

Tillaga til þingsályktunar

um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar.

Flm.: Kolbrún Halldórsdóttir, Dagný Jónsdóttir, Gunnar Birgisson,
Rannveig Guðmundsdóttir, Sigurjón Þórðarson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að skipa nefnd með fulltrúum samgönguráðuneytis, umhverfissráðuneytis, Vegagerðarinnar, Umferðarstofu, samtaka sveitarfélaga og samtaka hjólreiðafólks. Hlutverk nefndarinnar verði að undirbúa áætlun og lagabreytingar sem geri ráð fyrir hjólreiðum sem viðurkenndum og fullgildum kosti í samgöngumálum. Hjólreiðabrautir verði sérstaklega skilgreindar og þeim fundinn staður í vegalögum auk þess sem kveðið verði á um ábyrgð eða þátttöku ríkisvaldsins í gerð þeirra. Þannig verði komið upp sérstöku stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar sem ríkisvaldið sjái um eða taki þátt í að kosta í samstarfi við sveitarfélögin. Hjólreiðabrautakerfið skal tengja saman þéttbýlisstaði og hjólreiðastíga einstakra sveitarfélaga við þjóðvegakerfið. Einnig skal gert ráð fyrir stofnbrautum gegnum þéttbýlisstaði með svipuðu fyrirkomulagi og gildir um þjóðvegi í þéttbýli.

Samgönguráðherra leggi fyrir Alþingi frumvarp í samræmi við niðurstöður nefndarinnar eigi síðar en ári eftir samþykkt tillögunnar.

Greinargerð.

Þingsályktunartillaga þessi var lögð fram á 130. löggjafarþingi en varð ekki útrædd. Henni var vísað til samgöngunefndar til umfjöllunar. Umsagnir bárust frá eftirtöldum ellefu aðilum: Árvekni (átaksverkefni um slysavarnir barna og unglinga), Eyþingi, Hjólreiðafélagi Reykjavíkur, Íslenska fjallahjólaklúbbum, Íþrótt- og Ólympíusambandi Íslands, Landsamtökum hjólreiðamanna, Landvernd, Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum, Slysavarnafélaginu Landsbjörg, Umferðarráði og Umferðarstofu. Umsagnir voru afar jákvæðar og var lýst öflugum stuðningi við efni tillögunnar, auk þess sem fróðlegar upplýsingar komu fram í umsögnum, t.d. Landssamtaka hjólreiðamanna og Íslenska fjallahjólaklúbbsins. Þar sem ný vegáætlun verður lögð fram á þessu þingi verður að telja brýnt að þessi tillaga og umsagnir um hana verði teknar til umfjöllunar samhliða. Því er hún lögð fram að nýju óbreytt.

Tillagan styðst við hugmyndafræði um sjálfbærar samgöngur sem byggist á því að skipulagning og stjórn samgangna taki mið af markmiðum um sjálfbæra þróun samfélagsins, og að við alla áætlunargerð sé megináhersla lögð á að leita leiða til að halda neikvæðum þáttum samgangna í lágmarki. Þannig verði við skipulagningu þéttbýliskjarna samþætt í auknum mæli íbúðarsvæði, þjónustusvæði og atvinnusvæði og frá upphafi verði gert ráð fyrir hjóla- og göngustígum í hverfum ásamt öruggum almenningssamgöngum þegar samgöngunet eru skipulögð. Varðandi hlut hjólreiða sérstaklega í stefnumörkun um sjálfbærar samgöngur þarf að huga að möguleikum samgöngukerfisins til að taka við auknum fjölda hjólreiðafólks. Því ber að leggja áherslu á hjólreiðabrautir í þéttbýli og tengingar milli þéttbýliskjarna.

Stefna þessi er í samræmi við stefnu ríkisstjórnarinnar eins og henni er lýst í útgefinni stefnumörkun stjórnvalda til 2020 „Velferð til framtíðar – Sjálfbær þróun í íslensku sam-

félagi“. Í stefnumörkuninni segir að sjálfbærar samgöngur séu eitt af fjórum höfuðmarkmiðum samgönguáætlunar stjórnvalda.

Í nýrri stefnu fyrir Norðurlönd um sjálfbæra þróun, sem gefin var út 2001 og hefur verið samþykkt á vettvangi norrænu ráðherranefndarinnar, kemur fram í kaflanum um samgöngumál að þjóðunum beri að stuðla að umhverfis- og heilbrigðisvænum samgönguháttum, ekki síst í þéttbýli þar sem einkum beri að styðja við almenningsamgöngur, hjólreiðar og göngu. Þar er einnig lögð áhersla á umferðaröryggi samfara breytingum í samgönguháttum, því að öryggisleysi í umferðinni hafi letjandi áhrif á notkun þessara samgönguhátta. Þá beri sérstaklega að stuðla að hjólreiðum í stærstu bæjum og borgum Norðurlandanna með því að skapa samfelld grunnkerfi fyrir hjólreiðar.

Loks má geta þess að samgönguráðherrar Evrópusambandsríkjanna samþykktu árið 1999 áætlun sem miðar að því að tekið verði tillit til sjónarmiða umhverfisverndar og sjálfbærrar þróunar í stefnu í samgöngumálum. Í þeim kafla sem ber yfirskriftina „Aðrar nauðsynlegar aðgerðir“ í áætluninni er bent á nokkur svið þar sem aðgerða er þörf. Þar er getið um nauðsyn þess að styrkja almenningsamgöngur og leggja áherslu á fjölþættar og samsettar samgöngur og samgönguhætti sem menga minna en nú er.

Af því sem nú hefur verið upp talið sést að tillaga þessi er í fullu samræmi við stefnumörkun hér innan lands og einnig er í henni samhljómur við skuldbindingar Íslendinga á alþjóðavettvangi.

Hjólreiðastígar í vegalögum.

Vegalögum var síðast breytt á 125. löggjafarþingi með stjórnarfrumvarpi sem fjallaði um reiðvegi og girðingar (þskj. 572, 322. mál). Í meðförum samgöngunefndar tók málið nokkrum breytingum. Þannig lagði nefndin til í álit sínu (þskj. 990, 322. mál) að hjólreiða- og göngustígar yrðu sérstaklega skilgreindir í lögnum og að sams konar heimild yrði til eignarnáms til lagningar þeirra og til lagningar reiðvega. Einnig lagði nefndin til að þar sem slíkir stígar væru í þéttbýli kæmi það í hlut viðkomandi sveitarfélags að greiða kostnað af þeim. Að öðru leyti fjallaði nefndin ekki efnislega um þýðingu hjólreiðastíga og ekki heldur þingið þar sem engar umræður urðu um breytingartillögur nefndarinnar. Vegna þessara breytinga er hjólreiðastíga getið í vegalögum en án alls rökstuðnings. Enda hafa málefni hjólreiðamanna í umferðinni ekki verið fyrirferðarmikil við vegalagningu eða gerð umferðarmannvirkja. Má halda því fram að þótt hjólreiðastíga sé getið í vegalögum, þá séu þeir hálfmunaðarlausir í kerfinu.

Á 121. löggjafarþingi var lagt fram frumvarp um breytingu á vegalögum þar sem gert var ráð fyrir því að hjólreiðastígar yrðu teknir inn í vegalög og þar með tekið fyrsta skrefið í þá átt að koma á samfelldu neti hjólreiðastíga. Samgöngunefnd fjallaði um frumvarpið og taldi ljóst að huga þyrfti að öryggi hjólreiðamanna utan þéttbýlis. Frumvarpinu var vísað til ríkisstjórnarinnar til frekari umfjöllunar í tengslum við endurskoðun vegalaga (þskj. 1159, 197. mál) og þess óskað að Vegagerðinni yrði falið að meta kostnað við þær breytingar sem frumvarpið gerði ráð fyrir auk þess kostnaðar sem sveitarfélögin yrðu að bera. Ekki er vitað til að slíkt kostnaðarmat hafi farið fram.

Á síðasta kjörtímabili flutti umhverfisnefnd Alþingis að frumkvæði Ísólfs Gylfa Pálmasonar tillögu til þingsályktunar um hönnun og merkingu hjólreiðabrauta (126. löggjafarþing, þskj. 771, 485. mál, og 127. löggjafarþing, þskj. 284, 248. mál). Var tillögunni vísað til samgöngunefndar og send út til umsagnar vorið 2001. Umsagnir bárust frá Hjólreiðafélagi Reykjavíkur, Íslenska fjallahjólaklúbbnum, Landssamtökum hjólreiðamanna, ÍFA – Íþróttir fyrir alla, Umferðarráði, Vegagerðinni og samgönguráðuneytinu.

Stefna stjórnvalda.

Samgönguáætlun 2003–2014 var samþykkt á 128. löggjafarþingi og tekur hún mið af vinnu stýrihóps samgönguráðherra sem skipaður var í maí 2000. Í skýrslu stýrihópsins, sem gefin var út af ráðuneyti samgöngumála í desember 2001, kemur fram mjög ákveðinn vilji til að móta stefnu um sjálfbærar samgöngur og er beinlínis tekið fram að stjórnvöldum beri að tryggja það að samgöngugeirinn leggi sitt af mörkum til að ná markmiðum um sjálfbæra þróun. Í kaflanum um umhverfismál eru talin upp markmið sem leiða eiga til sjálfbærra samgangna og segir þar að til að takmarka megi CO₂-losun frá samgöngum þurfi að beina umferð inn á umhverfisvænni svið og eru þar nefndar almenningssamgöngur og hjólreiðar. Í kaflanum um val á samgöngumáta er tekið fram að ekki sé völ á vistvænni samgöngumáta en þeim að hjóla eða ganga. Og í framhaldinu segir að með góðri skipulagningu og gerð stíga megi auka vægi hjólreiða í samgöngum. Þannig gerir skýrslan beinlínis ráð fyrir því að hjólreiðar séu raunverulegur valkostur í samgöngumálum, þótt ekki sé farið dýpra í að fjalla um hjólreiðar í henni en hér greinir.

Þáttur hjólreiðanna er nokkuð meiri í skýrslu sem samgönguráðuneytið og Vegagerðin gáfu út í maí 2001 og fjallar um losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Þar er m.a. fjallað um sérstakar aðgerðir í skipulagsmálum og gert ráð fyrir að samspil samgöngumála og orkusparnaðar sé haft ofarlega í huga í svæðis- og aðalskipulagsvinnu með það að markmiði að stytta akstursleiðir og draga úr akstursþörf. Þess er sérstaklega getið að hjólreiða- og göngustígar séu hluti þessarar vinnu og lagt til að viðkomandi yfirvöld fjalli um þetta álitæfni sérstaklega sem fyrst.

Í riti samgönguráðuneytisins „Samgöngur á nýrri öld“, sem gefið var út sl. vor, er að finna yfirlýsingu þess efnis að bæta þurfi aðstöðu hjólreiðamanna eins og kostur er og huga verði að gerð hjólreiðastíga samhliða fjölförnum umferðaræðunum (bls. 33). Að öðru leyti er ekki fjallað um þátt hjólreiða í samgöngum á nýrri öld. Hins vegar kemur skýrt fram hvert skilgreint hlutverk Vegagerðarinnar sé, nefnilega að „sjá samfélaginu fyrir vegakerfi í samræmi við þarfir þess og veita þjónustu sem miðar að greiðri og öruggri umferð“. Enn fremur segir að það sé brýnasta verkefni Vegagerðarinnar að bæta úr ágöllum vegakerfisins, viðhalda því og bæta þjónustu þess. Í ljósi þessara yfirlýsinga verður að telja fremur dapurlegt hversu lítið er horft til hjólreiða í framtíðarstefnu stjórnvalda í þessum málaflokki.

Hjólreiðar verði alvöruvalkostur.

Sjálfbærar samgöngur eru til umræðu í öllum nágrannalöndum okkar í tengslum við skuldbindingar landanna vegna Kyoto-bókunarinnar. Bókunin hefur að geyma bindandi töluleg markmið til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og þótt íslensk stjórnvöld hafi fengið gífurlegar ívilnanir í Kyoto, þá er útlit fyrir að búið sé að ráðstafa þeim öllum í þágu stóriðju. Eins og málum er háttað um þessar mundir má gera ráð fyrir að ½ CO₂-losunar okkar komi frá samgöngum. Úr þeirri losun verður ekki dregið nema að til komi sérstakt átak til að auka hlut þeirra samgöngutækja sem ekki losa CO₂. Það er því augljóst að í hjólreiðum er fólgið eitt öflugasta sóknarfærið á leið til sjálfbærra samgangna, en til þess að nýta megi það sóknarfæri er nauðsynlegt að fara að líta á reiðhjól sem samgöngutæki.

Hingað til hafa hjólreiðar fremur verið flokkaðar með útivist og heilsusamlegri hreyfingu en síður verið lítið svo á að reiðhjól sé samgöngutæki. Þess vegna hefur verið talið eðlilegt að hjólreiðamenn nýttu sér útivistarstíga til að stunda hjólreiðar. Það er gott svo langt sem það nær, en í því sambandi verður að hafa í huga að slíkir stígar hafa fremur verið lagðir með hliðsjón af útivistargildi en gildi þeirra sem tenginga milli staða. Þess utan finnast slíkir stígar nær eingöngu á höfuðborgarsvæðinu og þá helst innan borgarmarkanna. Það kemur til af því

að litið hefur verið á það sem hlutverk sveitarfélaganna að sjá borgurunum fyrir stígum af þessu tagi. Að hluta til má telja það réttlætanlegt, en að öðru leyti er það óásættanlegt út frá sjónarmiði þeirra sem vilja nota reiðhjól sem samgöngutæki. Þannig er það til vansa að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu skuli ekki tengd með hjólreiðabrautum. Sem dæmi má nefna að hjólreiðamenn, sem eiga heima á Álftanesi og sækja vinnu í Mjódd, geta með engu móti nýtt reiðhjólið til að fara til vinnu. Þótt samstarf sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu sé nokkuð öflugt þá má heita óraunhæft að þau taki upp hjá sér að leggja í nauðsynlegan kostnað við að tengja sveitarfélögin þannig að hjólreiðamenn eigi greiða leið milli þeirra. Til að svo megi verða þarf ríkisvaldið að koma inn í stefnumótunina og taka ábyrgð á framkvæmdunum eins og um akbrautir væri að ræða. Sama má segja um umferð hjólreiðamanna um stofnbrautir í þéttbýli, það þarf að vera skilgreint hlutverk ríkisvaldsins að slíkar brautir séu aðgengilegar fyrir hjólreiðamenn. Nauðsynlegt er að taka þessa þætti til rækilegrar skoðunar og gera raunhæfa áætlun um úrbætur. Þegar slík áætlun liggur fyrir verður hægt að segja að hjólreiðar séu viðurkenndur og fullgildur kostur í samgöngumálum og fyrst þá verður stefnan á sjálfbærar samgöngur trúverðug.