

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/246/*  
*komudagur 18. 5. 2004*

18. maí 2004

130. löggjafarþing 2003-2004.

Þingskjal 321-mál 283.

Tillaga til þingsályktunar um stofnbrautarkerfi fyrir hjólreiðar.

Á stefnuskrá Árvekni (átaksverkefni um slysavarnir barna og unglínga) nú eitt af verkefnum Lýðheilsustöðvar.

Samþykkti stjórn Árvekni 1999 í framkvæmdaráætlun sinni að Árvekni myndi beita sér fyrir bættri samgöngu hjólreiðamenn.

Undirrituð fangar því og styðja heilshugar að þingsályktunartillagan verði samþykkt.

Fyrir hönd fagraðs Árvekni

Katrín Davíðsdóttir  
Barnalæknir  
Formaður  
Árvekni

Herdís L. Storgaard  
Verkefnastjóri Árvekni  
Lýðheilsustöð

Alþingi  
Erindi nr. P 130/2480  
komudagur. 21.5.2004

**EYÞING** – Samband sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum –  
Strandgötu 29; 600 Akureyri; Sími 461-2733; kt. 561192-2199; Netfang [eything@est.is](mailto:eything@est.is)

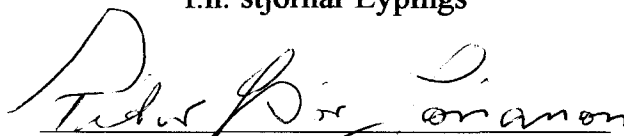
Akureyri 21. maí 2004

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8 - 10  
150 Reykjavík

Stjórn Eyþings hefur fengið til umsagnar frá samgöngunefnd Alþingis tillögu til þingsályktunar um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar, 283. mál. Stjórnin samþykkti eftirfarandi umsögn:

Stjórnin telur jákvætt að stuðla að auknum hjólreiðum og bættu öryggi hjólreiðamanna. Stjórnin vekur athygli á því að aðstæður eru mjög ólíkar milli byggðarlaga hvað varðar aðstöðu og brautir fyrir hjólreiðar og þörf á úrbótum. Hún telur mikilvægt að ekki verði gerð einhver landsáætlun sem setji öll byggðarlög undir sama hatt og taki ekki tillit til mismunandi aðstæðna sveitarfélaga í landinu. Óhjákvæmilegt er að þetta mál verði skoðað með hliðsjón af því hvernig miðar við gerð annarra samgöngumannvirkja í landinu.

f.h. stjórnar Eyþings

  
Pétur Þór Jónasson  
framkv.stjóri

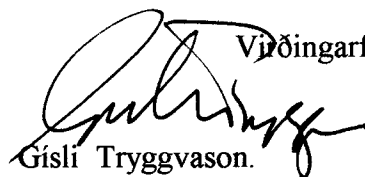
Alþingi  
Erindi nr. P 130/2435  
komudagur. 13. 5. 2004

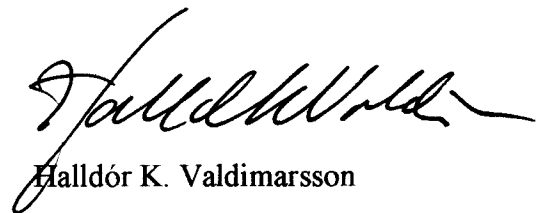
Samgöngunefnd Alþingis  
B.t. Stefáns Árna Auðólfssonar nefndarritara

Reykjavík, hinn 10. maí 2004

**Efni: Umsögn 2ja einstaklinga um 283. mál**

Undirritaðir Kópavogsbúar, sem hjóla reglulega til og einkum frá vinnu í Reykjavík, viljum gjarnan lýsa stuðningi við 283. mál eins og það er rökstutt á þskj. 321, þ.e. tillögu til þingslályktunar um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar. Eins og rökstutt er í greinargerð með tillögunni teljum við að um sé að ræða brýnt og mikilsvert framfaramál – einkum fyrir íbúa á höfuðborgarsvæðinu, bæði þá sem hjóla og aðra.

  
Viðingarfyllst,  
Gísli Tryggvason.

  
Halldór K. Valdimarsson



Hjólreiðafélag Reykjavíkur

Alþingi  
Erindi nr. P 130/2582  
Þomúdagur 11.06.2004

Reykjavík, 8.6.2004

Pskj. 321 - 283. mál

### Umsögn um tillögu til þinsályktunar um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar.

Hjólreiðafélag Reykjavíkur styður tillögu um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar og sér fram á vor í hjólreiðaíþróttinni ef hún nær fram að ganga.

HFR stendur fyrir æfingum í hjólreiðum, hvort tveggja á fjallahjólum og á götuhjólum, fyrir fólk frá níu ára að aldri að níræðu. Skipulagðar æfingar eru sex daga vikunnar auk þess sem félagsmenn æfa mikið á eigin vegum utan þeirra.

HFR stendur einnig fyrir keppnum í hjólreiðum í samvinnu við Hjólreiðanefnd ÍSÍ, en félagið er aðili að ÍBR sem heyrir undir ÍSÍ. Haldin eru bikar- og meistaramót í víðavangi á fjallahjólum og í tímakeppni og hópstarti á götuhjólum. Alls eru um að ræða hátt á annan tug móta þegar allt er talið saman.

Æfingar félagsins og keppnir fara fram að miklu leiti á útivistarstígum höfuðborgarsvæðisins, auk þess sem við hjólum á götum úti og á útivistarsvæðum, svo sem í Heiðmörk, Öskjuhlíðinni eða við Rauðavatn.

Útivistastígarnir sem fyrir eru á höfuðborgarsvæðinu, henta illa til æfinga í hjólreiðum, þar sem hjólreiðamaður við æfingar hjólar á um 30-50 km hraða á jafnsléttu og getur náð enn meiri hraða niður brekkur. Það gefur augaleið að hjólreiðamaður á slíkri ferð á enga samleið með gangandi vegfarendum eða fólki á hjólaskautum.

Hjólreiðamaðurinn er engu betur settur úti á götu. Ekki er gert ráð fyrir hjólandi vegfarendum í gatnakerfum landsmanna eins og þau eru uppbyggð í dag.

Stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar leysir þennan vanda, þann sem snýr að hjólreiðum á útivistarstígum og einnig að hjólreiðum innan um bifreiðar á gatnakerfinu á Íslandi í dag. Einnig viljum við benda á að bæta þarf fræðslu ökumanna, uppfræða þá um rétt hjólandi vegfarenda og innræta þeim tillitssemi í garð þeirra.

Hjólreiðafélag Reykjavíkur mælir með því að sett verði á laggirnar nefnd með þátttöku hjólreiðafélaganna sem fjallar um stofnbrautir fyrir hjólreiðar.

Brynjólfur Magnússon  
Formaður HFR  
hfr@vortex.is

Alþingi  
Erindi nr. Þ 130/2460  
komudagur 19.5.2004



Íslenski Fjallahjólaklúbburinn, Pósthólf 5193, 125 Reykjavík.  
Sími / Fax: 562 0099.  
Tölvupóstur: [ifhk@mmedia.is](mailto:ifhk@mmedia.is) Heimasíða: [www.mmedia.is/ifhk](http://www.mmedia.is/ifhk)

Nefndarsvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 19.mai 2004.

**Umsögn um tillögur til þingsályktunar um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar.  
130. löggjafarþing 2003–2004. Þskj. 321 – 283. mál.**

## Umsögn

Íslenski fjallahjólaklúbburinn fagnar mjög þessari þingsályktunartillögu sem stefnir að því að hjólreiðar verði raunhæfur kostur í samgöngumálum okkar íslendinga. Ekki síður fögnum við því að geta átt fulltrúa hjólreiðafólks í nefnd sem vinnur markvisst að uppbyggingu samgöngukerfis fyrir hjólreiðafólk. Það er engan vegin ásættanlegt að í okkar kyrrsetuþjóðfélagi geti fólk ekki notað hjól sem sitt samgöngutæki sem hlýtur að vera vænlegur kostur bæði fyrir stjórnvöld og almenning.

### Nokkur atriði sem vert er að nefndin taki tillit til

1. Gera þarf staðla fyrir hjólavegi /brautir: *stofnvegi /stíga, tengistígar, breidd, slitlags, frostþol, hlykki, beygjur, aðlögun að landslaginu, sem minnstar mishæðir og stystu leið milli staða*
2. Alveg vantar að gera ráð fyrir hjólandi fólki á vegaöxlunum á landsbyggðinni, einnig við breikkun og nýbyggingu brúa.
3. Ófremdarástand og stórhættulegt er að fara á milli sveitafélaga höfuðborgarsvæðisins. Þar sem yfir 60% þjóðarinnar býr
4. Allar merkingar vantar.
5. Skilgreina þarf hver ber ábyrgð á lagningu hjólreiðavega/brauta bæði í þéttbýli og utan þess
6. Tekið verði tillit til fjölda bíla á dag og umferðahraða við ákvörðun lagningar og breiddar hjólavega
7. Ekkert hefur verið hugsað fyrir umferð hjólandi t.d til og frá Keflavík og á Seyðisfirði með tilliti til hjólandi ferðamanna sem að hingað koma.

Fjármögnum hjólreiðabrauta /vega teljum við eiga að vera hluta af framlögum af vegaáætlun ekki síður en reiðstígar enda væri Vegagerð ríkisins best til þess fallin að hafa yfirumsjón með hjólabrautum/vegum sem hluta af samgöngukerfinu. Eiga hjólreiðamenn eftir landslögum að hjóla á vegunum og eru því hluti að því kerfi.

Íslenski fjallahjólaklúbburinn er tilbúin að veita þá aðstoð sem hann getur og tilnefni gjarnan mann í nefndina sem um ræðir.

f.h. Íslenska fjallahjólaklúbbsins

Alda Jónsdóttir

ÍSÍ ÍPRÓTTA- OG ÓLYMPÍUSAMBAND ÍSLANDS  
THE NATIONAL OLYMPIC AND SPORTS ASSOCIATION OF ICELAND

Íþróttamiðstöðinni Laugardal, Engjavegi 6, 104 Reykjavík,  
Sími/Tel. +354 514 4000, Fax +354 514 4001, isi@isisport.is, www.isisport.is



*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/2445*  
*komudagur 17. 5. 2004*

**Nefndasvið Alþingis**

**Reykjavík, 14. maí 2004**

Íþróttá- og Ólympíusambandi Íslands hefur borist til umsagnar tillaga til þingsályktunar um stofnbrautir fyrir hjólreiðar, 283. mál.

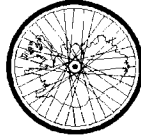
Íþróttá- og Ólympíusambandi Íslands lýst vel á framkomna þingsályktunartillögu og styður hana.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,  
ÍSÍ ÍPRÓTTA- OG ÓLYMPÍUSAMBAND ÍSLANDS

Stefan Konráðsson  
frámkvæmdastjóri

ÓLYMPÍUFJÖLSKYLDAN



Landssamtök hjólreiðamanna  
Pósthólf 5193  
125 Reykjavík  
www.hjol.org  
lhm@islandia.is

## Alþingi

Erindi nr. *P 10/21/2459* Reykjavík 17. maí 2004  
komudagur *19.5.2004*

Nefndarsvið Alþingis  
Asturstræti 8 - 10  
150 Reykjavík

Efni:

### Umsögn við þingsályktunartillögu um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar. Þskj. 321 – 283. mál.

Landssamtök hjólreiðamanna fagna framkominni tillögu og leggja ríka áherslu á að hún nái fram að ganga svo fljótt sem auðið er.

Í ört vaxandi borgarsamfélagi er orðið ákaflega brýnt að endurskoða verklagsreglur samgönguráðuneytisins og Vegagerðar ríkisins í þeim málaflokkum sem tengjast hjólandi og gangandi umferð. Þannig hafa verið lagðar hraðbrautir þvert í gegn um höfuðborgarsvæðið (s.s. Reykjanesbraut, Hafnarfjarðarvegur og Vesturlandsvegur) án þess að gera ráð fyrir öðru en að allir séu akandi. Það hefur sýnt sig á höfuðborgarsvæðinu að sveitarfélögin eru ófær um að skipuleggja sín á milli lagningu nothæfra stíga, hvað þá hjólreiðabrauta. Ástæðuna má eflaust finna í því að vegalög taka ekki faglega afstöðu til hjólreiðabrauta. Sveitarfélög hafa ákaflega mismunandi sýn á því sem í orðinu og framkvæmdinni "hjólrreiðabraut" felst. Þannig hafa flest sveitarfélög lagt ágætis göngu- og útivistarstíga en án beinna tengsla við samgöngukerfið. Merkingar og umferðareglur eru óljósar og hraðamismunur ákaflega mikill milli vegfarenda sem fela í sér mikla slyshættu. Það er því nokkuð erfitt að telja þessa göngustíga sem hjólreiðabrautir. Það fólk sem þó lætur sig hafa það að hjóla á göngustígum gerir það flest aðeins til að stunda útivist. Fæstir nota stígana til samgangna og enn færri treysta sér til að hjóla eftir akbrautum eins og íslenskri umferðarmenningu er háttað. Af þessum ástæðum eru hjólreiðar ekki ákjósanlegur samgöngumáti hér á landi í dag.

Það er að sjálfsögðu á verkswiði fyrirhugaðrar nefndar að móta verklagsreglurnar, en minna má á að vegagerðir í nágrenni okkar hafa haft skýrar reglur á þessu sviði til fjölda ára. Hjólreiðabrautir ættu því að vera í höndum samgönguráðuneytisins og Vegagerðar ríkisins svo tryggt verði að þær séu hluti samgöngukerfisins og alvöru valkostur gagnvart vélknúnni umferð, ekki sist innan þéttbýlissvæða. Einnig þarf að endurskoða umferðalögin til samræmis við það sem gengur og gerist í nágrenni okkar. Þannig má tryggja eðlilegt samspil milli gangandi hjólandi og akandi vegfarenda.

Vegagerðin hefur reiðvegi í umsjá sinni svo það má teljast eðlilegt að innan verkswiðs hennar falli líka aðrir þættir sem tengjast samgöngum eins og hjólreiðabrautir. Það hlýtur að vera þess mun nauðsynlegra í ljósi þess að við hönnun og lagningu akvega verði að taka tillit til staðháttu eins og í þéttbýli. Í þéttbýli er fjöldi fólks sem notar ekki og þarf ekki að nota stór og fyrirferðarmikil ökutæki. Fyrir slíkt fólk þarf nauðsynlega að skapa öruggar og skilvirkar samgönguæðar fyrir reiðhjól og létt vélknúin ökutæki eins og rafmagnsreiðhjól sem henta vel innan þéttbýlis.

Talið er að 30 % allra bílferða í Evrópu séu styttri en 3 km og 50% styttri en 5km\*. Það er því stór hópur fólks sem auðveldlega gæti ferðast með öðrum hætti en með einkabílum. Frá þessum hópi fólks mun ekki stafa loft- né hávaðamengun auk þess sem það stundar holla hreyfingu. Rannsóknir sýna að dagleg hreyfing minnkar líkur á sjúkdómum sem fylgja hreyfingarleysi auk hættu á að lenda í alvarlegum bílslysum. Hjólreiðabrautir leiða því til sparnaðar á ólíkum sviðum samfélagsins. Í greinagerð þingsályktunartillögunnar er með greinagóðum hætti

bent á stefnu stjórnvalda í umhverfismálum. Markviss lagning hjólreiðabrauta er því bæði ódýr og góður kostur til að framfylgja þeirri stefnu s.s. Staðardagskrá 21.

Því betur sem staðið verður að lagningu hjólreiðabrauta þess mun ákjósanlegri valkostur verður sá samgöngumáti. Í því hlutfalli má auka arðsemi umferðamannvirkjanna í heild, því hver sá maður sem fer sína leið eftir hjólreiðabraut, hvorki slítur út eða tekur pláss á rándýrum og fyrirferðarmiklum akbrautum. Viðhald verður því minna og plásið verður meira fyrir þá sem í raun þurfa á akvegnum að halda.

Í fyrri umræðu þingsályktunartillögunnar á Alþingi kom það fram í máli samgönguráðherra Sturlu Böðvarssonar að hann óttaðist að leggja þurfi hjólreiðabrautir meðfram öllum vegum landsins og það muni kalla á mikil útgjöld. En þó niðurstaða fyrirhugaðrar nefndar verði sú að Vegagerð ríkisins muni sjá um lagningu hjólreiðabrauta eins og tíðkast í nágrannalöndum okkar, þá er það ekki skilningur Landssamtaka hjólreiðamanna að lagðar verði hjólreiðabrautir meðfram öllum vegum landsins. Taka þarf mið af umferðarpunga og aðstæðum hverju sinni. Þá niðurstöðu þarf fyrirhuguð nefnd að útfæra og fjalla um svo allir verði sáttir.

Hér verður ekki fjallað frekar um hjólreiðabrautir í smáatriðum en það ítrekað að það er ákaflega nauðsynlegt að fyrirhuguð nefnd verði að veruleika svo samgöngumál allra vegfarenda verði betur skilgreind og þeim fundinn staður í vegalögum.

Að lokum eru hér örfáar krækjur á nytsamar upplýsingar til stuðnings þessari þingsályktunartillögu.

<http://www.vd.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=17291> Handbók Dönsku vegagerðarinnar um gerð hjólreiðabrauta hefur verið fyrirmynd annarra þjóða sem farið hafa í samskonar skipulagsvinnu.

<http://www.vegvesen.no/vegnormaler/hb/233/index.stm> Handbók Norsku vegagerðarinnar um hjólreiðabrautir.

<http://www.bmvbw.de/bmvbw-.302.9133/Bodewig-Mit-dem-Nationalen-Radverkehrsplan-8222-...htm> Hjólreiðabrautaáætlun Þýsku vegagerðarinnar.

[http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids\\_on\\_the\\_move\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_en.html) Kids on the move. Handbók um öruggara umhverfi fyrir börn (og fólk almennt).

\*[http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.htm) CYCLING: the way ahead for towns and cities. Góð handbók gefin út af Evrópsku ráðherranefndinni um hjólreiðar í þéttbýli (sjálf handbókin á ensku fylgir þessari umsögn).

<http://www.toi.no/program/program.asp?id=35830> Norsk skýrsla um arðsemi hjólreiða og göngustiga samanborið við akvegi þegar litið er til heilbrigðisþátta (ensk samantekt skýrslunar fylgir þessari umsögn).

[http://gateway.proquest.com/openurl?url\\_ver=Z39.88-2004&res\\_dat=xri:pqd&rft\\_val\\_fmt=info:ofi/fmt:kev:mtx:journal&genre=article&rft\\_dat=xri:pqd:did=00000290808701&svc\\_dat=xri:pqil:fmt=html&req\\_dat=xri:pqil:pq\\_clntid=58032](http://gateway.proquest.com/openurl?url_ver=Z39.88-2004&res_dat=xri:pqd&rft_val_fmt=info:ofi/fmt:kev:mtx:journal&genre=article&rft_dat=xri:pqd:did=00000290808701&svc_dat=xri:pqil:fmt=html&req_dat=xri:pqil:pq_clntid=58032) .

The challenges of evaluating environmental interventions to increase population levels of physical activity: The case of the UK National Cycle Network.

Fyrir hönd Landssamtaka hjólreiðamanna,



Magnús Bergsson





**Iðnaðarnefnd Alþingis**  
Bt. Stefáns Árna Auðólfssonar  
Alþingi  
150 Reykjavík

19. maí 2004

Efni:

**Umsögn um tillögu til þingsályktunar um stofnbrautir fyrir hjólreiðar (mál 283)**

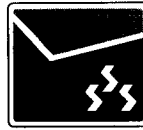
Visað er í bréf Alþingis dagsett 5. maí s.l.

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér framangreinda þingsályktunartillögu.

Stjórnin telur tímabært að Alþingi samþykki ályktun þar sem hjólreiðar verði formlega viðurkenndar og fái sess sem fullgildur kostur í samgöngumálum. Óþarfi er að endurtaka í þessu bréfi þau skýru og góðu rök sem fylgja í greinargerð með tillögunni. Þar er vísað í stefnumörkun um sjálfbæra þróun, skýrslur sem ráðuneyti samgöngumála og Vegagerðin hafa tekið saman og þau áform stjórnvalda að takamarka losun gróðurhúsalofttegunda. Allt ber þetta að sama brunni og undirstrikar mikilvægi þess að greiða samgönguleiðir fyrir reiðhjól með stofnbrautakerfi sem ríkisvaldið sjái um eða taki þátt í að kosta í samstarfi við sveitarfélögin.

Virðingarfyllt,  
f.h. stjórnar Landverndar

*Tryggvi Felixson framkvæmdastjóri*



SAMBAND SVEITARFÉLAGA  
Á SUÐURNESJUM

FITJUM - 260 NJARÐVÍK  
SÍMI 421-3788 - PÓSTHÓLF 56 - KT. 640479-0279  
FAX: 421-3766

Alþingi  
Erindi nr. **P** 130/2462  
Þriðjudagur 19.5.2004

Suðurnesjum 17. maí 2004.

Nefndasvið Alþingis  
Samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK.

**Varðar umsögn um tillögu til þingsályktunar um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar, 283. mál.**

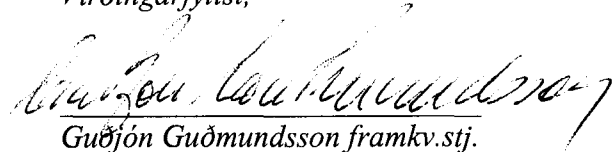
Á stjórnarfundum Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum þann 13. maí s.l. var tekið fyrir erindi yðar dags. 5. maí 2004 þar sem óskað var til umsagnar tillaga til þingsályktunar um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar, 283. mál.

Eftirfarandi var fært til bókar.

“Stjórn S.S.S. tekur ekki afstöðu til tillögunnar.”

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,

  
Guðjón Guðmundsson framkv.stj.

Alþingi  
Erindi nr. P 130/2463  
komudagur 19.5.2004



**Umsögn um tillögu til þingsályktunar.**

Þskj 321 – 283 mál.

Slysavarnafélagið Landsbjörg fagnar tillögu þessari og telur brýnt að aðskilja umferð bíla og reiðhjóla með hliðsjón af þeirri staðreynd að umferð reiðhjóla eykst jafnt og þétt á Íslandi. Stofnbrautir fyrir hjólreiðar myndu því sannarlega auka öryggi allra í umferðinni.

F.h slysavarnasviðs SL.

  
Kjartan Benediktsson

19. maí 2004

ÓHP/sj

Samgöngunefnd Alþingis  
Austurstræti 8 – 10  
150 Reykjavík

### Varðar 283. mál, þingsályktunartillögu um stofnbrautakerfi fyrir hjólréiðar

Vísað er til bréfs samgöngunefndar, dagsetts 5. maí 2004.

Umferðarráð hefur ekki komið saman til fundar frá því að bréf nefndarinnar barst, en stjórn ráðsins sendi fulltrúum sem þar sitja erindið í tölvupósti. Umsögn Umferðarráðs tekur mið af þeim athugasemdum sem fram komu í svörum ráðsmanna.

Í umferðaröryggisáætlun 2002- 2012, kafla 7.4.3, er m.a. fjallað um öryggi hjólréiðamanna með svofelldum orðum:

*„Mikil fjölgun hefur verið síðustu árin á hjólandi vegfarendum á þjóðvegum. Einnig er nokkur fjölgun á höfuðborgarsvæðinu. Ekki hefur verið mikið um slys á hjólandi vegfarendum en benda má á hættu þar sem hjólað er í mikilli umferð t.d á Reykjanesbraut. Gera þarf átak í því að skilja á milli hjólandi og akandi umferðar.“* (leturbreyting nú).

Þann 10. maí 2001, sendi Umferðarráð umsögn til samgöngunefndar varðandi tillögu til þingsályktunar um skipan nefndar um hönnun og merkingar hjólréiðabrauta, 485. mál. Þar sem margt af því sem þar kom fram á við þá þingsályktunartillögu sem nú er til meðferðar, finnst stjórn Umferðarráðs rétt að vitna í fyrrgreinda umsögn, en þar stóð m.a.:

*„Ástæða er til að hvetja til aukinna hjólréiða hér á landi, en til þess að það sé hægt með nokkru öryggi þarf að bæta skilyrði hjólréiðamanna frá því sem nú er, bæði í þéttbýli og við vegi í dreifbýli. Í því sambandi er mikilvægt að aðskilja umferð vélknúinna ökutækja og reiðhjóla að svo miklu leyti sem unnt er. Leggja þarf aukna áherslu á þarfir hjólréiðamanna og gerð hjólréiðastíga við hönnun nýrra vega og samgöngumannvirkja, meðal annars á milli þéttbýlisstaða á höfuðborgarsvæðinu. Þá er brýnt að fundin verði leið til að auka öryggi hjólréiðamanna á milli Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og höfuðborgarsvæðisins. Á Reykjanesbraut er engan veginn eðlilegt að ferðamenn sem koma með reiðhjól til landsins, og aðrir sem kjósa þann ferðamáta, hjóli á vegöxlum eða á sjálfum veginum þar sem mjög hratt er ekið. Við hönnun á nýrri tvöfaldri Reykjanesbraut ætti að gera ráð fyrir hjólréiðastíg meðfram allri brautinni. Umferðarráð boðaði til sérstaks fundar um hjólréiðar á þessu svæði þann 17. apríl 1997 með tæknimönnum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Reykjanesi, ásamt fulltrúum Vegagerðarinnar, hjólréiðamönnum o.fl. Kom þar glöggt fram hve aðstaða hjólréiðafólks á Reykjanesbraut og á milli þéttbýlisstaða á höfuðborgarsvæðinu er bágborin. Hvergi er um samfellda hjólréiðastíga að ræða og*

*þurfa hjólreiðamenn sífellt að fara út á vegi til þess að komast leiðar sinnar, m.a. út á vegi þar sem mjög hratt er ekið.”*

Með hliðsjón af framansögðu lýsir Umferðarráð stuðningi við fram komna þingsályktunartillögu, og telur að efni hennar og markmið geti leitt til aukins umferðaröryggis. Telur stjórn Umferðarráðs það vænlega leið að skipuð verði nefnd sem undirbúi áætlun og lagabreytingar um stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar og fjalli um málefni hjólreiðafólks, m.a. í því skyni að gert verði ráð fyrir hjólreiðum sem viðurkenndum og fullgildum kosti í samgöngumálum.

f.h. Umferðarráðs,



Óli H. Þórðarson  
formaður

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

19. maí 2004  
AG-MÁL nr480

**Umsögn um tillögu til þingsályktunar um  
stofnbrautarkerfi fyrir hjólreiðar, 283. mál.  
Bréf samgöngunefndar Alþingis, dagsett  
5. maí 2004.**

Visað er til bréfs samgöngunefndar Alþingis þar sem óskað er umsagnar Umferðarstofu um tillögu til þingsályktunar um stofnbrautarkerfi fyrir hjólreiðar.

Hjólreiðamenn mega í þéttbýli fara um götur og torg, hjóla á akbrautum og gangstéttum. Á höfuðborgarsvæðinu og víðar hafa verið lagðir sérstakir stigir, ætlaðir fyrir reiðhjólamenn og gangandi vegfarendur. Þar er aðstaðan best fyrir hjólreiðamennina. Það skapar hins vegar hættu að hjólreiðamenn og gangandi vegfarendur noti sömu stígana. Verst eru hjólreiðamenn settir þegar hjóla þarf á akbraut þar sem er mikil umferð bifreiða og annarra vegfarenda.

Á þjóðvegum nota hjólreiðamenn akbrautina en hjóla gjarnan vel úti í kanti til þess að gæta sín vegna annarrar umferðar. Sums staðar eru vegaraxlir sem þeir nota þótt þær séu lögum samkvæmt ekki ætlaðar fyrir slíka umferð.

Upplýsingar liggja ekki fyrir um hve mikil umferð hjólreiðamanna er hér á landi, hve oft verða þeir fyrir slysum og hversu alvarleg þau eru. Líklega hefur notkun reiðhjóls sem samgöngutækis í þéttbýli aukist hin síðari ár en á þjóðvegum sýnast það fyrst og fremst vera erlendir ferðamenn sem nota reiðhjól.

Öryggi hjólreiðamanna í umferðinni verður tvímælalaust betur tryggt með því að hafa sérstakar brautir fyrir þá, aðskildar frá umferð vélknúinna ökutækja.

Vel má vera að rétt sé að stefna að því að skapa þær aðstæður í umferðinni að reiðhjól geti verið valkostur sem samgöngutæki en ekki notuð fyrst og fremst til útivistar og hreyfingar eins og verið hefur. Rétt sé að setja reglur um hjólreiðastíga og í því sambandi, eins og lýst er í greinargerð með þingsályktunartillögunni:

- að skilgreina hjólreiðarbrautir sérstaklega og finna þeim stað í vegalögum,
- kveða á um ábyrgð ríkisvaldsins í gerð hjólreiðabrauta,
- koma upp sérstöku stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar sem ríkisvaldið sjái um eða taki þátt í að kosta í samstarfi við sveitarfélögin og
- skipuleggja hjóreiðabrautakerfið þannig að það tengi saman þéttbýlisstaði og hjóreiðastíga einstakra sveitarfélaga við þjóðvegakerfið.

Framangreindar aðgerðir hljóta að mótast af því hversu mikið reiðhjól eru notuð sem samgöngutæki hér á landi og hver má ætla að verði þróunin í þeim efnum, einkum með tilliti til þess að aðgerðirnar hljóta að kosta töluvert fé og verða því að vera raunhæfar.

Hvað sem öðru líður er af hálfu Umferðarstofu talið að það sé í þágu þess að auka öryggið í umferðinni að sérstök nefnd skoði þau atriði, sem þingsályktunartillagan fjallar um, allt í þá veru að fyrir liggi að skoðun lokinni upplýsingar sem geri kleift að meta hvort rétt sé að undirbúa áætlun og lagabreytingar sem geri ráð fyrir hjólreiðum sem viðurkenndum og fullgildum kosti í samgöngumálum.

Virðingarfyllst,



William Thomas Möller