



Landssamtök hjólréiðamanna  
Pósthólf 5193  
125 Reykjavík  
www.hjol.org  
lh@islandia.is

Reykjavík 26. apríl. 2005

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 131/1684*  
*komudagur 27.4.2005*

Efni:

### **Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008.**

Gera má ráð fyrir að nærr helmingur ferða í þéttbýli séu innan við 5km radíus. Þó tekur þingsályktunartillagan ekki til þeirra samgangna sem best henta til slíkra ferða þ.e.a.s. hjólréiða. En hvergi er minnst á hjólréiðar í þingsályktunartillögunni.

Það er ákaflega mikilvægt að samgönguáætlun nái til allra samgangna en ekki aðeins til vélknúinna því að í borgarsamfélagi eru vélknúin ökutæki hvorki eini né arðbærasti farkosturinn sem völ er á. Það er mikil hætta á því að bæði samgönguáætlun og umferðaröryggisáætlun verði ekki fullnægjandi plögg til mótunar og framþróunar samgangna ef ekki er horft til allra þeirra samgangna sem nú þegar eru við líði. Að auki hafa bæði ríki og sveitarfélög hér á landi skuldbundið sig í að auka vægi sjálfbærra samgangna. Þetta hafa flest nágrannalönd okkar komist að enda er bætt aðstaða til hjólréiða hluti af samgönguáætlunum þessara landa.

Í þingsályktunartillögunni má finna markmið sem stuðla að sjálfbærum samgöngum með rannsóknum. Víða erlendis eru þessar rannsóknir vei á veg komnar og niðurstaðan sú að bætt aðstaða til hjólréiða sé ákaflega góður kostur. Má þar til nefna aðila og verkefni eins og Walkable Communities, Cities for Cyclists, WHO Europe Transport (4), Health and Environment og fleiri. Einnig má benda á mjög góðan árangur samgönguráðuneytis Danmerkur, gatnamálastjórn Kaupmannahafnar og Óðinsvéa sem leggja nú allt kapp á að auka hjólréiðar til samgangna.

Það er löngu orðið tímabært að ríki og sveitarfélög komi sér saman um verklagsreglur er varða frágang, gerð og legu hjólréiðabrauta. Þannig gæti það talist eðlilegt að ríkið legði hjólréiðabrautir meðfram stofnbrautum í þéttbýli en sveitarfélög sæju um tengibrautir og brautir innan hverfa. Það þarf líka að flokka gerðir hjólréiðabrauta og endurskoða umferðarlög í samræmi við það. Má þar lita til reglna eins og í Danmörku eða Noregi.

Nú bíður afgreiðslu á Alþingi þingsályktunartillaga Pskj. 321 – 283. mál (2) þess efnis að hagsmunaðilar finni flöt á því hvernig koma megi hjólréiðabrautum í vegalög. Þessi þingsályktunartillaga er löngu tímabær fyrir þær sakir að möguleikar til óvélknúinnar umferðar á höfuðborgarsvæðinu hafa stöðugt versnað

með aukinni bílaumferð, einkum þó milli sveitarfélaga. Því er svo komið að hjólreiðar eru ekki valkostur til samgangna víða á þessu svæði. Slæm aðstaða til hjólreiða almennt hér á landi er ein helsta ástæða þess að hjólreiðar eru svo lítið stundaðar sem raun ber vitni. Sem dæmi má nefna að menn sem ætluðu sér að taka þátt í fyrirtækjakeppninni "Hjólað í vinnuna" sáu sér ekki fært til annars en að hjóla eftir stofnbrautum höfuðborgarsvæðisins. Ítrekað var kvartað yfir þessu í blóðum og á heimasíðu keppinnar. Vandí hjólreiðamanna er ekki tilkominn vegna veðurs eða landslags. Hann er fyrst og fremst pólitískur.

### **Hvað er hjólreiðabraut?**

Það er talið að 30% allra ferða séu styttri en 3 km (1). Það er því stór hópur fólks sem auðveldlega gæti ferðast með öðrum hætti en með bílum. Hér á landi hafa sérstakar hjólreiðabrautir ekki enn verið lagðar og því er ekki hægt að benda á staði þar sem þær er að finna.

Svo að lítið sé til hönnunar og reglna nágrannalanda okkar er hjólreiðabraut smækkuð mynd akvega fyrir bíla og því ekki gangstétt í þeirri mynd sem er hér á landi. Ef rétt er að málum staðið hafa hjólreiðabrautir sama vægi í samgöngum og akbrautir, enda eiga þær einnig að geta annað umferð léttra, vélknúinna bifhjóla og rafmagnsreiðhjóla. Hjólreiðabrautir eru lagðar meðfram öllum vegum þar sem umferð fer yfir vissan fjölda ökutækja eða þar sem hætta er talin stafa af hraðri umferð. Auðvelt er að halda 30-40 km/klst meðalhraða á hjólreiðabrautum og hættulítið að mætast eða taka fram úr öðrum farartækjum. Hjólreiðabrautir geta því ekki aðeins tekið við umferð reiðhjóla, léttra bifhjóla og rafmagnsreiðhjóla heldur allra þeirra farartækja sem ekki er talið óhætt að séu úti á akbrautum í hraðri bílaumferð. Það þýðir að sömu umferðarreglur gilda fyrir akandi og hjólandi. Umferðarljós og vegmerkingar eru hinar sömu hvort sem er í vegakerfinu eða á hjólreiðabrautum svo að vegfarendur þurfa ekki að fara eftir mismunandi reglum eftir því hvort þeir eru akandi eða hjólandi. Þá verða ökumenn að taka tillit til sama réttar annarra vegfarenda s.s. aðalbrautarréttar á hjólreiðabraut o.s.frv vegna jafnræðisreglu. Hjólreiðabrautir geta stuðlað að minni notkun bíla og fengið fleiri til að nýta önnur hættuminni og vistvænni farartæki. Aukin notkun reiðhjóla minnkar hávaða- og loftmengun, slit akvega, léttir á umferð á álagstímum og eykur hagkvæmni og arðsemi samgöngukerfisins í heild. Ekki þarf svo að minnast á allan þann heilsufarslega ávinning sem í hjólreiðum felst. Norðmenn hafa gefið út skýrslu sem sýnir fram á að ávinningurinn við gerð hjólreiðabrauta sé margfaldur ef lítið er til heilbrigðisþátta (3). Því ættu auknar hjólreiðar að hafa mikið vægi í umferðaröryggisáætlun sem hluti af bættri heilsu almennings. Það er ósköp lítill munur á því hvort breytni manna í umferð leiðir af sér skaða á mænu, ónýtt hjarta, fótbrott eða offitu.

Í Kaupmannahöfn eru 33% allra ferða farnar á reiðhjólum og ætla borgaryfirvöld að auka þær upp í 40% á næstu árum. Á sex árum tókst þeim að fækka slysum á hjólreiðafólki um helming aðeins með bættu aðgengi (5). Hér á landi þar sem mikið er um stóra og þunga einkabíla er mikil þörf á breytingum. Það má rétt ímynda sér hvað það hefði mikinn sparnað í för með sér ef íslenskum samgönguyfirvöldum ríkis og sveitarfélaga tækist í sameiningu að auka hjólreiðar úr 1% sem þær eru nú (að vetrarlagi á höfuðborgarsvæðinu, samkvæmt Gallup) í 10%. Ávinningurinn mundi verða töluverður. Kostun hjólreiðabrauta er því að mestu leiti fundin með þeim sparnaði sem vinnst með ofangreindum atriðum.

## Verkefni ríkisins

Beinn kostnaður ríkisins við gerð hjólréiðabrauta mundi verða óverulegur því að það er skilningur Landssamtaka hjólréiðamanna að ekki þurfi að leggja hjólréiðabrautir með öllum vegum landisins heldur aðeins á þeim stöðum þar sem umferð er mikil og hættuleg innan og milli þéttbýlistaða. **Í ljósi þess að sveitarfélög hafa ekki stofnbrautir í sinni umsjá þarf ríkið að koma að gerð hjólréiðabrauta á eftirtöldum stöðum:**

Höfuðborgarsvæðið.

Meðfram öllum stofnbrautum innan sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins

Frá Reykjavík eftir Vesturlandsvegi út á Kjalarnes

Frá Hafnarfirði að Reykjanesbæ.

Við gerð Sundabrautar verði gert ráð fyrir tveggja akreina hjólréiðabraut aðgreind frá gangstétt eins og almennt meðfram stofnakbrautum.

Finna þarf leið til að auka öryggi hjólréiðamanna frá Reykjavík austur að Hveragerði. Væri það hægt með malbikuðum vegöxlum sem auka mundu um leið öryggi ökumanna. En víða úti á landi mætti bæta aðstöðu hjólréiðamanna og annarra vegfarenda með slíkum endurbótum.

Ísafjarðarbær.

Frá Ísafirði um Holtahverfi að flugvælinum.

Frá Ísafirði að Hnífsdal.

Akureyri.

Frá Akureyri (vegi nr. 1) meðfram vegi nr. 821 að Hrafnagili

Meðfram vegi nr. 1 um og frá Akureyri að vegi 82 (Dalvík)

Austurbyggð.

Meðfram vegi nr. 1 milli Egilsstaða og Fellabæjar.

Meðfram vegi nr. 92 milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar.

Tilvísanir:

1. Cycling: the way ahead for towns and cities. Publ: European Commission.  
[http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.htm) og  
[http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.pdf)  
(Sjá viðhengi)
2. <http://www.althingi.is/alttext/130/s/0321.html> (Sjá viðhengi)
3. Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk.  
<http://www.toi.no/program/program.asp?id=35830> (Sjá viðhengi)

4. A physically active life through everyday transport. Publ. World health organization. <http://www.euro.who.int/transport>  
[http://www.euro.who.int/transport/modes/20021009\\_1](http://www.euro.who.int/transport/modes/20021009_1) (Sjá viðhengi)
5. Københavns kommune vej & park <http://www.vejpark.kk.dk>

Vefsíður sem fjalla um hönnun og umferðaröryggi hjólreiðamanna:

Hjólreiðahandbók Dönsku vegagerðarinnar. Sú besta sem gerð hefur verið og aðrar þjóðir taka sér til fyrirmyndar.  
<http://www.vd.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=17291>

Hjólreiðahandbók Norsku vegagerðarinnar  
[http://www.vegvesen.no/vegnormaler/hb/233/hb\\_233\\_2003\\_web.pdf](http://www.vegvesen.no/vegnormaler/hb/233/hb_233_2003_web.pdf)

Að auki má finna talsvert safn greina á vefsíðu Landssamtaka hjólreiðamanna  
<http://www.hjol.org> undir liðnum "Greinasafn"

F.h. Landssamtaka hjólreiðamanna

Magnús Bergsson