

Morten Lange
Goðhemar 12
104 Reykjavík

29.febrúar 2012

Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Snögg umsögn um samgönguáætlanir til 2014 og 2022, mál 392 og 393:

Hér á eftir fara athugasemdir mínar við meginstefnir í samgönguáætlun hvað varðar vegumferð og sér í lagi hvað snýr að hjólreiðum og göngu, á punktaformi. Vonast ég til að þess sé metið að atriðin séu afmörkuð með þessum hætti, þó einhverjar endurteknigar kunni að gæta.

* Ríkið ætti með hagrænum hvötum að ýta undir gerð samgöngusamninga við vinnustaði, sem fela í sér umbun fyrir þá sem nýta sér ekki bílastæði, eftir fordæmi frá vinnustaði eins og Mannvit og Matís.

* Ríkið ætti einnig að bæta sér fyrir upplýsingagjöf og fræðslu um samgöngusamninga og umferðarstýringu með sveiganlegum vinnutíma og fleiru.

* Stígagerð til handa hjólandi og gangandi ætti að skipa amk jafn sterkan sess og stígagerð undir hestamennsku.

* Það þarf að fara mjög varlega í því að innleiða núllsýnina í umferðaröryggismálum. Nauðsýnlegt er að hafa djúpt samráð við fulltrúa þeirra hópa sem virðast hafa liðið fyrir núllsýnina í Svíþjóð, það eru gangandi og hjólandi og þar með notenda almenningssamgangna. Aðgengi þeirra hefur verið skert, og það eru mörg dæmi um það hér á landi að umferðaröryggisvinna sé útfærð þannig að dragi úr aðgengi virkra og grænna samgöngumáta.

* Það hefur verið hefðin að umferðaröryggisstarfið hefur verið miðað við sjónarhól notenda bíla, en sjónarhól virkra samgöngumáta, það eru hjólreiðar og göngu hefur farið lítið fyrir. Helstu undantekningin er fjölgun gatna í þéttbýli þar sem hámarkshraðinn er 30 km/klst. Í Reykjavík hefur þessa breyting gefið mjög góða raun hvað varð'abætt umferðaröryggi. Í frumvarpinu er talað um að sumir vegir eru barn síns tíma, og í raun ekki hannaðir fyrir þann hraða sem nú er leyft. Það ætti þá allavega að hreyfa þeirri hugmynd að lækka hraðann á þessum köflum, ef mönnum er alvara með að setja umferðaröryggi á oddinn.

* Með skýrum almennahagsmunum í huga ætti að spyrja í öllum umferðarmálum á vegum, stígum, slóðum og svo framvegis, hver áhrifin af breytungum, framkvæmdum, og núverandi ástand sé á virkum samgöngumátum. Taka þarf mið af hinum ymsum viljayfirlýsingum og formlegum skulbindingum um bættu lýðheilsu, baraáttan gegn offituna, gróðurhúsaáhrifunum, samráð í anda Árórsarsamningsins, lækkandi viðmiðum varðandi svifryksmengunar ofl.

* Í umferðaröryggismálum hefur undanfarin áratug vaxið fram skilning sifellt fleirra á því að hefðbundin nálgun sé að hluta í andstæðu við yfirlýst markmið. Ekki síst verður þetta skýrt ef málaflókkar sem hafa vaxið í styrk undanfarin eru tekin inn í umræðunni um umferð _og_ umferðaröryggi :

a) forvarnir í lýðheilsu,

- b) staðbundin loftmengun í formi svifryks sökum utblásturs og vegryks,
- c) loftmengun í formi gastegunda, hnattræn loftmengun, mengun til vatns og jarðvegs,
- d) spillingu eða rýrnun vistkerfa (vegaggerð, útpensla byggða ofl) ,
- e) heilsuspillandi hávaðamengun,
- f) heilsuspillandi ógnun við öryggistilfinning, aðgengi og frelsi fólks, og þá sér í lagi barna og eldra fólks, og þeirra sem nýta sér virkar samgöngumáta,
- g) aðgengi fyri alla, hækkandi eldsneytisverð,
- h) þverrandi mikilvægra auðlinda
- i) hvernig jafnræði samgöngumáta er oft litils virt, og þeir sem stunda virkum samgöngum gerð á bera jafn mikla ábyrgð á ógnunina sem þeir verða fyrir vegna bílaumferðar og ökumenn bíla. Erlendis er farið að tala um að snúa hugsunina frá Road Safety yfir í Road Danger Reduction, og taka mið af því að ganga og hjólreiðar ógna engum miðað við hvað bílaumferð gerir og eru æskilegar út frá umhverfi og lýðheiklsmálum og mörgu fleira eins og hefur áður verið nefnt. Bresku samtökin Road Peace, fjalla til dæmis um þetta á sinni heimasíðu.

Þá kemur æ oftar fram í alþjóðlegri umræðu um umferðarmál,

- j) hve óhagstætt og lítið skilvirkt það sé að að reiða sér á einkabílnum að miklu leyti í og við þéttbýli
- k) hve mikið einkabíllin sé í raun niðurgreiddur við núverandi fyrirkomulag. Gjaldfrjáls bílastæði við vinnustöð sem eru skattfrjáls hlunnindi er kannski skýrasti dæmið, en annað er kostnaður vegna umferðarslysa, hreyfingarleysis (sem er metið vera stærri vandamál) , mengunar , útpenslu þéttbýlissvæða og fleira.

Nú kunna menn að lesa úr þessu að undirritaður hati bíla, vegna annmarkan sem er fært . Það er fjarri sanni, og skiptir í raun ekki heldur máli. Það eru rökin sem ættu að hreyfa við mat á tillögunum. Ég noti stundum bíl og nýt þess, en í hófi. Ég sé kostir þeirra, og reikna með að einkabílar munu skipa töluvert stóran sess mjög lengi. En sérstaklega hvað varðar þéttbýli þykir mér einsýnt að ætti að horfa til fyrirmynda eins og Kaupmannahöfn, Oulu í norður-Finnlandi og Sevilla á Spáni, þar sem jafnræði samgöngumáta hafi verið bætt töluvert, og er mun jafnari en í borginni og í bæjum landsins. Í Sevilla náðist undarverðum árangri á örskammum tíma. Hjólreiðar jukust frá 0,1 % ferða eða álíka upp í 7 % ferða á nokkrum árum, fyrir tilstilli samrymds átaks í lagningu stíga, áróðri, og með því að koma á fót skyndihjólaleigukerfi. Í Kaupmannahöfn eru rúmlega 30% ferða farnar á reiðhjóli, í Oulu um 20%.

Á nýlegri ráðstefnu um hjólreiðaferðamennsku á Íslandi kom fram mikill áhugi og voru þarna fólk frá Sambandi Íslenskra sveitarfélaga, Íslandsstofu, fjölda verkfræðistofa og úr ferðamannaiðnaðinum.

Menn virtust sammála um að þjóðarnet hjólaleiða ætti að kanna. Ég velti fyrir mér hvort Vegagerðin ætti ekki að fá markaðar tekjur sértaklega í því að skipuleggja hjólaleiðir, og síðan framkvæma. Bæði í samstarfi við sveitarfélög og samtök hjólreiðamanna og talsmanna gangandi umferðar.

Bestu kveðjur,
Morten Lange

--

Regards / Kveðja / Hilsen
Morten Lange, Reykjavík

--

Regards / Kveðja / Hilsen
Morten Lange, Reykjavík