

1. mál Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Gísli Marteinn Baldursson: Ágætur forseti, borgarfulltrúar. Sú hjólreiðaáætlun sem liggur fyrir þessum fundi og er fyrsta mál hér á dagskrá ber yfirskriftina „Hjólaborgin Reykjavík“. Og í henni felst auðvitað sú ósk sem titillinn ber með sér að Reykjavík verði góð hjólaborg, að margir hjóla í henni og það sé öruggt og aðgengilegt að gera það. Það var ráðist í þessa vinnu eftir að fyrirverandi borgarfulltrúi Árni Þór Sigurðsson flutti tillögu um það á sínum síðasta fundi á haustdögum árið 2007, að það yrði gerð hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík svona sem væri í rauninni framhaldsplagg af samgönguáætlun, sem þá hafði nýverið verið samþykkt. Þá fór af stað vinna sem að hefur tekið lengri tíma heldur en áætlað var af ýmsum ástæðum, en allir eru sammála um það hygg ég sem að hafa komið að þessu máli með einum eða öðrum hætti, að niðurstaðan sé mjög góð. Það hafa tveir formenn verið í þessum hópi, ég var formaður fyrir honum frá upphafi, en í 100 daga var Dofri Hermannsson borgarfulltrúi formaður í hópnum og hann hefur setið í honum frá upphafi eins og ég hef gert og Friðrik Dagur Arnarson, fulltrúi Vinstri grænna. Og ég held að það sé óhætt að segja að við þrír höfum svona borið hitann og þungann af þessu starfi, en einnig voru skipaðir í hópinn þær Ásta Þorleifsdóttir og Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir.

Þetta plagg hefur verið unnið í mjög góðu samráði allra flokka sem að málinu hafa viljað koma og auk þess í mjög nánun samstarfi líka við hagsmunasamtök hjólreiðafólks í borginni. Þau eru nokkur og þeim hefur verið kynnt áætlun eftir því sem að verkinu hefur undið fram og hafa jafnan lýst yfir mikilli ánægju með það sem að hér hefur verið gert. Komið með uppbyggilegar athugasemdir og bent á eitthvað sem betur mætti fara og þau hafa lýst yfir mikilli ánægju með þessa lokaútgáfu áætlunarinnar.

Nú, markmiðið er eins og áður segir að skapa umhverfi í Reykjavík sem hvetji til hjólreiða. Það er farin sú leið í þessu plaggi að setja ekki markmið um það að eftir ákveðin mörg ár skuli ákveðið margir hjóla í borginni, enda er það ekki að öllu leyti í okkar verkahring eða okkar valdi að láta fólk fara að hjóla, ef að svo má segja. Við getum skapað aðstæðurnar, en svo treystum við vali fólksins. Það er sama í þessu eins og með almenningssamgöngur eða hvað sem er, það er á okkar

ábyrgð að gera umhverfið þannig að samgöngumátarnir njóti jafnræðis. Og það er kannski það sem að við rákum okkur dálítið á í þessari vinnu er það að hjólreiðar hafa ekki notið jafnræðis. Það hafa ekki verið þær aðstæður fyrir hendi hér, að fólk hafi með góðri samvisku getað sent börnin sín hjólandi í skóla eða frístundir eða að við sjálf fullorðna fólkið höfum getað komist örugglega og beint í vinnu eða í önnur erindi á hjólinu okkar.

Það er hins vegar margt sem gerir hjólaborgina Reykjavík að góðri hjólaborg nú þegar. Það er til dæmis þannig að hin dreifða byggð sem er í Reykjavík, eins og við þekkjum, hún býður okkur upp á tækifæri í þessu tilliti. Hér er mikið pláss umhverfis götur til dæmis. Það eru örfáar götur, kannski bara ein eða tvær, sem að við munum lenda í vandræðum með að setja hjólreiðastíga í þegar við förum að framfylgja því sem að hér er sagt. Laugavegurinn er svona í þrengra lagi fyrir hjólreiðastíg, en ætti þó að komast fyrir þar. En langflestar götur í borginni eru þannig að það er pláss til þess að setja hjólreiðastíga, þannig að úr sögunni er vandamál sem að margar borgir á meginlandi Evrópu hafa rekið sig á þegar að þær hafa farið í sömu vegferð og við erum núna að hefja.

Það má líka nefna það að borgin er ekki mjög hæðótt, sérstaklega Seltjarnarnesið sjálft sem Reykjavík er byggð á. Það er í þessari skýrslu einmitt hæðakort af Reykjavík sem að sýnir það ágætlega að hér vesturfrá er það kannski fyrst og fremst Skólavörðuholtið sem að rís upp, enda sér maður það að hjólafólk velur leiðirnar sitthvoru megin við holtið þegar að það er að erindast í borginni. Þannig að það er margt sem að gerir hjólaborgina Reykjavík að ákjósanlegri hjólaborg. Ég held því líka fram að veðurfar hér sé mjög gott til þess að hjóla. Margir borgarfulltrúar hjóluðu á þennan borgarstjórnarfund, eins og þeir gera jafnan og voru kannski ekkert fleiri sem hjóluðu á þennan fund heldur en við gerum venjulega. Og það vita það allir sem hjóla í svona veðri, að þetta er mjög gott hjólaveður. Það er sjálfvirk loftkæling í gangi, þannig að menn koma ekki kófsveittir á staðinn, eins og þeir mundu gera í heitari löndum. Og hér inni í borginni er ekki vindasamara en gengur og gerist í mörgum borgum sem að við erum að bera okkur saman við. Þannig að við getum ekki verið að skýla okkur á bak við það að hér sé veðurfar ekki í lagi eða borgin sé einhvern veginn frá náttúrunnar hendi ekki góð sem hjólaborg, ég held að því sé þver öfugt farið. Og

Þá held ég að skipulagið þó svo að það hafi í gegnum áratugina ekki horft sérstaklega til hjólreiða sé þannig að við getum nýtt okkur mikil sóknarfæri þar við uppbyggingu hjólastígakerfis. Það er tekið fram í þessari hjólaskýrslu að hér sé bæði verið að hvetja til hjólreiða sem útivistar og til þess að borgarbúar geti sinnt erindum sínum á reiðhjólum. Það er þannig núna að það eru um það bil 2-4% ferða í borginni sem farnar eru á reiðhjólum. Það þýðir að það eru nokkur þúsund manns sem eru að hjóla daglega og við höfum ekki boðið þessu fólki upp á nógu góða aðstöðu, en í þessu plaggi eru lögð drög að því að gera þar bragarbót á.

Ég ætla nú ekki að fara neitt nákvæmlega í gegnum allt plaggið, en því er skipt niður í nokkra kafla og yfirskriftin yfir kaflanum um forsendurnar er þessi: Aukin hlutdeild hjólreiðafólks í borginni mun hafa góð áhrif á umhverfi, lýðheilsu og lífið í borginni, og þannig skapa betri borg. Og hér er tæpt á mörgum mikilvægum atriðum sem farið er dýpra ofan í skýrslunni sjálfri. Það hefur að sjálfsögðu góð áhrif á umhverfið að fleiri hjóli. Við þekkjum öll vandamálið sem tengist mengun í borginni og horfum núna í augun á þeirri staðreynd að mengun í Reykjavík er meiri heldur en í mörgum af þeim löndum sem við höfum verið að bera okkur saman við. Í þéttbýli í Reykjavík er mengun meiri heldur en í þéttbýli á Írlandi, Svíþjóð og Noregi, svo ég taki sem dæmi. Það er meiri mengun hér heldur en þar.

Og það er eitthvað sem gengur gegn okkar sjálfsmynd. Við tölum um hreina loftið og hreina vatnið, en þegar staðreyndirnar eru skoðaðar kemur í ljós að loftið er ekki jafn hreint og við viljum trúa. Þannig að með því að fá fleiri til þess að velja hjólið þá drögum við úr þessari mengun, bætum loftið í borginni og færum loftgæðin í Reykjavík nær því sem að við viljum að þau séu. Og það er auðvitað fleira þegar að maður ferðast á hjóli. Þá blæs maður ekki út gróðurhúsalofttegundum eins og bílarnir gera, þannig að það er bæði loftmengunin af svifrykinu sem bílarnir þyrta upp og sömuleiðis gróðurhúsalofttegundirnar sem að við drögum úr ef að við veljum hjólið fremur heldur en bílinn.

Og það er talað um lýðheilsu í þessu plaggi líka. Það er auðvitað ljóst að með því að 10% ferða til dæmis sem eru svona markmið sem að minnst er á hér í þessu plaggi þó svo að skýrslan setji sér ekki það markmið að Reykvíkingar muni hjóla svo mikið eftir 10 ár eða neitt slíkt, þá leika menn sér með tölur hér og segja, ef

10% ferða væru farnar á hjóli hvað mundi þá breytast. Og það er alveg ljóst að ef 10% ferða eru farnar á hjóli væru Reykvíkingar heilbrigðari, þá væri minna um veikindadaga í fyrirtækjum, þá væri færri sem mundu falla niður vegna hjartaáfalla og kransæðasjúkdóma. Þetta eru allt saman staðreyndir sem að bæði lýðheilsustofnunin hér á landi og erlendis hafa farið í gegnum. Og þetta er ekki bara gott vegna þess að við verðum þá hraustari og heilbrigðari heldur er þetta gott í beinhörðum peningum.

Við munum að sjálfsögðu fá heilbrigðari borgarbúa en fyrirtækin í borginni munu hagnast beinlínis á því að menn taki sér færri veikindadaga, séu heilbrigðari eins og sést í því að fjölmörg fyrirtæki fá núna fólk sitt og styrkja fólk sitt til þess að fara í líkamsrækt í Laugum eða slíkum líkamsræktarstöðvum. Með því að nota hjólið sem samgöngumáta fram og til baka slá menn því tvær flugur í einu höggi. Nú lífið í borginni, það held ég að sé líka mjög mikilvægur þáttur, það er það sem við höfum stundum kallað borgarbrag, það er auðvitað smekksatriði, en mér finnst sjálfum það bæta borgarbraginn að sjá fleiri á hjólum, sjá fleiri gangandi heldur en að allir séu inni í sínum bílum. Það skapar líflegra umhverfi, maður getur kallað til og talað við þá sem eru að koma hjólandi framhjá manni, síður getur maður gert það við þá sem að keyra framhjá í bílum sínum. Þannig að ég held líka að ef að við náum að gera það sem að mörgum borgum hefur tekist að auka hlutdeild hjólreiða, þá getum við líka bætt borgarumhverfið ef að við næðum að draga úr bílaumferð, þá getum við jafnvel minnkað það pláss sem fer í umferðarmannvirki núna, en eins og kunnugt er fer um það bil helmingur borgarlandsins undir bílaumferðina eins og staðan er núna.

Þetta eru, virðulegi forseti, svona þær megin forsendur sem við gáfum okkur í þessari skýrslu. Í þessum kafla er áhugaverð opna um tölfræði og þann ávinning sem hægt er að ná með því að hjóla fremur en að keyra og það er til dæmis vísað í rannsóknir frá öðrum löndum sem að til dæmis hafa sagt, að samfélagslegur kostnaður vegna hvers ekins kílómetra á bíl sé 17 kr., 17 kr. kostnaður samfélagsins vegna hvers ekins kílómetra, en samfélagið hins vegar hagnist um 30 kr. við hvern hjólaðan kílómetra. Og það er hægt að reikna sparnað í vegakerfinu ef 10% ferða eru farnar á hjóli og þær kæmu frá þeim sem núna aka bílum og það er hægt að reikna út sparnað upp á milljarða kr. sem fengist til ársins 2020 ef að

menn mundu þá vera farnir að hjóla svo mikið sem svona bjartsýnustu spár segja. Þannig að það er enginn vafi að forsendurnar eru þarna til staðar.

Í kaflanum markmið er farið aðeins yfir það hvert markmið okkar er með þessu og þar er sagt: Stefnt er að því að stórauka hlutdeild hjólreiða með því að leggja fleiri og betri hjólastíga og bæta aðstöðu fyrir hjólreiðafólk. Og þessum markmiðum verður náð fram með tvenns konar aðgerðum. Í fyrsta lagi heildstæðri áætlun um hjólaleiðir í borginni sem að liggur fyrir hér og annars vegar aðgerðaráætlun sem byggir á nýjum stöðlum um gerð hjólreiða sem líka er í þessari skýrslu. Og í þessari skýrslu eru mjög nákvæmir staðlar sem mikil vinna hefur verið lögð í um það hvernig hjólastígar henta á hverjum stað. Sums staðar hentar að vera með málaða línu í götunni, annars staðar hentar að vera kannski með breiða vegöxl við hlið þjóðvegjar, menn hafa tekið sem dæmi leiðina upp að Kjalarnesi, þar sem að væri ekki ástæða til þess að vera með sérstakan hjólreiðastíg en væri hægt að vera með breiðari vegöxl.

Annars staðar hentar að vera með sérstakan steiptan hjólreiðastíg við hlið gangstétta, eins og menn þekkja til dæmis frá Kaupmannahöfn. Þannig að það eru mismunandi leiðir sem henta á hverjum stað. Og hér er langur kafli um það hvaða leiðir borgar sig að nota. Við uppbyggingu hjólastígakerfisins er kannski stuðst við tvær megin leiðir. Annars vegar að þetta netið um og í miðborginni, og það var tekin ákvörðun í hópnum um að miðað við hjólastíginn sem að einmitt tillöguflýtyjandi um þessa hjólaáætlun Árni Þór Sigurðsson hafði frumkvæði að að leggja, þetta er pínulítill hjólastígur sem er um það bil 300 metrar, ef ég man rétt, sem að liggur frá gatnamótum Snorrabrautar og Laugavegar og niður að gatnamótum Laugavegar og Barónsstígs, pínulítill spotti sem er auðvitað hálfhlægilegur svona eins og hann er.

En ótrúlegt en satt að ef þið standið þarna við og fylgist með hjólafólki koma þarna, þá fara nánast allir upp á þennan stíg. Og það er kominn tími til að lengja hann og barna það sem þarna hófst og það ætlum við að gera með því að þetta netið út frá þessum ákveðna punkti. Það er vitað að byggð er hvað þéttust í borginni á þessu svæði, þarna eru mestar líkur á því að fólk sé tilbúið til þess að hjóla, þarna er nú þegar mikið hjólað margir taka hjólið sitt með sér niður í bæ og

erindast síðan á hjólinu í hádeginu og eftir vinnu. Þannig að þarna verður netið þétt út frá þessum punkti.

Fyrir utan þéttinguna hér á miðborgarsvæðinu þá verða búnar til sérstakar stofnbrautir úr úthverfunum og inn að atvinnukjörnum. Óvenju margir vinna í þessum atvinnukjörnum okkar, óvenju hátt hlutfall miðað við aðrar borgir er safnast saman á tiltölulega litlum stöðum, sem er sóknarfæri fyrir okkur vegna þess að það gerir það auðveldara fyrir okkur að beina hjólaumferð úr til dæmis Grafarvogi, Breiðholti, Grafarholti, Úlfarsfelli, Árbæ inn á þessa staði. Víða eru komnar ágætar hjólaleiðir úr þessum úthverfum, en það þarf þó að bæta verulega og sums staðar vantar hreinlega allar tengingar.

Í þessari skýrslu eru gerðar nokkrar tillögur að úrbótum á þessu. Það er hægt að nefna til dæmis þá tillögu að Ósabrautin verði fremur en akbraut, þá verði hún eingöngu fyrir gangandi og hjólandi og þveri Elliðaárósana, sem mundu verulega stytta leiðina fyrir þá 25 þúsund manns sem búa í Grafarvoginum og eru á leiðinni til dæmis niður að Borgartúni eða Skeifusvæðinu, þar sem fjölmargir vinna. Og fleiri slíkar hugmyndir má nefna. Til dæmis er gerð tillaga hér um það að setja hjólahraðbraut úr Laugardalnum, þar sem að fjölmargir koma að, Laugardalurinn virkar nánast eins og trekt fyrir alla þá sem búa þar nálægt. Þar eru auðvitað góðar hjólaleiðir í gegn, en þegar að menn hafa síðan komið niður á Sundlaugavegin þá hafa hjólaleiðirnar ekki verið jafngóðar þar. Þannig að nú er hugmyndin að setja hjólahraðbraut í rauninni frá Laugardalnum og eftir Sundlaugaveginum niður yfir Kringlumýrarbrautina niður Borgartúnið yfir Snorrabrautina áfram niður Skúlagötuna og alla leið niður í miðbæ.

Það vinna þúsundir manna við þessa braut og það er þegar hafið og hófst fyrr á þessu kjörtímabili samstarf og samtal við sum af þessum fyrirtækjum sem þarna vinna, sem að sýndu því strax mikinn áhuga að vera með hjól í sinni eigu sem starfsmenn gætu notað til þess að skjótast til dæmis í hádegi eða fyrir þá sem að vinna á þessu svæði að geta notað hjól fyrirtækisins til þess að komast á milli staða. Þetta eru svona dæmi um það hvað gert verður til þess að bæta þessar stofnleiðir eða sporbrautir eins og við höfum kallað þær. Og í þessari áætlun eru auðvitað líka í fyrsta sinn sett fram heildstætt hjólakort fyrir Reykjavík, þar sem að hjólaleiðunum er skipt í venjulega hjólastíga annars vegar og hins vegar

stofnbrautir. Og þetta er mikilvægt vegna þess að í nýjum vegalögum hefur Vegagerðin samþykkt eða ríkisvaldið samþykkt að setja pening í stofnbrautir hjólastíga rétt eins og stofnbrautir fyrir bíla. Og þetta er mjög mikilvæg réttarbót fyrir sveitarfélögin sem hafa hingað til ein staðið straum af þessu kerfi. Þannig að núna fáum við atbeina ríkisvaldsins vonandi við að byggja þetta kerfi upp og það vonandi hraðar þessari uppbyggingu sem að hér eru lögð drög að.

Þessi skýrsla er ekki bara tæknileg skýrsla, við förum ekkert í felur með það að hún er líka ákveðið áróðursrit fyrir hjólreiðarnar í borginni, þ.e.a.s. skýrslan dregur fram kosti þess að Reykjavík verði góð hjólaborg. Vegna þess að ef við leyfum okkur að láta hugann reika og ímynda okkur að 10% ferða hér væru farnar á hjóli, þá væri Reykjavík svo miklu ódýrari í rekstri heldur en að hún er núna. Við værum hér með hraustari borgarbúa og við værum með betri borgarbrag, fallegri og betri borg. Og þá erum við auðvitað að reikna með að þessi 10% kæmu af þeim sem að nota núna bílinn. Það er líka mikilvægt að nefna annan hagrænan hvata sem er ekki það að við hér hjá borginni mundum spara heldur þurfum við líka að horfa til þess, að samkvæmt Hagstofunni kemur það í ljós í skýrslu sem kom út núna í desember, að næststærsti útgjaldaliður heimilanna í borginni eru samgöngurnar.

Og inni í því eru ekki pakkaferðir til útlanda eða neitt slíkt, það eru bara samgöngurnar okkar hér, sem eru á okkar könnu hér í borgarstjórn. Og við þurfum að horfa í eigin barm og hugsa hvað höfum við verið að gera til þess að auðvelda fólki að lækka þennan kostnað. Það er mikið talað um matarkörfuna, forsíður blaðanna tala um matarkörfuna hvernig er hægt að lækka kostnaðinn við matarkörfuna, en það er miklu minna talað um þennan þátt sem að þó er stærri liður í útgjöldum heimilanna heldur en matarkarfan, það eru þessar ferðir okkar hér. Og það hlýtur að vera ástæða fyrir borgarstjórn til þess að velta því fyrir sér, hvort að hún eigi ekki að auðvelda fólki að lifa lífi sínu á hagkvæmari hátt. Vegna þess að hvaða val höfum við raunverulega boðið fólki upp á þegar að við höfum nánast eingöngu lagt stofnbrautir fyrir bílana. Nú er ég ekki á móti bílunum og hef sjálfur sagt að borgarbúar hafa valið einkabílinn. Það er alveg rétt. En við þurfum samt að horfa á það hvaða val höfðu þeir, hvaða valkostir voru í boði. Það er ekki

hægt að segja að borgarbúar hafi hafnað sporvögnunum, þó svo að enginn sé í sporvögnum í Reykjavík, vegna þess að þeir voru ekki í boði.

Og sumir halda því fram, þótt ég sé ekki sammála þeirri róttæku skoðun, að almenningsamgöngur hafi raunverulega ekki verið í boði heldur. En það sem varðar þessa skýrslu þá er að minnsta kosti hægt að segja, að hjólreiðar hafa ekki nema í mjög takmörkuðu mæli verið í boði. En markmið þessarar skýrslu er að þær verði það. Þær verði valkostur sem menn geti valið og þá er ég ekki í nokkrum vafa um það, að borgarbúar muni velja hjólið í meira mæli en þeir hafa gert. Og að mínu mati eru engir draumórar í þessari skýrslu, það er enginn að tala um það að helmingur borgarbúa eða allir verði á hjólum hér, það hentar bara alls ekki öllum. Fjölmargir eru að skutlast með börnin sín í tólmstundir og í skóla og þessháttar eða búseta og atvinna passar það illa saman að það hentar ekki hjólreiðum eða almenningsamgöngum og þeir verða áfram á bíl.

Ég sé ekki fyrir mér sjálfur án þess að það komi þessu máli beinlínis við en að bílinn verði áfram langmest afgerandi samgöngumátinn sem að borgarbúar velja sér. Þetta snýst hins vegar um það, að við bjóðum upp á einhverja valkosti. Í Kaupmannahöfn sem er nú ein mesta hjólaborg veraldar fer um það bil þriðjungur á hjóli til vinnu, það er þó ekki meira, en er þó mjög mikið og gerir borgarbraginn þar skemmtilegan, og skilar af sér heilbrigðari borgarbúum og gerir borgina ódýrari í rekstri og væntanlega líka heimilin í þeirri borg. Jafnvel þótt við förum ekki einu sinni hálfra leið í átt til Köben heldur setjum okkur það hógværa markmið sem að ég ítreka að er ekki sett í þessari skýrslu heldur við getum gert það hér hvert og eitt, að fjölga ferðunum sem farnar eru á hjóli úr þetta 2% upp í 5 eða 10%, þá værum við hér búin að breyta borginni til batnaðar.

Og við höfum hér í þessum sal setið löngum stundum og talað um alls konar mikilvægar vegaf framkvæmdir. Hér hafa mislæg gatnamót á Miklubraut og Kringlumýrarbraut verið rædd klukkustundum saman á síðustu örfáum árum. Sama gildir um alls konar aðrar vegaf framkvæmdir sem svo sannarlega eru mikilvægar og ég geri ekki lítið úr þeim. En ótrúlega lítið hefur verið fjallað um hjólreiðar og það helgast kannski af því að ekkert svo margir, þótt þeir hlaupi nú samt á einhverjum þúsundum, hafa verið að hjóla reglulega, en ég held að við ættum að strengja þess heit að gera bragarbót á og ræða það hér hvaða umbætur

við getum gert í hjólamálum sem kosta borgarstjórn miklu minna og hjálpa heimilunum í borginni að lifa sparlegar.

Ég vil segja það að lokum, ágæti forseti, að ég held að þessi hjólaáætlun marki nokkur tímamót, bæði vegna þess að hér er í fyrsta skipti sett fram raunveruleg áætlun um það að gera borgina að hjólaborg, en líka vegna þess vinnulags sem að var við vinnu þessarar hjólaáætlunar. Fundirnir fóru nánast eins fram hvort sem að það var ég eða Dofri Hermannsson sem var formaður í það skiptið, það var algjör eining á milli allra flokka sem að komu að þessari vinnu um það hver markmiðin væru og hvað við ættum að gera í þessu. Mennt hafa ekki reynt að nýta sér til dæmis tafir á skýrslunni í pólitískum tilgangi enda hafa menn vitað af hverju þær hafa stafað, öll hefðum við gjarnan viljað fá skýrsluna fyrr. En það er hins vegar gott að hún er komin núna þegar að hillir undir lokin á þessu kjörtímabili. Vinnan við skýrsluna hófst snemma á kjörtímabilinu og ég held að það vinnulag sem að hefur verið haft við hana sé dálítið einkennandi fyrir þann ágæta anda sem hefur ríkt hér í borgarstjórn þrátt fyrir allt. Vegna þess að ég er viss um að borgarbúar átta sig ekki á því og telja sjálfsagt að það sé fráleitt að tala um góðan anda í borgarstjórn.

En þótt þetta sé mitt fyrsta kjörtímabil hér, þá veit ég það með þeim samanburði af því kjörtímabili þegar ég var varaborgarfulltrúi að andinn hér og samstaðan um mörg mikilvæg framfaramál hefur verið ótrúlega góður. Og það gildir ekki síst um mál sem tengjast þessum málaflokki sem hjóltreiddar eru, sem er í rauninni bæði umhverfismál og samgöngumál, að um þetta hefur verið mikil samstaða og ég held að það sé alveg óhætt að þakka minnihlutanum sérstaklega fyrir það, þótt að ég telji að við í meirihlutanum höfum líka lagt okkar af mörkum, að þá er það fagnaðarefni hversu duglegir menn hafa verið við að vinna af heilindum og reyna ekki að slá ódýrar pólitískar keilur, vegna þess að það hefur svo sannarlega ekki verið reynt í þessum málum. Þannig að þessi skýrsla sem hófst hér með tillögu Árna Þórs Sigurðssonar, en hefur síðan verið unnin af öllum flokkum sem að þeirri vinnu hafa viljað koma verður vonandi upphafið af áralöngu samstarfi um þetta mikilvæga mál. Vegna þess að þessi skýrsla á að vera lifandi plagg, sem að við notum á næstu árum og ef að það skipast þannig veður í lofti að hingað verði kjörin inn borgarstjórn sem ekki hefur sömu sýn á þetta eða sama skilning og sú

Bstj. 2. febrúar 2009

borgarstjórn sem að nú situr, þá á þetta plagg einnig að vera tæki fyrir þá sem vilja halda þessum málum á lofti verði hún samþykkt hér einróma í borgarstjórn eins og ég bind vonir við. Þannig að ég vil að lokum þakka öllum þeim sem að komu að þessu starfi. Ég hef nefnt stjórnáráðgjafamennina hingað til, en starfsmenn umhverfis- og samgöngusviðs eiga risastóran þátt í þess starfi og ég færi þeim allra bestu þakkir héðan úr ræðustól og sérstaklega vil ég þakka og það er ekki á neinn hallað, þó svo að ég þakki sérstaklega Pálma Frey Randverssyni, sem hefur verið verkefnisstjóri í þessu verki og haldið frábærlega á málum, og það hlýtur að vera gleðidagur fyrir hann, þegar að þetta mál er loksins komið hingað inn í Borgarstjórn Reykjavíkur.

Forseti: Borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hefur lokið máli sínu. Þá hefur óskað eftir að veita andsvar borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon.

1. mál Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Ólafur F. Magnússon: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég ætla fyrst að gera athugasemdir við málefnalegt innihald ræðu borgarfulltrúans, en fyrst verð ég nú samt að nefna það sem ég hnaut við, þegar að hann sagði að hér væri unnið af meiri heilindum og samstöðu en áður hefði tíðkast í Borgarstjórn Reykjavíkur. Ég hef setið hér í 20 ár og þekki það, að Borgarstjórn Reykjavíkur er í vaxandi mæli vettvangur atvinnustjórnmalamanna sem svífast einskis við að raka mannorðið af hvorum öðrum og vera með ódýrar uppákomur. Áður fyrr kenndu menn sig við það starf sem að þeir höfðu gegnt um ævina, eins og við ræddum gamlir borgarfulltrúar saman í gær þegar að við vorum að fagna landsliðinum sem kom heim til Íslands, við Hilmar múrari og fleiri. Það var öðruvísi fólk sem sat hér áður í borgarstjórn. Það var fólk sem var starfandi úti í þjóðlífinu og hafði önnur tengsl, bæði atvinnulega og fjárhagslega við borgarana.

En það sem ég ætla að gera athugasemd við málflutning borgarfulltrúans er það, að það er í sjálfu sér ágætt að hvetja til aukinna hjólreiða, en þetta eru sömu borgarfulltrúar sem hafa hvað eftir annað fellt tillögur mínar um ókeypis í strætó fyrir börn og unglunga, og meira að segja höfðu sjálfstæðismenn skrifað undir málefnasamning við mig um að gera almenningssamgöngur að mestu ókeypis fyrir borgarbúa til að auka aðgengið. Mundi það ekki draga úr mengun í borginni ef umferð flyttist frá einkabílum yfir í strætó, ó jú. Svo vil ég líka benda á, að það er hættulegt að hvetja börn og unglunga til þess að hjóla í skólann í myrkasta skammdeginu á meðan að ekki eru tryggðar öruggar göngu- og hjólreiðaleiðir þar sem að þau þurfa ekki að fara yfir götu. Þetta veit ég, því að það er ekkert langt síðan að það dó barn sem var á leið yfir götu á hjóli rétt hjá heimili mínu. En menn þurfa aðeins að gæta sín í kappinu hvað þeir eru að segja og hugsa út í afleiðingarnar. Það er gott mál að efla hjólreiðar í borginni, en fyrst þarf að tryggja börnum og unglungum og öðrum sem hjóla öruggar göngu- og hjólreiðaleiðir um borgina. Það er út í hött að vísa fólki út í myrkustu umferðina þar sem að er oft hræddur um það að keyra niður hjólreiðamann sem er að keyra á stofnbraut eða tengibraut, illa merktur í niðamykri.

Bstj. 2. febrúar 2009

Forseti: Borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon hefur lokið við að veita andsvar. Og þá tekur til máls hæstvirtur borgarstjóri.

1. mál Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Borgarstjóri Hanna Birna Kristjánsdóttir: Forseti, borgarfulltrúar. Mig langar að nota þetta tækifæri til þess að óska borgarstjórn og í raun og veru Reykvíkingum öllum til hamingju með þá áætlun sem hér liggur frammi, sem heitir „Hjólaborgin Reykjavík“. Eins og formaður umhverfis- og samgönguráðs kom inn á, þá er þetta auðvitað vinna sem hefur staðið í nokkurn tíma – allt frá því að Árni Þór Sigurðsson sem að lagði alltaf í þessum sölum ríka áherslu á þessi málefni, flutti hér tillögu þegar að hann lauk störfum sínum sem borgarfulltrúi, þar sem að hann lagði til að unnin yrði sérstök hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík. Þar lagði borgarfulltrúinn til að markmið áætlunarinnar væri að gera hjólreiðar að viðurkenndum og fullgildum kosti í samgöngumálum Reykvíkinga og lagði einnig til að annars vegar tæki þessi áætlun til stefnumótunar um aukið og bætt aðgengi hjólreiðafólks í borginni og hins vegar væri um að ræða framkvæmdaáætlun til nokkurra ára, sem gerði grein fyrri einstökum verkefnum og fjármögnun. Og yfirstjórn verkefnisins var að hans tillögu í höndum umhverfis- og samgönguráðs og svo fór að tillagan fór í þann fína farveg og eins og formaður umhverfis- og samgönguráðs kom hér inn á áðan, að þá hefur verið haldið ótrúlega vel á því verkefni þennan tíma.

Það er mjög margt í þessari áætlun þegar að menn lesa hana yfir sem er ekki bara tengt nákvæmlega hjólum og hjólreiðum heldur einnig ákveðinni framtíðarsýn um betri borg og mér finnst það skipta svo miklu máli. Það er svo margt í þessu sem ekki bara segir okkur hvernig við getum einhvern veginn umgengist borgina betur á umhverfisvænan hátt, sem er auðvitað ótrúlega vel gert heldur er einnig spennandi sýn á höfuðborg, sem að birtist í þessu vel unna plaggi hér, þar sem er tengt saman umhverfissjónarmið, samgöngusjónarmið, skipulagssjónarmið, frístundamarkmið og alls konar hlutir er tengjast því, sem að við sjáum svo gjarnan og sjáum svo sterkt samhljóm á milli þessa plaggis hér og til dæmis hugmyndapingsins sem við héldum hér fyrir nokkrum vikum síðan, þar sem að íbúar greinilega voru að endurspegla þær áherslur sem að hér koma fram. Að auki finnst mér mjög merkilegt og vel unnið að því, hvernig sett er fram ákveðin tölfræði er tengist þessum hlutum í þessu plaggi hér. Það er sjaldgæft að sjá það svo vel unnið og eitthvað sem skiptir mjög miklu máli. Því að stundum þarf

dálítið að sanna fyrir fólki það sem að getur haft mikið gildi í gegnum tölur og mér finnst það mjög vel gert í þessu plaggi hér, sem að vonandi fer sem víðast og sem flestir fá tækifæri til þess að kynna sér og vinna með.

Ég held auðvitað að sé hárrétt eins og Gísli Marteinn Baldursson borgarfulltrúi kom svo vel inn á í sinni ræðu, að það er alveg ljóst að borgarbúar og kannski landsmenn allir hafa valið sér sem fyrsta kost bílinn til að nota til að ferðast á milli, en það er auðvitað að stórum hluta vegna þess að við höfum ekki tryggt fullkomið val á milli ólíkra kosta. Þannig að það er ekki bara það að það hafi verið mjög meðvituð ákvörðun heldur er það líka þannig að við höfum ekki tryggt það að gangandi og hjólandi hafi haft sömu tækifæri. Og við sjáum það vel í þessu plaggi hvað vel hefur verið að því staðið á undanförunum árum og hversu vel borgin hyggst standa að því á næstu árum. Hér eru sett framsækin og öflug markmið um það að fjölga þeim sem að nota hjól og stækka og auka umfang þeirra svæða þar sem að auðvelt er að nýta sér hjólin og það eru allt mikilvæg og góð markmið.

Í plagginu kemur fram til dæmis að það sé hugað að fimmföldun á hjólaleiðum í Reykjavík á næstu 5 árum, 10 földun á næstu 10 árum, hraðbraut fyrir hjól á milli Laugardals og miðborgar, brú yfir Elliðaárósa og margt, margt annað sem að tengist því. Allt er þetta auðvitað hluti af því sem að við höfum svo oft rætt hér og er orðið kannski eitt af bestu vörumerkjum sem Reykjavíkurborg á orðið. Það er eitt af sterkustu merkjum Reykjavíkurborgar og það finnum við öll sem að förum og kynnum Reykjavík, bæði hér innanlands og erlendis, að grænu skrefin í Reykjavík eru orðin eitt af betri vörumerkjum sem Reykjavíkurborg á, og það er ótrúlega verðmætt. Og þetta er auðvitað eitt af þeim skrefum, eitt af fjölmörgum grænum skrefum sem að Reykjavíkurborg hefur tekið og sem að borgarstjórn hefur tekið hér, eins og Gísli Marteinn Baldursson nefndi í sinni ræðu í mikilli eindrægni. Og ég vil líka taka undir það sem að Gísli Marteinn Baldursson talaði um að hvernig vinnan hefur unnin.

Mig langar til þess að þakka formanni umhverfis- og samgönguráðs sérstaklega, Gísla Marteini Baldurssyni, ekki síður Dofra Hermannssyni, sem var formaður í þessum hópi og hefur unnið þetta mjög ötullega, enda eru báðir þessir einstaklingar miklir hjólreiðagarpar, ásamt fleirum hér í borgarstjórn sem hafa

Bstj. 2. febrúar 2009

sýnt það í verki að þeim er alvara þegar að talað er um þessi verkefni. Og síðan hefur auðvitað Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir komið að þessu verkefni einnig á vettvangi umhverfis- og samgönguráðs, og einnig Friðrik Dagur Arnarsson, og svo vil ég auðvitað nota tækifærið, forseti, og þakka sviðsstýru umhverfis- og samgönguráðs og ekki síst Pálma Frey Randverssyni sem hefur verið verkefnisstjóri verkefnisins, og haldið utan um það eins og önnur verkefni á sviðinu af miklum metnaði.

Þannig að fyrst og síðast vil ég þakka fyrir þetta. Ég held að þetta sé mikill áfangi fyrir Reykjavíkurborg, ég held að þetta sé eitt af þeim málum sem skipta ótrúlega miklu máli í samhengi hlutanna þegar að við erum að byggja upp borg til framtíðar sem við viljum gera aðlaðandi og við viljum auka það og auka sýnileika hjólsins, og tryggja eins og ég sagði áðan að þetta sé raunverulegur og alvöru valkostur. Og mig langar eins og ég sagði áðan að ítreka innilegar þakkir til þeirra sem að hafa unnið að verkefninu í umhverfis- og samgönguráði, allra þeirra sem komið hafa að því og til hamingju aftur með þessa fínu áætlun.

Forseti: Hæstvirtur borgarstjóri hefur lokið máli sínu. Og þá tekur til máls borgarfulltrúi Hermann Valsson.

1. mál Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Hermann Valsson: Forseti, ágætu borgarfulltrúar. Mig langar að byrja á því að þakka fyrir þessa vinnu öllum sem að henni komu, það er búið að nafngreina þessa einstaklinga hér allavega tvisvar. Skýrslan er ákaflega vel unnin og þægileg aflestrar, en mig langar aðeins að beina samt sem áður smá tilmælum vegna hennar, að í kaflanum um hlutverk skóla og kannski í því tilefni sem að við vorum að ræða hér á síðasta borgarstjórnarfundi um fyrirspurn frá foreldri, þar sem að börn gátu ekki hjólað í skólann. Ég velti því upp hvort að það sé ekki rétt að beina því til menntasviðs og það er synd að formaður menntasviðs borgarfulltrúi Kjartan Magnússon sé ekki í salnum akkúrat núna, en mér fyndist það vera inni á hans könnu að fjalla um málið inni á menntasviði þannig að börn yrðu hvött til og aðstaða við skólana yrði bætt þannig að þeir gætu tekið meiri þátt í þessu. Það væri hægt að beina því til grunnskólanna að setja hjólafærni inn, annað hvort í íþróttakennslu eða lífsleikni og það væri í raun og veru vel við hæfi. Ég skil vel að það sé lögð áhersla á að þunginn verði hér í miðborginni, út af þéttingu byggðar, en mundi samt vilja að menn gleymdu ekki úthverfunum. Kannski er ég bara svona óheppinn að búa svona hátt, Grafarholtið er ansi hátt uppi og stígarnir þar eru ekkert voðalega skemmtilegir borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson, það er svolítill stígandi á leiðinni heim. Þar þarf að gera bragarbót og ég veit að hann tekur þessum tilmælum vel og hefur þau í huga. Í skýrslunni er komið inn á samvistir gangandi og hjólandi umferðar og það er gott að það skuli vera tekið sérstaklega á því, því að um leið og við erum hér að taka á hjólandi umferð að þá þurfum við samfara að taka á varðandi gangandi vegfarendur, því að þeir eiga alveg eins mikinn rétt eins og hjólandi, og væri æskilegt að sjá hér viðhlítandi skýrslu um gangandi vegfarendur í borginni. En eins og ég kom inn á áðan að þá er þessi skýrsla ákaflega þægileg og vel unnin og vönduð, og það kemur allt fram í henni sem þarf að koma fram í henni og nú er það bara okkar sem hér sitjum núna og þeirra sem sitja hér eftir kosningar í vor, að sjá til þess að þetta verði ekki bara fallett á prenti heldur fari í virkni og verði unnið eftir þessu.

Forseti: Borgarfulltrúi Hermann Valsson hefur lokið máli sínu. Og þá tekur til máls borgarfulltrúi Dofri Hermannsson.

1. mál Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Dofri Hermannsson: Forseti, borgarfulltrúar og aðrir tilheyrendur. Það er bráðskemmtilegt að vera loksins kominn í pontu að ræða eitthvað sem að maður hefur mestan áhuga á. En hjólreiðar og betri samgöngumáttar og svona heilsusamlegri samgöngumáttar hafa verið mér sérstakt áhugamál í langan tíma. Bara til að byrja með, þá er rétt að færa öllum sem að hafa komið að þessari vinnu hinar bestu þakkir. Þetta hefur náttúrulega hefur tekið dálítinn tíma og dálítið lengri tíma en maður hefði kannski óskað sér, en við gerum okkur ekki rellu út af því, en þökkum fyrir þá góðu afurð sem að hér er. Aðeins af því að borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson talaði um góðan anda í gegnum þessa vinnu, það er rétt. Andinn í pólitíkinni hefur verið góður í þessari vinnu og á þessu sviði eins og yfirleitt reyndar á umhverfis- og samgöngusviði allt kjörtímabilið hafa pólitískir fulltrúar ekki verið að nýta sér einhverja smámuni til þess að blása upp moldviðri út af engu, enda er það ákaflega lási og leiðinleg pólitík gagnvart kjósendum.

Og ég vona að hver svo sem verður í minnihluta eftir kosningar í vor að sá andi haldist ekki bara í umhverfis- og samgönguráði heldur í borgarstjórn allri, að það verði áfram samstaða um framfaramál. En aðeins um þessa vinnu hér, þessa áætlun. Markmiðið með henni er auðvitað að auka hjólreiðar og um leið þá náttúrulega að draga úr óþarfri bílaumferð af því að, eins og við erum flest öll sammála um, þá er það mun æskilegra að fjölga hjólreiðum og draga úr óþarfri bílaumferð heldur en öfugt. Og það er eins og formaður hópsins kom hér inn á áðan, út af betri borgarbrag, út af bættri heilsu, heilsa eflist við hjólreiðar, en hún versnar við óþarfa bílaumferð. Og það þarf svo sem ekki að fara til dæmis í langar ræður eða að setja á langar ræður um óæskileg áhrif af svifryki og öðru slíku. Hljóðmengun eins og við höfum bara upplifað og ég ætla ekkert að nudda neinum upp úr því að fólk hafi valið einkabílinn. Það er rétt að það hefur kannski haft nógu mikið val og nú þurfum við að breyta því, af því að við tökum eftir því alls staðar í hverjum samráðshópi um umdeildar gatnaframkvæmdir sem að við fáum inn á borð til okkar, þá er fólk að kvarta í rauninni undan því sama, það upplifir sig búandi á einhvers konar umferðareyju. Að bíllinn sem vissulega er gott og hentugt tæki til að komast á milli staða í borginni, en bíllinn er að verða aðal og

við sjálf og börnin okkar erum að verða auka. Og það er óþægileg kennd og auknar hjólreiðar eiga einmitt að geta verið gott ráð í að snúa þeirri þróun til baka.

Ég ætla að koma aðeins nánar inn á peningamál hjólreiða á eftir, en mér fannst borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson tæpa skemmtilega á því og þessi skýrsla gerir það reyndar líka og ég tek undir með borgarfulltrúanum og borgarstjóra með það, það er gaman að sjá þessar tölulegu upplýsingar hér af því að oft þarf maður að rökstyðja góð mál með því að þau borgi sig í peningum, eins asnalegt og það er nú stundum. En hvernig förum við að því að auka hjólreiðar í borginni. Það má í rauninni segja að til þess séu margar leiðir, en þessum leiðum má skipta upp í tvo flokka, annars vegar leiðir við að bæta kerfið eða einhverjar svona framkvæmdir sem að við þurfum að ráðast í og hins vegar mætti segja að það væru ákveðnar leiðir sem fælust í hvatningu eða svona meiri einhvers konar aðgerðum sem að við færum út í sem að er þá ekki steinsteypa eða vegavinnuframkvæmdir heldur já einhverjar hvetjandi aðgerðir.

Og ef við förum aðeins yfir þessar framkvæmdaaðgerðir, nú er náttúrulega leiðinlegt að félagi Óskar Bergsson borgarfulltrúi skuli ekki vera í salnum, af því að ég veit að honum er það hugleikið. En eitt af því er til dæmis að búa til nýja hjólastíga og það má auðvitað segja að það sé ágætt, en við þurfum svolítið líka að horfa í það hvað við höfum mikla peninga úr að spila núna. Þannig að hér í þessari áætlun er líka talað um hvað það er mikilvægt að merkja hjólastíga. Við eigum dálítið pláss í gatnakerfi borgarinnar og það er alveg sjálfsagt að búa til net merktra hjólastíga í götur borgarinnar, það á ekki að þurfa að vera svo erfitt og það ætti að mega fá heilmarga kílómetra út úr tiltölulega litlum peningum miðað við það ef við ætluðum að fara að búa til nýja hjólastíga alls staðar. Annað sem ég vil minnst á er bætt aðstaða á vinnustöðum og kemur kannski vel á vandan að ég hef verið að hjóla dálítið þetta kjörtímabil í vinnuna, en ég þarf ævinlega að hafa fataskipti ef að það hefur verið heitur dagur eða ég hef þurft að hjóla hratt, þá hefur maður ævinlega þurft að hafa fataskipti í Sundhöll Reykjavíkur, sem út af fyrir sig er ágætis staður, en það væri ekkert slæmt að Reykjavíkurborg sem ætlar sér sjálf að vera í forystu og hvetja önnur fyrirtæki í borginni til þess að sýna hjólandi fólki mikinn sóma, að Ráðhúsið eða Tjarnargatan kæmu sér nú upp sturtuadstöðu, jafnvel bara þvottapoka, er til budget fyrir því borgarstjóri? Þetta

sem sagt vantar alveg og þetta þarf Reykjavíkurborg að auðvitað vera í fararbroddi með, áður en hún fer að hvetja önnur fyrirtæki í Borgartúninu, sem er út af fyrir sig gott að hún hvetji til þess að gera slíkt hið sama.

Annað atriði gæti ég nefnt sem er svona kerfislægt steinsteypuatriði að það er, að við þurfum að ryðja í burtu hindrunum og því miður þá hefur það verið þannig á þessu kjörtímabili að þá hafa í rauninni hrannast upp býsna margar hindranir á vegi hjólréiðafólks um Reykjavík. Mér er sérstakur þyrnir í augum þessi tvískiptu gatnamót sem alls staðar eru orðin landlæg og ég veit að þegar að við tölum við umferðarsérfræðingana okkar þá segja þeir: Þetta er allt fyrir ykkur elskurnar, þetta er af því að þið farið oft svo ógætlega og hratt og við viljum hægja mjög mikið á ykkur. En þetta bara hægir algjörlega á manni. Þetta er í rauninni þannig að til dæmis á nýjum gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Borgartúns, að þá þarf maður nánast að fara af hjólinu og teyma það í gegnum eitthvert völundarhús til þess að komast yfir Kringlumýrarbrautina. Þetta getur varla verið góð leið til þess að auka hjólréiðar.

Annað við þessi gatnamót, bara af því að ég sé að borgarfulltrúi Óskar Bergsson er kominn í salinn sem er mikill áhugamaður, eins og ég sagði um verklegar framkvæmdir. Að það eru á Kringlumýrarbraut og Miklubraut, þar eru gatnamót sem að ég hef næstum því verið steindauður á tvisvar af því að þar ákváðu sérfræðingarnir að búa til sérstakan þröskuld í hjólabrautina til þess að passa að ég færi nú ekki of hratt og í slæmu skyggni og kannski skafrenningi þá sést þetta ekki vel, og þetta er alveg tilvalið til þess að setja framhjólíð í og steypa hjólréiðamanninum út á götuna og í veg fyrir næstu bíla sem er koma og beygja til hægri. Og það er í raun alveg merkilegt að það skuli enginn bara hafa farið með ýtutönn á þetta og rutt þessu úr vegi. Þetta eru svona dæmi um aðgerðir sem að við erum sem stýrum borginni, að fara í og höfum verið að fara í á kjörtímabilinu, en vinnur í rauninni algjörlega gegn því sem við ætlum okkur að vera að gera. Þannig að ég vildi koma þessu á framfæri úr þessum ræðustóli hér.

Hins vegar þá ætla ég að tala um, sem sagt ekki steinsteypuna og fýsisku aðgerðirnar heldur að það eru mjög mikilvægar aðgerðir líka sem eru hvetjandi aðgerðir, fræðsla og ýmsar áætlanir, og „Hjólað í vinnuna“ er kannski stærsta dæmi um mjög vel heppnað átak sem að felur ekki endilega í sér að það eigi að

bæta úr göngustígakerfinu heldur bara að hvetja fólk til að nota það meira. Og það er átak sem er að velta upp á sig eins og snjóbolti, sem betur fer og ég man nú ekki prósentutöluna sem að þetta eykst frá ári til árs. En þetta er svona eins og Kvennahlaupið hefur velt upp á sig og það er bara alveg frábært að sjá það á vorin, þá spretta allir út og fyrirtækin fara í keppni um það að hjóla í vinnuna og svo eru þeir sem eru hjólandi margir hverjir langt fram á næsta vetur. Það er eitt atriði þetta „Hjóla í vinnuna“. Annað gæti verið samgöngustyrkir og Reykjavíkurborg hefur svo sem verið í forystu með það, eins og þið þekkið kannski mörg þá eru til ökutækjastyrkir eða ökustyrkir, aksturspeningar og þetta hafa verið svona launabónusar stundum í launakerfinu notaðir sem slíkir.

Maður kemur til vinnuveitandans og vantar 30 þús. kr. útborgaða launahækkun og þá hefur það undanfarin ár svolítið verið þannig að það er erfitt – ég þarf að hækka þig um 80 þús. kr. til þess að þú fái 30-40 þús. kr. útborgað. Hvað segir þú um að fá bara ökupeninga, af því að þú þarft ekki endilega að gera svo mikið grein fyrir því, þetta er óskattlagt fé og allt það, og þú færir bara akstursdagbók, getur þú ekki gert það? Við vitum að þetta hefur verið aðferð til þess að ná sér í auka sponslur og þetta er víða í launakerfinu og þessu þurfum við að breyta. Því að auðvitað er það asnalegt og okkur ekki í hag að það skuli vera hvatt til þess að fólk komi eitt á bíl í vinnuna. Aðeins kannski nánar um það á eftir því að það kemur inn á peningahliðina á þessu öllu saman. Þetta var um samgöngustyrki. Við eigum að búa til almenna samgöngustyrki og við eigum að hvetja fólk til þess að koma gangandi, hjólandi og í strætó í vinnuna, ekki síður en á einkabíl.

Grænar samgöngustefnur eru af hinu góða og borgin hefur gert eina slíka fyrir sína starfsemi, það hefur líka verið gerð Græn samgöngustefna upp í Grafarvogi og þar var einmitt mikil og góð samvinna allra grunnskólanna í hverfinu, frístundaaðila og fleiri aðila um að hvetja foreldra og börn til þess að koma sem allra mest gangandi og/eða hjólandi í skólann eftir því sem við á. Og af því borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon kom hér upp ádan og talaði um umferðaröryggi barna, þá er það auðvitað rétt. Það eru misjafnar aðstæður eftir skólum og eftir hverfum, og það er akkúrat það sem að Græn samgöngustefna þarf að taka á. Það þarf oft að fara í aðgerðir samhliða því, sem að bæta öryggi barnanna sem eru að koma til og frá, en hjóla innan hverfisins. Og þar fyrir utan

Þá hentar ekki að láta börn hjóla í kolniðamyrkri í skólann á morgnanna þegar að skammdegið er komið og við því er svo sem ekkert að gera, en við búum hér á norðurhjara og hér er skammdegi hálf tónn svo að segja. En viðleitnin er mjög af hinu góða og við höfum séð það í Grafarvogi þar sem að farið var í Græna samgöngustefnu, að þar fór hlutfall gangandi barna til skóla úr 78% upp í 89%. Í Grafarvogi einu hverfa ganga lang-, langflest börn í skólann á morgnanna, en næsta hverfi á eftir þar ganga 66% barna í skólann og ég er ekki í nokkrum vafa um að það er þessu sameiginlega átaki skólanna, foreldra og frístundaaðila að þakka. Þannig að þetta var enn einn liður í hinum ófýsisku aðgerðum.

Fræðsla og uppeldi er hluti af þessu og hér í þessari áætlun er talað um hjólafærni. Ég held að það sé mjög mikilvægt að hjólafærni verði hluti af námsefni skólabarna og gjarnan í tengslum við þessa Grænu samgöngustefnu sem að hvert hverfi getur mótað sér, því að það er mikilvægt. Börn sem eru náttúrulega innan við bílprófsaldur þau þekkja ekki endilega að maður á að hjóla hægra megin á götunni, hvernig maður á að víkja, hvernig maður fer yfir götur og svo framvegis og framvegis, og það er ekki hægt að ætlast til þess að börn læri þetta af sjálfu sér. Þannig að hjólafærni fyrir börn er gríðarlega mikilvægur partur í því að ala upp hér hjólandi kynslóðir framtíðarinnar. Og að síðustu mætti svo nefna kannski teljara sem mig minnir nú að borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hafi komið inn á, auðvitað eigum við að hafa eins og aðrar borgir hafa gert, þar sem að svona átök hafa verið vel heppnuð, auðvitað eigum við að hafa teljara við helstu umferðaræðar hjólandi fólks, eins og við Elliðavoginn og helst teljara þar sem að þeir sem eru í bílunum sjái hvað það eru margir búnir að fara um síðasta klukkutímann, síðasta sólarhringinn. Ég get sagt ykkur það bara svona til gamans, dóttir mín spurði mig í fyrra dag: Getur verið að það sé eitthvað „Hjólað í vinnuna“ áttak núna? Nei sagði ég. Ég sé bara svo mikið af svona einhverjum gulum vestum og allir hjólandi um. Og það er bara af því að fólki sem hjólar að staðaldri hefur fjölgað. Við eigum að gera allt sem við getum til þess að ýta undir það.

En mig langar af þessu gleðilega tilefni, að við erum búin að koma út þessar vinnu, að tala aðeins um jafnræði í samgöngumáta. Það er mikið talað um jafnræði samgöngumáta og ég held að það sé einstaklega áriðandi að við tölum

um jafnræði samgöngumáta núna af því að þar er gríðarlega mikil sóun. Það er mikil sóun í samgöngukerfinu okkar og ef að stjórnáamenn eiga eitthvað verkefni fyrir höndum umfram önnur, ef það er eitthvað sem er virkilega brýnt að þeir takist á hendur þá er það að finna út úr því hvernig við getum búið til betra líf í Reykjavík fyrir þann pening sem við eigum. Og þá er mér mjög ofarlega í huga alls kyns sóun í kerfinu. Ég hef til dæmis vitnað í það að líklega yrðu það yfir 2 milljarðar á ári sem að foreldrar í Reykjavík þurfa að eyða í að skutla börnunum sínum til og frá frístundum á sama tíma og strætó gengur hálfótur um hverfi borgarinnar. Þarna er sóun, bæði tímasóun og peningasóun og það er sóun á heilsu okkar líka, af því að allir þessir bílar, þetta eru um 10 þúsund ferðir á dag sem eru farnar til að skutla börnunum. Auðvitað skapa þessar 10 þúsund ferðir heilmikið svifryk og mengun, fyrir utan að þær eyða tímanum okkar og þær eyða peningunum okkar.

Það er fleira sem er dálítið galið í því þegar að við reiknum út hvað samgöngur kosta í Reykjavík. Það er til dæmis enginn sem talar um tap af rekstri gatnakerfisins og þetta er dálítið merkilegt, ágætu borgarfulltrúar, enginn talar um tap af rekstri gatnakerfisins. En við töpum stórum fjárhæðum á rekstri gatnakerfisins á hverju ári, þetta er kannski eitt mesta svartholið í fjárhag borgarinnar. En það er talað um tap af rekstri strætó. Og hvað er strætó? Strætó er gata fyrir fólk sem að ætlar ekki allavega þann daginn að nota bíl og við eigum að þakka þessu fólk fyrir, af því að það er að spara okkur gríðarlegar fjárfestingar og viðhaldskostnað í gatnakerfinu. Og ég tók mynd og setti á bloggið mitt um daginn. Ég var á leið niður í bæ klukkan átta um morguninn og það var pakkfullur strætó, svona 60 manns og ég fór að leika mér að því að reikna út hvað þessir 60 manns mundu taka mikið pláss í Ártúnsbrekkunni og það voru svona 60 manns í strætó og mér reiknaðist til að Ártúnsbrekkan öll dygði akkúrat.

Hefðu þeir nú allir verið í bíl hver á eftir öðrum, einn í bíl, þá hefðu þeir tekið heila akrein í Ártúnsbrekkunni, þessi eini strætó. Og hvað kostar að eiga heila akrein fyrir fólk sem ætlar ekki að taka strætó eða hjóla eða fara fleiri saman í bíl, þetta kostar gríðarlega mikla peninga, gríðarlega mikla peninga sem það kostar að eiga eina akrein til þess að allir geti komist á sama hálf tímanum til og frá vinnu kvölds og morgna. Þess vegna held ég að það sé ýmislegt galið þegar að við tölum

um það hvernig við setjum peninga í samgöngur og það má bæta því við hér, um daginn á fundi umhverfis- og samgönguráðs þá vorum við að fá greiningu á því hvernig kostnaður verður til við rekstur samgöngukerfisins og hvernig gatnakerfið var reiknað inn í eignasjóð. Þegar gatnakerfið var lagt inn í eignasjóð, þá var reiknað út hvað hefði kostað í peningum að búa til göturnar, en það er aldrei reiknað eða tekið með í reikninginn allt það landrymi sem að fer undir gatnakerfið, allir fermetrarnir, allar lóðirnar sem að mætti nýta öðru vísi. Helmingur landsins er undirlagður undir gatnakerfi, það var kostnaðarreiknað gatnakerfið og það var lagt inn í eignasjóð, þá var því bara sleppt. Þetta er dálítið merkilegt, þarna er dálítill sokkinn kostnaður sem að aldrei er tekinn með í reikninginn, en alltaf skulum við nöldra yfir því ef að strætó fer 150 milljónir fram yfir það sem að við höfum ákveðið að eyða í hann. Ég held að við séum dálítið að tapa peningum á hverju einasta ári af því að við erum að hugsa skakkt. Við verðum að reyna að bera þessa samgöngumáta saman með einhverju jafnræði og við getum litið til þess hvernig aðrar borgir og aðrar þjóðir hafa talað um jafnræðis samgöngumáta og við eigum að fara að gera það líka.

Annað sem ég vildi bara minnst á í þessu sambandi og það er hvernig hjólreiðar og strætó gætu spilað saman. Það hefur verið dálítið reynt að láta strætó taka hjólin upp í og ég reyndar gerði það í morgun, ég tók leið 6 af því að ég var ekki að fara á háannatíma, þá var pláss fyrir mig og hjólið mitt inni í miðryminu í strætó og ég gat farið með hjólið niður í bæ og svo hjóla ég hér á milli staða í miðbænum. En þetta gengur bara ekkert upp. Það gengur ekkert upp ef fleiri en einn ætla að gera þetta. Þannig að það eru til fleiri og betri leiðir til þess að láta hjól og strætó spila saman og ein af þeim held ég væri að koma upp aðstöðu fyrir fólk að geyma hjólin sín við stofnleiðir strætó. Með því gætum við stækkað upptökusvæði stofnleiðanna og til dæmis af því að ég þekki ágætlega til þarna uppi í Grafarvogi, þá veit ég það að það eru margir sem taka strætó niður í bæ, en það er dálítið maus fyrir krakka úr útjöðrum hverfisins að fara inn í Spöng og taka þaðan strætó. Ef að það væri hægt að skreppa þetta á hjóli og geyma hjólið sitt á öruggum stað í einhverju hjólaskýli við Spöngina og fleiri stofnleiðir, þá er ég alveg viss um að við mundum stækka upptökusvæði strætó og hjólið mundi nýttast fólk í hverfinu. Aðrir gætu gert eins og hér, tekið strætó til dæmis niður á Landsspítala eða eitthvað, verið þar með hjólið sitt í einhverri geymslu og hjólað

Bstj. 2. febrúar 2009

síðan niður í Borgartún eða hvert sem er, við mundum stækka stórlega upptökusvæði allra stofnleiða með því að spila þessu betur saman.

En ég ætla ekki að hafa þetta mikið lengra. Ég fagna þessu að það er núna komin hjólreiðaáætlun, nú liggur náttúrulega fyrir okkur öllum borgarfulltrúum og öllum þeim flokkum sem að ætla að takast á við það vandasama verkefni að stýra borginni næstu fjögur árin, að renna yfir þetta og setja fram konkret áætlun um það hvað þeir vilja fjölga hjólandi umferð mikið, hvernig þeir ætla að gera það, hvað þeir leggja helst áherslu á og svo framvegis. Og það er út af fyrir sig ekkert annað að gera í því efni en bara að byrja og bretta upp ermarnar, það eru kosningar eftir fjóra mánuði og þetta getur orðið hin skemmtilegasta samkeppni um hugmyndir flokkanna í því efni.

Forseti: Borgarfulltrúi Dofri Hermannsson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Júlíus Vífill Ingvarsson.

1. mál Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Júlíus Vífill Ingvarsson: Forseti, ágætu borgarfulltrúar. Ég vil taka undir þakkir til þeirra sem að unnu að þessari hjólreiðaáætlun – „Hjólaborgin Reykjavík“ og þá kannski sérstaklega vil ég þakka Gísla Marteini Baldurssyni fyrir að hafa haft forgöngu á gerð þessa, en engu að síður eru hér einnig aðrir eins og auðvitað borgarfulltrúinn Dofri Hermannsson sem talaði hér áðan og er þekktur hjólreiðaáhugamaður, auk Þorbjargar Helgu Vigfúsdóttur og Friðriks Dags, sem býr nú í næsta húsi við mig og ég sé að hjólar nánast allra sinna ferða og svo Ásta Þorleifsdóttir sem er þekkt áhugamanneskja um útivist. Og Pálmi Freyr kom hér sem verkefnisstjóri á umhverfis- og samgöngusviði á fund skipulagsráðs hér nýlega og kynnti þessa áætlun með miklum ágætum og þar fórum við yfir hana og þar var auðvitað mikill fögnuður og mikil ánægja með þessa vinnu sem unnin hefur verið þverpólitískt og það er auðvitað sú leið sem að við viljum helst fara í sem allra flestum málum.

Mér finnst sérstaklega athyglisvert hversu þessi áætlun er tekin frá mörgum hliðum, hvernig menn geta velt fyrir sér ekki bara hvað þetta er gott fyrir borgarþróun og heilsu og annað slíkt, heldur einnig útfrá efnahagslegum forsendum. Og ég vil taka undir það sem Dofri Hermannsson borgarfulltrúi var að segja hérna áðan að það virðast fleiri hjóla nú heldur en áður og kannski er ástæðan svona svipuð og mín upplifun í þessu. Þegar að bensínið fór yfir 200 kr. um tíma, að þá blöskraði mér auðvitað þessi mikli kostnaður og tók fram hjólið og fór að ganga og hjóla og þegar að bensínið lækkaði aftur þá hélt ég bara áfram að hjóla og ganga. Þó mætti kannski gera meira af því eins og gengur. En það er engu að síður athyglisvert hversu skýr markmiðasetning er í þessari áætlun og hvernig hún getur nýst okkur núna í þeirri aðalskipulagsgerð sem að stendur nú yfir í skipulagsráði og í þeim stýrihópi sem er að vinna að því og hefur verið falið það verkefni, og sú vinna gengur mjög vel og mun meðal annars halda áfram á fundi þessa stýrihóps á morgun. Það sem að ég vildi kannski helst gera með því að koma hingað upp er að benda á þann mikla samhljóm sem er á milli þessarar áætlunar og þeirra gagna sem nú liggja fyrir eftir að farið hefur verið í öll hverfi borgarinnar með aðalskipulagsgerðina og þann undirbúning sem henni fylgir. Aðalskipulagið eins og borgarfulltrúar þekkja hefur verið unnið með þeim hætti

að farið hefur verið út í hverfi borgarinnar og leitað eftir hugmyndum hjá borgurum sjálfum og þeir spurðir opinna spurninga þar sem að þeir eru hvattir til að koma með sín hjartans mál og sín áherslumál á sem flestum sviðum. Og nú hefur verið gefið út lítið gagn, lítil samantekt sem að hefur verið sett inn á pdf-skjal á vefnum aðalskipulag.is þar sem að borgarfulltrúar og aðrir áhugasamir geta farið og skoðað hver niðurstaðan var og hvað voru helstu áhugamál og helstu áherslumál borgarbúa í þessari vinnu. Ég svona tek hérna kannski helstu punkta sem er samantekt á þessum áhersluatriðum en bendi á það að allir þessir punktar eru inn á netinu, maður getur séð það sem viðauka við samantektina.

En sem sagt það sem kristallaðist í öllum hverfum var meðal annars að hverfin verði sjálfstæðar einingar, einkonar þorp í borginni. Í hverju hverfi sé ákveðin hverfiskjarni sem byggji á grunnþjónustu, hverfisverslunum og mannlífi, umferð gangandi og hjólandi verði endurskoðuð með það að leiðarljósi að gera hjólreiða- og göngustíga að augljósum valkostum í samgöngukerfi borgarinnar. Skipulag og viðhald grænna svæða verði bætt, þannig að stefnt er að aukinni notkun þeirra. Mér finnst þetta mjög áhugavert og í þessari samantekt er jafnframt fjallað um samgöngur sérstaklega og aftur eru það hjólreiðarnar, útivistin og grænu svæðin sem að hafa mikið vægi í hugum borgarbúa, og ítreka það að þeir voru ekki spurðir að þessu sérstaklega heldur beðnir um að koma með sínar hugmyndir og að setja þær í forgangsröð eins og þeim þykir eðlilegast. Og ef við lítum á kaflann um samgöngur þar sem að er fyrsti undirkaflinn; umferð og mannvirki og þar hljóða svo fyrstu þrjú punktarnir: Í öllum hverfum komi fram sjónarmið um að þörf væri á nýjum áherslum í hönnun umferðarmannvirkja. Áberandi voru skoðanir um að umferð gangandi og hjólandi fengi meira vægi og hönnun gatna og stíga tæki mið af því. Víða eru væntingar um að í götukassanum verði þrengt að bílaumferðinni með því að gangandi og hjólandi fái meira vægi. Skipulag umferðamata og umferðamannvirkja verði mörgum íbúum hjartans mál, þar á meðal tengingar á milli svæða og hverfahluta með göngubrúum og undirgöngum. Huga þarf að heildrænni samþættingu allra umferðarkosta. Þannig að hérna er sem sagt niðurstaða þessara vinnuhópa í fullu og ánægjulegu samræmi við skýrslu sem að nú hefur verið lögð fram í borgarstjórn og hjólreiðaáætlunin er.

Og það er náttúrulega augljóst að við sem erum að vinna að aðalskipulagi munum taka þessa skýrslu um reiðhjólaáætlun inn til okkar til frekari vinnu og úrvinnslu, ekki bara það að þessar áherslur um aukna notkun reiðhjólsins séu þar inni heldur einnig eru þarna ákveðnar skemmtilegar hugmyndir sem að lagðar eru fram. Meðal annars um brú þar sem að Víkurbraut átti að vera yfir ósa Elliðaánna og ýmislegt annað sem að fram kemur í korti hér aftarlega í skýrslunni sem að held ég heiti; stofnbrautir hjólaleiða, eins og formaður hópsins var að fara yfir herna rétt áðan, þar sem að gefinn er kostur á því að hjóla með góðum hætti úr Laugardalnum og alveg niður í miðborgina. Auðvitað sér maður á því korti að mjög æskilegt er að önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu taki upp sambærilega stefnu og tengi þetta sínu gatnakerfi. Og ég er viss um að þessi skýrsla sem hér liggur fyrir verður hvatning til þeirra til þess að gera það og þekki það að minnst kosti að upp í Mosfellssveit eru menn að hugsa á þessum sömu nótum og verið er að gera hér.

Í þessari samantekt sem ég var að vitna í herna varðandi fundina úti í hverfunum er ákveðinn undirkaflinn við samgöngur og mannvirki sem heitir hjól og gangandi og þar eru fyrstu þrjú punktarnir svona: Tryggja þarf gott aðgengi að einstökum hverfishlutum og huga að öryggi barna í umferðinni. Gera heildstæða stefnu fyrir hjólandi umferð og gerð göngustíga. Horfa þarf til möguleika þess að setja hjólastíga inn í íbúðahverfin, jafnvel er hjólað gegn einstefnu umferð í stað þess að hjólastígar liggi alltaf meðfram stofnbrautum. Hér er sem sagt verið að kalla eftir þeirri stefnu sem að við erum að fjalla um í dag og það er auðvitað vel, og eins og ég endurtek að þá stíga menn bersýnilega hér í takt og dansa sama dans, og alveg augljóst að borgarbúar munu fagna því að þessi skýrsla var lögð herna fram.

Ég kannski leyfi mér að fletta herna aftar í þessari sömu samantekt og fara aftur að lífsgæði þar sem að fólk taldi fyrstu tvo punktana í lífsgæðum, hvað varðar lífsgæði skipta mestu máli og það hljóðar svo: Hverfið, sjálfstæði og sjálfbærni þeirra sem eininga innan borgarinnar sem leiði til aukinnar samkenndar íbúanna. Græn svæði og útivist ásamt tengingum milli þjónustupátta í hverfunum, þannig að auðvelt sé að ganga og hjóla, bæði innan þeirra og milli hverfa. Samgöngur og umferðamál verði endurskoðuð með mannleg gildi í huga, þannig leiði aukin

umhverfisvæðing til minni bílaumferðar sem jafnframt minnki til dæmis svifryk. Bættar almenningssamgöngur innan hverfa minnki þörf foreldra á að skutla börnum. Þetta eru svona þessir punktar sem settir eru fram, skrifaðir og rissaðir upp á blöðin og kannski bera þeir þess aðeins merki að þetta er auðvitað ekki alveg í fullu samhengi, en skilningurinn er augljós og réttur að okkur finnst. Og fleira er áhugavert í þessari skýrslu um stefnumótun, sem heitir „Mitt hverfi og mín borg“ og hvet borgarfulltrúa og auðvitað þá aðra sem hlusta á mál okkar hér í dag til þess að kynna sér þetta. Og þá vil ég að endingu endurtaka þakkir mínar til þeirra sem að unnu að hjólreiðaáætluninni sem að er víðtæk og góð, og lýsir með skýrri framtíðarsýn í þessum efnun fyrir Reykjavíkurborg og borgarbúa.

Forseti: Borgarfulltrúi Júlíus Vífill Ingvarsson hefur lokið máli sínu. Þá kemur til atkvæðagreiðslu á þessum 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar; Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík. Þeir borgarfulltrúar sem að vilja samþykkja áætlunina vinsamlegast gefið merki. Þeir sem að kunna að vera á móti. Áætlunin er samþykkt með 14 samhljóða atkvæðum og háttvirtur borgarstjóri hefur óskað eftir að gera grein fyrir bókun.

[frammícall – **Ólafur F. Magnússon:** áður en borgarstjóri tekur til máls, það er varðandi atkvæðagreiðsluna].

Forseti: Háttvirtur borgarstjóri er að bóka við atkvæðagreiðsluna [frammícall] og síðan – ég er að gera grein fyrri atkvæði mínu – já – og borgarfulltrúinn fær færi á því.

1. mál Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Borgarstjóri Hanna Birna Kristjánsdóttir: Forseti, borgarfulltrúar. Ég geri hér grein fyrir bókun þeirra 14 fulltrúa sem samþykktu þessa áætlun, það eru borgarfulltrúar Samfylkingar, Vinstri grænna, Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks og hún hljóðar svo:

Með samþykkt fyrstu hjólreiðaráætlunar Reykjavíkurborgar „Hjólaborgin Reykjavík“ eru stigin stór græn skref í átt að umhverfisvænni borg. Markmiðið er að gera fólki kleift að ferðast um borgina á þann hátt sem það kys. Góð aðstaða til hjólreiða á að hvetja borgarbúa til að njóta útivistar jafnframt því að sinna erindum sínum á reiðhjólum. Þúsundir Reykvíkinga hjóla nú þegar á hverjum degi enda er Reykjavík að mörgu leyti mjög hentug hjólaborg. Reykjavíkurborg hefur það nú að leiðarljósi að huga að hjólreiðum við gerð allra umferðarmannvirkja. Það er eitt af grænu skrefunum í Reykjavík að stórauka hlutdeild hjólreiða með því að leggja fleiri og betri hjólastíga og bæta aðstöðu fyrir hjólreiðafólk. Áætlunin „Hjólaborgin Reykjavík“ leggur drög að framkvæmdum fyrir næstu ár.

Borgarstjórn samþykkti í september 2007 tillögu Árna Þór Sigurðssonar fyrrverandi borgarfulltrúa um að vinna ætti sérstaka hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík til að gera hjólreiðar að fullgildum og viðurkenndum samgöngumáta fyrir Reykvíkinga. „Hjólaborgin Reykjavík“ er afrakstur vinnu starfshóps meiri- og minnihluta sem vann að áætluninni í samráði við hagsmunaaðila og fagfólk.

Forseti: Borgarstjóri hefur gert grein fyrir bókun. Þá gerir grein fyrir atkvæði sínu borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon.

1. mál Hjólréiðaáætlun fyrir Reykjavík, sbr. 11. lið fundargerðar borgarráðs frá 28. janúar

Ólafur F. Magnússon: Forseti. Ég mun á eftir leggja fram skriflega bókun þar sem að ég geri grein fyrir atkvæði mínu, en ég get ekki tekið þátt í þeim sýndarleik sem hér á sér stað. Ég er búinn að vera 20 ár starfandi borgarfulltrúi, hvað eftir annað hef ég barist fyrir auknu umferðaröryggi í borginni með ódýrum einföldum leiðum varðandi gönguleiðir barna, öruggari hjólréiða- og gönguleiðir, ókeypis í strætó til þess að draga úr umferð og auka öryggi í umferð í borginni. Og það var bæði í tíð R-listans og R-listaflokkanna sem hér eru staddir og Sjálfstæðisflokks með Framsóknarflokkinn innbyrðis sem fjöldi tillagna, ódýrra tillagna til brýnna aðgerða í umferðaröryggismálum hafa verið felldar hér í Borgarstjórn Reykjavíkur hver á fætur annari. Þannig að þegar að menn hér ætla að sýna bragarbót og segjast vera sérstakir vinir þeirra sem að þurfa að ferðast með ódýrum og öruggum og mengunarlausum hætti um borgina, þá verður manni stundum orðavant. Ég þekki það af reynslu liðinna ára að fjórflokkurinn hann forgangsraðar í flotræfilsverkefnum, í dýru framkvæmdirnar, en lætur ætíð fínu viðkvæmu málin sem varða sérstaklega öryggi barna í Reykjavík sitja á hakanum og ég mun bóka um þetta.

Forseti: Umræðum um hjólréiðaáætlun fyrir Reykjavík er lokið.

Bókun við 1. mál – flutt síðar á fundinum

Ólafur F. Magnússon: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég ætla að byrja samt þessa umræðu með að greina frá bókun sem ég hef tilbúna varðandi hjólréiðaáætlun hér í Reykjavík sem hljóðar þannig, með leyfi forseta:

Tillaga um hjólréiðaáætlun í Reykjavík er í sjálfu sér hið besta mál. Um árábil hef ég barist einn á vettvangi Borgarstjórnar Reykjavíkur fyrir breyttri forgangsröðun þar sem velferðar- og sérstaklega öryggismál eru höfð í öndvegi. Forgangsröðun fjórflokksins hefur ætíð verið önnur. Ég sit því hjá.

Bstj. 2. febrúar 2009