

Bstj. 6. apríl 2010

Borgarstjórn 6. apríl 2010

Forseti: Fundur er settur í Borgarstjórn Reykjavíkur þriðjudaginn 6. apríl árið 2010 klukkan 14:02 og tekinn fyrir fyrsti dagskrárliður fundarins sem er tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar. Til máls tekur hæstvirtur borgarstjóri.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Borgarstjóri Hanna Birna Kristjánsdóttir: Forseti, borgarfulltrúar. Ég mæli hér fyrir tillögu borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar. Ástæðan fyrir því að við leggjum fram þessa tillögu nú er að sjálfsögðu sú mikla þörf sem greinilega hefur skapast inni í hverfum borgarinnar og sú mikla umræða sem við skynjum öll á vettvangi hverfaráða, íbúasamtaka og annarsstaðar í hverfatengdum stofnunum, svo sem foreldraráðum og víðar, þar sem er alveg ljóst að íbúar borgarinnar telja að huga þurfi í auknum mæli að umferðarhraða inni í hverfum borgarinnar, sérstaklega þar sem ung börn þurfa ýmist að ganga yfir götur eða komast með öðrum hætti í sínar frístundir og tómsundir og skóla og annað slíkt.

Þannig að við leggjum til tillögu sem hljóðar svo, með leyfi forseta:

Borgarstjórn samþykkir að grípa til aðgerða til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar. Öryggi barna og íbúa á að njóta forgangs og skal draga úr umferðarhraða í hverfunum. Gönguleiðir barna á leið í skóla eða tómsundir skulu sérstaklega skoðaðar og gerðar áætlanir um að lækka hámarks hraða á götum enn frekar þar sem börnin þurfa að komast yfir, annað hvort með bættri hönnun, skilgreiningu á vistgötu eða öðrum aðferðum. Forritun gönguljósa verði breytt í því skyni að auðvelda börnum og öðrum gangandi vegfarendum að komast leiðar sinnar örugglega. Þannig skulu ljósin stöðva bílaumferð þegar ýtt er á gönguljósahnappinn en ekki láta gangandi vegfarendur bíða eftir samstillingu ljósa fyrir bílaumferð. Umhverfis- og samgönguráði og -sviði verði falið að annast framkvæmd verkefnisins.

Það er auðvitað hugsað þannig að það verði gert í nánú samráði við samtök íbúa á svæðinu og tryggt að með þessu sé komið til móts við þær hugmyndir sem við höfum heyrt frá íbúum í þessum hverfum. Það er alveg ljóst að þrátt fyrir að auðvitað hafi umferðarhraði verið lækkaður í mörgum hverfum, þá engu að síður skynjum við það að aðgerðir okkar til dæmis til að lækka hraða á ákveðnum svæðum, ég nefni sem dæmi niðri í Laugardal, þar sem hraði á ákveðnum götum hefur verið miðaður við 40 km, að einhverra hluta vegna og örugglega vegna þess að þar hafa orðið náttúrulega slys og menn eru hræddir við afleiðingar of mikils hraðaksturs, að íbúar á því svæði og íbúar í mörgum öðrum hverfum telja að ekki sé nóg að miða við 40 km og það þurfi að ganga lengra til þess að tryggja það að börnin og íbúar á þessum svæðum búi við öryggi. Og auðvitað er það þannig víða

Í borgunum í kringum okkur að þar er umferðarhraði inni í hverfum og í nágrenni við þjónustu sem tengist fjölskyldum mjög lágur og miðar þannig við að koma til móts við þessar óskir.

Í greinargerð sem fylgir tillögunni rekjum við þá umræðu sem hefur verið í þessum málum og við nefnum það að umferðarslysum í hverfum borgarinnar hefur fækkað verulega síðan hið framsýna skref að skilgreina íbúðahverfi sem 30 km hverfi. Enn eru hins vegar svæði þar sem umferðarhraði setur gangandi og hjólandi í talsverða hættu og götur með 50 km hámarkshraða skera sums staðar í sundur skólahverfi og upptökusvæði íþróttafélaga og hafa ítrekaðar óskir um úrbætur komið frá foreldrafélögum og íþróttafélögum og við viljum vinna með það. Það er algjörlega óumdeilt og við sjáum rannsóknir sem staðfesta það, og athuganir, að aukinn umferðarhraði fjölgar slysum og í hverri viku slasast gangandi vegfarandi í Reykjavík og í hverjum mánuði verður alvarlegt slys á gangandi vegfaranda. Þessum slysum teljum við og fleiri að hægt sé að fækka með lægri umferðarhraða.

Svo er rætt um þá hluti er tengjast tengingu skóla og frístunda, öll höfum við rætt um mikilvægi þess að tengja betur frístundir við skólastarfið og tryggja meiri samfellu og tryggja að við getum með einhverjum hætti minnkað skutlið. Við teljum að þetta geti verið liður í því vegna þess að það er alveg ljóst að á sumum götum eða sumum svæðum þar sem götur skera í sundur athafnasvæði barna með ákveðnum hætti fara börnin ekki yfir þær götur og foreldrum er illa við að senda börnin sín til dæmis í starf sem krefst þess að þau fari yfir það þungar götur. Þannig að með lægri umferðarhraða skapast því betri skilyrði fyrir sjálfbær samfélög í hverfunum, þar sem fjölbreyttir ferðamátar fara saman og bílaumferð tekur tillit til þeirra sem gangandi eru eða hjólandi. Upplifun fólks í hverfinu sínu verður einnig jákvæðari þar sem lægri umferðarhraði dregur einnig úr hávaða og svifryksmengun. Þannig að við leggjum mikla áherslu á að ná þessu fram og treystum því að um þessa tillögu skapist góð og víðtæk sátt hér á vettvangi borgarstjórnar.

Forseti: Hæstvirtur borgarstjóri hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Gísli Marteinn Baldursson: Virðulegi forseti, ágæta borgarstjórn. Sú tillaga sem hér liggur fyrir borgarstjórn til samþykktar snýst um miklu meira heldur en bara samgöngumál, eins og kom ágætlega fram í máli borgarstjóra. Tillagan snýst um, held ég, þá hugsjón okkar allra sem erum hérna inni, að Reykjavík verði hreinni, öruggari, grænni og yfirhöfuð betri borg til þess að búa í fyrir þá sem hafa valið sér Reykjavík sem búsetustað. Við höfum að mínu mati sérstakt tækifæri núna til þess að hugsa upp á nýtt það hvernig við lifum lífinu hér, hvernig við reynum að auka lífsgæði þeirra sem búa í Reykjavík, hvernig við teljum að fólk eigi að ferðast um borgina, hvernig við viljum vernda frelsi þeirra sem vilja anda að sér hreinu lofti, geta gengið um borgina, geta leyft börnunum sínum að hlaupa um og passa það að frelsi eins til þess að komast sem hraðast frá A til B gangi ekki á frelsi annarra til þess að njóta þessara hluta. Markmiðin með þessari tillögu eru alveg skýr. Þau eru auðvitað ekki út af fyrir sig að lækka hraðann, þau eru að skapa öruggari og skemmtilegri borg. Þau eru að tryggja að hér sé hreint loft, hér sé hreint vatn, hér sé hávaði í hverfunum ekki yfirþyrmandi og hér séum við öll örugg. Við viljum færri slys á fólki og við viljum gefa Reykvíkingum kost á að velja sér heilbrigðan lífsstíl til að lifa á hverjum degi sem aftur minnkar hættuna á ýmiskonar sjúkdómum sem hið opinbera ber verulegan kostnað af.

Með því að minnka umferðarhraða í borginni aukum við líkurnar á því að samfélögin í borginni, sem sumir hafa kallað þorpin í borginni, geti verið sjálfbær. Að innan hverfanna geti menn komist um, sinnt því sem þeir þurfa að sinna. Við getum tengt betur saman skóla og tómsundurir. Við þurfum kannski ekki að setja á frístundastrætó allsstaðar, við getum minnkað skutlið með því að hanna hverfin þannig að börnunum sé treystandi til þess að fara sjálf milli skóla og frístunda en í dag er það einmitt þannig að það eru umferðaræðarnar sem skera hverfin í sundur sem eru helsta hindrunin fyrir því að börnin geti gert þetta sjálf. Vegna þess að tölur sýna, sem borgarfulltrúar hafa líklega kynnt sér, að íþróttaiðkun barna sem búa röngum megin við umferðaræðarnar er miklu, miklu minni en íþróttaiðkun þeirra barna sem búa aðeins 100 metra frá en réttum megin við þessa miklu strauma. Það er mikið til vinnandi til þess að börnin okkar geti komist sjálf í íþróttirnar vegna þess að alltof oft stunda þau ekki íþróttir ef þau þurfa að reiða sig

á foreldrana til þess að koma þeim á staðinn. Þannig að ég held að þessi tillaga og lækkaður umferðarhraði í borginni muni hreinlega fjölga börnum sem stunda íþróttir.

Nú, umferðaröryggið sjálft er auðvitað augljós kostur við þessa tillögu. Eins og borgarstjóri kom inn á og stendur hér í greinargerðinni, þá voru fyrstu 30 km hverfin skilgreind á 10. áratugnum og þau mættu andstöðu sums staðar eins og svona tillögur geta gert en hafa algjörlega sannað sig vegna þess að það er ekki nóg með að þetta hafi dramatískt dregið úr slysum í hverfunum, þar sem áður þurftum við á hverjum einasta vetri að horfa upp á alvarleg slys nálægt skólunum, þá er það nánast úr sögunni eftir tilkomu 30 km hverfanna, heldur hafa hverfin sjálf, fyrir bæði börn og fullorðna, orðið miklu betri staður til þess að búa á. Ennþá er það samt sem áður þannig að í hverri einustu viku verða slys á gangandi vegfarendum í Reykjavík. Í hverjum einasta mánuði verður það sem læknar skilgreina sem alvarlegt slys. Það hlýtur að vera markmið okkar að færa þessar tölur niður á við og helst niður í ekki neitt.

Við vitum öll að því meiri hraði því fleiri slys verða í borginni. Lægri umferðarhraði þýðir færri slys. Auðvitað er það þannig að ábyrgir ökumenn keyra alls staðar eftir aðstæðum og þar sem börn eru að leik keyra þeir sjálfir hægt. En því miður getum við ekki treyst á það að allir ökumenn séu skynsamir, passi sig, séu með góðan feril sem ökumenn, hafi ekki lent í óhöppum og svo framvegis. Við verðum að skapa rammann hér í borgarstjórn, það er okkar hlutverk, og það gerðum við með 30 km hverfunum og núna þurfum við að taka næsta skref.

Margir spyrja: af hverju 30? Af hverju er ekki nóg að hafa þetta 50 eða 40 og því er til að svara að öfugt við það sem margir halda þá er samanburður ökuhraða og slysa ekki línulegur. Það er að segja að það er ekki þannig að því meiri hraða sem bíllinn er á þegar hann lendir á barninu, því alvarlegra verði slysið. Sú lína er ekki línuleg vegna þess að við 30 km hraðann gerist eitthvað. Eftir það er vöxtur línunnar veldisvöxtur þar sem líkaminn virðist hreinlega byggður þannig að hann getur þolað högg sem er þetta 25 km á klukkustund eða svo en þegar hraðinn sem farartækið er á sem lendir á barninu eða fullorðnum fer yfir 30, þá margfaldast hættan á því að slysin verði banaslys. Þess vegna hafa bæði Reykjavík og aðrar borgir hér í kringum okkur valið 30 km hraðann sem línuna þar sem við drögum

og segjum: inni í þessu hverfi þar sem börn eru á ferli keyrir enginn hraðar en 30 km/klst.

En eins og borgarstjóri nefndi eru margvíslegir aðrir kostir við það að draga úr hraðanum. Hávaði í borgum er til dæmis sívaxandi vandamál. Það gildir um Reykjavík eins og aðrar borgir. Hávaði hefur vaxið mjög mikið í borginni og það er aðallega bílaumferðin sem veldur hávaðanum. Lægri umferðarhraði þýðir minni hávaði. Meiri kyrrð inni í hverfunum, meiri möguleiki til þess að taka nágrannann tali á göngustígum vegna þess að truflun frá umferðarhávaða er minni. Sama gildir um svifryksmengun. Svifryksmengun minnkar verulega með minnkandi umferðarhraða. Víða erlendis hafa menn farið þá leið til þess að taka á svifryksmengun að lækka umferðarhraða á dögum þar sem vetrarstillur eru og hætta er á svifryki. Þá er umferðarhraðinn lækkaður vegna þess að þá þyrlast rykið minna upp og við öndum þessu uppspænda malbiki síður að okkur.

Minni umferðarhraði í hverfunum hvetur líka til aukinnar hreyfingar. Það verður betra að ganga um hverfið sitt. Það verður betra að fara fótgangandi út í búð eða hvert sem menn eru að fara heldur en það er þar sem hraðinn er mikill. Það þýðir auðvitað á móti að það eru fleiri á ferli í hverfinu og hverfi þar sem margir eru á ferli er öruggara hverfi. Það er ekki nóg að setja upp skilti sem segir: hér má ekki aka á meira en 30 km hraða. Það þarf eftirlit, það þarf breytta hönnun gatnanna. Sums staðar þarf að þrengja götur, til dæmis með hjólreiðastígum. Annars staðar er hægt að gera það með umferðareyjum, trjám og þess háttar. Það þarf að endurhanna göturnar. Samgönguskrifstofa Reykjavíkur vill koma upp eftirlitsmyndavélum eins og við þekkjum á götum úti á landi, eins og við þekkjum úr Hvalfjarðargöngunum og víðar, þar sem virkilega þarf að hægja á umferðinni. Það var settur á 30 km hraði á klukkustund hér á Suðurgötunni til dæmis fyrir aftan mig en við vitum að það er ekki farið eftir þeim hraðatakörkunum nema að litlu leyti. Það þarf að taka svæðið þá upp, fara yfir það hvort það sé hægt að hanna götuna betur, breikka gangstíga eða með einhverjum hætti að senda ökumönnum þau skilaboð að á þessum spotta sé ekki ætlast til þess að menn keyri hraðar en 30 km á klukkustund.

Það er líka hægt að fara út í aðrar og ódýrari aðgerðir. Við höfum séð frá öðrum löndum að þar hafa menn farið út í grasrótarkerfni sem kallast hreyfanlegar

hraðahindranir þar sem foreldrar skuldbinda sig með undirskrift á netinu og með límmiða í bílrúðunni að þeir ætli sér ekki að keyra hraðar en leyfilegur hámarkshraði í borginni sinni og nær allsstaðar þar sem er 30 km hámarkshraði er bara ein akrein í hvora átt og jafnvel ómögulegt að taka fram úr þannig að ef einn keyrir á löglegum hraða getur sá sem er fyrir aftan hann ekki gert annað en slíkt hið sama.

Að lokum langar mig, ágæti forseti, að nefna ákvæðið hér um gönguljósinn vegna þess að víða í borginni eru gönguljós stillt eftir umferðarhraða bílanna en gangandi vegfarendur eru settir í annað sæti. Þannig að gangandi vegfarendur, til dæmis börn á leið í skóla, þurfa að bíða við umferðaræðina þar sem bílarnir keyra framhjá á miklum hraða, þurfa að bíða lengi eftir græna kallinum og svo loksins þegar hann kemur komast menn bara hálfa leið og þurfa að bíða úti á umferðareyjunni eftir næsta græna kalli. Með þessari tillögu munum við fara yfir þessi mál og endurskoða hvort þetta sé eðlilegt, hvort það sé eðlilegt að þarna sé farið eftir hraða bílanna, hvort það sé ekki eðlilegt að þeir sem velja að fara um gangandi komist greiðlega yfir götuna. Við erum með báðar leiðir í gönguljósum núna, til dæmis hér vestarlega á Hringbrautinni kemur græni kallinn um leið og menn ýta nema í því tilviki þar sem einn er nýfarinn yfir og ef maður kemur á eftir honum kemur græni kallinn ekki um leið vegna þess að bílum er hleypt yfir í nokkrar sekúndur þannig að það sé hægt að losa teppuna og svo fær maður grænt aftur. En komi maður að ljósinu og enginn hefur verið að fara yfir alveg á næstu sekúndum þar á undan, þá kemur græni kallinn strax. Þetta er leið sem mér til dæmis hugnast betur að verði sett á um alla borg, fremur en að farið sé eftir því sem nú er.

Og það er raunar, finnst mér, svona ákveðin mótsögn í því að það er kallað græna bylgjan, þessi umferðarstýring þar sem bílarnir fara í forgangi á 60 km hraða. Það er kallað græna bylgjan, til þess að bílarnir komist örugglega og við sem erum gangandi þurfum að bíða. Í því felst auðvitað mikil mótsögn vegna þess að hin sanna græna bylgja fælist auðvitað í því að þeir sem eru gangandi eða hjólandi kæmust greiðlega yfir, fremur en bílarnir. Ástæðan fyrir því að þetta er kallað græna bylgjan er auðvitað sú að bílar menga mest þegar þeir eru að taka af stað og þarna er verið að lágmarka það en þessi tillaga snýst, eins og ég hef komið

Bstj. 6. apríl 2010

rækilega inn á, um það að breyta aðeins þessum kúltúr, breyta menningunni, þannig að Reykjavík hjálpi þeim sem vilja ferðast um borgina með þessum umhverfissvæna hætti og gera borgina sína þannig að ennþá betri borg.

Forseti: Borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Sóley Tómasdóttir: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Já, öll viljum við örugga og hreina borg, það er alveg rétt hjá borgarfulltrúa Gísla Marteini Baldurssyni. Ég gladdist því þegar ég sá tillögu um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar í fundarboði fyrir fundinn í dag enda gerði ég ráð fyrir að strax lægju þá fyrir tillögur að aðgerðum í samræmi við bókun borgarstjórnar frá síðasta fundi um umferðaröryggisáætlun. Ég varð bara tiltölulega kát og trú mín á hraða borgarkerfisins óx til muna. Þegar ég svo opnaði tillöguna sjálfa varð mér orða vant. Tillagan er ekkert nema yfirferð á ýmsu sem þarf að skoða og kanna, gera áætlanir um og mögulega útfæra einhvern tímann þegar fram í sækir. Bærilegasta úttekt á samþykktri stefnumörkun borgarinnar, meðal annars úr samgöngustefnunni og Reykjavík í mótun og úr umferðaröryggisáætluninni sem var samþykkt á síðasta fundi.

Ekkert í tillögunni gefur tilefni til umræðna eða samþykktar hér í borgarstjórn enda er í raun aðeins verið að leggja til að umhverfis- og samgöngusvið vinni að þeirri stefnumörkun og útfærslu sem því ber, eðli málsins samkvæmt. Hvað er nýtt í því að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar? Hefur sú vinna ekki verið í gangi í hátt á annan áratug? Hefur ekki 30 km vinnan verið í gangi frá 1995? Samþykktum við ekki umferðaröryggisáætlun á síðasta fundi þar sem meðal annars er kveðið á um að huga skuli að innri aðgerðum á 30 km svæðum? Var ekki umhverfis- og samgönguráði einmitt falið að gera aðgerðaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunarinnar? Er eitthvað nýtt í því að skoða gönguleiðir barna út frá skólum eða tómskundastarfi? Er það í alvörunni slík nýlunda að umhverfis- og samgönguráð þarf að fá samþykki borgarstjórnar til þess að hefjast handa? Eða er það forritun gönguljósa sem krefst samþykkis borgarstjórnar? Hvenær var hin svokallaða græna bylgja, sem borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson minntist á, samþykkt hér í borgarstjórn?

Forseti, ég ætla ekki að vera langorð enda engin ástæða til, en ég ítreka furðu mína á framsetningu málsins og tilurð þess yfir höfuð. Auðvitað á umhverfis- og samgönguráð að skoða gönguleiðir barna eins og annarra hópa. Það á að halda áfram þeirri vinnu sem hófst árið 1995 við að draga úr umferðarhraða í

íbúðahverfum og að sjálfsögðu á ráðið að beita þeim aðferðum sem hægt er til að tryggja öryggi gangandi vegfarenda. Ef forritun umferðarljósa gagnast í þeim efnum er fullkomlega sjálfsagt og eðlilegt að fara í breytingu á þeim. Ég velti fyrir mér markmiði meirihlutans með tillöguflutningnum hér í dag. Getur verið að hér sé verið að ganga í augun á borgarbúum? Að hér sé verið að reyna að auka tiltrú kjósenda á borgarfulltrúum Sjálfstæðisflokks og Framsóknarflokks? Ég er hrædd um að sú tilraun verði helst til endasleppt enda augljóst að hér er ekki um neinar nýjungar að ræða eða aðgerðir heldur í besta falli afhjúpun á slælegum vinnubrögðum fram til þessa. Það er brýnt að borgarfulltrúar meirihlutans svari mér skýrt og útskýri hvað fyrir þeim vakir hér í dag. Má ég draga þá ályktun af tillögunni að fram til þessa hafi ekki verið tekið mið af öryggi gangandi vegfarenda við forritun gönguljósa? Er það þannig að gönguleiðir barna, hvort heldur sem er í skóla eða tómstundir, hafi aldrei verið skoðaðar af hálfu samgönguyfirvalda með tilliti til umferðaröryggis? Hafi þetta verið gert sé ég ekki af hverju tillagan er lögð fram hér í dag. Hafi þetta ekki verið gert er það áfellisdómur yfir störfum meirihlutans á kjörtímabilinu og til háborinnar skammar að jafnsjálfsagður hlutur sé settur fram í tillögu hér í borgarstjórn.

Slys á gangandi vegfarendum eru að sjálfsögðu með öllu óásættanleg. Þess vegna er hér um nauðsynlegt og sjálfsagt starf að ræða, vinnu sem þarf að vinna en engar nýjungar til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar.

Forseti: Borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir hefur lokið máli sínu. Þá hefur borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson óskað eftir að veita andsvar.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Gísli Marteinn Baldursson: Virðulegi forseti, ágæta borgarstjórn. Mér finnst leiðinlegt hvað borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir er reið yfir þessu máli vegna þess að hér er að ég held um nokkuð gott mál að ræða og það er m.a. mat sviðsstýru umhverfis- og samgöngusviðs að það sé mjög mikilvægt að borgarstjórn samþykki þessa tillögu, einmitt til þess að veita þeim sem munu vinna þessa vinnu sem framundan er, og borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir minnst réttilega á, það er að segja að búin verði til aðgerðaáætlun út frá umferðaröryggisáætlun okkar, að það sé mjög mikilvægt að borgarstjórn komi með skýrt umboð til þess að við förum í þessa vinnu. Það er alls ekki sjálfsagt að umferðarhraði verði lækkaður í borginni, það liggur enginn slík samþykkt fyrir hjá borgarstjórn og þess vegna er þetta mjög góð tillaga sem hér er og ef það er svona mikil samstaða um þetta eins og borgarfulltrúinn segir, að þetta sé svo rosalega sjálfsagt, þá held ég að við ættum frekar að fagna því og vera glöð yfir þessari tillögu, frekar en að koma hér upp með allt á hornum sér.

Forseti: Borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hefur lokið við að veita andsvar. Þá svarar andsvari borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Sóley Tómasdóttir: Já, forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég lít þá svo á að hér sé borgarstjórn að veita umhverfis- og samgönguráði leyfi til þess að skoða einhverjar útfærslur sem að innihalda þá lækkun á hámarkshraða. Umhverfis- og samgönguráð fékk heimild og var beinlínis falið að móta aðgerðaáætlun út frá umferðaröryggisáætluninni. Við höfum skýra samgöngustefnu sem var samþykkt hér fyrir tæpum fjórum árum síðan, við höfum skýra áætlun sem heitir Reykjavík í mótun, sem var samþykkt hér fyrir tæpum fjórum árum síðan og byggt á þessum þremur áætlunum, sem allar hafa verið tiltölulega nýlega samþykktar, ætti umhverfis- og samgönguráði ekki að vera neitt til fyrirstöðu í því að leggja hér fram aðgerðaáætlun sem umhverfis- og samgönguráð hlýtur að gera, að lokinni þeirri vinnu sem þeim var falið að hefja á síðasta fundi.

Að sjálfsgöðu á umhverfis- og samgönguráði að vera frjálst að koma hingað inn með tillögur um það að lækka hámarkshraða á götum borgarinnar, og meira að segja er það þannig að það er kveðið á um að skoða þann möguleika í umferðaröryggisáætluninni og það er ekkert því til fyrirstöðu í þeim stefnum sem að sviðið byggir á. Þannig að það að koma hér með eitthvað loft sem í raun og veru fjallar um ekki neitt heldur er til þess eins að, hvað á maður að segja, vekja falskt öryggi hjá borgarbúum, vegna þess að það er ekki verið að efla öryggi þeirra með nokkrum hætti þó svo að við myndum samþykkja þessa tillögu hér í dag. Ég get ekki alveg séð tilgang þess og myndi gjarnan vilja fá skýrari svör. Ég myndi líka vilja fá svörin við þessum tveimur spurningum sem ég bar upp hér áðan: hefur það í alvörunni ekki verið skoðað hvernig umferðaröryggi barna er á leið í skóla og tómstundir og hefur umferðarljósum í alvörunni ekki verið stýrt með öryggi gangandi vegfaranda að leiðarljósi?

Forseti: Borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir hefur lokið við að svara andsvari og þá veitir andsvar öðru sinni borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Gísli Marteinn Baldursson: Ágæti forseti, virðulega borgarstjórn. Enn verð ég að furða mig á því af hverju borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir er svona reið yfir þessu. Hér er einfaldlega verið að styrkja þau okkar í okkar vinnu sem framundan er við það að fá það í gegn að umferðarhraði verði lækkaður í borginni. Engin slík samþykkt liggur fyrir hjá borgarstjórn nú þegar og mjög mikilvægt að við fáum hana mjög skýra hér. Sama gildir um forritun gönguljósa, sem því miður er í dag ekki samkvæmt því sem ég held að meirihluti borgarstjórnar vilji og þess vegna er mjög mikilvægt að vilji borgarstjórnar í því efni komi hérna fram þannig að við sem vinnum í þessum málum dagana langa höfum skýra samþykkt borgarstjórnar fyrir því að við viljum að gangandi séu í forgangi fremur en bílarnir.

Það kemur mér á óvart að Sóley Tómasdóttir skuli ekki vita það, skuli ekki vita að maður þarf stundum að bíða eftir græna kallinum. Hélt borgarfulltrúinn að það væri bara upp á grín? Áttaði borgarfulltrúinn sig ekki á því að það væri vegna þess að það væri verið að fylgja umferðarhraða bílanna? Hafi borgarfulltrúinn gengið um borgina hefur hún væntanlega komist að þessu, maður þarf að bíða eftir græna kallinum og það er vegna þess að forgangsröðin þarna er röng að mínu mati, vegna þess að það er verið að láta bílana komast áfram en ekki gangandi. Hér er borgarstjórn með skýra tillögu um það að þessari forgangsröðun verði breytt og hver eru þá viðbrögð Sóleyjar Tómasdóttur? Hún brjálást. Hún brjálást yfir því. Hvernig væri að styðja bara þetta mál og við gerum borgina betri.

Forseti: Borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hefur lokið við að veita andsvar öðru sinni. Ég bið borgarfulltrúa um að gæta hófs í lýsingarorðum um aðra borgarfulltrúa. Þá svarar andsvari borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Sóley Tómasdóttir: Já forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég get nú ekki alveg samþykkt það að ég brjálist, borgarfulltrúinn ætti nú að vita að ég á til aðeins sterkari viðbrögð en þau sem ég hef sýnt hér. En það sem ég er reið yfir og viðurkenni vel er að fulltrúar meirihlutans skuli koma hér og þykjast vera að efla öryggi gangandi vegfarenda með tillögu sem er ekki neitt neitt. Það er það sem ég er reið yfir. Ég yrði ekkert reið yfir því ef þau kæmu hérna með einhver skilgreind og afmörkuð markmið eða aðgerðir sem ættu að tryggja öryggi gangandi vegfarenda. Ef þið viljið breyta forgangsröðun eða breyta forritun á þessum umferðarljósum, þá ættuð þið, og mér þætti vænt um að formaður umhverfis- og samgönguráðs hlustaði á mig, ef borgarfulltrúinn hefur áhuga á að breyta forritun á gönguljósum, nú þá gerir hann það. Samþykkt um þessa grænu bylgju, ég skal sveia mér upp á að hún hefur ekki verið framkvæmd eða samþykkt hér í borgarstjórn. Þessi græna bylgja er eitthvað sem hefur verið ákveðið í mesta lagi í umhverfis- og samgönguráði, ef ekki bara á embættismannaleveli og sömu embættismenn eða sömu ráð ættu að geta tekið ákvörðun um að setja gangandi vegfarendur í forgang. Það sem meirihlutinn er að gera hér er að sýnast og ekkert annað og það er það sem ég er reið yfir og ætla að halda áfram að vera.

Forseti: Borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir hefur lokið við að svara andsvari. Þá hefur borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson óskað eftir að gera stutta athugasemd.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Gísli Marteinn Baldursson: Virðulegi forseti. Ég ætlaði bara rétt að nefna það að ef þetta er þannig að hér sé ekki verið að stíga neitt skref áfram, þá hvet ég bara borgarfulltrúann til að sýna það í verki með því að samþykkja þetta ekki, ef hér er ekki um neitt framfaramál að ræða. Þá er það ósköp einfalt. Ef borgarfulltrúinn sér eftir tímanum sem fer í þessar umræður, þá ætti hún kannski að slaka bara aðeins á og leyfa okkur að vera bara í því að sýnast. Staðreyndin er nefnilega sú að þetta er hreint ekki sýndarmennska heldur er hér um raunveruleg mikilvæg mál að ræða sem er alveg óskiljanlegt að menn skuli ekki ætla að vera sammála.

Forseti: Borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hefur lokið við að gera stutta athugasemd og þá tekur næst til máls borgarfulltrúi Jórunn Frímansdóttir.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Jórunn Frímansdóttir: Virðulegi forseti, ágæta borgarstjórn. Ég verð nú að segja að ég vil byrja á að fagna þessari tillögu sem mér finnst virkilega vel til fundin og ég er alveg sannfærð um það að hún mun ekki gera neitt annað en að bæta umferðaröryggi hér í borginni og öryggi gangandi vegfarenda. Það er einhvern veginn þannig að það er hægt að gera betur og það að samþykkja tillögu með þessum hætti í Borgarstjórn Reykjavíkur gerir ekkert annað en að gefa málinu meiri vigt. En, hvað segir maður, svona þyngd í það að það verði þá gengið til þeirra aðgerða sem þarf að ganga til. Ég ætla aðeins með leyfi forseta að lesa hérna aftur tillöguna, því mér finnst einhvern veginn umræðan hér á undan hafa verið í þá veru að þetta væri einhver sýndarmennska, sem það er svo sannarlega ekki. En tillagan er svona:

Borgarstjórn samþykkir að grípa til aðgerða til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar. Öryggi barna og íbúa á að njóta forgangs og skal draga úr umferðarhraða í hverfunum. Gönguleiðir barna á leið í skóla eða tómstundir skulu sérstaklega skoðaðar og gerðar áætlanir um að lækka hámarks hraða á götum enn frekar þar sem börnin þurfa að komast yfir, annað hvort með bættri hönnun, skilgreiningu á vistgötu eða öðrum aðferðum. Forritun gönguljósa verði breytt í því skyni að auðvelda börnum og öðrum gangandi vegfarendum að komast leiðar sinnar örugglega. Þannig skulu ljósin stöðva bílaumferð þegar ýtt er á gönguljósahnappinn en ekki láta gangandi vegfarendur bíða eftir samstillingu ljósa fyrir bílaumferð. Umhverfis- og samgönguráði og -sviði verði falið að annast framkvæmd verkefnisins.

Í mínum huga er þetta framfaraskref og ekki nokkur spurning með það. Mig langar að deila hérna með borgarstjórn og hugsanlega þeim sem eru að hlusta ákveðnu verkefni sem var farið í í Laugardalnum í tengslum við að bæta umferðaröryggi, þar sem að komu foreldrafélög, íþróttafélögin og World Class, því málið snerist svolítið um gönguleiðina, og eins vallarstjóri KSÍ, af því að málið þarna snerist um að auka öryggi barna sem eru á göngu í dalnum milli skóla og íþróttastarfsins og bæta öryggi þeirra meðfram KSÍ eða Laugardalsvellingum og World Class þar sem mikil umferð er til staðar. Þarna var farið í mikla rannsóknavinna og skoðað og mælt og farið yfir nákvæmlega hvað væri hægt að gera til þess að bæta öryggið og að þessu komu allir þessir aðilar, eins og ég hér nefndi, og með þessar tillögur var farið síðan inn á fund hjá umhverfis- og samgönguráði.

Ég held að það sé ofsalega mikilvægt að við reynum að vinna þetta einmitt svona hérna í borginni. Að við vinnum þetta með foreldrafélögunum, með skólunum, með íþróttafélögunum og förum þannig yfir hvert og eitt hverfi og hvert og eitt svæði, með tilliti til þess hvernig við getum bætt öryggi barnanna á leið til og frá frístundum, tómstundum og skólum eða heimili. Með því móti, þá auðvitað, eins og fram hefur komið hér í máli borgarfulltrúa Gísla Marteins Baldurssonar, hann fór mjög vel yfir hvað það er margt sem við bætum með því að fara þessa leið, með því að lækka umferðarhraðann. Auðvitað aukum við öryggið sem minnkar skutlið vegna þess að fólk verður einfaldlega öruggara með það að ganga um göturnar eða þvera götur í sínu hverfi.

Það er auðvitað margt fleira sem þarf að huga að heldur en akkúrat það bara að lækka hraðann. Það eru líka hlutir eins og lýsing, eins og forgangur einmitt, eins og kom hérna fram ekki svo lítið í máli borgarfulltrúa Sóleyjar Tómasdóttur hér áðan, varðandi forgang gangandi vegfarenda á umferðarljósin, að þegar þú ýtir á, þá komi græni kallinn sem gerir það að verkum að þú bíður frekar þá eða þú stoppar við gangbrautarljósin, þú nýtir þér það í staðinn fyrir að reyna að hlaupa yfir vegna þess að þú hefur upplifað það áður að þurfa að bíða svo lengi við gönguljósin. Þetta eru atriði sem skipta máli.

Gróður er líka mikilvægt atriði í þessu því börn eru einfaldlega börn, þau eru lægri en við og þau sjá oft og tíðum ekki yfir þéttan runnagróður. Það getur verið fyrir fullorðinn mann ofsalega gott útsýni á einhverju horni en gróður sem er í 1,20 m hæð eða eitthvað slíkt, getur hins vegar hindrað útsýni fyrir börn. Að þessu þarf að huga og með því að sameinast í því og gera þetta úti í hverfunum með þeim sem þar eiga í hlut og þekkja hvað best gönguleiðir barnanna, það er þannig sem við eigum að vinna þetta og það er þannig sem við ætlum að gera það. Með þessari tillögu erum við eingöngu að í rauninni auka vigtina, eða hvað á maður að segja, ýta enn frekar undir það að það sé gengið í þær aðgerðir sem þarf að ganga í.

Að lokum langar mig aðeins að nefna sem formaður Strætó, mikilvægi þess að það sé hugað að því að strætó komist jafnvel þó að það sé verið að grípa til aðgerða við götur borgarinnar og inni í hverfum, að þá sé hugað að því að strætó komist leiðar sinnar og hraðahindranir séu ekki með þeim hætti að þær valdi vögnunum tjóni eða bílstjórum þeirra og það sé þá horft frekar í vistvænan akstur,

Bstj. 6. apríl 2010

þrengingar og annað slíkt til þess að draga úr umferðarhraðanum. Nú, eitt gott dæmi hér í borginni um það hvernig hefur tekist til í samstarfi við íbúana og hvernig þeir hafa komið að því að breyta umferðarmenningu hverfis, þá er alltaf gaman að nefna verkefnið sem farið var í við Skeiðarvoginn þar sem þeirri götu var breytt úr því að vera tvær tvöfaldar akreinar í einfalda með gróðri og eyju á milli og stæðum og þar er ég alveg viss um að allir sem keyra um Skeiðarvoginn upplifa hann sem miklu, miklu hægari götu og meira svona eins og íbúagötu heldur en var hér áður fyrr þegar þetta var tvöföld gata.

Forseti: Borgarfulltrúi Jórunn Frímannsdóttir hefur lokið máli sínu. Þá tekur næstur til máls borgarfulltrúi Gunnar Hólm.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Gunnar Hólm: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Það er búið að fara hér svona vítt og breitt yfir umferðaröryggismál í borginni og er það auðvitað af því góða og ég fagna þeirri umræðu sem hér er um þessi mál. Hins vegar finnst mér nú þessi tillaga, hvað á ég að segja, svolítið þunn að því leyti að það eru engar ákveðnar tillögur. Gísli Marteinn hefur lýst hér ágætlega hvernig bílar hafa haft og hafa forgang í borginni, það er búið að vera þannig lengi og hann er búinn að vera lengi formaður umhverfis- og samgönguráðs. Þannig að það er nú svolítið svona, ja, maður spyr sig hvers vegna þetta kemur hér inn svona rétt fyrir kosningar, svona almenn umræða um þessi mál. Hvers vegna það er ekki löngu búið að gera tillögur í þessum málum. En betra er seint en aldrei og eins og ég segi, ég fagna þessari umræðu.

Það er vel vitað hvar skórin kreppir í þessum umferðaröryggismálum. Það eru vel þekktir slysablettir í borginni og það er vel vitað hvar 50 km hraði er fyrir framan skóla eða íþróttahús. Þannig að það hefði mátt fyrir löngu vera búið að gera eitthvað í þeim málum því það er í mínum huga ákaflega eðlilegt að það sé 30 km hraði allsstaðar við þessi hús þar sem börn þurfa að fara yfir götur. En eins og ég segi, ég bara tek undir þessa tillögu og mun styðja hana því að F-listinn í borginni hefur lengi haft á oddinum þessi umferðaröryggismál og öryggi borgaranna almennt. En ég er hér með stutta bókun sem mig langar til að lesa.

Borgarstjórnarflokkur F-listans fagnar þeirri tillögu meirihlutans í borgarstjórn sem hér liggur fyrir, enda er hún í veigamiklum atriðum í samræmi við tillögu Ólafs F. Magnússonar sem hann hefur flutt hér í borgarstjórn. Því miður virðast þær hafa verið svæfðar í umhverfis- og samgönguráði en vonandi nýtast þær nú við vinnslu þessarar tillögu í ráðinu. F-listinn hefur alla tíð lagt mikla áherslu á umferðaröryggismál og almennt öryggi borgaranna.

Forseti: Borgarfulltrúi Gunnar Hólm Hjálmarsson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Þorleifur Gunnlaugsson.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Porleifur Gunnlaugsson: Forseti, borgarfulltrúar. Ég held að það sé ekkert vafamál að öll viljum við tryggja öryggi barnanna okkar á leið um götur borgarinnar og umferðaröryggismál höfum við oft rætt hér á vettvangi borgarstjórnar og það nýlega. Ég verð þó að taka undir orð borgarfulltrúa Sóleyjar Tómasdóttur að það vantar dálítið eins og kjöt á beinin í þessari tillögu og svona dálítið eins og hún hafi verið skrifuð rétt fyrir páska til þess að koma með tillögu hér í borgarstjórn. En ekki skal ég standa gegn því ef það er einlægur vilji meirihlutans í Reykjavík að hægja á umferðinni.

Í greinargerð með tillögunni, sem var nú bara að berast rétt áðan, er sérstaklega talað um götur með 50 km hámarkshraða sem skera sums staðar í sundur skólahverfi og/eða upptökusvæði íþróttafélaga og rætt var um ítrekaðar óskir frá foreldrafélögum og íþróttafélögum um að vinna í þeim málum og það er þá kannski rétt að fá að vita það hvort hugmyndin sé sú, sem ég er eindregið fylgjandi, frá tillöguflugtjanda eða frá borgarstjóra, hvort meiningin sé sú að lækka hámarkshraðann á þessum götum niður í 30 km eða hvað. Það væri óneitanlega, hefði óneitanlega verið meira varið í þessa tillögu sem hér liggur frammi ef svoleiðis ákveðnar tillögur hefðu fylgt með. En það verður gott að fá að vita, svona huga, hvort þetta sé málið. Ég hef ítrekað tekið hér þegar við höfum rætt um umferðaröryggismál og börnin okkar tillögu sem ég flutti í framkvæmdaráði meðan það hét ennþá bara framkvæmdaráð 8. október 2007 og ég ætla að lesa hana með leyfi forseta:

Framkvæmdaráðsfulltrúi Vinstri grænna leggur til að Hofsvallagötu frá Hringbraut að Ægissíðu verði gerð að einni skýrt afmarkaðri akrein í hvora átt og bætt við reiðhjólástíg beggja vegna götunnar.

Í greinargerð með tillögunni segir:

Þó svo að ekki sé merkt fyrir tveimur akreinum í hvora átt á Hofsvallagötunni á þessum kafla er gatan það breið að framúrakstur yrði vel gerlegur og stundaður í einhverjum mæli. Þar sem gatan sker í sundur skólahverfi og þar leyfður 50 km hámarkshraði skapar þetta oft og tíðum glannalegan akstur með tilheyrandi hættu fyrir gangandi. Breidd götunnar býður hins vegar vel upp á afmarkaða reiðhjólástíga við utanverðar akreinar sem aftur myndu mjókka akreinar svo ekki gæfist kostur á framúrakstri. Bent er á samskonar breytingar á Lönguhlíð frá

Miklubraut að Hamrahlíð sem gefist hafa vel. Á það skal ennfremur minnt að samþykkt hefur verið að vinna að sérstakri hjólreiðaáætlun ...

og ég ætla nú ekki að halda áfram að lesa þessa greinargerð en þarna semsagt 8. október 2007 legg ég fram í framkvæmdaráði tillögu sem fyrst og fremst er umferðaröryggistillaga sem er hugsuð sem umferðaröryggismál, varðandi börn í skólahverfi þar sem skólahverfið er slitið í sundur af hættulegri tengibraut sem er enn að mínu mati, og þeirra sem ég hef rætt við, og foreldra, hættulegri vegna þess hvað hún er breið. Hún býður upp á framúrakstur. Tillögu þessari var vísað til umhverfisráðs, sem þá hét bara umhverfisráð enþá, og það vill svo til að ég sat í framkvæmdaráði þegar ég flutti þessa tillögu og var kominn í umhverfisráð þegar hún var tekin fyrir í umhverfisráði og þaðan var henni vísað til hjólreiðaáætlunar. Þann 27. október segir með leyfi forseta:

Umhverfisráð samþykkir að vísa tillögunni til gerðar hjólreiðaáætlunar.

27. október 2007. Núna hefur hjólreiðaáætlun verið samþykkt af borgarráði og til þess bærum aðilum en það á eftir að prenta hana, skilst mér. Þar inni er ekki að mér skilst ekki beinar tillögur um þetta en það fylgir teikning með hjólreiðaáætlun þar sem búið er að teikna inn þessar breytingar á Hofsvallagötuna og engin tillaga um það hvort þetta eigi að vera, ja, kannski er þetta tillagan á teikningunni, ég veit ekki, en í það minnsta er ekki tillaga um það hvenær eigi að framkvæma eða hvort eigi að framkvæma þetta mál. Og þá vil ég segja það að væntanlega á fleiri stöðum hafa komið fram tillögur um umferðaröryggi barnanna okkar, sérstaklega þá tengt kannski þessum tengibrautum. Eins og þarna, sem hafa bara beðið, þetta var örugglega jarðað inni í ... Þessi tillaga sem fjallaði fyrst og fremst um umferðaröryggismál fór bara inn í hjólreiðaáætlun og það er enþá ekki nein útfærsla á því hvernig eigi að gera þetta.

Ég vil þá bara segja það hér og nú af því að ég er búinn að tala tvisvar sinnum örugglega um þetta eða þrisvar sinnum hér í borgarstjórn og inni í borgarráði, meðal annars þegar við ræddum um umferðaröryggisáætlunina, að á næsta fundi umhverfis- og samgönguráðs mun fulltrúi Vinstri grænna leggja fram tillögu um þetta, að það verði afmarkaðir hjólreiðastígar eða semsagt að gatan verði þrengd þannig að ekki sé möguleiki á framúrakstri og ég held að það sé alveg ástæðulaust að flækja þetta fyrir sér. Teikningarnar hérna þýða, skilst mér, 15 m.kr.

Bstj. 6. apríl 2010

framkvæmd. Það er verið að byggja á eyjum á milli gatnanna og hið besta mál, en það má í það minnsta bara byrja á því að mála hjólabrautirnar og setja skilti um að það sé bannað að leggja þannig að það séu komin sektarákvæði. Þannig að það sem ég kannski er að segja er að það er ágætt að fá tillögur og svo sem komum við ekki til með að standa gegn þeirri tillögu sem hér liggur frammi. En það liggja frammi tillögur sem varða öryggi barnanna okkar og hafa legið frammi lengi og það er ekkert gert í málunum og ég lýsi því hér með yfir að kannski voru það mistök af minni hálfu að samþykkja að þessu yrði vísað inn í hjólreiðaáætlun, þessari tillögu, en ég reiknaði ekki með því þá að gerð hjólreiðaáætlunar tæki tvö ár eða svo og síðan að það kæmi ekki nein útfærsla á þeirri tillögu sem var vísað til hennar.

Forseti: Borgarfulltrúi Þorleifur Gunnlaugsson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Dagur B. Eggertsson.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Dagur B. Eggertsson: Forseti, ágæta borgarstjórn. Ég vil byrja á því að þakka fyrir þessa tillögu og ég hef verið að velta því fyrir mér bæði eftir að hún var fyrst út send en líka undir umræðunum hvort hún fæli í sér miklar eða litlar breytingar. Hún lætur býsna lítið yfir sér við fyrstu sýn, er einhvers konar rökrétt framhald af því sem áður hefur verið gert í þessum málaflokki án þess að bæta kannski miklu við það sem hér var samþykkt á síðasta borgarstjórnarfundi þar sem var til umfjöllunar umferðaröryggisáætlun, eða hvað? Mig langaði til þess að spyrja flutningsmenn aðeins út í það hversu róttækar breytingar þeir teldu að samþykkt tillögunnar fæli í sér, þ.e.a.s. er hér verið að taka af skarið með það og segja skýrt sem hugsanlega var ekki í umferðaröryggisáætluninni að í stað þess að umferðarljós stýrist af í raun markmiðinu um gott flæði bílaumferðar, að þá verði þarna fyrst og fremst horft til gangandi umferðar. Það væri nokkuð róttæk vending. Eða er fyrst og fremst verið að tala um það á völdum stöðum í kringum skóla?

Í öðru lagi getur maður velt fyrir sér í ljósi þess að 28. apríl 2008 eða fyrir næstum því sléttum tveimur árum var samþykkt tillaga um það að borgarráð feli umhverfis- og samgönguráði að gera tillögur að fjölgun 30 km svæða í íbúðahverfum og jafnframt verði gerð áætlun um fjölgun mislægra göngutengsla yfir umferðaræðar. Þessi tillaga var lögð fram af þáverandi borgarstjóra, Ólafi F. Magnússyni, og ég velti fyrir mér hvort tillöguflýgjendur telji þetta vera sömu tillöguna eða hvort tímamótin felist í því að í staðinn fyrir að brúa yfir eða undir umferðargötur sé núna ætlunin að gefa gangandi umferð forgang í plani, þ.e.a.s. á jafnsléttu. Að bílarnir þurfi einfaldlega að bíða.

Svo í þriðja lagi langaði mig til þess að spyrja út í samþykkt eða tillögu sem Samfylkingin flutti fyrir ári síðan í kjölfar slyss og ofsaaksturs á Hringbrautinni. Það var semsagt lagt til að gerð yrði úttekt á hraðakstri og kappakstri í borgarlandinu og gerðar tillögur til úrbóta og frekari stefnumörkun borgarinnar um hraða umferðar innan borgarlandsins í ljósi umferðaröryggisstefnu borgarinnar, m.a. með hliðsjón af slysum og slysablettum og reynslu af 30 km

hverfum. Úttektin verði unnin í samráði við lögreglu, rannsóknanevnd umferðarslysa og tryggingafélög, íbúa og aðra hagsmunaaðila eftir atvikum.

Til að draga saman, ég held að það sé býsna góð samstaða um það að umferðaröryggismálin eru mjög mikilvægt mál, eru forgangsmál, að börn þurfi að hafa alveg sérstaklega í huga, ekki bara vegna öryggis gagnvart annarri umferð heldur ekki síður til þess að stuðla að því að börn gangi í skóla og hreyfi sig, en það sem er ekki alveg dregið nægilega skýrt fram í tillögunni og greinargerðinni að mínu mati og ég er að kalla hér sérstaklega eftir, eru þessi þrjú atriði. Er hér verið að brjóta blað eða í raun verið að halda áfram með sömu stefnu? Eða eiga bílar nú að bíða á ljósum? Í öðru lagi: felur þetta í sér að hugsunin um gangandi sem forgangshóp í plani sé að ryðja sér til rúms með þessari samþykkt borgarstjórnar og í þriðja lagi, byggir þetta á þeirri úttekt sem hér var talað fyrir, fyrir ári síðan eða hvað líður henni að öðru leyti?

Forseti: Borgarfulltrúi Dagur B. Eggertsson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson.

1. mál Tillaga borgarfulltrúa Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks um aðgerðir til að draga úr umferðarhraða í hverfum borgarinnar

Gísli Marteinn Baldursson: Virðulegi forseti, ágæta borgarstjórn. Ég þakka borgarfulltrúa Degi B. Eggertssyni fyrir málefnalegt innlegg í þessa umræðu. Ég nefnilega tek undir með honum að glöggskyggnir sjá held ég að í þessari tillögu eru nokkur tíðindi sem öðrum gætu yfirsést. Ef við tökum fyrst þessi umferðarljós sem eru hér inni í tillögunni eru það auðvitað heilmikil tíðindi að það sé samstaða um það í borgarstjórn að snúa við þeirri forgangsröðun sem augljóst er að verið hefur. Ég er ekki tilbúinn til þess að svara því hér og nú hvort það eigi að gilda um öll gönguljós allsstaðar í borginni og er í raun og veru ekki alveg viss um að svo eigi að vera. Auðvitað eru einhverjar götur sem við viljum að flæðið sé nokkuð öruggt, við viljum kannski setja gönguljós á götur þrátt fyrir að þar sé mikil umferð og þrátt fyrir að fáir þurfi að komast þar yfir. En þeir fáu hafa kannski enga aðra leið og við gætum viljað setja gönguljós þar þar sem samt sem áður væri eðlilegt að menn þyrftu að bíða í einhverja stund.

Vandamálið hjá okkur núna er að við erum með það kerfi á á götum sem raunverulega slíta í sundur skólahverfi. Þar sem börnin þurfa að bíða lengi eftir að komast þá bara út á miðja umferðareyjuna. Þannig að ég ætla að taka undir það með borgarfulltrúanum að það eru heilmikil tíðindi sem felast í þessu og væru að mínu mati ekki möguleiki að fá samþykkt hér í borgarstjórn nema vegna þess að það hefur myndast þessi mikla samstaða um í rauninni nýja hugsun í þessum efnum meðal allra flokka hér í borgarstjórn. Auðvitað þarf að gá að því að meirihluti borgarbúa mun áfram vera á bílum og það eru heilmikil verðmæti fólgin í því að menn séu fljótir á milli staða og við eigum ekkert að gleyma því. En hér er semsagt um það að ræða að fólk á leiðinni til vinnu eða hvað sem er á þéttustu svæðum borgarinnar, innan skólahverfa einnig og þess háttar, að það þurfi ekki að bíða heillengi eftir græna kallinum heldur komi hann þegar eins og segir í tillögunni:

Forritun gönguljósa verði breytt í því skyni að auðvelda börnum og öðrum gangandi vegfarendum að komast leiðar sinnar örugglega.

Og svo heldur áfram:

Þannig skulu ljósin stöðva bílaumferð þegar ýtt er á gönguljósa hnappinn en ekki láta gangandi vegfarendur bíða eftir samstillingu ljósa fyrir bílaumferð.

Þannig að þetta er nokkuð skýrt. Og við þetta kann að vera andstaða í einhverjum hópum en ég held að hún sé ekki hér í borgarstjórn og hef ekki heyrt það hér í þessum umræðum og fagna því auðvitað mjög að við skulum ætla að sameinast um þetta. Nú, hitt atriðið sem borgarfulltrúi Dagur B. Eggertsson nefndi sem er þessi gamla tillaga um fjölgun 30 km hverfa, það reynist erfitt að fjölga 30 km hverfum vegna þess að það eru nær öll íbúahverfi borgarinnar orðin 30 km hverfi. Hins vegar, eins og borgarfulltrúi Þorleifur Gunnlaugsson kom inn á, þá eru götur sem skera þessi 30 km hverfi með 50 km hraða eða jafnvel meira.

Og þessi tillaga, í staðinn fyrir að taka hér einstakar götur og við förum að diskútera hér um það hvort rétt sé að setja Hringbrautina vestan Hofsvallagötu niður í 30 eins og skólastjórn eða foreldraráð Vesturbæjarskóla vill gera, eða hvort Sundlaugavegurinn eigi að vera 30 eða hvort Hofsvallagatan eigi að vera 30, svo ég taki bara dæmi af handahófi, ég held að þetta sé ekki vettvangurinn til þess hér og nú að við förum að gera þetta en sú vinna sem framundan er hjá umhverfis- og samgönguráði, að búa til aðgerðalista út frá umferðaröryggisáætluninni, þá styrkir þessi tillaga okkur verulega í því starfi sem framundan er. Vegna þess að við þurfum að eiga samstarf við allskonar aðila í þeirri vinnu og ég á ekkert von á því en segi það nú hér án ábyrgðar, að sú vinna klárast eitthvað fyrir kosningar þannig að það að tengja þetta einhverju kosningamáli finnst mér vera að gera lítið úr þessu máli. Ég held að þetta sé vinna sem við munum öll vera saman í, bæði fyrir og eftir kosningarnar í lok næsta mánaðar.

Þannig að ég held að við eigum að vera alveg með opin augun í því að hér er um dálítið merkilega tillögu að ræða sem felur í sér dálítið mikla breytingu og útfærslan skiptir mjög miklu máli. Samstaðan sem er hér um það að við setjum gangandi í forgang helst vonandi alveg áfram í gegnum kosningarnar og verður áfram, hverjir sem stýra borginni eftir kosningarnar næstu en við þurfum auðvitað að gæta að því að ganga ekki of langt, við þurfum að hafa borgarbúa með okkur í liði. En þessi breyting á sýninni á borgina, eins og Dagur Eggertsson nefndi, borgarfulltrúi, sem áður var þannig að gangandi var skipað annað hvort upp á brýr eða ofan í göng, að það er svolítil breyting á þeirri hugsun sem hér kemur fram,

sem felst í því að öll umferð sé meira í plani og einn þurfi að taka tillit til annars. Ég veit ekki hversu margir borgarfulltrúar voru á fyrirlestri í Háskólanum í Reykjavík fyrir um það bil tveimur mánuðum eða svo, eða einum og hálfum, þar sem kom sérfræðingur í þessum efnum frá Bretlandi og kynnti til leiks hugmyndir um blandaða umferð eða shared spaces, þar sem hann lagði fram fjölda rannsókna sem sýndi að götur þar sem hönnun hafði verið breytt, hraði tekinn niður í 30 eða raunar minna en 30, ljósin tekin í burtu, grindverkin milli akstursstefna tekin í burtu, gangbrautir teknar í burtu og gönguljós, en öllum þeim sem eiga leið um svæðið gerð grein fyrir því að þeir þurfi að fara varlega, þar gekk hraðar og greiðar bílaumferðin heldur en áður. Og færri slösuðust. Og færri slösuðust.

Vegna þess að staðreyndin er sú að það kerfi sem við höfum unnið eftir hér þar sem við höfum, og þetta ræddi ég bæði í borgarráði og í borgarstjórn hérna síðast þegar við vorum að ræða umferðaröryggisáætlunina, að það er hægt að horfa á þetta alveg út frá tveimur ólíkum sjónarhólum. Auðvitað er hægt að auka umferðaröryggi með því að láta helst engan ganga í borginni. Þá er hægt að fækka verulega slysum á gangandi og hjólandi ef þeir hreinlega eru ekki á ferli. Eða ef það er passað að þeir séu aldrei nálægt umferðargötunum. Þá er hægt að hafa umferðargötunna bara hraðbrautir sem eru girtar inni með hljóðmönnum og girðingum og margar borgir hafa farið þá leið.

En er það sú borg sem við viljum byggja? Er það sú borg sem við borgarfulltrúarnir viljum skilja eftir okkur? Ég held ekki. Þess vegna er þessi tillaga hér um að við drögum úr umferðarhraðanum, hjálpum gangandi og hjólandi að komast um borgina, þurfa ekki alltaf að vera settir ofan í göng eða upp á brýr heldur komast yfir göturnar greiðlega og örugglega, held ég að sé bara nokkuð merkileg tillaga og ég fagna því að menn hafi komið hér upp og sagst ætla að styðja hana, þó svo að auðvitað hafi allir svona sínar útfærslur á þessu. Menn komast þá að þegar þessi vinna fer af stað á vettvangi umhverfis- og samgönguráðs og -sviðs, þar sem aðgerðaáætlun verður búin til og þessi tillaga kemur alveg sérstaklega til athugunar og ég vona að það gangi hratt og örugglega, hraðar en hefur gengið með tillögu Þorleifs Gunnlaugssonar borgarfulltrúa um 30 km á Hofsvallagötunni. Til að svara því bara örstutt, sem ég hygg að borgarfulltrúinn viti, þá hefur verið samþykkt í umhverfis- og samgönguráði, að

vísu í minni fjarveru á meðan ég var í leyfi, þá var samþykkt að færa þá götu niður í 40 km hraða á klukkustund og síðan var einnig tekin afstaða til þessa máls í hjólreiðahópnum þar sem samþykkt var, og var samþykkt hér í borgarstjórn, að setja hjólabrautir sitt hvoru megin. Þannig að tillagan hefur algjörlega verið afgreidd þótt það hafi tekið lengri tíma en æskilegt hefði verið.

En ég held, virðulegi forseti, að það sé ástæða til að fagna því að samstaða myndist um að samþykkja þessa tillögu og ég fagna öllum þessum umræðum og svona því að menn sjái það að hér erum við að reyna að breyta aðeins kúltúrnum í umferðarmenningu borgarinnar á sama hátt og við reynum að auka umferðaröryggi í borginni og að gera hana að lífvænlegri og betri borg fyrir fólk.

Forseti: Borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hefur lokið máli sínu. Fleiri hafa ekki kvatt sér hljóðs og er umræðu lokið. Það liggur fyrir tillaga í þessu máli sem hefur verið kynnt að minnsta kosti í tvígang hér á þessum fundi, þannig að ég tel ekki ástæðu til að vera að lesa tillöguna. Ætla hins vegar núna að kalla inn þá borgarfulltrúa sem eru hér ekki viðstaddir [forseti hringir bjöllu]. Þeir borgarfulltrúar sem samþykkja fyrirbyggjandi tillögu vinsamlegast gefið merki. Tillagan er samþykkt með öllum greiddum atkvæðum, 15 atkvæðum.