



Reykjavíkurborg

skrifstofa borgarstjóra og borgarritara

Reykjavík, 24. ágúst 2021

R21070171

Borgarráð

Fyrirspurn áheyrnarfulltrúa Flokks fólksins um viðbrögð við því að meirihluti fólks ferðist með einkabíl

Á fundi borgarráðs þann 22. júlí sl. var lögð fram svohljóðandi fyrirspurn áheyrnarfulltrúa Flokks fólksins:

Samkvæmt þjóðarpólsi Gallup sem birtur var í vikunni ferðast stærsti hluti Íslendinga til vinnu eða skóla á einkabíl. Alls nýta um þrír fjórðu landsmanna sér þennan ferðamáta, en aðrir fara fótgangandi, á reiðhjóli eða með almenningsamgöngum. Niðurstöðurnar eru í takti við það sem mældist í sams konar könnun fyrir þrettán árum sem segir að lítil sem engin breyting hefur átt sér stað í 13 ár. Fulltrúi Flokks fólksins spyr hvernig borgaryfirvöld ætla að bregðast við þessu? Einnig kom fram í niðurstöðum að íbúar höfuðborgarsvæðisins eru líklegri til að keyra en landsbyggðarfólkið. Umferðarteppur í Reykjavík eru margar og íþyngjandi og eru nánast allan daginn á sumum stöðum. Hyggst borgarmeirihlutinn gera eitthvað í þessum málum til að bæta ástandið?

Fyrirspurninni var vísað til umsagnar skrifstofu borgarstjóra og borgarritara þann 12. ágúst 2021.

Svar við fyrirspurn:

Meirihluta borgarstjórnar er kunnugt um ferðavenjukannanir enda hafa þær verið notaðar sem verkfæri til að auka hlutdeild annarra ferðamáta en einkabílsins. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur til 2040 eru sett fram markmið um að hlutdeild einkabílsins verði komin undir 50% árið 2040.

Það hefur verið meginverkefni meirihlutans og borgarkerfisins um árabíl að snúa við þróun Reykjavíkur frá því að vera dreifð bílaborg yfir í að vera þétt göngu- og hjólaborg með öflugum almenningsamgöngum. Tækin sem hafa verið notuð eru lykilstefnur borgarinnar til dæmis Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur, Loftslagsstefna Reykjavíkur og Græna planið.

Hlutdeild mismunandi ferðavenja í förunum ferðum hefur breyst á undanförunum árum. Hjólreiðar hafa vaxið, hlutdeild gangandi sömuleiðis og farþegum Strætó hefur fjölgað. Í mörgum hverfum borgarinnar er hlutdeild einkabílsins að minnka hröðum skrefum, til að mynda í Vesturbæ, miðborg og Laugarneshverfi.

Hlutdeild hjólreiða í borginni hefur aukist gríðarlega. Í ferðavenjukönnun frá árinu 2002 var hún 0%. Þegar fyrsta hjólreiðaáætlun Reykjavíkur var samþykkt árið 2010 var hlutdeild hjólreiða 2%. Núna er hún 7% og hefur markmiðum í Aðalskipulagi 2030 þegar verið náð. Markmið Hjólreiðaáætlunar 2021-2025 gerir ráð fyrir að komast upp í 10% sem allar líkur eru á að náist. Sóknarfærin í hjólreiðum eru víða. Nýleg könnun sýnir að 27% fólks vill helst ferðast til vinnu á hjóli en um 10% gera það reglulega. Því er ljóst að fleiri þættir hafa áhrif á val fólks á ferðamáta en viljinn einn eins og segir í Hjólreiðaáætlun 2021-2025. Við þurfum að búa svo í haginn að þessi 27% geti valið að ferðast með þeim hætti sem það kys helst, á hjóli. Fyrsta hjólreiðaætlunin lagði grunn að þeirri byltingu sem hefur orðið í notkun hjóla í ferðum í borginni, meðal annars með því að margfalda lengd hjólastíga. Reykjavíkurborg stefnir að því að verða hjólaborg á heimsmælikvarða. Þá er nauðsynlegt að fólk geti horft til hjóla sem fyrsta vals þegar kemur að ferðamáta.

Það þarf meira en reiðhjól til að breyta ferðavenjum. Farþegum í strætó hefur fjölgað jafnt og þétt á undanförunum árum áður en Covid-19 skall á. Þá mun tilkoma Borgarlínu vera hryggjarstykkið í breyttum ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu. Fjölmörgum borgum víða um heim hefur tekist að bjóða upp á enn betri valkosti í almenningssamgöngum með afar góðum árangri og því ætti ekkert að vera því til fyrirstöðu að Reykjavík og nágrennasveitarfélögum ætti að takast það einnig.

Margt þarf að ganga upp til að markmið aðalskipulagsins náist um að hlutdeild einkabílsins fari niður fyrir 50%. En Reykjavíkurborg er á réttri leið og borgarbúar eru smátt og smátt að tileinka sér nýjar, betri og umhverfisvænar ferðavenjur.

Þorsteinn Gunnarsson
borgarritari