



Landssamtök hjólreiðamanna

Greinargerð til sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um:

Hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu

Árni Davíðsson

Reykjavík, 1. október 2012

Landssamtök hjólreiðamanna, Engjavegi 6, 104 Reykjavík
www.LHM.is – lhm@lhm.is

Efnisyfirlit

1	UM LANDSSAMTÖK HJÓLREIÐAMANNA.....	1
2	HJÓLREIÐAR.....	1
2.1	HJÓLREIÐAR Á ÍSLANDI.....	1
2.2	MÖGULEIKAR HJÓLREIÐA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU.....	5
2.3	FLOKKAR HJÓLREIÐAMANNA.....	6
2.4	VÆÐUR — ÚRKOMA, VINDUR, HITI.....	6
2.5	BREKKUR.....	7
2.6	FJARLÆGÐIR — KORTERSKORT.....	7
2.7	EYJAÁLFA, — SAMGÖNGUR MILLI SVEITARFÉLAGA OG HVERFA.....	8
2.8	LANDAFRÆÐI.....	8
3	TILLÖGUR LHM UM LEIÐIR.....	9
3.1	FLOKKUN LEIÐA.....	9
3.1.1	<i>Stofnleiðir.....</i>	9
3.1.2	<i>Grænar leiðir.....</i>	9
3.1.3	<i>Tengileiðir.....</i>	10
3.1.4	<i>Hverfisleiðir.....</i>	10
3.1.5	<i>Núverandi stígar og gangstéttir.....</i>	10
3.1.6	<i>Hlutverk núverandi gatnakerfis.....</i>	10
3.2	FORSENDUR SEM HJÓLALÆIÐIR ÞURFA AÐ UPPFYLLA.....	10
3.2.1	<i>Beinar.....</i>	10
3.2.2	<i>Greiðar.....</i>	11
3.2.3	<i>Skjólsælar.....</i>	11
3.2.4	<i>Hæðarlega og bratti.....</i>	11
3.2.5	<i>Tengja staði og liggja framhjá miðpunktum.....</i>	11
3.2.6	<i>Öruggar.....</i>	11
3.2.7	<i>Meðalhraði ≈ 20 km/klst.....</i>	11
3.2.8	<i>Viðhald og þjónusta.....</i>	11
3.2.9	<i>Aðlaðandi.....</i>	11
3.3	ADRAR ÁHERSLUR.....	12
3.3.1	<i>Setja umferðarreglur á stígnum og kynna þær.....</i>	12
3.3.2	<i>Finna hættustaði og laga.....</i>	12
3.3.3	<i>Laga skynjara við umferðarstýrð umferðarljós.....</i>	12
3.3.4	<i>Lagfæra þveranir.....</i>	13
3.3.5	<i>Meta fjölda hjólandi og gangandi.....</i>	15
3.3.6	<i>Merkja hjólaleiðir.....</i>	16
3.3.7	<i>Samgöngustefna.....</i>	16
4	SAMANTEKT.....	17
5	VIÐAUKAR.....	I

Viðaukar

Viðauki I: Bréf LHM til SSH og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.....	I
Viðauki II: Listi, Tillögur að hjólaleiðum.....	II
Viðauki III: Uppdráttur með tillögum að hjólaleiðum.....	III

1 Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök hjólreiðamanna. Markmið samtakanna eru meðal annars að efla hjólreiðar á Íslandi, sem samgöngumáta, heilsusamlegan lífsstíl, fjölskylduvæna almenningsíþrótt, keppnisíþrótt, til ferðalaga og útivistar. Öll stærstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM.

Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja um 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra þeirra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flestöllum löndum Evrópu.

Reiðhjól er stærsti einstaki flokkur ökutækja. Hjólreiðar haf aukist mikið að undanfögnu og töluverð sóknarfæri eru fyrir hendi til að auka þær enn frekar.

2 Hjólreiðar

2.1 Hjólreiðar á Íslandi

Reiðhjól kom til Íslands í lok 19. aldar og voru fyrstu hjólin flutt til landsins 1890.^[1] Frá þeim tíma hefur gengið á ýmsu í sögu reiðhjólsins á landinu. Reiðhjól voru mikið notuð framan af 20. öldinni bæði í atvinnulífi og í einkaerindum en viku smám saman fyrir bílnum sem helsti farkosti manna. Reiðhjól eru þó til svo að segja á hverju heimili og má segja að hér um bil öll börn og sennilega flestir fullorðnir eigi reiðhjól. Á 12 ára tímabili 1999 til 2010 voru flutt inn að meðaltali 19.721 reiðhjól á ári. Innflutningur reiðhjóla var því ívið meiri en innflutningur bíla á sama tímabili en hann var að meðaltali um 12.500 bílar á ári.^[2]

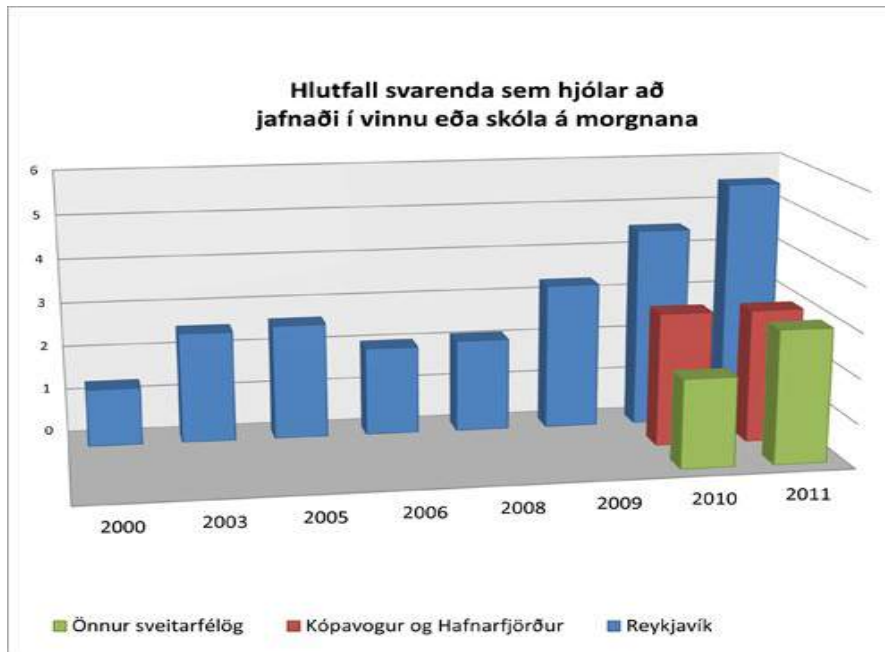
Hjólreiðar hafa aukist mikið undanfarin ár. Í sniðtalningum Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar fjölgaði hjólandi um 66% milli 2009 og 2010 og aftur um 50% milli 2010 og 2011. Samtals hjóluðu um 150% fleiri fram hjá talningarmönnum árið 2011 heldur en 2009.^[3]

^[1] Óskar Dýrmundur Ólafsson. Saga reiðhjólsins á Íslandi á bilinu 1890-1993 með stuttu erlendu baksviði. <http://fjallahjolaklubburinn.is/content/view/116/111/>

^[2] heimild Hagstofan; <http://www.lhm.is/lhm/frettir/591-innflutningur-a-reiehjolum>

^[3] Talning 2010: <http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfisvid/myndir/SnidtalingKyning.pdf>; Talning 2011: Björg Helgadóttir 2011. Sniðtalningar 2011, Umferðartalningar

Skoðanakannanir á vegum Reykjavíkurborgar og Bílastæðasjóðs sem eru gerðar á haustmánuðum í október til nóvember ^{[4][5]} benda sömuleiðis til þess að hjólreiðar hafi ríflega tvöfaldast síðustu ár. Hlutfall svarenda sem hjólar að jafnaði í vinnu eða skóla á morgnana eykst frá um 2% 2008 upp í rúmlega 5% 2011. (1. mynd).



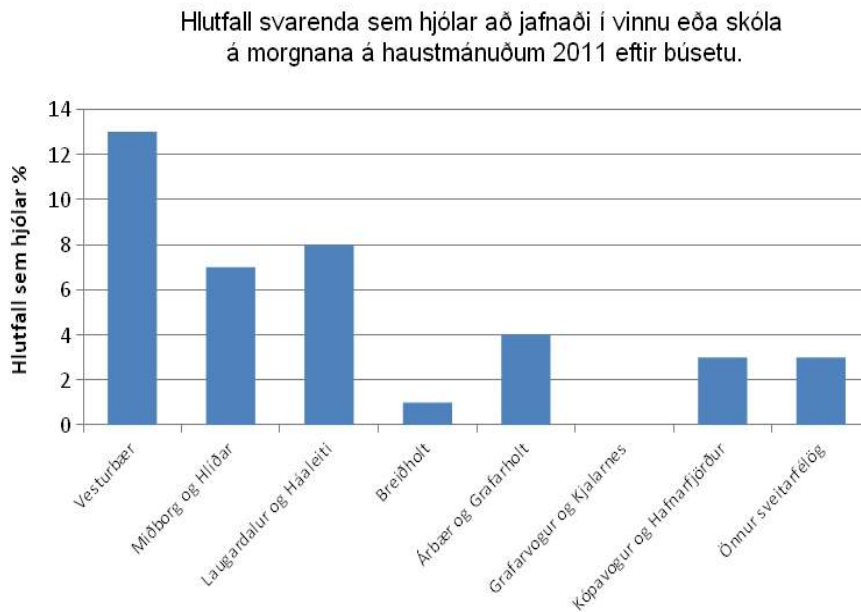
1. mynd. Hlutfall svarenda í könnunum Reykjavíkurborgar og Bílastæðasjóðs sem segist hjóla að jafnaði í vinnu eða skóla á morgnana í október og nóvember.

Hlutfall er mjög misjafnt eftir hverfum og sveitarfélögum. Árið 2011 er mest hjólað í Vesturbæ um 13%, um 8% í Laugardal og Háaleitishverfi, um 7% í Miðborg og Hlíðum. Í öðrum hverfum og sveitarfélögum er það minna. (2 mynd).

í Reykjavík Samgönguskrifstofa. Umhverfis- og samgöngusvið Reykjavíkur.

^[4] Bílastæðasjóður Reykjavíkur, Ferðavenjur og viðhorf til gjaldskyldra stæða, Október - nóvember 2010. Capacent Gallup: http://www.rvk.is/Portaldata/1/Resources/umhverfisssvid/myndir/skyrlsur/4020455_reykjavikurborg_191110.pdf

^[5] Umhverfisvísar Reykjavíkurborgar 2002–2006. Hjalti J. Guðmundsson, UHR 03-2007-1



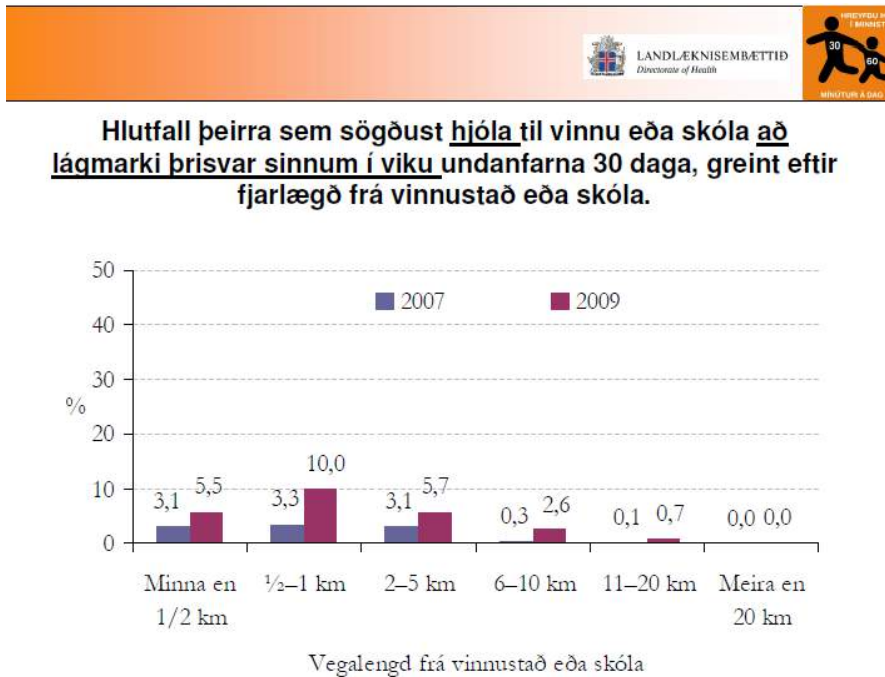
2. mynd. Hlutfall svarenda sem hjólar að jafnaði í vinnu eða skóla á morgnana á haustmánuðum 2011 eftir búsetu.

Aðrar kannanir ber að sama brunni t.d. niðurstöður í landskönnuninni Heilsa og líðan Íslendinga 2007 og framhaldsrannsókn 2009 sem Landlæknisembættið stóð að (3. mynd)^[6].

Í ferðavenjukönnun sem var gerð í nóvember/desember 2011 var spurt almennra spurninga um hjólreiðar og af þeim 4.853 sem svöruðu hjóluðu 61% og þar af 12,4 % allt árið. Á sumum svæðum var hlutfall þeirra sem hjóla allt árið mun hærra; Miðbær og Tún 20%, Hagar, Melar og Nes 17%, Múlar og Sund 16%. Fæstir hjóluðu allt árið um kring í Breiðholti 7% og í Kópavogi 9%. Öll önnur hverfi voru með 10% eða meiri hlutdeild.^[7]

^[6] Gígja Gunnarsdóttir. Breyttar ferðavenjur2007-2009: http://www.lhm.is/images/stories/skjol/2011/Gigja_Gunnarsdottir_Landlaeknir.pdf

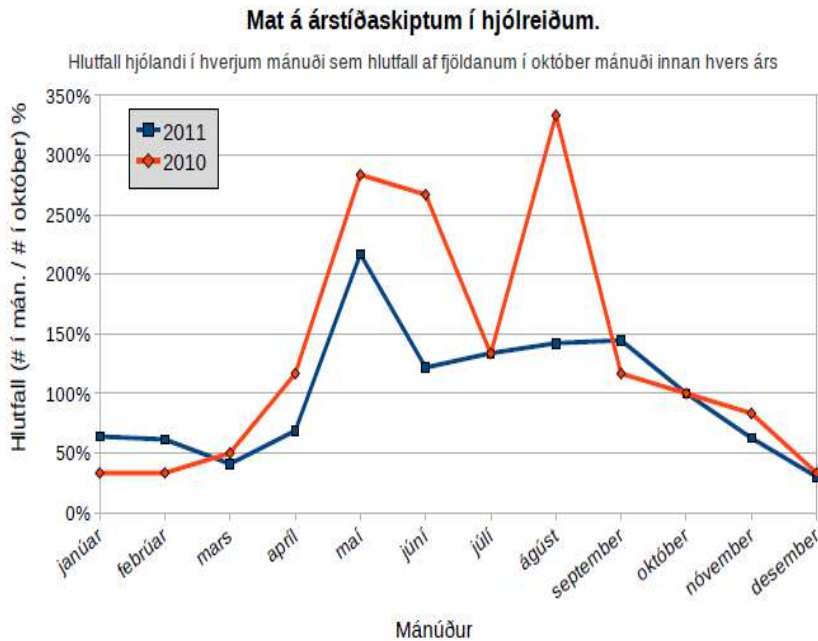
^[7] Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins. Heildarskýrsla. Október - desember 2011.



3. mynd. Aukning hjólreiða frá 2007 til 2009. Mynd tekin úr fyrirlestri Gígy Gunnarsdóttur „Breyttar ferðavenjur 2007-2009“ á ráðstefnunni „Hjólum til framtíðar, ráðstefna um eflingu hjólreiða til samgangna“.

Bæta þarf söfnun upplýsinga um hjólreiðar og göngu sbr. tillögu um aðrar aðgerðir að neðan. Til dæmis eru engar kannanir til á árstíðasveiflu í fjölda hjólandi en vitað er að hjólreiðar eru mest stundaðar á sumrin. Lausleg athugun hjólreiðakonu gefur þó vís-bendingu um að fjöldi hjólandi geti verið um 50-100% meiri yfir sumartímann en í þeim könnunum sem gerðar eru á haustmánuðum (4. mynd)^[8]

^[8] Bjarney Halldórsdóttir: Franeyarblogg, Hjóla- (og skokk) árið 2011, <http://skobara.blogspot.com/2012/01/hjola-og-skokk-ari-2011.html>.



4. mynd. Hlutfall hjólandi í hverjum mánuði árin 2010 og 2011, sem hlutfall af fjöldanum í október mánuði innan hvers árs.

2.2 Möguleikar hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu

Í riti um samgönguskipulag í Reykjavík^[9] kemur eftirfarandi fram um ferðir Reykvik-inga í vinnu með einkabíl (bls. 12): „Meðallengd ferða sem farnar voru á einkabíl var 4,17 km. Af þeim ferðum voru tæp 13% styttri en 800 m og um 20% voru styttri en 1.200 m.“ Hjólreiðamenn hjóla auðveldlega þessa meðallengd ferða sem farin er með einkabíl í vinnuna í Reykjavík. Ferðatími á hjóli í 4 km ferð er um 12-16 mínútur og er það sennilega svipaður ferðatími og á bíl í borgarumhverfi. Með markvissum aðgerðum og bættu umhverfi væri auðvelt að auka hlutdeild hjólreiða og göngu á höfuðborgarsvæðinu.

Markmið Reykjavíkurborgar er að þrefalda hjólreiðar á 20 árum, úr 2% árið 2006 í 6 % árið 2026.^[10] Það virðist næsta auðvelt að ná þessu markmiði fyrir borgina og í raun er líklegt að því verði náð á allra næstu árum.

^[9] Samgönguskipulag í Reykjavík, II. Hluti, Stjórnun umferðarálags, Hönnun 2006.

^[10] Samgöngustefna Reykjavíkur. Samþykkt í borgarstjórn 16. maí 2006, http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/umhverfisstefna/Layout_-_Samgoengustefna.pdf

2.3 Flokkar hjólreiðamanna

Flokka má hjólreiðamenn í marga hópa eftir reynslu, tilgangi hjólreiða o.s.frv. Hér er þó sennilega nóg að flokka þá aðallega í tvo hópa, reynda hjólreiðamenn og óreynda hjólreiðamenn (börn). Reyndir hjólreiðamenn eru öruggir með sig, hafa gjarnan öku-skírteini, hjóla hraðar, fara lengra og líta frekar á reiðhjólid sem samgöngutæki (eða keppnistæki). Óreyndir eru andstaða þessa. Mikilvægt er að hugsað sé fyrir þörfum beggja hópanna og að þeir séu ekki útilokaðir frá notkun samgöngumannvirkja. Mannvirki ætluð reyndum hjólreiðamönnum henta ekki endilega vel sumum óreyndum hjólreiðamönnum, einkum börnum.

2.4 Veður – úrkoma, vindur, hiti

Veður, hafa löngum verið uppáhalds afsökun landsmanna fyrir því að hjólreiðar séu erfiðar á Íslandi. Þegar nánar er að gáð kemur þó í ljós að hitastig, vindstyrkur og úrkoma eru ekki farartálmi í samanburði við þær þjóðir og borgir þar sem hjólreiðar eru mestar s.s. í Kaupmannahöfn og Amsterdam. Úrkoma og hitastig yfir vetrarmánuðina er sambærileg í þessum borgum og á höfuðborgarsvæðinu og oft er kaldara þar. Vindstyrkur er sambærilegur á höfuðborgarsvæðinu og á skjólminni svæðum í þessum borgum. Holland og Danmörk eru almennt talin vindasöm lönd og ekki miklir skógar. Vindstyrkur hefur minnkað undanfarna áratugi í Reykjavík og helst það í hendur við þéttari byggð og aukna trjárækt. Hægt væri að minnka vind á höfuðborgarsvæðinu enn frekar með meiri trjárækt og bættu skjóli á hjólaleiðum.

1. tafla. Samanburður á veðurfari á veðurstöð í Kaupmannahöfn (Kastrup) og í Reykjavík (Bústaðavegur).

Til samanburðar:	Kaupmannahöfn	Reykjavík
Meðalhiti °C	8,6	5,2
Hámarkshiti °C	28	25,7
Lágmarkshiti °C	-11,3	-15,1
Meðal vindhraði m/s	5,4	4,6
Úrkoma mm	501	855
Úrkoma yfir 1 mm (dagar)	95	148

2.5 Brekkur

Brekkur, er önnur afsökun landsmanna fyrir því að hjólreiðar séu erfiðar. Ef höfuðborgarsvæðið er borið saman við borgir í nágrannalöndum sést að þó brekkur hvetji varla til hjólreiða eru margar borgir með hátt hlutfall hjólreiða þar sem brekkur eru mun meiri en hér. Brekkur auka erfiði en útiloka ekki hjólreiðar. Æskilegt er að leiðir verði lagðar þannig að hæðarlega verði jöfn og brekkur verði sem minnstar. Reiðhjól með rafmagns hjálparmótor ryðja sér nú til rúms og gera þær hjólreiðar upp brekkur auðveldar.

2.6 Fjarlægðir – korterskort

Fjarlægðir geta verið miklar á höfuðborgarsvæðinu. Flestar ferðir á reiðhjólum eru á milli 1-5 km og reiðhjól hentar flestum í svo stuttum ferðum. Það er þó hluti fólks sem hjólar lengri vegalengdir eða á milli 10-20 km leið. Það tekur ekki langan tíma að hjóla lengri leiðir sérstaklega ef vel er búið að hjólandi og leiðirnar eru samfelldar og greiðar. Sem dæmi má nefna að það tekur um 45 mínútur að hjóla frá Kópavogi til Mosfellsbæjar um 16 km leið og er þá farið á um 20 km meðalhraða. Meðalfjarlægð frá heimili á vinnustað var um 4,17 km skv. ferðavenjukönnun 2002. Reiðhjól gætu auðveldlega leyst af hólmi tiltölulega hátt hlutfall ferða innan við 5 km. Á 5. mynd er korterskort sem gefið hefur verið út af Reykjavíkurborg og sýnir þann radíus sem hægt er að hjóla á 15 mínútum út frá miðju hringsins.



5. mynd. Korterskort Reykjavíkurborgar.

2.7 Eyjaálfa, – samgöngur milli sveitarfélaga og hverfa

Höfuðborgarsvæðið er skipulagt að mestu leyti með úthverfaskipulagi. Hverfi eru einangruð með lítilli þjónustu (fyrir utan skóla/leikskóla) og tengd saman með umferðarmiklum stofnbrautum sem skera hverfin og sveitarfélögin enn frekar í sundur. Jafnvel þar sem sveitarfélög liggja saman hefur lengst af verið reynt að útiloka samgöngur á milli þeirra með því að byggja ekki götur eða stíga á milli þeirra. Afleiðingin er einskonar eyjaálfa þar sem litlar eyjar eru umgirtar umferðarfljótum eða óbyggðum torfærum með skurðum, girðingum og vegleysum. Leiðakerfi fyrir reiðhjól getur unnið gegn þessu skipulagi að hluta. Það er þó hvergi nærri nóg. Sveitarfélögin ættu að kappkosta að bæta tengingar milli sveitarfélaga og hverfa með því að fjölga gatna- og stíga-tengingum milli þeirra. Jafnframt ættu sveitarfélög að reyna að styrkja þjónustustig í hverfunum með því að blanda meiri byggð og þétta. Þau ættu að setja sér markmið um nærþjónustu og verslun í hverju hverfi. Aðgangur að nauðsynlegri nærþjónustu skiptir miklu máli til að gera hjólreiðar og göngu aðgengilegar sem ferðamáta.

2.8 Landafraeði

Höfuðborgarsvæðið afmarkast af vogskorinni strönd á einn veginn en óbyggðum upp-löndum á hinn. Hæðir og dalir liggja venjulega úr austurátt til vesturs. Sumstaðar takmarka hæðir legu hjólaleiða í ákveðnum gjám (corridors) sem stofnbrautir fyrir bíla fylgja. Hægt væri að leggja brýr yfir vikur og voga á sumum stöðum til að stytta leiðir og sömuleiðis væri hægt að grafa göng til að skapa beinni leiðir og betri hæðarlegu. Stofnbrautakerfi bílaumferðar er einnig mikill farartálmi víða og hafa brýr og undirgöng verið lögð sumstaðar og væri hægt að gera meira af því. Græn leið meðfram sjónum er og að miklu leyti byggð sem göngustígur og væri hægt að uppfæra hana sem hjólastíg/göngustíg. Grænar gönguleiðir liggja líka frá strönd til hæða eftir dölunum. Þar væri hægt að bæta við sérstökum hjólastígum. Stofnbrautir fyrir utan hinar grænu eru að hluta til takmarkaðar við þversnið stofnbrauta fyrir bíla vegna þess að þær skera hverfin og skapa pláss fyrir lagningu stofnleiða fyrir hjól. Þar þarf að byggja og lagfæra hjólastíga, skapa beinar leiðir yfir gatnamót og huga að betra skjóli og hljóðvörn-um frá bílaumferð.

3 Tillögur LHM um leiðir

Tillögur LHM um leiðir eru settar fram í meðfylgjandi uppdrætti og töflu með lista yfir leiðir á höfuðborgarsvæðinu sem eru í viðauka. Leiðirnar eru í þessum tillögum 16 talsins og hefur hver leið nafn og merkingu í töflunni og á uppdrættinum. Í töflunni eru skýringar við hverja leið, í hvaða forgangi hún ætti að vera, milli hvaða staða leiðin liggur, vegalengd, hvort um stofnleið sé að ræða, byggingarstig leiðar, hvað á eftir að framkvæma og innan hvaða sveitarfélaga leiðin liggur. Endanlega legu leiðanna þarf að ákvarða í samráði aðila og leita eftir athugasemdum almennings og notenda. Ljóst er að skilgreina þarf betur hvar hver leið byrjar og endar og hvaða heiti og númer hún muni fá í framtíðinni. Nöfnin og merkin sem hér eru gefin eru til að auðvelda umfjöllun. Þær leiðir sem gerð er tillaga um eru ekki endanleg upptalning yfir allar leiðir né heldur hafa allir núverandi stofnstígar fyrir gangandi og hjólandi verið teknir saman hér. Það eru einkum leiðir um ysta hluta úthverfanna sem hér liggja á milli hluta.

Tillögurnar miða fyrst og fremst að því að tengja saman sveitarfélög og hverfi. Minna er lagt upp úr tengingum innan hverfa. Leiðir innan hverfa er býsna vel sinnt með stígum, gangstéttum og götum í dag. Þessir hverfastígar og gangstéttir bjóða sjaldnast upp á að þar sé hjólað með góðum meðalhraða en þar sem ferðir þar eru oftast stuttar og notaðar af börnum og reynsluminni hjólreiðamönnum kemur það ekki mikið að sök. Reynslumeiri hjólreiðamenn geta oftast hjólað á götunum innan hverfa og haldið þar góðum meðalhraða. Umferð á götum innan hverfa er oftast mjög lítil og er hún því sjaldnast farartálmi fyrir reynda hjólreiðamenn þótt óreyndir hjólreiðamenn hafi það á tilfinningunni að umferðin sé ógn við þá.

3.1 Flokkun leiða

3.1.1 Stofnleiðir

Stofnleiðir, eru hraðleiðir ætlaðar til að tengja saman sveitarfélög og hverfi.

3.1.2 Grænar leiðir

Grænar leiðir geta verið stofnleiðir og liggja við sjó eða græn svæði og hafa mikið úti-vistargildi. Liggja meðfram sjónum og frá fjöru til fjalla.

3.1.3 Tengileiðir

Tengileiðir eru leiðir sem tengja milli stofnleiða og eru meira innan eins sveitarfélags.

3.1.4 Hverfisleiðir

Hverfisleiðir, hafa sérstakt gildi innan hverfa t.d. sem samgöngur skólabarna og til að sækja þjónustu innan hverfa. Í skóla, verslanir, íþróttir og sund.

3.1.5 Núverandi stígar og gangstéttir

Núverandi stígar og gangstéttir verða áfram notaðir fyrir umferð reiðhjóla innan hverfa og til að komast á skilgreindar hjólaleiðir. Því er ástæða til að finna hættustaði og laga þá í núverandi stígakerfi sbr. tillögu að neðan.

3.1.6 Hlutverk núverandi gatnakerfis

Núverandi gatnakerfi verður áfram notað fyrir umferð reiðhjóla innan hverfa og til að komast á skilgreindar hjólaleiðir. Jafnframt kemur til greina að nota einhverjar af núverandi götum sem hluta af leiðakerfi fyrir reiðhjól.

Flokka þarf götur á höfuðborgarsvæðinu eftir því hversu vel þær henta til hjólreiða og ákveða hvort að einhverjar götur verði hluti af leiðakerfi fyrir hjól í óbreyttri mynd eða með breytingum.

Sömuleiðis er ástæða til að ákveða um breytingar á götum til að greiða fyrir hjólreiðaumferð í núverandi gatnakerfi þar sem þess er þörf. Til dæmis með því að leyfa umferð hjólandi gegn einstefnu, opna botngötur fyrir umferð hjólandi, aðlaga hraðahindranir að umferð hjólandi og strætó, setja hjólareinar, taka miðlínur, setja eina akrein fyrir bíla á miðri götu með hjólareinum til hliðar, lagfæra skynjun umferðarstýrðra umferðarljósa o.fl.

Samþykkja þarf hjólavísamerkið sem leiðbeinandi merki um staðsetningu reiðhjóla í þversniði á götum og til að minna bílstjóra að að þeir deila götunni með hjólandi umferð.

3.2 Forsendur sem hjólaleiðir þurfa að uppfylla

3.2.1 Beinar

Þær þurfa að vera beinar eða ættu ekki að liggja með alltof miklum útdúrum milli staða.

3.2.2 Greiðar

Þær þurfa að vera greiðar og án hindrana.

3.2.3 Skjólsælar

Þær þurfa að vera skjólsælar ef þess er kostur. Trjágróður ætti þó ekki að skerða öryggi eða skapa blindbeygjur.

3.2.4 Hæðarlega og bratti

Þær þurfa að halda hæðarlegu og liggja þar í landi sem best er upp á það að gera. Bratta ætti að takmarka ef þess er kostur.

3.2.5 Tengja staði og liggja framhjá miðpunktum

Þær ættu að tengja saman miðstöðvar í sveitarfélögum og hverfum og liggja framhjá miðpunktum á leið sinni til að sinna hlutverki sínu sem samgönguæð.

3.2.6 Öruggar

Þær þurfa að vera öruggar og vera byggðar í samræmi við leiðbeiningar um hönnun^[1]. Eftirlit og gæðakerfi þarf að vera með leiðunum.

3.2.7 Meðalhraði ≈ 20 km/klst

Þær þurfa að gera notendum kleift að halda eðlilegum meðahraða til samgangna, um 20 km/klst.

3.2.8 Viðhald og þjónusta

Leiðunum þarf að halda við. Það þarf að lagfæra skemmdir og holur og það þarf að sópa þegar þörf er á. Ryðja þarf snjó daglega eða samkvæmt áætlun og þarf snjóruðningur að vera fullnægjandi.

3.2.9 Aðlaðandi

Það er kostur ef hjólaleið er í aðlaðandi umhverfi.

^[1] Hönnun fyrir reiðhjól. Leiðbeiningar. EFLA og Reykjavíkurborg maí 2011.

3.3 Aðrar áherslur

3.3.1 Setja umferðarreglur á stígum og kynna þær

Nú ríkir nokkur óvissa meðal vegfarenda á stígum um hvaða umferðarreglur gilda. Áréttá má að venjulegar umferðarreglur gilda á stígum skv. umferðarlögum og væri rétt að setja niður helstu reglur sem í gildi eru og birta á skiltum á helstu áningarstöðum við stígana. LHM hefur sett fram leiðbeiningar ætlaðar fyrir hjólandi^[12].

3.3.2 Finna hættustaði og laga

Núverandi stígakerfi er hannað fyrir gangandi umferð og er víðast hvar ekki gert ráð fyrir að umferð hjólandi sé óhindruð á eðlilegum hraða þeirra sem hjóla til samgangna (sbr. hönnunarforsendur ^[11]). Á mörgum stöðum eru blindhorn, blindbeygjur og ýmis konar hindranir sem hægja á för eða skapa jafnvel hættu fyrir hjólandi umferð. Þarna er einkum átt við blindhorn, blindbeygjur, hlið, staura, stöpla, steina, holur, greinar, hálkubletti o.s.frv. Margt af þessu eru hlutir sem sveitarfélögin sjálf láta koma fyrir til að hindra för vélknúinna ökutækja um stígana. Sennilega verða mörg slys á stígum á þessum hættustöðum en vegna þess að þessi slys eru ekki tilkynnt og ekki skráð nema á slysadeild eru þessir hættustaðir ekki lagfærðir.

Lagt er til að sveitarfélögin geri formlega úttekt á öryggi núverandi stíga, geri framkvæmdáætlun um úrbætur á hættustöðum og láti framkvæma úrbætur.

Það ætti að vera eðlilegur hluti af gæðakerfi sveitarfélaganna að hafa kerfi til að taka við ábendingum notenda. Það er þó ekki nóg. Á sveitarfélögum hlýtur að hvíla sú skylda að hafa sjálf frumkvæði að því að mannvirkin séu örugg og að viðhald með þeim sé fullnægjandi. Þau ættu þau að gera með því að hafa eigið gæðaeftirlit og úttektir á því að stígar séu fullnægjandi og að viðhaldi þeirra sé í lagi með svipuðum hætti og þau gera með akvegi.

Alla nýja stíga ætti að taka út og ekki samþykkja greiðslu til verktaka nema að framkvæmdin uppfylli kröfur.

3.3.3 Laga skynjara við umferðarstýrð umferðarljós

Víðsvegar um höfuðborgarsvæðið eru notaðir skynjarar til að skynja umferð við gatnamót og stýra umferðarljósum. Þessir skynjarar skynja sjaldnast reiðhjól svo hjólreiða-

^[12] Leiðbeiningar LHM fyrir örugga umferð hjólandi: <http://www.lhm.is/lhm/frettir/806-leidbeiningar-um-orugga-umferd-hjolandi>

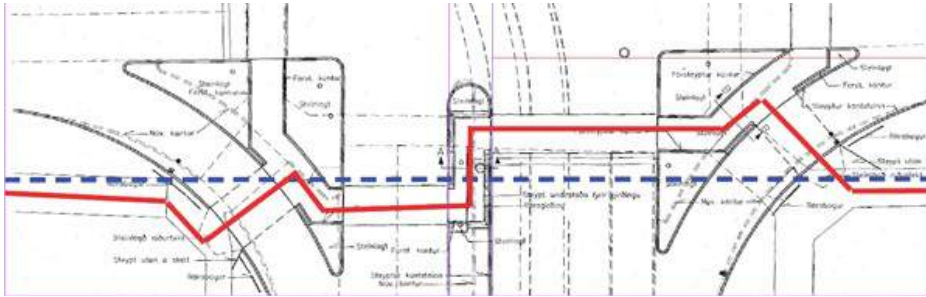
fólk fær ekki grænt ljós, sama hversu lengi er beðið. Það þarf átak í að lagfæra þetta því það er óviðunandi ástand að gatnakerfinu sé lokað hjólandi umferð með þessum hætti.

3.3.4 Lagfæra þveranir

Þar sem leið hjólreiðafólks liggur yfir gatnamót þarf hún að vera bein og greið líkt og eftir akrein. Krókóttar leiðir og tvískipt ljós yfir gatnamót henta ekki fyrir hjólandi umferð samanber 6. og 7. mynd. Sér í lagi ekki fyrir þá sem eru með barnakerru eða barnatengihjól aftan í hjólinu og eiga því erfitt með að ná beygjunum. Þrengslin geta valdið gangandi vegfarendum óþarfa óþægindum þegar þeir mæta hjólreiðamanni. Ekki er hægt að ryðja snjó í þessum þrengingum. Endurbyggja þarf þessi gatnamót þannig að leið gangandi og hjólandi sé greið og bein og gera öllum samgöngumátum jafnt hátt undir höfði samanber Hollensku gatnamótin á 8. og 9 mynd. Með fyrirkomu-lagi gatnakerfisins er notendum send skilaboð um hverjir njóta forgangs í umferðinni. Gatnamótin á 6. og 7. mynd gefa skýr skilaboð til notenda um hvað samgöngumáta þeir eiga að velja sér.



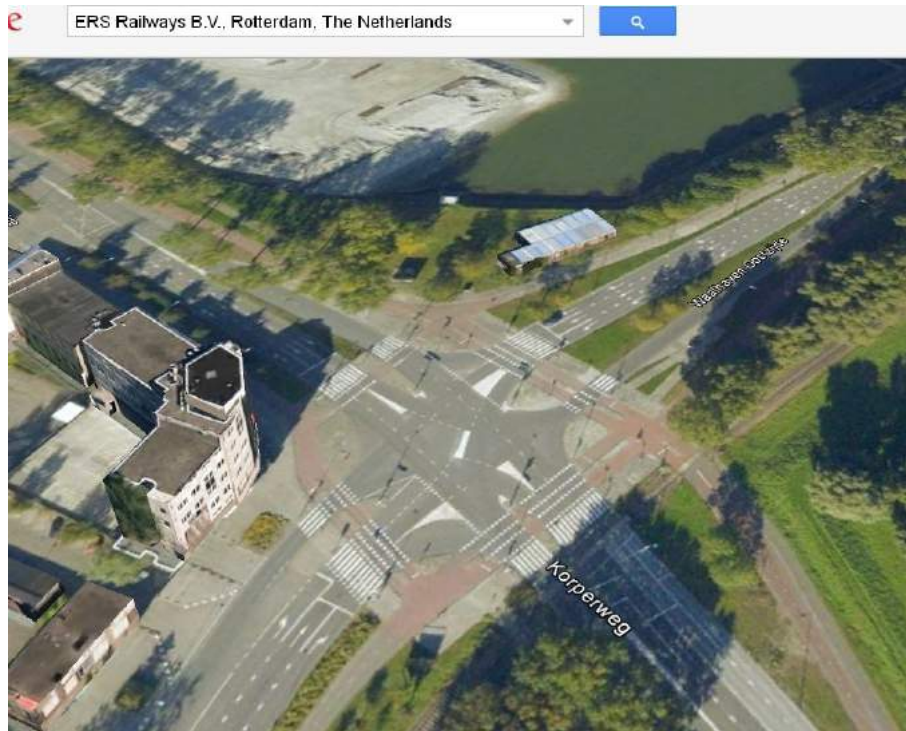
6. mynd. Dæmigerð íslensk gatnamót. Greið leið fyrir bíla en leiðir gangandi og hjólandi krókóttar og margir kantar og hlið að forðast. Snjóruðningur er útilokaður og umferð bíla er sett í 1. fyrsta sæti. Umferðarljós handan gatnamóta hvetja bílstjóra til að aka yfir stöðvunarlínu og stöðva á gangbrautum og hindra umferð gangandi og hjólandi. Þessum vegfarendahópum er ógnað af of mikilli nálægð við aggressíva bílaumferð.



7. mynd. Teikning af dæmigerðum íslenskum gatnamótum. Sýnt með rauðri línu hversu flókin leiðin er yfir gatnamót ef hjólað er eftir gönguleiðinni en bláa línan sýnir beinu leiðina sem ætti að vera fyrir hjólandi.



8. mynd. Dæmigerð hollensk gatnamót. Gangbraut fyrir gangandi og aðskildar akstursstefnur hjólandi. Öllum samgöngumátum er gert jafn hátt undir höfði. Bílar stöðva lengra frá gangandi og hjólandi og ógna þeim ekki með því að aka yfir stöðvunarlínu. Umferðarljós aðeins við stöðvunarlínu og engin umferðarljós handan gatnamóta.



9. mynd. Loftmynd af þessum sömu gatnamótum í Hollandi.

3.3.5 Meta fjölda hjólandi og gangandi.

Bæta þarf upplýsingaöflun um fjölda gangandi og hjólandi og upplýsingar um hlutfall ferða með þessum ferðamátum. Eins og sakir standa er sennilega engin opinber aðili sem telur það í sínum verkahring að afla þessara upplýsinga. Nánast engar upplýsingar eru til um árstíðasveiflu í hjólreiðum. Skoðanakannanir sem gerðar eru eru ekki nógu öflugar til að geta ályktað örugglega um hlutfall ferða sem eru farnar á hjóli. Samanburð þarf að vera hægt að gera á sveitarfélögum, milli árstíma og milli ára. Framkvæma þarf þessar kannanir með réttum hætti. Skilvirkasta leiðin er með dagbókum sem notendur fylla út og skila gögnum þannig að upplýsingar safnast yfir allt árið en ekki bara á þeim tíma þegar skoðanakönnun er gerð. Þeir sem þurfa á þessum upplýsingum að halda þurfa að sameina krafta sína, Hagstofan, Vegagerðin, Umferðarstofa, Landlæknisembættið og sveitarfélögin. Það er sennilega mun ódýrara að framkvæma eina samræmda dagbókar-könnun heldur en að hver og einn sé að gera ófullkomnar skoðanakannanir hver í sínu horni.

Talningar á leiðum þarf að framkvæma mun víðar. Besta talningaraðferðin fyrir gangandi og hjólandi er sennilega með myndavélaupptöku á talningarstöðum. Talið er af myndum með því að hraðspóla yfir myndina og telja gangandi og hjólandi. Með réttri staðsetningu myndavéla og með því að telja samkvæmt tölfræðilegri uppsetningu er hægt að afla mjög vandaðra upplýsinga með litlum tilkostnaði um fjölda gangandi og hjólandi og gera nákvæman samanburð milli tímabila og fá góðar upplýsingar um árstíðabreytingar.

Ein ástæða þess hvað yfirvöld hafa verið sofandi yfir öðrum samgöngumátum en bílaumferð er hve litlar upplýsingar eru til um aðra samgöngumáta. Ýmsar aðgerðir s.s. í umferðaröryggismálum eru alveg marklausar ef menn vita ekki hversu mikið er gengið eða hjólað. Til dæmis, ef slysum á gangandi fækkar um helming er það vegna aðgerða í öryggisátt eða vegna þess að gangandi vegfarendum fækkar um helming á tímabilinu? Allar slíkar upplýsingar þarf að miða við einingar eins og fjölda genginna eða hjólaðra km eða á tímaeiningu sem þessi hreyfing er stunduð.

3.3.6 *Merkja hjólaleiðir*

Skilgreina þarf betur hvar hver hjólaleið byrjar og endar, gefa henni heiti og skipuleggja númerakerfi. Til dæmis mætti notast við svipað númerakerfi fyrir hjól og er notað í Danmörku þar sem landsleiðir fá númer á bilinu 1-15, héraðsleiðir á bilinu 16-99 og leiðir sveitarfélaga númer á bilinu 100-999. Merkja þarf hjólaleiðir með þessum númerum og með áttaskiltum svipað og er nú í gatnakerfinu. Vegagerðin hefur ágætis hugmynd að skilti í sínum fórum.

3.3.7 *Samgöngustefna*

Sveitarfélögin þurfa að setja sér samgöngustefnu og hvetja með margháttuðum aðgerðum til samgöngumáta með virkri hreyfingu. Virk hreyfing s.s. með hjólreiðum eða göngu hafa í för með sér margháttuð jákvæð áhrif á umhverfi. Til dæmis vegna minni mengunar, minni slysaþættu, bættis borgarumhverfis, minni losunar gróðurhúsalofttegunda, bættis heilsufars, lengra lífs og bættra lífsgæða.

4 Samantekt

Hjólreiðar hafa u.þ.b. 2-3 faldast á örfáum árum og er hlutfall ferða á hjóli nú líklega um 4% af öllum ferðum á höfuðborgarsvæðinu. Mest er hjólað þar sem byggð er þéttust og þar sem vegalengdir eru stytstar og alhliða þjónusta best. Möguleikar hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu eru talsverðar. Með tiltölulega lítilli fjárfestingu, með hvatningu og með því að gæta að jafnræði samgöngumáta væri hægt að auka hlutdeild hjólreiða enn frekar. Raunhæft markmið gæti verið að um 10-15% ferða væru farnar á hjóli eftir um 10 ár.

Farið er yfir aðstæður til hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu, flokkun leiða, hvaða forsendur hjólaleiðir þurfa að uppfylla og annað sem þarf að leggja áherslu á til að auka veg hjólreiða.

Landssamtök hjólreiðamanna leggja til við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu að þau setji sér markmið um að samgöngur hjólandi verði greiðar, samfelldar, þægilegar og öruggar og að hugað verði að jafnræði samgöngumáta. Til að ná þessu markmiði þurfa sveitarfélögin að samræma skipulag og lagningu stíga, nota sömu staðla og leiðbeiningar um hönnun fyrir reiðhjól og gera sameiginlega framkvæmdaáætlun um lagningu stíga.

Landssamtökin leggja til að skipulagðar verði og lagðar leiðir fyrir reiðhjól sem tengja saman sveitarfélög og hverfi. Þær leiðir sem lagðar eru til eru um 105 km að lengd. Þegar liggja stígar um stóran hluta af þessum leiðum en þeir voru ekki hugsaðir sem samgöngustígar fyrir reiðhjól. Því þarf í mörgum tilvikum að uppfæra stíga í samræmi við leiðbeiningar um hönnun fyrir reiðhjól til að umferð hjólandi á um 20 km meðalhraða verði möguleg og til að draga úr slysaþættu, m.a. fyrir gangandi vegfarendur. Þar sem umferð er mest þarf að aðskilja umferð gangandi og hjólandi. Þá þarf að tengja stíga betur og lagfæra gatnamót. Í sumum tilvikum kemur til greina að byggja brýr og undirgöng yfir og undir umferðaræðar eða göng undir hæðir eða brýr yfir voga.

5 Viðaukar

Viðauki I: Bréf LHM til SSH og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu



Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavík 1. október 2012

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9
200 Kópavogur

Mál: Hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu.

Landssamtök hjólreiðamanna óska eftir því að sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu gangist fyrir vinnu við skipulag og gerð reiðhjólaleiða á höfuðborgarsvæðinu í samvinnu við Vegagerð ríkisins og Landssamtök hjólreiðamanna.

Undirritaður er tilbúin að koma á fund stjórnar SSH og ræða tillögur samtakanna að aðgerðum til að liðka fyrir hjólreiðum á höfuðborgarsvæðinu. Þessum tillögum er nánar lýst í meðfylgjandi greinargerð, upprætti og lista með leiðum fyrir hjólandi á höfuðborgarsvæðinu.

Í stuttu máli ganga tillögurnar út á að sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu setji sér sem markmið, **að samgöngur hjólandi verði greiðar, samfelldar, þægilegar, öruggar og sambærilegar við það sem öðrum samgöngumátum er boðið upp á.** Til að ná þessu markmiði samþykkja sveitarfélögin að:

1. Samræma skipulag og lagningu stíga og annarra mannvirkja fyrir reiðhjól í samvinnu við Vegagerðina og hagsmunasamtök.
2. Nota sömu staðla og leiðbeiningar um hönnun fyrir reiðhjól.
3. Gera sameiginlega framkvæmdaáætlun og framkvæma í samræmi við hana.

Landssamtökin eru ávallt reiðubúin til samstarfs og samvinnu um öll mál er varða hag hjólreiðamanna.

Virðingarfyllt

Árni Davíðsson
formaður Landssamtaka hjólreiðamanna

Afrit: Allar bæjarstjórnir á höfuðborgarsvæðinu

Viðauki II: Listi, Tillögur að hjólaleiðum

Forgangur	Leið	Frá	Til	Vegalengd km	Net	Byggingar-stig	Framkvæmdir	Sveitarfélag
1.	Vesturlandsvegur [V]	Úlfarsárhverfi/Bauhaus	Hlíðartúnshverfi (Mos)	2,5	Stofnleið	í byggingu	Tengja	Rvk/Mos
1.	Reykjanesbraut [R]	Mjódd	Vallahverfi (Hafn.)	10	Stofnleið	óbyggð/ófullgerð	Byggja	Rvk/Kóp/Garð/Hafn
1.	Fossvogsstígur [F]	Seltjörn/Ægissíða	Ellidaárdalur	11	Stofnleið/Græn leið	ófullgerð	Byggja, tengja, uppfæra stíg	Seltj/Rvk/Kóp
1.	Miklabraut [M]	HÍ/Eiðsgranda	Ellidaárdalur	7	Stofnleið	ófullgerð	Byggja, lagfæra gatnamót	Rvk
1.	Sundastígur [S]	Grótta	Ellidaárvogur	11	Stofnleið/Græn leið	ófullgerð	Tengja, uppfæra stíg, lagfæra gatnamót	Rvk
1.	Hafnarfjarðarvegur [Hv]	Sæbraut/Fossvogur	Vallahverfi (Hafn.)	12	Stofnleið	ófullgerð	Tengja, uppfæra stíg, lagfæra gatnamót	Rvk/Kóp/Garð/Hafnarfj
1.	Grafarholt[Gh]	Grafarholt	Ellidaárdalur	3	Stofnleið	óbyggð/ófullgerð	Byggja, tengja	Rvk (Mos)
1.	Grafarvogur og brú [Gv]	Grafarvogur	Ellidaárvogur	2,5	Stofnleið	ófullgerð	Byggja brú, uppfæra stíg	Rvk (Mos)
2.	Kópavogsdalur [Kd]	Kópavogur/Kársnes	Vatnsendi	6	Stofnleið/Græn leið	ófullgerð	Uppfæra stíg, tengja	Kóp (Rvk)
2.	Kársnes [Ká]	Kársnes	Selás/Norðlingaholt	9	Tengileið	óbyggð/ófullgerð	Byggja, uppfæra stíg, tengja	Kóp/Rvk
1.	Ellidaárdalur [Eil]	Ellidaárdalur	Vatnsendi/Selás/Norðlinga	4	Stofnleið/Græn leið	ófullgerð	Byggja, uppfæra stíg, tengja	Rvk/Kóp
2.	Kragaleið [Kragi]	Grafarvogur	Garðabær	10	Tengileið	óbyggð	Byggja, tengja	Rvk/Kóp/Garð (Hafn/Álft)
2.	Bústaðavegur [Bv]	Hlemmur	Ellidaárdalur	6	Tengileið	ófullgerð	Byggja, uppfæra stíg, gatnamót, tengja	Rvk
1.	Suðurlandsbraut [Sb]	Hlemmur	Ellidaárvogur	4	Stofnleið/Tengileið	í byggingu	Uppfæra stíg, laga gatnamót, tengja	Rvk
2.	Laugarnesvegur [Lv]	Hlemmur	Ellidaárvogur	4,5	Stofnleið/Tengileið	ófullgerð	Uppfæra stíg, laga gatnamót, tengja	Rvk
1.	Nauhólsvík [Nv]	Lækjartorg	Nauhólsvík/HR	3	Stofnleið/Tengileið	ófullgerð	Uppfæra stíg, laga gatnamót, tengja	Rvk
				Um 105 km				

[R] Meðfram Reykjanesbraut.

[F] Byrjunarstaður Seltjörn á Seltjarnarnesi eða Ægissíða. Meðfram Skerjafirðinum inneftir Fossvogsdal.

[M] Byrjunarstaður Háskóli Íslands eða Eiðsgrandi, meðfram Miklubraut.

[S] Meðfram sjónum og Sæbraut að norðanverðu.

[Hv] Byrjunarstaður við Sæbraut eða Fossvog. Meðfram Kringlumýrarbraut, Hafnarfjarðarvegi og Reykjavíkurvegi.

[Gh] Um norðurströnd Grafarvogs eða meðfram Vinlandsleið/Krókháls/Rafstöðvarvegur eða meðfram Vesturlandsvegi. Tengja [Vesturlandsveg] við.

[Gv] Byggja brú yfir Ellidaárvog, tengja og lagfæra stíg frá Gullinbrú.

[Kd] Byrjunarstaður Kársnes eða Kópavogur, græn leið á sveitarfélagamörkum Kópavogs og Reykjavíkur að mestu.

[Ká] Tengileið eftir Borgarholtsbraut, Álfrólavegi, Nýbýlavegi, Breiðholtsbraut.

[Eil] Lagfæra Rafstöðvarveg og breyta í hjólastíg, byggja hjólastíg samsíða Stekkjarbakka, uppfæra og tengja stíg þar fyrir ofan.

[Kragi] Byggja leið sem tengir saman austurhluta höfuðborgarsvæðisins. Grafarvogur-Höfðabakki-Breiðholt-Salahverfi-Vífilstaðir-Garðabær

Samtals vegalengd er um 105 km lauslega áætlað.

Viðauki III: Uppdráttur með tillögum að hjólaleiðum

