Hjólaborgin Reykjavík

Hjólaborgin Reykjavík

Hjólreiðaáætlun er ætlað að skapa umhverfi sem hvetur til hjólreiða þannig að Reykjavík verði góð hjólaborg.

Breyttir tímar

Hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík á sér langan aðdraganda. Nokkur drög að slíkum áætlunum hafa verið gerð á undanförnum áratugum. Í grænu byltingunni svokölluðu á áttunda áratugnum voru til dæmis lögð drög að hjólastíganeti um Reykjavík, sem einblíndu á aðskilnað gangandi og hjólandi umferðar frá bílaumferð, eins og var í tísku í borgarskipulagi á þeim tíma. Víða í borginni má sjá merki þessarar stefnumörkunar. Þrátt fyrir þessa forsögu hefur Reykjavíkurborg aldrei markað sér skýra stefnu um það hvernig borgin gæti orðið alvöru hjólaborg. Fyrr en nú.

Hjólaborgin Reykjavík er að mínu mati tímamótaplagg. Ekki aðeins fyrir samgöngur í Reykjavík, heldur fyrir framtíðaruppbyggingu borgarinnar og sjálfsmynd hennar. Reykjavík þarf að ákveða hvað hún ætlar að verða þegar hún verður stór og Hjólaborgin Reykjavík leggur þungt lóð á þær vogarskálar að Reykjavík verði sjálfbær, þétt borg sem leggi áherslu á mannlíf, lýðheilsu og samfélag.

Það er þessari áætlun mikill styrkur að þegar hún var borin upp í borgarstjórn Reykjavíkur í febrúar árið 2010, var hún samþykkt með atkvæðum allra borgarfulltrúa. Það telst til tíðinda þegar um svo róttækt stefnumótandi plagg er að ræða. Sú samstaða hefur raunar fylgt verkefninu frá upphafi. Tillöguna um gerð hjólreiðaáætlunar fyrir Reykjavík flutti Árni Þór Sigurðsson á sínum síðasta fundi sem borgarfulltrúi. Tillaga hans var samþykkt með öllum greiddum atkvæðum. Vinnuhópur var skipaður skömmu síðar og kjarninn úr honum fylgdi verkinu eftir til enda. Það er á engan hallað þótt ég nefni tvo úr vinnuhópnum sérstaklega til sögunnar; þá Dofra Hermannsson og Friðrik Dag Arnarson. Þeir unnu að þessu verki af heiðarleika og dugnaði og Dofri var um tíma formaður vinnuhópsins.

Framtíðarsýn

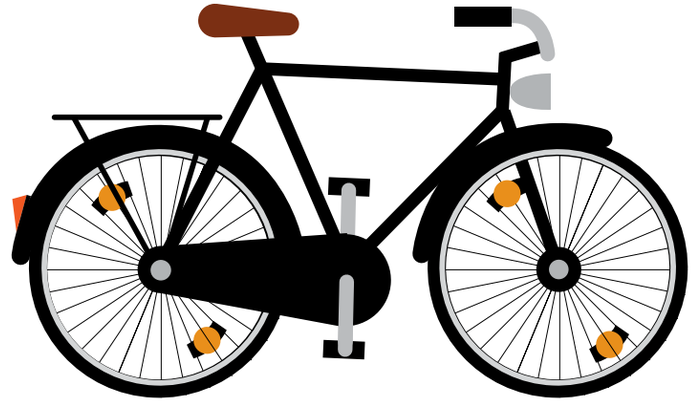
Aðstaða til hjólreiða í Reykjavík hvetji borgarbúa til að njóta útivistar jafnframt því að sinna erindum sínum á reiðhjólum.

Starfsfólk Umhverfis- og samgöngusviðs Reykjavíkur vann einnig að þessari áætlun, enginn meira en Pálmi Freyr Randversson sem stýrði vinnunni frá upphafi. Margt í þessari áætlun er byggt á meistaraverkefni Pálma um uppbyggingu Reykjavíkur sem hjólaborgar sem hann vann við Álaborgarháskóla. Honum og öllum öðrum sem komu að gerð þessarar áætlunar færi ég mínar bestu þakkir.

Ég er þess fullviss að Hjólaborgin Reykjavík er upphafið að breyttum tíma í borgarlífi Reykjavíkur, þar sem hjólreiðar verða sjálfsagður og skemmtilegur hluti af daglegu lífi borgarbúa.

Gísli Marteinn Baldursson
formaður umhverfis- og samgönguráðs og
formaður vinnuhóps um hjólreiðaáætlun Reykjavíkur.

Febrúar 2010



Á hjóli í Reykjavík

Ljósmynd: Kristinn Ingvarsson

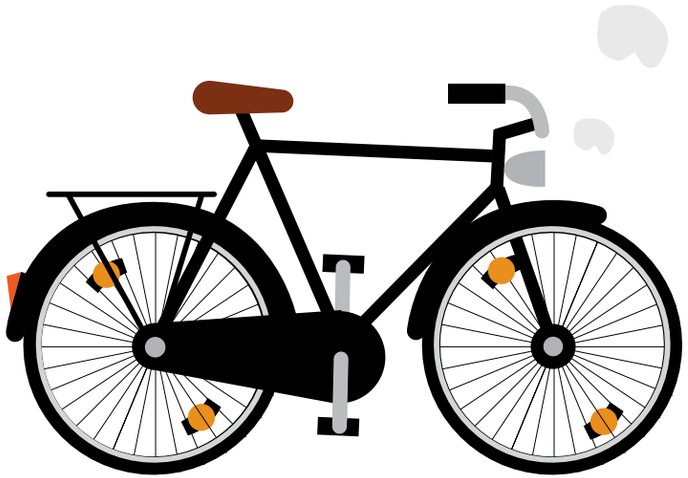
Efnisyfirlit

Forsendur 11
- Umferð í Reykjavík 12
- Hjólreiðar í Reykjavík 14
- Stígakerfið í Reykjavík 18
- Umferðaröryggi 19

Markmið 23

Leiðir 27
- Skilgreining hjólastígakerfis 28
- Nýjar hjólaleiðir í Reykjavík 30
- Aðstæður 33
- Flokkunarkerfi 34
- Lausnir 35
- Úrbætur 38
- Verkferli 48

Viðaukar 51
- Stefnumótandi skjöl 52
- Núverandi göngu- og hjólastígakort 54
- Stofnbrautir hjólaleiða í Reykjavík 56



Forsendur

Aukin hlutdeild hjólreiðafólks í borginni mun hafa góð áhrif á umhverfi, lýðheilsu og lífið í borginni og skapa betri borg.

Umferð í Reykjavík

Umferðin í Reykjavík hefur breyst mikið á undanförnum áratugum. Einkabílaeign, sem hafði áður verið svipuð og í öðrum borgum Evrópu, óx verulega á tíunda áratugnum og varð sambærileg bandarískum bílaborgum með um sjö hundruð bíla á hverja þúsund íbúa. Umferðarmannvirki urðu fleiri og stærri og þekja nú nálægt helmingi af landi borgarinnar. Þjónusta við bílinn hefur aukist og hallað hefur á aðra ferðamáta. Slíkt samgönguskipulag er bæði dýrt og óhagkvæmt. Á sama tíma og gatnakerfið hefur verið lagað að síaukinni bílaeign hefur aðstaða fyrir hjólandi og gangandi versnað. Hjólaleiðir hafa vikið þegar gatnamót hafa þanist út. Gatnahönnun hefur einfaldlega ekki gert ráð fyrir reiðhjólum.

Samkvæmt ferðavenjukönnun Umhverfis- og samgöngusviðs borgarinnar hefur þó dregið lítillega úr bílaumferð á milli áranna 2008 og 2009. Nú er lag að bjóða borgarbúum fullgildan valkost við einkabílinn og styðja við þessa þróun með bættri aðstöðu fyrir hjólreiðafólk.

Átaksverkefni

Átak ÍSÍ „Hjólað í vinnuna“ hefur fengið marga til að taka fram hjólið. Mikilvægt er að nýta sem best þá miklu umræðu um hjólreiðar sem tengist því verkefni. Evrópsk samgönguvika sem Reykjavíkurborg hefur verið þátttakandi í hefur einnig eflt umræðu um samgöngumál og hefur hjólreiðum þar oft verið gert sérlega hátt undir höfði. Þessi verkefni hafa án efa átt sinn þátt í auknum áhuga fólks á samgöngumálum. Mikilvægt er að borgin taki áfram þátt í slíkum verkefnum og nýti sér sem vettvang til upplýsingaöflunar og miðlunar.

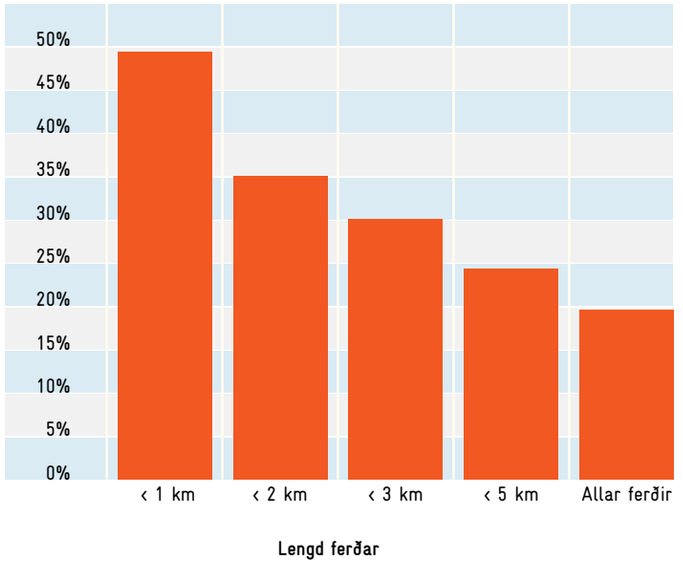
Reykjavík sem fyrirmynd

Auk þess að fara með stefnumótun og skipulags- og framkvæmdavald í samgöngumálum í Reykjavík hefur borgin mikilvægu hlutverki að gegna sem fyrirmynd við eflingu hjólreiða. Borgin þarf að sýna viljann í verki og hvetja starfsmenn sína til þess að fara ferða sinna hjólandi. Bjóða upp á lánsreiðhjól fyrir starfsfólk og þá aðstöðu sem þarf fyrir þá sem koma á hjóli til vinnu og sinna vinnutengdum erindum hjólandi. Reykjavíkurborg ætti þess utan að hafa frumkvæði að samskiptum við nágrannasveitarfélögin um tengingu hjólaleiða sín á milli.

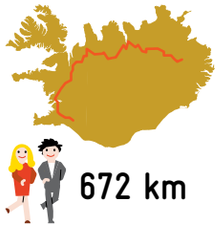
Hlutfall hjólandi og gangandi ferða á höfuðborgarsvæðinu

Almennt eru ferðir á höfuðborgarsvæðinu fremur stuttar samkvæmt ferðavenjukönnunum. Meira en helmingur er styttri en 2 km og ¾ styttri en 5 km.

Heimild: Ferðavenjukönnun Gallup 2002



Gönguleiðir í Reykjavík



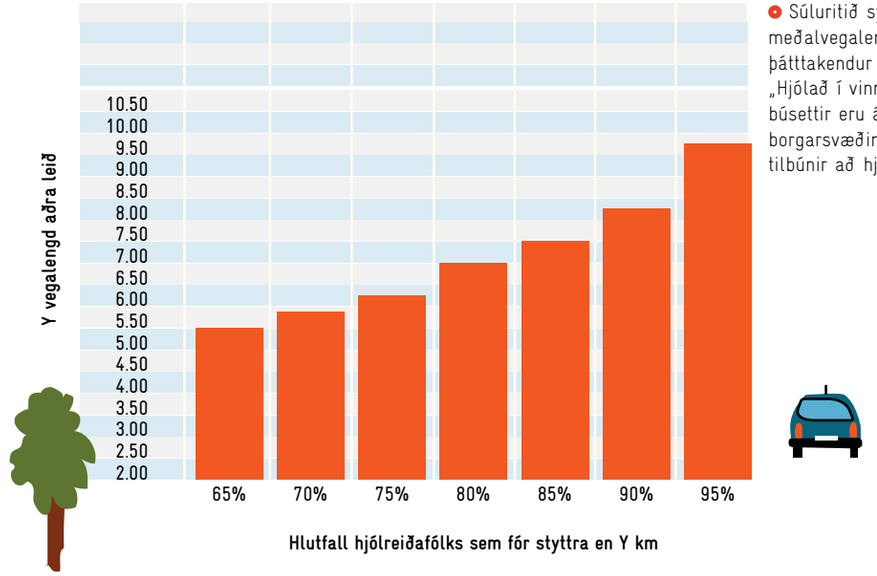
Hjólreiðar í Reykjavík

Hjólreiðar eru hluti af ferðavenjum margra Reykvíkinga. Samkvæmt ferðavenjukönnun frá árinu 2002 var hlutfall ferða sem farnar voru gangandi eða hjólandi 19% af öllum ferðum. Þar af var hlutfall hjólaðra ferða um 2%. Samkvæmt könnun frá 2009 virðist sem bílferðir hafi aukist frá 2002 úr 76% í 86% á kostnað vistvænni samgöngumáta.

Á níunda áratugnum var hafist handa við það framfaraskref að leggja göngu- og hjólreiðastígakerfi um borgina. Reykvíkingar ödluðust hins vegar sinn fyrsta eiginlega hjólastíg á Laugavegi árið 2005 og þann næsta á Lönguhlíð árið 2006.
Þar sem hjólreiðafólk velur sér yfirleitt stystu leið á ferðum sínum er rökrétt að hjólaleiðir fylgi gatnakerfi borgarinnar í auknum mæli.

Vegalengdir hjólaðar í „Hjólað í vinnuna“

Súluritið sýnir þá meðalvegalengd sem þátttakendur átaksins „Hjólað í vinnuna“ sem búsettir eru á höfuðborgarsvæðinu eru tilbúnir að hjóla.



Eins og sést á súluritinu á bls. 14, um hlutfall gangandi og hjólandi í mislöngum ferðum, aukast líkurnar á því að fólk hjóli eða gangi eftir því sem vegalengdirnar eru styttri. Þetta sést einnig hér að ofan um vegalengdir í átakinu Hjólað í vinnuna.

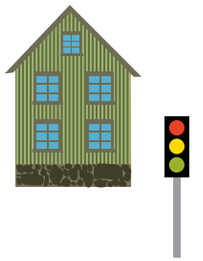
Mikilvægt er að stytta vegalengdir ef fjölga á hjólandi vegfarendum. Það verður fyrst og fremst gert með þéttingu byggðar, eins og kveðið er á um í aðalskipulagi Reykjavíkur. Í ferðavenjukönnun sem unnin var fyrir samgönguyfirvöld árið 2009, kemur fram að mest notkun reiðhjóla er í hverfum vestan Kringlumýrarbrautar. Í skýrslunni segir: „Mest blöndun á ferðamáta er því í elstu hverfum Reykjavíkur umhverfis miðbæinn sem bendir til þess að mikill þéttleiki byggðar og blöndun landnotkunar þar bjóði upp á aðra ferðamáta en einkabílinn.“

Götumerkingar

Árið 2003 var hafist handa við að merkja hjólastíga borgarinnar samkvæmt erlendum fyrirmyndum. Hjóla- og göngustígakort Reykjavíkur tekur mið af þessum merkingum en bæta má merkingar á stígunum sjálfum. Reykjavíkurborg stefnir að slíku átaki þar sem einnig verður hugað að áningarstöðum, vatnspóstum og öðru tilheyrandi við stígana.

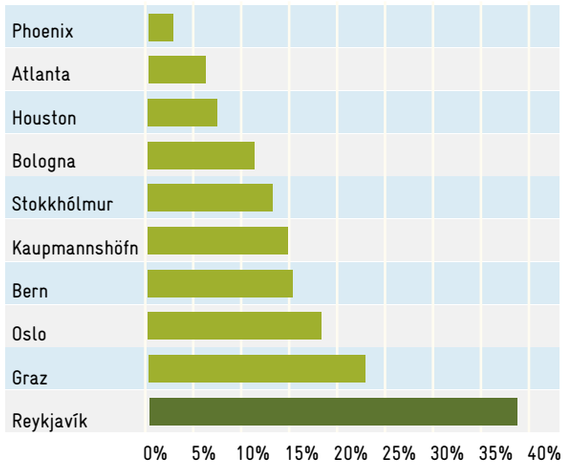
Í sömu könnun kemur fram að

36% aðspurðra segja „aukið fé í lagningu hjóla- og göngustíga“ vera mikilvægasta samgöngumálið.



Tæpur helmingur vill efla almenningssamgöngur en 13% vilja einbeita sér að arðbærum framkvæmdum við stofnbrautakerfið.

Skipulag Reykjavíkur skapar á heildina litið góða umgjörð fyrir hjólreiðar. Mörk byggðarinnar eru skýr og borgin í heild er nokkuð þétt. Lítið er um auð svæði milli borgarhluta þótt sum hverfi kunni að vera nokkuð dreifð og elstu borgarhlutarnir mynda samfellt svæði þéttrar og blandaðrar byggðar þar sem hjólreiðar eiga að geta þrifist.



● Hlutfall starfa í miðborg/atvinnukjarna

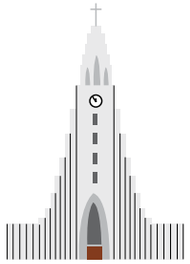
Heimild: Ferðavenjukönnun Gallup 2002

Hönnun umferðarmannvirkja

Reykjavíkurborg hefur það að leiðarljósi að huga að hjólreiðum við gerð allra umferðarmannvirkja. Markvisst verður unnið að því að efla öryggistilfinningu hjólreiðafólks og kynna vandlega nýjar lausnir í hjólastígamálum.

Hjólafærni

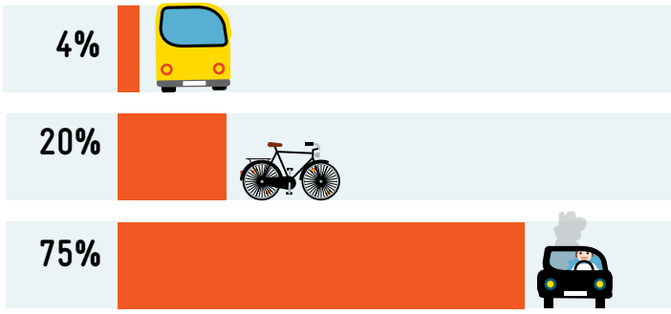
Mikilvægt er að hjólafærni sé kennd í fyrstu bekkjum grunnskóla í Reykjavík. Börn sem byrja ung að hjóla og fá rétta leiðsögn verða síðar öruggari þátttakendur í umferðinni.



Stígakerfið í Reykjavík

Hjólastígakerfi borgarinnar er byggt upp af sameiginlegum hjóla- og göngustígum. Þessir stígar liggja meðfram aðalumferðaræðum og við sjávargarðinn og eru flestir mikilvægir hlekkir í heildarkerfinu. Umferð hjólandi og gangandi er hins vegar í eðli sínu ólík. Hjólreiðafólk fer mun hraðar yfir en þó á hljóðlátan hátt sem getur skapað hættulegar aðstæður fyrir gangandi vegfarendur. Æskilegt er því að aðskilja þessa umferð á helstu samgönguæðum. Það má bæði gera með því að draga línu í breiða göngu- og hjólreiðastíga en áhersla verður lögð á að koma upp sérstökum hjólreiðastígum.

Ferðavenjur Reykvíkinga



Umferðaröryggi

Við allt umferðarskipulag skal leggja áherslu á öryggismál. Aðskilja skal mishraða umferð þar sem þörf er á og sjá til þess að gatnamót séu útfærð með hag allra vegfarenda í huga. Forðast skal að lengja leiðir hjólreiðafólks í þeim tilgangi einum að bæta öryggi vegna bílaumferðar. Taka skal tillit til þess að hjólandi og gangandi vegfarendur ferðast á eigin orku og takast á við veðrið á annan hátt en ökumenn. Þess vegna skal tryggt að leiðir þessara hópa séu ávallt rökréttar, án lenginga og með minnstum mögulegum hæðarmun til þess að gera ferðina ákjósanlega. Öryggi og virðing fyrir hjólreiðum í Reykjavík eykst í jöfnu hlutfalli við fjölgun hjólreiðamanna.

Sparnaður í heimilisrekstri 2010:

Heildarkostnaður vegna reksturs á hjóli á ári:

9.000 kr

Heildarkostnaður vegna reksturs á meðalbíl á ári:

900.000 kr

Sparnaður í rekstrarkostnaði heimilanna miðað við 10% (-10.000 bílar) aukningu hjólreiða á kostnað einkabílsins:

9.000.000.000 kr

Heilbrigði:

Ef 10.000 manns myndu daglega hreyfa sig eins og heilbrigðisyfirvöld ráðleggja myndi sparast allt að:

1.650.000.000 kr

Með bættu stígakerfi mætti spara

120.000.000 kr

á ári í kjölfar færri skammtímafjarvista frá vinnu í borginni.

Dæmi um umhverfislegan sparnað:

Umhverfiskostnaður á ári fyrir meðalbíl:

2.8 tonn CO_2

Umhverfiskostnaður á ári vegna reiðhjóls:

0 tonn CO_2

Hagnaður samfélagsins:

Samfélagslegur kostnaður vegna hvers ekins km:

- 17 kr

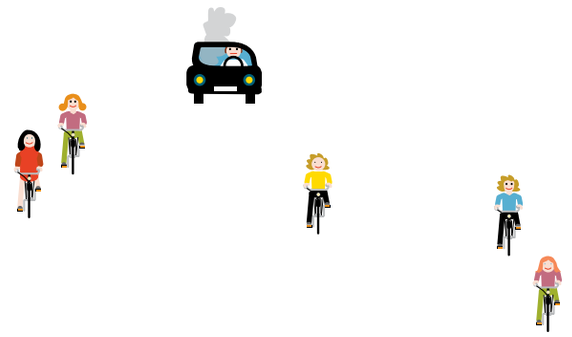
Samfélagslegur ávinningur vegna hvers hjólaðs km:

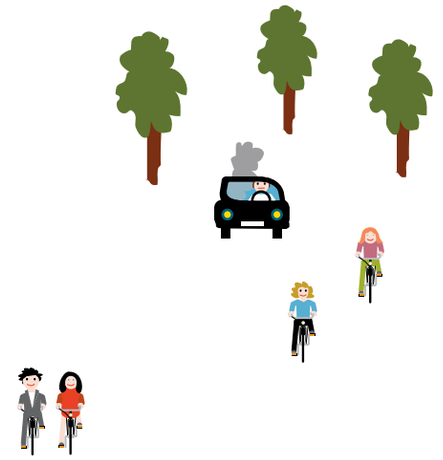
+ 30 kr

Sparnaður í vegakerfinu:

Sparnaður í uppbyggingu og rekstri stofnbrautakerfisins til 2020 vegna aukinnar ferðahlutdeildar hjólreiða er um

7.300.000.000 kr





Fræðsla og áróður

Fræðsla og upplýsingar eru mikilvægur þáttur við innleiðingu hjólreiða í Reykjavík. Korterskortið (sjá bls. 29) hefur reynst gott verkfæri til að benda á hversu stuttar vegalengdir eru í raun og veru í borginni. Mikilvægt er að kortið verði kynnt borgarbúum enn betur.

Reglulegar talningar á fjölda hjólreiðafólks bæði á stígum og götum skulu viðhafðar og stefnt að aukningu ár frá ári. Upplýsingar um talningar eru mikilvægar fyrir borgina fyrir áframhaldandi vinnu við skipulag hjólaleiða.

Eknar ferðir Reykvíkinga eru um það bil 500.000 á dag. Meðallengd allra ferða er 3,23 km og eru 76% þessara ferða farnar akandi. Flytjist 10% ökuferða yfir á hjól fækkar eknum ferðum í borginni um 50.000 á dag. Miðað við að meðallengd hjólaferðar sé 2 km (eknar vegalengdir eru að jafnaði lengri) sparast um 100.000 eknir km á dag á götum borgarinnar. Samfélagið myndi hagnast um 4,7 mkr/ á dag eða 1.700 mkr/á ári við þessa breytingu á ferðamáta. Sparnaður í útblæstri koltvísýrings væri að sama skapi 20 tonn á dag eða 730 tonn á ári.

Heimildir:

Kobenhavn, Cykelregnskab, 2008

Lýðheilsustöð, Ráðleggingar um hreyfingu, 2008

Mannvit, Kostnaðar/ábatamat m.v. 15% aukningu hjólandi og gangandi umferðar í Reykjavík, 2009

Jóhanna Guðbjörnsdóttir, Kostnaðar- og ábatagreining á samtengdu neti göngu- og hjólastíga, 2007

Félag íslenskra bifreiðaeigenda, Rekstrarkostnaður 2009

Markmið

Móta skal til framtíðar heildarsýn og aðgerðaráætlun um hjólreiðar í Reykjavík.

Stefnt er að því að stórauka hlutdeild hjólreiða í borginni með því að leggja fleiri og betri hjólastíga og bæta aðstöðu fyrir hjólreiðafólk.

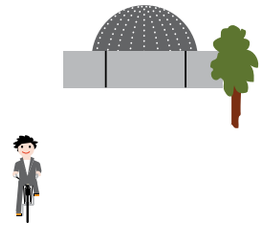
Þessum markmiðum verður náð með:

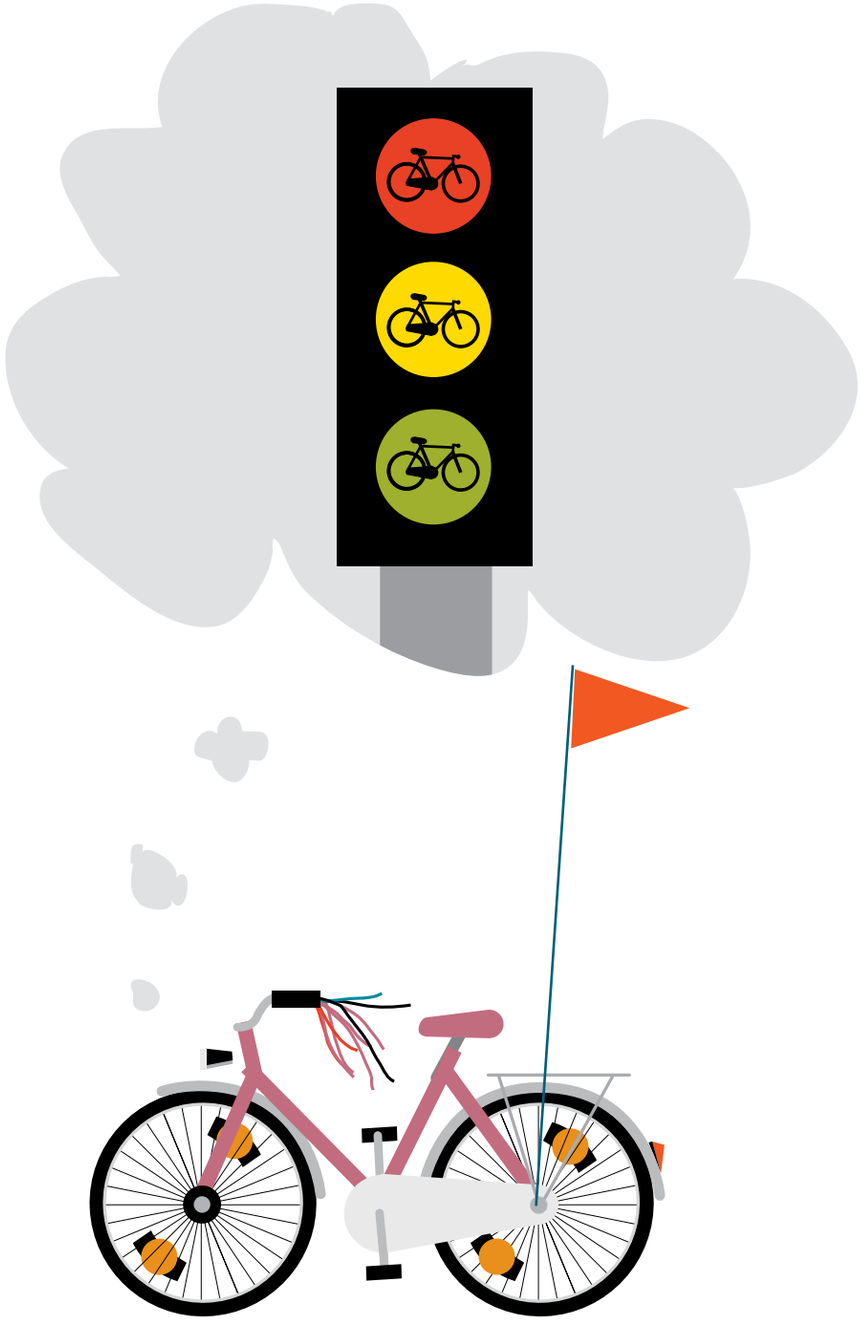
a) Heildstæðri áætlun um hjólaleiðir í borginni.

b) Aðgerðaráætlun sem byggir á nýjum stöðlum um gerð hjólaleiða.

Grænar hjólaleiðir

Göngu- og hjólastígar borgarinnar liggja margir fjarri hefðbundnum samgönguleiðum. Mikilvægt er að kynna þessa stíga betur og hvetja borgarbúa til að nýta sér þá. Hjólaleiðir fjarri bílaumferð eru til þess fallnar að hvetja fólk til að fara út að hjóla, hvort er sem liður í heilsueflingu eða til að komast á milli staða.

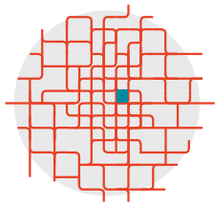




Leiðir

Hjólastígakerfið verður byggt upp af fjölbreyttum lausnum sem henta við ólíkar aðstæður.

Myndin sýnir þéttleika hins nýja hjólastígakerfis í borginni



R= 4 km

Max = 500 m ≠ 2 km

Skilgreining hjólastígakerfis

Hjólaleiðir í Reykjavík byggja á þeim götum og stígum sem þegar eru til staðar. Horft er til tveggja meginþátta; hjólreiðakjarnans og sporbrauta:

- *Hjólreiðakjarninn* er um það bil 4 km radíus frá gatnamótum Laugavegar og Snorrabrautar. Innan þess svæðis eru megin atvinnukjarnar borgarinnar og á svæðinu búa um 70 þúsund manns. Það tekur um fimmtán mínútur að hjóla þessa leið.

Í hjólreiðakjarnanum er miðað við að:

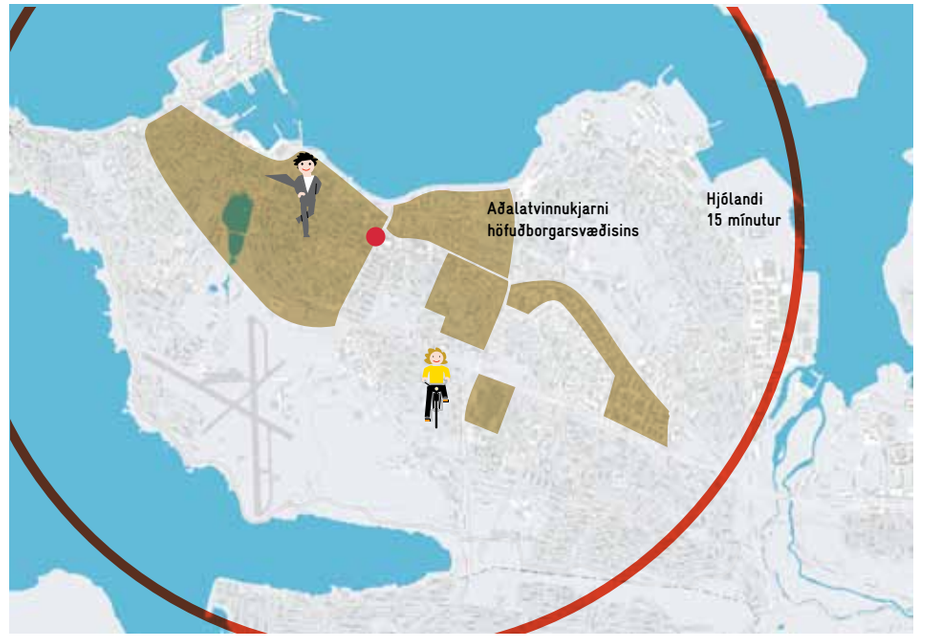
- Innan 2 km radíus sé ekki lengra en 500 metrar í næstu hjólaleið.
- Innan 4 km radíus sé ekki lengra en 750 metrar í næstu hjólaleið.
- Notaðar verði að mestu lausnir í götuþversniði.

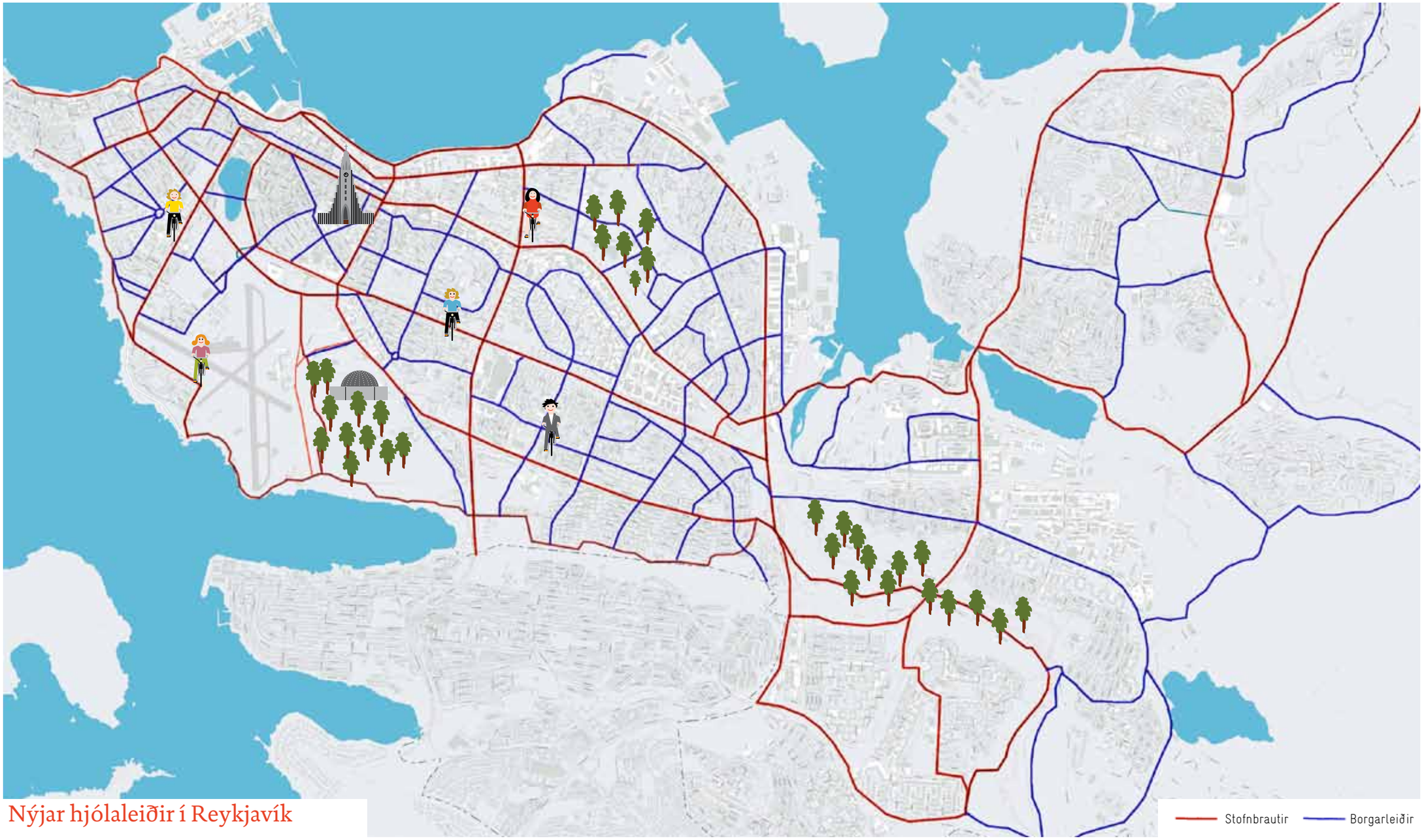
- *Sporbrautir* tengja úthverfi borgarinnar við stærstu atvinnusvæðin í hjólreiðakjarnanum.
  - Hjólaleiðir verði gerðar öruggar og greiðar frá úthverfum að atvinnusvæðum borgarinnar og skólum.
  - Hjólaleiðir verði bættar að lokinni úttekt og kostnaðargreiningu.

Samgöngustefnur fyrirtækja

Reykjavíkurborg hefur sett sér samgöngustefnu fyrir starfsemi sína. Samgöngustefnan getur verið fyrirtækjum og stofnunum í borginni til fyrirmyndar.

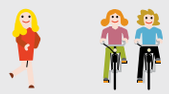
Í samgöngustefnum fyrirtækja skal lögð áhersla á að auka hjólreiðar starfsmanna og að aðstaða fyrir þá sem koma hjólandi til vinnu sé góð.



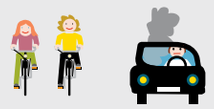


Nýjar hjólaleiðir í Reykjavík

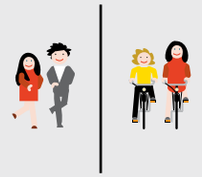
Myndirnar til hliðar sýna dæmi um aðstæður sem koma upp þegar skipulag tekur mið af hjólreiðum í Reykjavík.



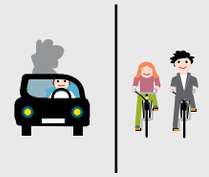
Í sumum tilfellum þurfa gangandi og hjólandi vegfarendur að nota sömu leiðir.



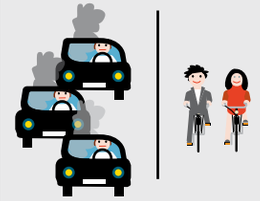
Hjólandi og akandi ferðast saman þar sem aksturshraði er ekki mikill.



Aðskilja skal umferð gangandi og hjólandi sem víðast. Þessar tegundir umferðar eiga sjaldnast samleið þar sem slysahætta getur orðið vegna ólíks hraða.



Hjólandi og bílaumferð skal aðskilin á meginleiðum í borginni og þar sem umferðarhraði er hár.



Þar sem er mikil umferð og hraði mikill skal hjólandi vegfarendum ávallt fundið öruggt svæði fjarri bílum.

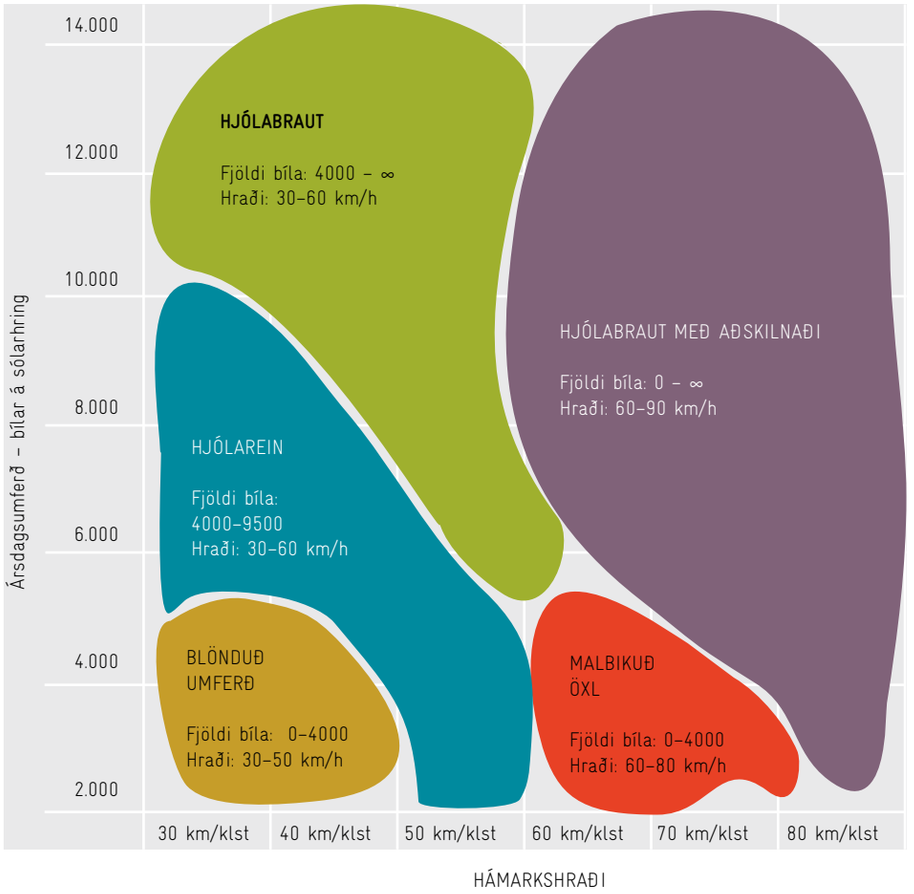
Hjólaleiðakerfið á bls. 30-31 tengir öll hverfi borgarinnar og nær jafnframt að sveitarfélagsmörkum. Rauðar leiðir eru stofnbrautir. Á slíkum leiðum má gera ráð fyrir þátttöku Vegagerðarinnar í kostnaði með sama hætti og um vegi fyrir bíla væri að ræða. Stofnbrautir fyrir hjól fylgja hins vegar ekki endilega þessum þjóðvegum en eru samt sem áður mikilvægar tengingar ef byggja á upp heildstætt kerfi hjólaleiða. Á rauðum leiðum er gert ráð fyrir að nota aðskildar hjólabrautir, malbikaðar vegaxlir, hjólabrautir, hjólareinar og hjólavísa eftir atvikum. Bláar leiðir eru alfarið á ábyrgð borgarinnar. Á þessu stigi eru hjólastígar ekki sérstaklega skilgreindir í hverfum með 30 km hámarkshraða, þótt á því séu mikilvægar undantekningar. Útfærsla hjólaleiðar tekur mið af flokkunarkerfinu sem kynnt er í þessari áætlun með tilliti til þversniðs götu og annarra þátta. Sérstakar hjólabrautir, hjólareinar, hjólavísar og einfaldar merkingar eru þær lausnir sem stuðst verður við á bláum leiðum.
Norður/suður tengingar sem skort hefur til þessa eru komnar á kortið ásamt öðrum nauðsynlegum tenginum til að skapa samfellu hjólaleiða í borginni.

Samkvæmt vegalögum frá 2007 er í samgönguáætlun „heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög“. Sú áætlun sem hér er kynnt verður fullkláruð í samvinnu við Vegagerðina. Einnig verður lögð áhersla á samvinnu við nágrannasveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu í tengingu hjólaleiða.

Hjólaleiðir í Reykjavík eru tæpir 10 kílómetrar árið 2010.

Á næstu 5 árum skal þessi vegalengd fimmfölduð og tífölduð á 10 árum. Árið 2015 skulu vera 50 km af hjólaleiðum í borginni og 100 km árið 2020.

Aðstæður
Myndir hér að ofan sýna tilvik sem notuð eru til að skilgreina þá lausn fyrir hjólaleið sem er æskileg hverju sinni í borginni. Aðstæður geta verið ólíkar og þörf á fjölbreyttum lausnum. Miðað er við að aðskilja hjólandi og gangandi umferð og skapa rými fyrir reiðhjól í umferðinni. Þar sem pláss leyfir skal leggja sérstaka hjólastíga á milli bílastæða og gangstétta. Þar sem þrengsli eru meiri skal merkja með skiltum og hjólavísum í götu til að minna á að hjólandi vegfarendur nota göturnar ásamt ökumönnum bifreiða.



Flokkunarkerfi
Hér er sýnt, að danskri, norskri og nýsjálenskri fyrirmynd, flokkunarkerfi fyrir hjólaleiðir í Reykjavík. Umferð gangandi og hjólandi skal aðskilin þar sem því verður komið við nema í rólegu borgarumhverfi þar sem þessir samgöngumátar geta farið saman. Skil milli lausna eru þó óljós og fleiri þættir geta haft áhrif á endanlega ákvörðun, svo sem fjöldi gatnamóta, inn- og útkeyrslur og fleira.

Eftirfylgjandi eru lausnir sem Reykjavíkurborg mun nota sem fyrirmyndir við uppbyggingu hjólastígakerfis.

Sameiginlegt rými – Holland

Blönduð umferð:
Þar sem hraði er lítill og bílaumferð ekki mikil er hentugt að blanda hjólandi og akandi umferð saman. Gatnamót geta valdið hættu ef umferðin er aðskilin og í þessum tilvikum er betra að hafa hana breiða og aðgengilega fyrir alla frekar en að hólfa hana niður.
Sérstakir hjólastígar geta þó átt við þegar þarf samfellu í hjólastígakerfinu eða þar sem hleypa þarf hjólreiðafólki greiðlega framhjá bílaumferð.

Hjólarein og göngustígur:
Aðskilinn göngu- og hjólastígur þar sem hjólandi vegfarendur geta farið á sínum forsendum án þess að eiga á hættu að hjóla á þá sem eru gangandi. Mjög mikilvægt þar sem umferð gangandi og hjólandi er mikil.

Hjólarein – Reykjavík

Hjólarein - Danmörk

Hjólarein og bílaumferð:

Hjólarein á við þar sem umferð er ekki svo mikil að þörf sé á hjólabraut eða þar sem ekki er pláss fyrir slíka lausn. Hjólavísar geta einnig átt við í þessum tilfellum og þá komið í stað afmarkaðrar hjólareinar. Mikilvægt er að merkja hjólareinarnar eða hjólavísana vel, bæði með yfirborðsmerkingum í götu og með skiltum.

Hjólabraut:

Hjólabraut, upphækkuð eða afmörkuð á annan hátt. Þar sem eru bílastæði er þeim komið fyrir á milli götu og hjólabrautar. Lausn sem þessi á við þar sem umferð er mikil og þörf á enn skýrari aðskilnaði hjólandi og akandi.

Hjólabraut - Danmörk

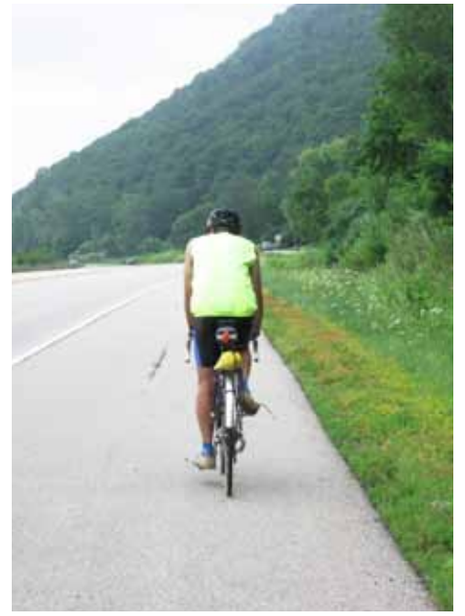
Hjóla- og göngustígur - Reykjavík

Hjólastígur með aðskilnaði:

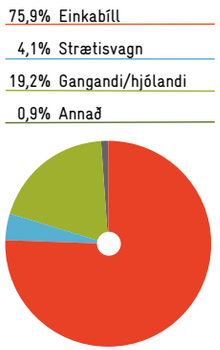
Þar sem umferð og umferðarhraði er mikil er þörf á að aðskilja hjólandi frá bílaumferð, til dæmis með grasfleti. Við slíkar aðstæður skal einnig stefnt að auknum aðskilnaði gangandi og hjólandi umferðar.

Malbikuð öxl:

Þar sem umferð er lítil en hraði þó mikill er mikilvægt að gera vegaxlir þannig úr garði að þær nýtist fyrir hjólreiðafólk. Þetta er þó neyðarlausn sem ber eingöngu að nota þar sem ekki er kostur á öðru.



Vegöxl - Bandaríkin



Ferðavenjukönnun Gallup frá 2002. Allar ferðir.

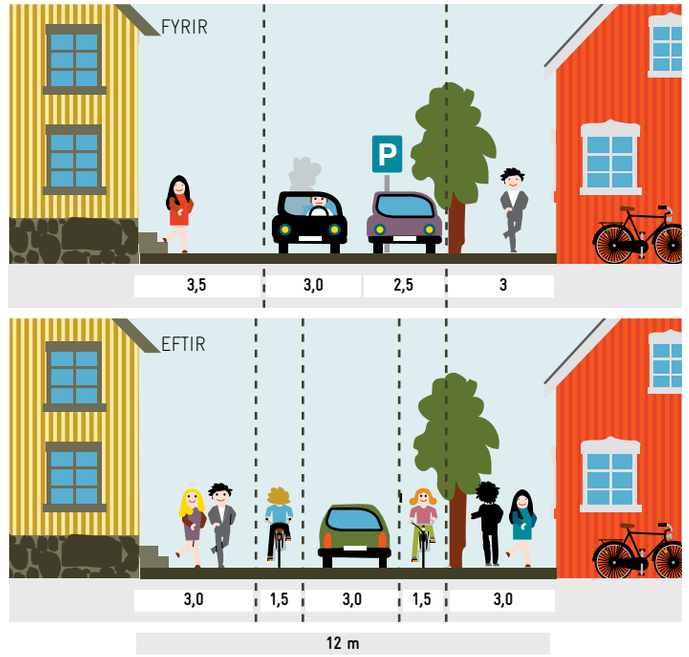
Úrbætur

Í Reykjavík er hægt að gera ýmsar mikilvægar lagfæringar á hjólastígakerfinu með einföldum aðgerðum. Aðgerðirnar fela í sér að hjólreiðafólki verður gefið aukið rými frá því sem nú er. Þannig verður hjólandi gert hærra undir höfði, öryggi aukið og leiðir hjólreiðafólks styttar.

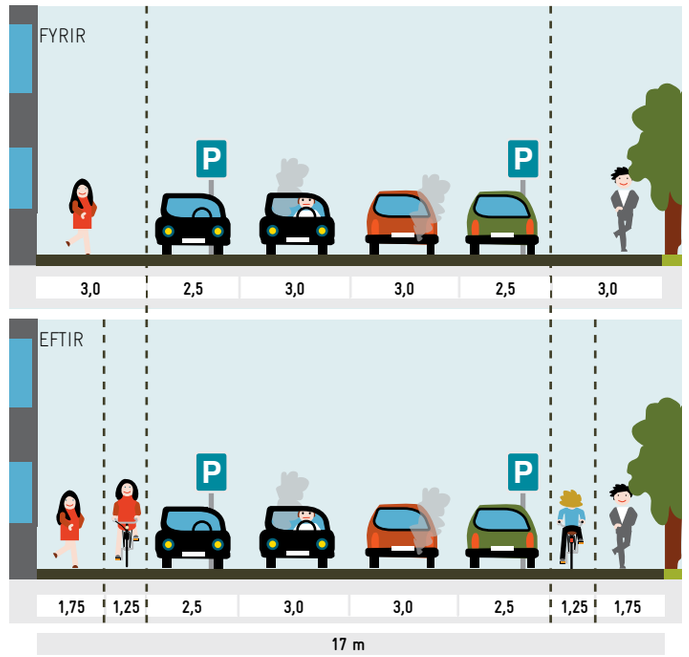
Til hægri gefur að líta götur sem gætu verið að reykvískum fyrirmyndum. Eftir atvikum hafa bílastæði verið fjarlægð og götur tileinkaðar hjólandi og gangandi eingöngu. Sá möguleiki á best við í grónum hverfum borgarinnar og getur skapað líflegra götulíf. Ýmsar götur í borginni eru hins vegar nógu breiðar til þess að hægt sé að koma fyrir hjólreiðastíg með bílaumferð án mikillar fyrirhafnar.

Hjól og strætó

Hjól og strætó eru vistvænir samgöngumátar sem geta vel farið saman og stutt hvorn annan. Í Reykjavík er heimilt að taka hjól um borð í strætó ef pláss er í vagninum. Mikilvægt er að kynna þennan möguleika betur og skoða nánar með Strætó bs. hvernig megi frekar stuðla að samnýtingu þessara tveggja samgöngumáta. Vegleg hjólastæði við biðstöðvar eru mikilvægur þáttur í því. Skoða skal þróunarstarf með Strætó bs. svo hægt verði að finna leiðir til að auðvelda hjólreiðamönnum að nýta sér vagnana, svo sem með úrbótum á stoppistöðvum eða breyttri útfærslu inni í vögnunum. Mikilvægt er að fyrirtækið verði fengið í samstarf um að hvetja hjólreiðafólk til að nýta sér vagnana, en jafnframt fræða hjólreiðafólk um skyldur þeirra gagnvart öðrum farþegum strætó.



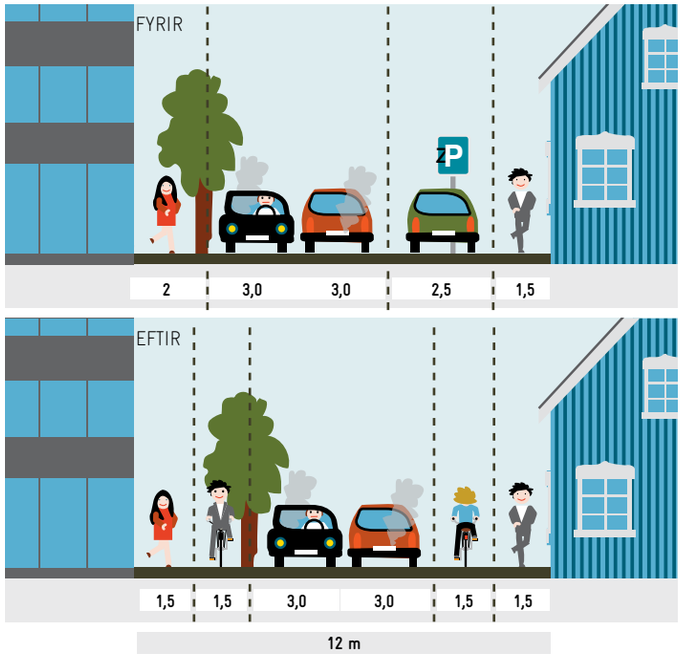
Teikningin sýnir dæmi um einstefnugötu þar sem bílastæði hafa verið fjarlægð til að koma fyrir hjólastígum í báðar áttir. Vistgötur gætu líka þjónað svipuðum tilgangi þar sem öllum samgöngumátum er blandað saman, án aðskilnaðar.

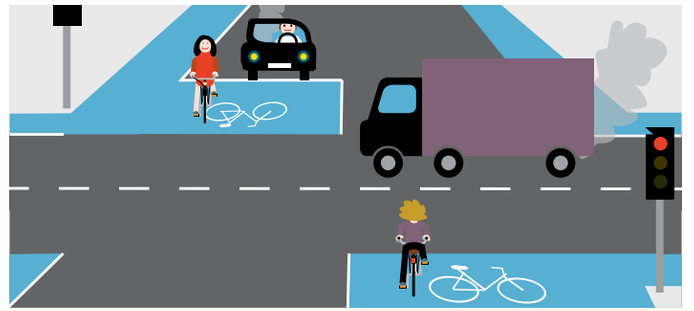


Teikningin sýnir þversnið götu þar sem þröngum hjólreiðastíg hefur verið bætt við á kostnað gangstétta.

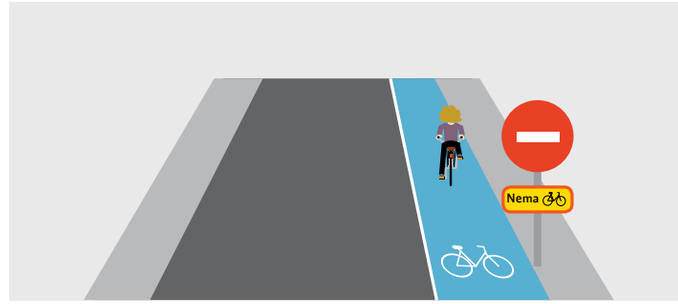
Teikningin sýnir götu þar sem bílaumferð hefur verið fjarlægð með öllu og götunni breytt í göngugötu með aðskilinni hjólaleið.

Teikningin sýnir tvístefnugötu þar sem bílastæði hafa verið fjarlægð og hjólastígum í báðar áttir komið fyrir í staðinn.





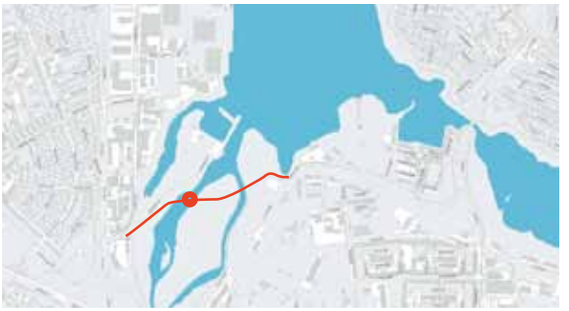
Á gatnamótum er mikilvægt fyrir hjólreiðafólk að vera sýnilegt ökumönnum bifreiða. Með því að hleypa hjólum fram fyrir bílaumferð gefst hjólandi vegfarendum forskot ásamt því að sjást betur í umferðinni.



Hjólandi vegfarendur geta fengið aukinn forgang í borginni með því að opna einstefnugötur fyrir hjól. Þetta getur stytt vegalengdir hjólreiðafólks til muna.

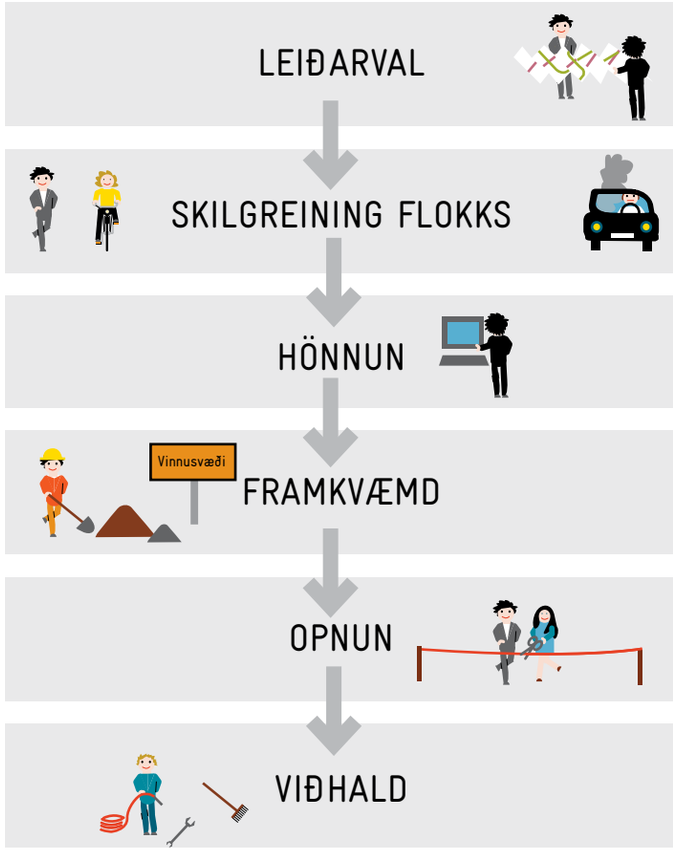
Ef hjólandi vegfarendur gætu að jafnaði þrætt framhjá hraðahindrunum í borginni og sloppið þannig við að hægja ferðina yrðu hjólreiðar enn ánægjulegri.

Hraðbraut: Laugardalur - miðborg



Brú yfir Elliðaárósa

Blandaðar lausnir á Laugavegi



Myndin lýsir verkferli við lagningu hjólastígs

Verkferli

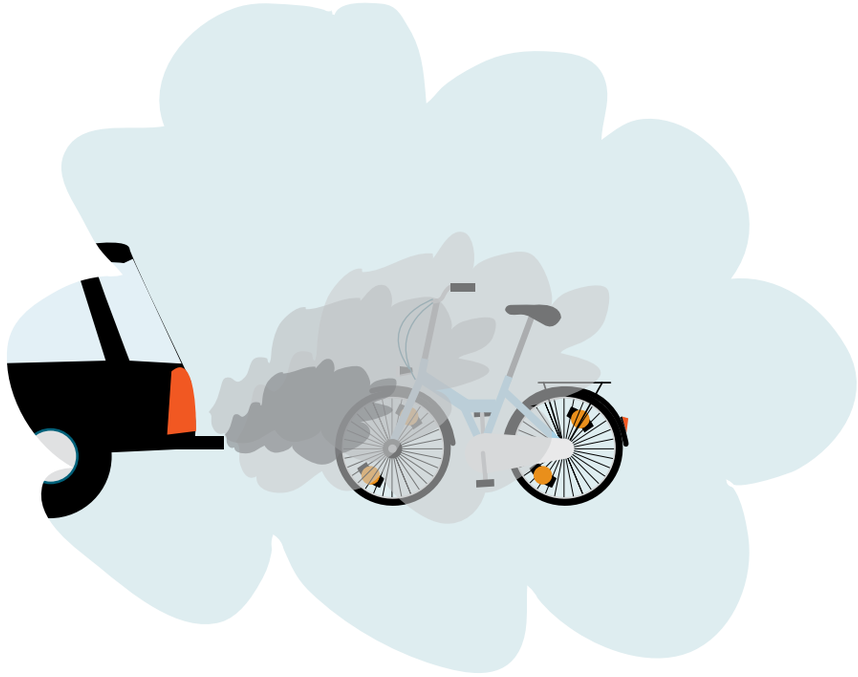
Fyrst skal fundin sú leið sem hentar hjólandi fólki best. Valin er viðeigandi flokkur/lausn og hönnun sett í gang. Eftir að framkvæmdin hefur átt sér stað er mikilvægt að opna stærri tengingar með viðhöfn og kynna þannig nýja möguleika fyrir hjólreiðafólki í borginni. Í framhaldinu tekur við viðhald sem er mikilvægt sér í lagi á veturna og þegar snjóa leysir á vorin. Einnig skal séð til þess að verktakar og aðrir virði reglur um hjáleiðir fyrir hjólandi vegna framkvæmda og að stígarnir séu ekki notaðir sem geymslusvæði til dæmis fyrir garðaúrgang. Stíga-kerfið skal njóta sambærilegs þjónustustigs og vegakerfi bíla.

Viðhald og þjónusta á hjólaleiðum

Hjólastígum skal viðhaldið eins og öðrum aðalgötum innan borgarinnar. Snjóruðningur á stígum skal settur í sama forgang og aðrar götur. Sópun á hjólreiðastígum þarf hugsanlega að vera meiri en á hefðbundnum götum vegna glerbrota, steina og þess háttar. Sandur, snjór, glerbrot o.s.frv. eru hjólreiðafólki til ama. Dekk geta sprungið og hætta getur stafað að illa hirtum stígum. Verktökum skal gert skylt að merkja hjáleiðir fyrir hjólreiðafólk ef hindranir á stígum eru óhjákvæmilegar. Skilti og merkingar eru mikilvæg hjólreiðafólki. Hugað verður að merkingum og skiltum í borginni og ökumenn þannig minntir á hjólreiðafólk í umferðinni og öryggi hjólreiðafólks aukið.

Samráð

Hafa skal samráð við hagsmunaaðila svo sem Landssamtök hjólreiðamanna við stefnumótandi verkefni og framkvæmdir. Leitað skal álits hjólreiðasamtaka vegna stefnumótandi verkefna og vandasamra nýframkvæmda. Landssamtök hjólreiðamana búa yfir góðri þekkingu á hjólreiðum og þekkja oft hvar úrbóta er þörf á hjólaleiðakerfinu.



Viðaukar

- Stefnumótandi skjöl
- Hæðakort
- Núverandi hjólastígakort
- Stofnbrautir

Aðalskipulag

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001–2024 eru nefnd þrjú meginmarkmið, að efla borgina sem höfuðborg, alþjóðlega borg og vistvæna. Sérstakur kafli er tileinkaður samgöngum þar sem markmiðin eru að þróa öruggt og afkastamikið gatnakerfi, að draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á umhverfið og að efla sjálfbærar samgöngur. Takmarkið er að stytta vegalengdir, þétta byggð og takmarka útþenslu byggðar. Samkvæmt Aðalskipulagi skal samtvinna ákvarðanatöku í skipulags- og umferðarmálum. Þessar áherslur falla vel að uppbyggingu Reykjavíkur sem hjólreiðaborgar.

Samgöngustefna Reykjavíkur

Samgöngustefna Reykjavíkur tekur til þriggja meginþátta sem umferð í borgum hefur áhrif á – umhverfi, heilsu og borgarbrags. Framtíðarsýnin sem birtist í stefnunni er að Reykjavík verði borg sem tryggir umferðarflæði, öryggi í umferðinni fyrir alla og jafnræði á milli samgöngumáta. Samgöngur í borginni skulu ennfremur draga úr neikvæðum áhrifum þeirra á umhverfið ásamt því að stuðla að bættri borgarmynd. Áhersla á þessi þrjú megingildi skal tryggja skilvirkni gatnakerfisins og samgönguþarfir borgarbúa skulu uppfylltar á jafnréttisgrundvelli.

Reykjavík í mótun

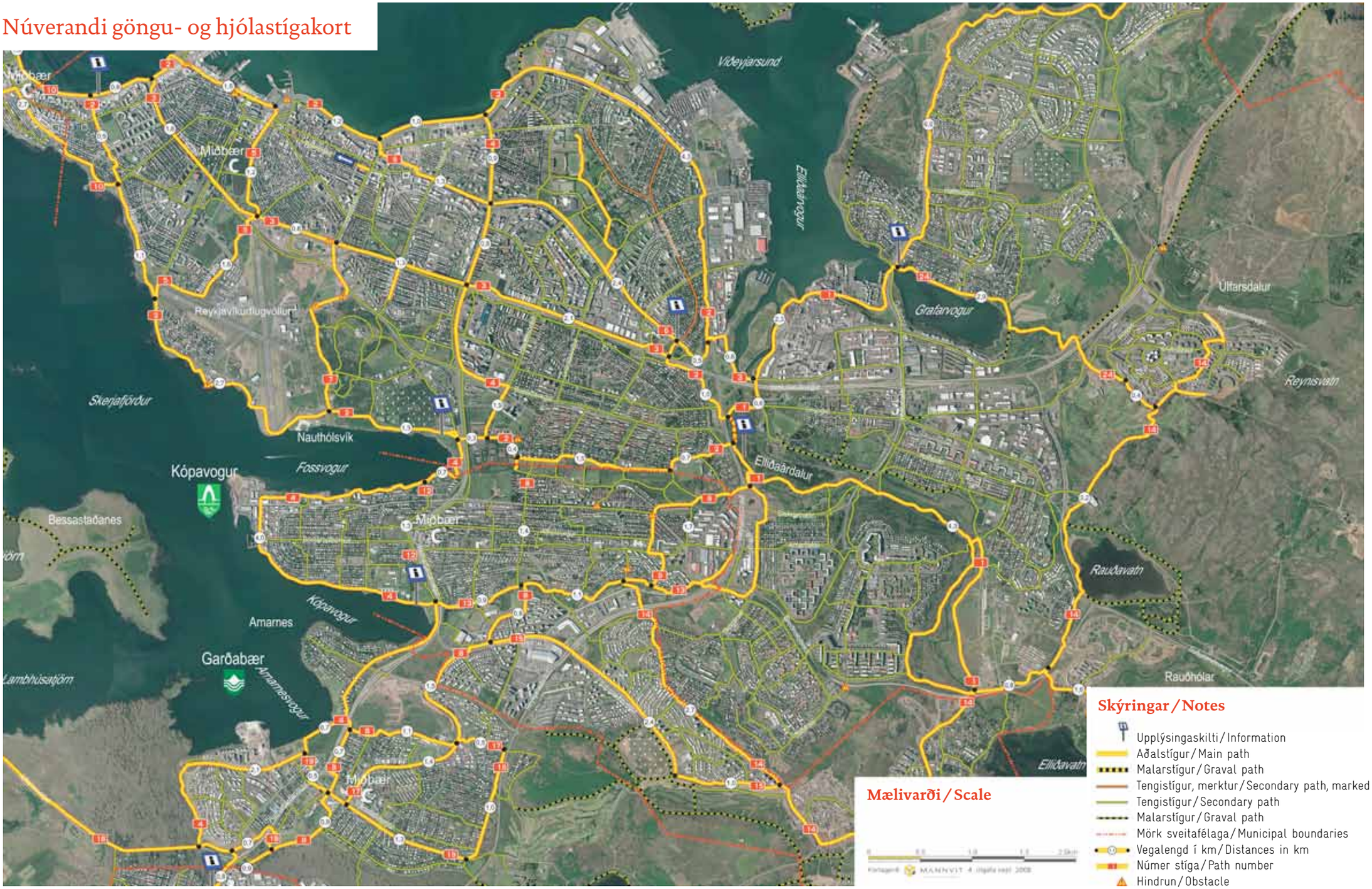
Reykjavík í mótun er stefnumótun Reykjavíkur til sjálfbærs samfélags. Í stefnunni eru skilgreind níu stefnumið borgarinnar að sjálfbærni þar sem samgöngur koma ítrekað fyrir. Stefnt er að því að hægt verði að ferðast á auðveldan og öruggan hátt um borgina án þess að menga umhverfið. Skilgreina skal göngustíga sem samgönguæðar og þeir hannaðir og viðhaldið sem slíkum. Stefnt skal að því að fjölbreytilegar samgöngur dragi úr fjárfestingarþörf, þörf á auknu landrými fyrir samgöngur og neikvæðum umhverfisáhrifum.

Græn skref í Reykjavík

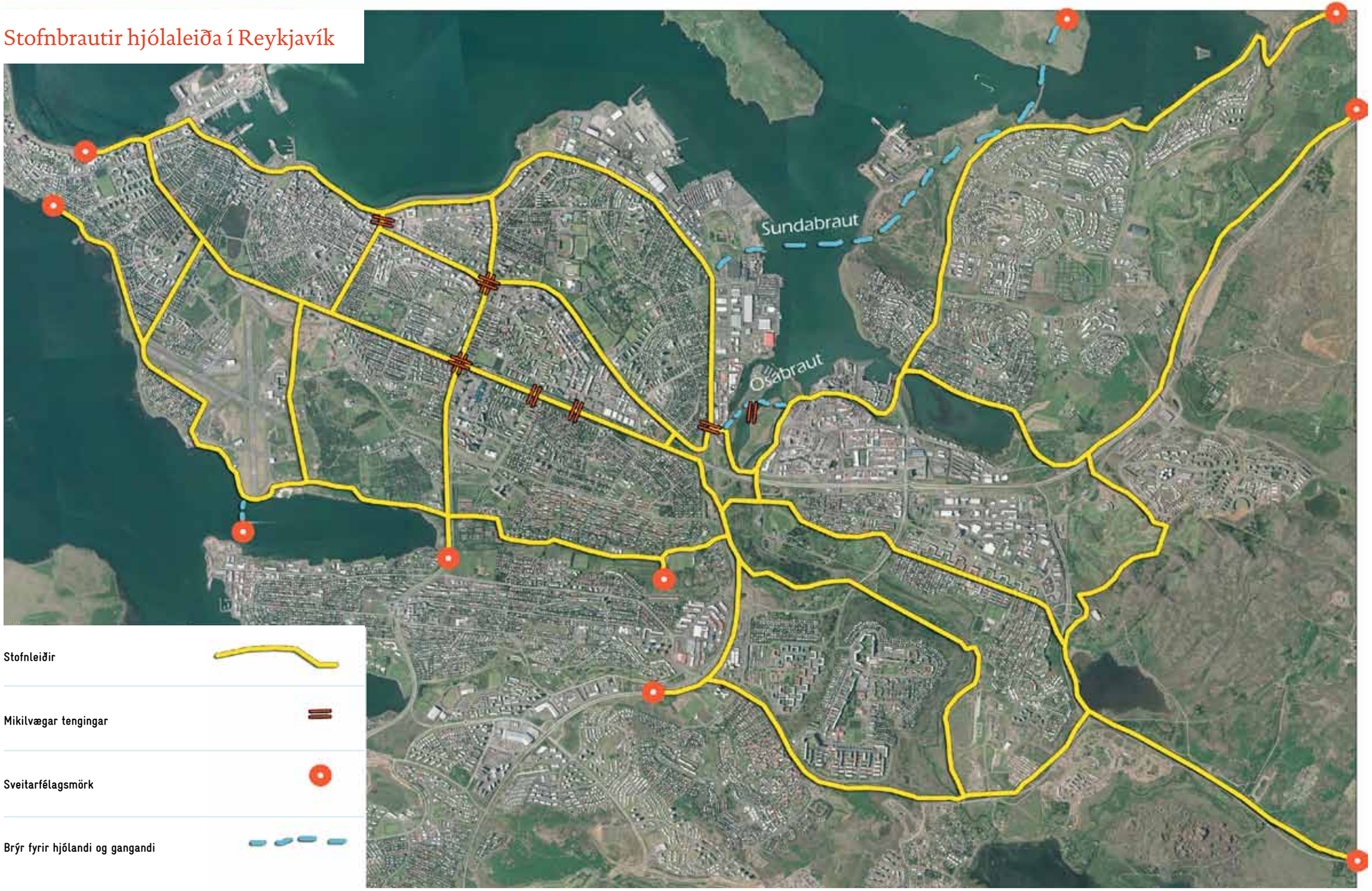
Í aðgerðaáætluninni Græn skref í Reykjavík er lögð mikil áhersla á bætta aðstöðu fyrir hjólreiðafólk. Einstakar aðgerðir eru boðaðar og kveðið á um að hjólreiðastígar verði lengdir og fleirum gert fært að ferðast um á hjóli. Mikilvæg græn skref fyrir hjólreiðar hafa verið tekin á árunum 2007–2009.

Hæðarlegukortið er notað til að finna hentugar hjólaleiðir um borgina. Hæðir eru ýktar verulega og gefa í skyn hvaða leiðum er best að þræða framhjá við skipulag hjólastígakerfis.

Núverandi göngu- og hjólastígakort



Stofnbrautir hjólaleiða í Reykjavík



Á fundi sínum þann 18. september 2007 samþykkti borgarstjórn Reykjavíkur að vinna sérstaka hjólreiðaáætlun fyrir Reykjavík. Áætlunin lítur hér dagsins ljós og miðar að því að gera hjólreiðar að viðurkenndum og fullgildum kosti í samgöngum Reykvíkinga.

Starfshópi um hjólreiðaáætlun var komið á fót sem hefur unnið einn og sér og með hagsmunaaðilum. Landssamtök hjólreiðamanna hafa veitt ráðgjöf og skýrslan verið kynnt þeim á ólíkum stigum málsins. Kappkostað hefur verið að hafa samráðið gott svo hugmyndir og ábendingar frá þeim sem best þekkja til skili sér í skýrsluna. Í starfshópi Reykjavíkurborgar áttu sæti, Gísli Marteinn Baldursson sem leiddi störf hópsins, Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir, Dofri Hermannsson, Friðrik Dagur Arnarson og Ásta Þorleifsdóttir. Ásta lét af störfum með hópnum áður en áætlunin var fullmótuð. Pálmi Freyr Randversson, verkefnisstjóri hjá Umhverfis- og samgöngusviði starfaði með hópnum. Sverrir Bollason hjá VSÓ ráðgjöf kom einnig að gerð áætlunarinnar.

Hjólreiðaáætlunin tekur mið af gildandi stefnum borgarinnar um samgöngu- og umhverfismál. Áætlunin fjallar einnig um almennar úrbætur til eflingar hjólreiða í borginni.