



Landssamtök hjólreiðamanna
Pósthólf 5193
125 Reykjavík
www.hjol.org
lh@islandia.is

Skipulags og byggingasvið Reykjavíkur
Borgartúni 3
105 Reykjavík

22. mars 2006

Efni. Athugasemd við deiliskipulag Hlemmur plus / Skúlagarð

Landssamtök hjólreiðamanna fagna því að gert er ráð fyrir sérstökum hjólreiðabrautum á Laugavegi frá Hlemmi að Höfðatúni. Afar mikilvægt er að þessar hjólareinar sem og hjólreiðabrautir í götustæði almennt, verði litaðar með varanlegum rauðum lit.

Tilkoma hjólastæða í þeirri mynd eins og borgin hefur gert fram til þessa eru til fyrirmyndar. Mælt er þó með að “skýli” eða “þak” sé byggt yfir hjólastæðin við strætisvagnstöðvar. Til að bæði notagildi og fagurfræði verði haft að leiðarljósi mætti slíkt fara í hönnunarsamkeppni.

Á skipulagsupprætti er ekki hægt að sjá frágang í smáatriðum og því verður hér að leggja áherslu á að auðvelt og án hindrana verði hægt að taka beygju af hjólareininni norðan Laugavegs inn á Mjólnisholt og Ásholt. Notast verði við almennar umferðarmerkingar til viðvörunar.

Betur má ef duga skal. Víða er nægt pláss fyrir hjólreiðabrautir í götustæði innan marka Hlemmur + skipulagsins. Sem dæmi samkvæmt teikningu fer mikið pláss undir umferðareyjar í Skúlagötu, Borgartúni og Höfðatúni. Þar er því nægt pláss fyrir hjólreiðabrautir. Í raun er hægt að setja hjólreiðabrautir í allar götur á skipulagssvæðinu. Ætti það að vera borgaryfirvöldum hvattning til að fara eftir sínum eigin samþykktum og bæta nú aðgengi allra vegfarenda, ekki síst þeirra sem menga minnst, spara mest og bæta almenna lýðheilsu. Þess ber að geta að Skúlagata er fjölmenn íbúðargata og víða erlendis eru rauðlitaðar hjólabrautir notaðar til að þrengja götumyndina, sem dregur úr hraða bifreiða og hvetur til hjólreiða.

Á skipulagsupprætti má sjá að gert er ráð fyrir áframhaldandi hjólareinum í götustæði Laugavegs austan Höfðatúns. Landssamtökin mæla með því að það verði gert sem víðast. En vegna aðstæðna austan Höfðatúns mæla Landssamtökin með því að í framtíðinni verði lögð tveggja akreina hjólreiðabraut norðan Laugavegs. Landssamtökin leggja þó ekki gegn þeim frágangi eins og sýndur er á teikningu. Óskað er þó eftir endurskoðun þegar endurnýjun Laugavegs austan Höfðatúns verður að veruleika.

Ekki verður hjá því komist að minnast á ástæðu þess að leggja beri hjólreiðabrautir norðan Laugavegs, austan Höfðatúns.

Kostir samhliða hjólreiðabrauta norðan Laugavegar austan Höfðatúns:

- Það þarf ekki að hliðra til akbrautinni til norðurs. Minna umstang, minni kostnaður.
- Mikið rými norðanmegin, en lítið sunnanmegin. Á það ekki síst við um framhaldið meðfram Suðurlandsbraut.
- Margar innkeyrslur sunnanmegin, m.a. að bílasölum og bensínstöð. Engar innkeyrslur norðanmegin.
- Færri tæknileg vandamál í samspili hjólandi og akandi umferðar þar sem bílaumferð er mjög hröð.
- Gefur möguleika á því að grafa göng undir akbrautir til að greiða leið hjólandi s.s. undir Nóatún, Hátún og Reykjaveg (jafnvel brú yfir Kringlumýrarbraut).
- Gott framhald til austurs meðfram Suðurlandsbraut og í raun gott rými fyrir samhliða hjólreiðabraut alla leið að Mörkinni.
- Fjarlægð frá bílaumferð gerir hjólreiðar ánægjulegri. Hjólreiðafólk finnur til meira öryggis sem mun auka hjólreiðar.
- Hjólreiðamenn fá umferðarmerkingar til samræmis við akbrautir sem gefur gott uppeldislegt gildi.
- Hlykkir og beygjur verða aflagðar þar sem hjólreiðabrautir þvera akbrautir. Kallar því á löngu tímabæra breytingu á hönnun.
- Ljós sett á hægri beygju akbrautar við gatnamót. Götuviti handan gatnamóta verði aflagður. Götuvitar verði aðeins staðsettir við stöðvunarlínu. (Mikilvægt fyrir jafnræðisregluna).

Gallar:

- Við gatnamót þar sem ekki verða umferðaljós þarf að vara bílstjóra sérstaklega við hjólandi umferð úr báðum áttum. Fram til þessa hafa þeir ekki þurft að gefa gangandi eða hjólandi vegfarendum gaum, jafnvel þótt þeir séu að breyta um akstursstefnu.
- Ekki hægt að taka vinstri beygju yfir gatnamót. Í þeim tilfellum tekur það lengri tíma fyrir hjólreiðamenn að fara yfir gatnamót en ökumenn.

- Menn verða að hanna gatnamót til samræmis við það sem finna má í nágrannalöndum okkar (jafnræðisreglan). Það gæti pirrað einstaka ökumenn sem fram til þessa hafa ekki þurft að taka tillit til annarrar umferðar en bíla.

Kostir hjólareina í götustæði:

- Hjólreiðafólk verður sýnilegt í umferðinni.
- Hjólareinar eru sýnilegar og minna því ökumenn stöðugt á aðra samgöngukosti.
- Hvetur ökumenn til að hjóla, ekki síst ef tafir verða á bílaumferð.
- Flestir reyndir (hraðskreiðir) hjólreiðamenn telja þessa gerð hjólreiðabrauta besta kostinn.
- Bæði ökumenn og hjólreiðamenn verða að umgangast hvora aðra með virðingu. Kallar á umfjöllun í fjölmiðlum.
- Hjólreiðamenn taka þátt í sömu umferð og reglum og ökumenn.
- Kalla ekki á stórvægar breytingar á umferðarlögum eða almennt á hönnun umferðarmannvirkja.
- Hentar í flest götustæði þar sem bílaumferð er ekki tiltakanlega hröð.
- Henta mjög vel sem hraðahindrun í 30 km hverfum (þrengir götumyndina).

Gallar:

- Saltaustur og nagladekk bifreiða mynda vatnsrásir í hjólförum akbrauta. Vegna hraða, stærðar og grófra dekkja bifreiða berst mikill úði frá bílum á blautum dögum. Sá tjörumettaði úði eyðileggur flest föt á skömmum tíma. Það útilokar þá sem vilja vera snytilegir til fara og ferðast daglega á hjóli allt árið um kring.
- Malbikssalli í bland við tjöru og salt safnast fyrir í vegkantinum og í raun allt að 10 metra út frá stórum akbrautum. Sallinn eyðileggur reiðhjól, sérstaklega drifbúnað, á mjög skömmum tíma. Skófatnaður eyðileggst, jafnvel þótt menn séu með aurbretti á hjóli.

- Margir íslenskir foreldrar hvetja ekki börn sín í dag til að hjóla af ótta við slys. Það er afar ólíklegt að það breyttist til batnaðar ef hjólreiðabrautir yrðu samhliða hraðri bílaumferð, hvað þá í hálkutíð. Flestir foreldrar myndu líklega banna börnum sínum að hjóla þar.
- Hér á landi ríkir gríðarleg óþolinmæði og taugaveiklun í umferðinni. Mikill fjöldi ökumanna sýnir hjólreiðafólki afar litla tillitssemi. Það er ekki vitað hvort það breyttist við að fá hjólarein í götustæði. Holdið er of veikt fyrir slíka tilraunastarfsemi.
- Mikill kostanður ef færa þarf alla akbrautina til norðurs. Að auki má telja það nauðsynlegt að færa niðurföll og hafa þau á milli hjólreiðabrautar og akbrautar.
- Flestir sem vanist hafa hjólreiðum í nágrannalöndum hafa gefist upp á áframhaldandi hjólreiðum við heimkomuna. Óljóst er hvort það breyttist þar sem flestir óttast óvenju slæma umferðarmenningu fremur en annað.

f.h. Landssamtök hjólreiðamanna

Magnús Bergsson
