

Minnisblað um aðstæður hjólreiðamanna til samgangna og aðgerðir til að bæta þær

Unnið fyrir fund Hjólreiðanefndar Reykjavíkurborgar 12. ágúst 2004 af Guðbjörgu Lilju Erlendsdóttur umferðarverkfræðingi fyrir hönd Landssamtaka hjólreiðamanna. Umfjölluninni er skipt upp í umfjöllun um götukafla og gatnamót.

Götukaflar

Samkvæmt umferðarlögum er gert ráð fyrir að hjólreiðamaður hjóli á götum og vegum en honum er þó heimilt að hjóla á gangstétt eða gangstíg ef það veldur ekki hættu eða óþægindum og skal hann ávalt víkja fyrir gangandi vegfarendum. Í dag eru hjólreiðamenn því í bland við aðra umferð á götum og vegum og á gangstígum, gestir á báðum stöðum.

Umferðargötur

Þar sem umferðar er lítil (<0-4000 ökutæki á sólarhring) og hraði lágur (30-50 km/klst) má vel hugsa sér að hjólreiðamenn og vélknúin umferð deili akbraut. Þetta á þó helst við um götur innan 30 km hverfa þar sem sérstökum aðgerðum hefur verið beitt til að ná niður umferðarhraðanum.

Lagning hjólreiðareinar eða hjólreiðabrautar getur verið liður í því að ná niður umferðarhraða í 30 km hverfum.

Hafa skal í huga að líkurnar á að óvarinn vegfarandi deyi sé keyrt á hann á 50 km/klst eru margfaldar á við það að ekið sé á viðkomandi á 30 km/klst.

Gangstígar



Mynd 1 Hjólreiðamaður á gangstíg í Reykjavík.

Hér er átt við stíga líkt og eru í Reykjavík í dag. Minnsta breidd þeirra er 2,5 m og þeir eru oftast malbikaðir.

Skv. núgildandi umferðarlögum eru hjólreiðamenn gestir á þessum stígum hvort sem þeir eru með málaðri línu sem markar svæði fyrir hjólreiðamenn eða ekki.

Til að gangstígar geti nýst til samgangna þarf að jafna lagalegan rétt hjólreiðamanna og fótgangandi á stígum.

Eðlilegast væri að á gangstígum gildi almennur hægriréttur ef umferð fótgangandi og hjólreiðamanna er óaðskilin. Þá gætu hjólreiðamenn vænst þess að fótgangandi vikju til hægri við hljóðmerki frá bjöllu.

Ef umferð fótgangandi og hjólreiðamanna er aðskilin með línu eða mismunandi yfirborði t.d. hellulögn fyrir fótgangandi en malbik fyrir hjólreiðamenn ætti svæðið

ætlað hjólreiðamönnum að vera minnst 1,8 m og skilið á milli aksturstefna með strikálínu miðað við að leyfilegt sé að hjóla í báðar áttir en að lágmarki 1,25 m ef einstefna á að vera á hlutanum ætluðum reiðhjólum.

Hjólreiðareinar í götustæði

Þetta fyrirkomulag þekkist ekki á Íslandi en getur verið heppilegt þar sem öðru er ekki komið við. Þó ekki þar sem hraði er hærri en 50 km/klst eða umferð meiri en 10.000 ökutæki á sólarhring.



Mynd 2 Hjólreiðarein í Lundir Svíþjóð. Hámarks hraði á götunni er 50 km/klst. Gatan er sambærileg við götur eins og Langholtsveg, Réttarholtsveg og Grensásveg sunnan Miklubrautar.

Minnsta breidd er 1,25 m en kjörbreidd er 1,7 m + þykkt málaðrar línu sem skilur að umferð reiðhjóla (ca. 0,3 m).

Hjólreiðarein er ávalt einstefna og þarf því að merkja beggja vegna götu.

Æskilegt er að hjólreiðareinin sé merkt með máluðu reiðhjóli á u.þ.b. 100 m fresti og alltaf eftir hver gatnamót eða annað rof í hjólreiðareininni.

Sérstaklega þarf að huga að hönnun ef gert er ráð fyrir samhliða bílastæðum í götunni eða biðstöðvum almenningsgangna.

Hjólreiðabrautir

Hjólreiðabrautir eru sambærilegar akvegum fyrir bifreiðar en aðeins ætlaðar reiðhjólum (og hugsanlega smærri vélknúnum ökutækjum, t.d. max 30 km/klst). Slíkar brautir eru ekki til á Íslandi.



Mynd 3 Hjólreiðabraut með tvístefnu í Malmö Svíþjóð. Mismunandi ferðamátar eru aðskildir með upphækkaðri hellulögn.

Lágmarksbreidd hjólreiðabrauta er 2,5 m. sé gert ráð fyrir tvístefnu en annars 1,8 m.

Sérstaklega þarf að huga að hönnun þar sem hjólreiðabrautir og akvegir mætast.

Gatnamót

Skv. umferðarlögum eiga ökumenn sem beygja af götu inn í hliðargötu að víkja fyrir umferð fótgangandi og hjólandi sem ferðast í stefnu aðalbrautar. Mikill misbrestur er á að þetta sé virt.

Ljósastýrð gatnamót

Til að draga athygli ökumanna að hjólreiðamönnum á ljósagatnamótum er æskilegt að draga hjólreiðamenn út í gatnamótin um 30 m áður en komið er að þeim á hjólreiðarein.



Þeir hjólreiðamenn sem ekki treysta sér þá leið geta haldið áfram eftir gangstíg. Þetta er þó ekki mögulegt þar sem er hægribeygjuframhjálaup.

Mynd 4 Gangstígur (bæði fyrir hjólandi og fótgangandi) leiddur út í gatnamótin áður en komið er að þeim. Lundi Svíþjóð.

Þar sem umferðarljós er stýrt með skynjurum þarf að gæta þess að leggja skynjara í aðkomur hjólreiðareinanna að gatnamótunum.



Þar sem ekki er gert ráð fyrir sér hjólreiðareinum þarf að gæta þess að skynjararnir skynji ekki bara bifreiðar heldur einnig reiðhjól (sem og bifhjól). Misbrestur hefur hefur verið á þessu fram að þessu.

Mynd 5 Hjólreiðarein tekin saman við gangstíg eftir ljósastýrð gatnamót. Lundi Svíþjóð.

Hjólreiðaljós

Hjólreiðamenn fara hraðar yfir en fótgangandi því passar oft ekki fyrir hjólreiðamenn að fara eftir “göngukarlinum”. Sérstök hjólreiðaljós eru því til bóta. Þetta á sérstaklega við á stærri gatnamótum og á stofnleiðum stíga.



Mynd 6 Sérstök ljós fyrir hjólreiðamenn á ljósastýrðum gatnamótum. Enn heppilegri útfærsla er þegar hnappur er staðsettur á slá sem er í réttri fjarlægð frá götunni miðað við að hjólreiðamaður sitji á hjóli sínu.

Þar sem hnappur er til að virkja ljósin fer best á því að hann sé á slá þannig að ekki þurfi að hjóla út í gatnamótin eða stíga af baki til að komast að hnappnum

Minni gatnamót



Mynd 7 Minni gatnamót þar sem umferð fótgangandi og hjólreiðamanna er aðskilin yfir götuna. Lundi Svíþjóð.

Á minni gatnamótum má vekja athygli á umferð óvarinna vegfarenda með breyttu yfirborði í gegnum gatnamótin líkt og gert hefur verið í 30 km hverfum.

Æskilegt getur verið að aðskilja umferð gangandi og hjólandi yfir gatnamótin.

Lagaumhverfi reiðhjólanna

Mikið af aðgerðarleysi í málefnum hjólreiðamanna má rekja til þess að laga- og reglugerðarumhverf er ekki skýrt. Sem dæmi um slík atriði sem mikilvægt er að unnið sé að samhliða aðgerðum til að bæta aðstæður hjólreiðamanna má nefna:

- Skilgreiningu hjólreiða í vegalögum og ábyrgð á lagningu hjólreiðabrauta, hjólreiðareina og gangustíga.
- Lagfæra reglugerð um umferðarmerki m.t.t. merkingar hjólreiðareina og hjólreiðabrauta og notkunar á hjólreiðaljósum.
- Skilgreiningu rafmagnshjóla, léttra bifhjól og rafmagns hlaupahjóla í umferðarlögum og heimild þeirra til að nota hjólreiðabrautir, hjólreiðareinar og jafnvel gangstíga nema annað sé tekið fram á staðnum. Trúlega er ekki æskilegt að leyfa þessi farartæki á gangstéttum.

Helstu heimildir

- [1] Nilsson, Annika. *Kunskapsöversikt om cykelfält: om cykelfälts användning, utformning och bytydelse för cyklister säkerhet och cykelns konkurrenskraft*. Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, Lund. Svíþjóð 2000. (<http://www.tft.lth.se/Staff/annikaN/Kunskapsöversikt-rapport.PDF> 06.08.2004)
- [2] Reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra. (<http://www.reglugerd.is> 10.08.2004)
- [3] Statens vegvesen. *Sykkelhåndboka. Utforming av sykkelanlegg*. Håndbok 233. Vegdirektoratet. Noregur 2002.
- [4] Umferðarlög. (<http://www.althingi.is/lagasofn/nuna/1987050.html> 10.08.2004)
- [5] Vegalög. (<http://www.althingi.is/lagas/122a/1994045.html> 10.08.2004)
- [6] Vejdirektoratet. *Geometrisk udformning af veje og stier i byområder*. Danmörk 2000. (<http://www.vejregler.dk> 10.08.2004)
- [7] Vejdirektoratet. *Idékatalog for cykeltrafik*. Danmörk 2000. (<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=9178> 10.08.2004)
- [8] Vägverket och Svenska Kommunförbundet. *Vägar och gators utformning (VGU)*. Svíþjóð 2004. (<http://www.vv.se/vgu/> 10.08.2004)