

Minnispunktur frá Landssamtökum hjólreiðamanna f. Starfshóp Reykjavíkurborgar um hjólreiðar.

Stjórn Landsamtaka hjólreiðamanna var falið það verkefni að taka saman upplýsingar um eftirfarandi efni:

1. Reiðhjólástígar og brautir
2. Gatnamót
3. Reiðhjólástæði
4. Reiðhjólástuldir

1 Reiðhjólástígar og brautir

Núverandi ástand:

- Reykjavíkurborg hefur staðið sig vel í lagningu göngu- og útivistarstíga víðsvegar um borgina.
- Nokkuð gott net göngu- og útivistastíga hefur verið hannað og lagt.
- Stígarnir henta vel fyrir göngu- og útivistafólk, fólk á línuskautum og byrjendur hjólreiða en ekki til samgangna.
- Hættusamir stígar
 - Ferðamáti og hraði er mismunandi á stígum
 - Hættuleg blindhorn
 - Hættulegir kantar
 - Varasamar inn- og útkeyrslur
 - Slæm lýsing
 - Aðrar fyrirstöður eins og t.d. staurar, stórgrýti ofl. á stígum
 - Óljósar umferðareglur á stígum
 - Stígar ekki ruddir á veturna skv. sérstakri áætlun
 - Mold, annar uppgröftur og rusl látið liggja á stígum á meðan á framkvæmdum stendur í nágrenni
 - Vegna hæðarlegu stíga safnast á þeim bæði vatn og klaki.
 - Stígar eru oft ekki í “plani” með akvegum, því myndast of háir kantar þegar þeir þvera akvegi.
- Göngustígar Reykjavíkurborgar henta ekki sem hjólreiðabrautir.
 - Slyshætta vegna mismunandi ferðamáta og hraða.
 - Tafsamt að ferðast á þeim
 - Óskýrar umferðareglur á stígum og gagnvart vélknúinni umferð sem þverar þá.
- Þó hjólreiðamanna sé getið í umferðalögum þá lítur út fyrir að hvorki sé gert ráð fyrir þeim í hönnun á göngustígum né akvegum.
- Nýlagðir stígar, brýr og undirgöng eru of grannir (3 metrar á breidd).
- Stígar hafa verið fjarlægðir án fyrirvara vegna framkvæmda (sbr. vegaframkvæmdir við Stekkjarbakka)
- Viðhald og eftirlit með stígum er ábótavant
- Endurbætur stíga virðast oft aðeins eiga sér stað þegar breytingar eru gerðar á nærliggjandi akvegum.

- Dæmi eru um að stígar eru ekki lagðir meðfram stofnbrautum svo áratugum skiptir vegna margvíslegra minnihátta ástæðna
- Vegalengdir eru í mörgum tilfellum lengri og stígar brattari en ef farið er eftir akvegum þá sérstaklega umhverfis mislæg gatnamót.
- Tengingar á hjólreiðabrautum milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu eru engar, í besta falli slæmar (nema milli Reykjavíkur og Kópavogs í Fossvogi)
- Nýverið breytti Alþingi umferðarlögum þar sem rafmagnsreiðhjól eru flokkuð sem reiðhjól og hafa þau nú þegar verið flutt inn og sala hafist á þeim. Hvorki göngustígar né akvegir henta þessum farartækjum.

Framtíðarsýn:

- Með betri hönnun gatnamóta og lagningu hjólreiðabrauta munu hjólreiðar sem samgöngumáti aukast.
- Mikilvægt að aðgreina umferð gangandi, akandi og hjólandi vegfaranda.
- Mikilvægt að aðgreina akstursstefnur á hjólreiðabrautum.
- Hönnun hjólreiðabrauta á gatnamótum þarf að taka mið af því að hjólreiðar eru löggildur samgöngumáti og gera þarf ráð fyrir hjólreiðafólki í samgönguáætlunum.
- Endurskoða þarf umferðalög m.t.t þess að hjólreiðabrautir verði hluti samgöngukerfisins.
- Ríki og sveitarfélög þurfa að semja skýrari verklagsreglur um viðhald og umsjón hjólreiðabrauta (t.d. snjóruðning og hreinsun brautanna).
- Byrja þarf á lagningu tilrauna-reiðhjólabrauta í nokkrum hverfi borgarinnar. Reykjavíkurborg þarf að sýna gott fordæmi og vera í fararbroddi með hönnun og lagningu hjólreiðabrauta á landinu.
- Tengingar á hjóleiðastígum milli sveitarfélaga þarf að laga.
- Verklagsreglur um lagningu, merkingar og umsjón stíganna þurfa að vera skírari.
- Hjólreiðabrautir þurfa að vera sýnilegar í samgöngukerfinu.
- Hjólreiðabrautir þurfa að bjóða upp á öryggi og þægindi eins og akvegir.
- Skilgreina þarf betur umferðareglur m.t.t. hjólreiða.
- Mikilvægt er að setja ljós á hægriþegju akreinar við gatnamót vegna slyshættu hjólreiðafólks og annarra óvarinna vegfarenda sem þverar akreinina.
- Hjólreiðabrautir þurfa að verða lagðar stystu og þægilegustu leið án óþarfa krappa beygja framhjá köntum og hindrunum.
- Ekki er talið fýsilegt að leggja hjólreiðabrautir í vegstæði eins og gert er í nágrennalöndum okkar vegna mikillar rykmengunar, salts og tjöru, nema að tekið verði á þeim þáttum og götur hreinsaðar oft. Hjólreiðabrautir í vegstæði þarf að hanna í samræmi við íslenskar aðstæður.
- Hjólreiðastígar þurfa að tengjast helstu stofnunum, þjónustumistöðum og miðstöðum almenningssamgangna á þægilegan og auðveldan máta.
- Gera þarf könnun á fjölda reiðhjólafólks fyrir og eftir breytingar og viðhorf þeirra til breytinganna. Einnig þarf að gera könnun á ferðamynstri og nýtingu brautanna.
- Mikilvægt er að borgaryfirvöld sem og stjórnir annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu sjái til þess að þingsályktunartillaga um hjólreiðar sem lögð var fram á Alþingi vorið 2004 verði að veruleika.



Margar götur frá sjötta og sjöunda áratugnum í Reykjavík eru breiðar og kalla hreinlega á hraðakstur. Í Arnheim í Hollandi hefur tekist vel að breyta svona götum í raunverulegar vistgötur þar sem hjólreiðabrautir skipta veigamiklu máli.



Tengingar milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu eru ákaflega slæmar. Því er ákaflega mikilvægt að sveitarfélög knúi á um að þingsályktunartilaga þskj. 321 – 283. mál verði að veruleika. (Myndir: Kópavogsbraut og Odense, Danmörku)



(Mynd til vinstri) Leiðir gangandi og hjólandi vegfarenda á stígum borgarinnar eru varðaðar köntum og hlykkjum. Það skapar ekki aðeins slysaþættur heldur eiga snjóruðningstæki í erfiðleikum með að ryðja stígana með viðunandi hætti.

(Mynd til hægri) Vegna hæðarlegu stíga safnast á þeim vatn, klaki og snjór sem gerir þá ófæra marga daga á ári þó svo allt annað sé fært. (myndir frá Miklubraut)

2 Gatnamót.

Núverandi ástand:

- Við gatnamót eru leiðir gangandi og hjólandi vegfarenda varðaðar hættulegum köntum og kröppum beygjum.
- Gatnamót eru ekki hönnuð með það í huga að hjólreiðamenn fari eftir stígunum (sbr. krappar beygjur við gatnamót Kringlumýrar- og Miklubrautar).
- Við gatnamót stöðva ökumenn oft á gangbrautum. Sjá þarf til þess að bifreiðar stöðvi við stöðvunarlínu með breyttri hönnun svo að gangandi- og hjólandi vegfarendur eigi greiða leið yfir gatnamót.
- Stöðvunarlínur við gatnamót eru oft á röngum stað á hægribeygjuakreinum. Ökutæki sem stöðvar á “réttum stað” við stöðvunarlínu er ávallt á miðri gangbraut. Merkingar og hönnun gatnamóta eru því ekki í samræmi við 26 gr. umferðarlaga.
- Oft þar sem innkeyrslur og akvegir þvera göngu- og útivistastíga eru merkingar ekki í samræmi við 25 gr. umferðarlaga. Þar stendur: “ökumaður, sem ætlar að aka inn á eða yfir veg, skal veita umferð ökutækja á þeim vegi úr báðum áttum forgang ef það er gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu”. Merkja þarf betur hver hefur forgang á slíkum stöðum.
- Þar sem göngu- og útivistastígar þvera akvegi er fyrst og fremst hugsað um að hindra ekki flæði bílaumferðar og að sem minnst rými “tapist” á akvegum. Ekki er tekið tillit til gangandi- og hjólandi vegfarenda.
- Gangbrautaljós eru ekki tímastillt með hliðsjón af hraða hjólreiðamanna.
- Málmskynjarar í götum við gatnamót skynja ekki hjólreiða- eða bifhjólafólk.
- Stígakerfið er óljóst svo togstreita og slysaþetta getur myndast á milli gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda.
- Samgöngukerfið stuðlar ekki að bættu umferðasiðferði og getur verið þess valdandi að foreldrar treysti ekki börnum sínum til að nota göngu- og hjólreiðastíga borgarinnar.

Framtíðarsýn:

- Endurskoðaða þarf hönnun gatnamóta þar sem hægribeygjur er leyfðar með sérstakri akrein, hægribeygjuframhjálaupi. Reiðhjólafólk er hér í mikilli hættu.
- Samræma þarf merkingar á hjólreiða- og akbrautum svo stuðla megi að bættu umferðasiðferði og tryggja hættuminni samgöngur.
- Bæta þarf úr hönnun og ísetningu málmskynjara við gatnamót svo að umferð hjólreiða- og bifhjólafólks verði skynjuð.
- Mikilvægt er að sérstök umferðarljós verði sett upp á gatnamótum til að þjóna hjólreiðafólki.
- Fella verður niður götuvita handan gatnamóta svo ökumenn virði stöðvunarlínur.



Þar sem götuvítar eru ekki aðeins við stöðvunarlínu heldur einnig handan gatnamótana, þá fara margir ökumenn yfir stöðvunarlínu og í veg fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Þetta er sérlega slæmt á gatnamótum eins og við Kringlumýrar- og Miklubraut þar sem umferðaeypjur eru varðaðar girðingum með þröngum opum.



Mynd til vinstri: Stöðvunarlínur á hægribeygju akreinum við gatnamót eru ekki á réttum stað hér á landi. Bifreið sem stöðvuð er á “réttum” stað aftan við stöðvunarlínu er þá nær undantekningalaust yfir miðri gangbraut. Það heyrir einnig til undantekninga ef umferðarljós sem stýrð eru af málmskynjurum skynji umferð hjóltreidamanna.

Mynd til hægri: Gatnamót í Rotterdam í Hollandi. Hér er tveggja akreina hjóltreidabraut með skynjara aftan við stöðvunarlínu fyrir götuvita. Stöðvunarlínan á akbrautinni er þremur metrum frá hjóltreidabrautinni. Engin götuviti er handan gatnamótanna. Umferðamannvirkið eykur því öryggi og umferðasiðferði allra vegfarenda.

3 Reiðhjólastæði.

Núverandi staða:

- Rörbogastæði sem má finna t.d. við Nauthólsvík eru til fyrirmyndar.
- Þau eru jarðföst úr sverum járnörum sem valda tiltölulega litlu tjóni á reiðhjólum í samanburði við gjarðastæði.
- Engin yfirbygging eða skyggni yfir reiðhjólastæði.
- Ekki lýsing við öll reiðhjólastæði.

Gallar:

- Engin yfirbygging eða skyggni yfir reiðhjólastæði.
- Ekki lýsing við öll reiðhjólastæði.
- Rörbogastæðin eru ekki að finna við alla opinbera staði.
- Gjarðastæði eru enn að finna við opinberar stofnanir. Slík stæði geta skemmt gjarðir, styðja ekki við allar gerðir reiðhjóla og henta ekki í vindasamri veðráttu eða þar sem er mikill umgangur fólks.
- Rörbogastæðin geta rispað reiðhjól.

Framtíðarsýn:

- Fjölga stæðum við opinberar stofnanir.
- Finna þarf þeim skjólgóða staði eða sjá til þess að stæðin séu yfirbyggð.
- Mikilvægt er að hafa stæðin á áberandi, öruggum og vel lýstum stöðum, t.d. í bílastæðihúsum, sem næst inngangi fyrirtækja og þjónustustofnana.
- Verja þarf hjólreiðastæðin og reiðhjól sérstaklega fyrir ákeyrslum ef þau eru staðsett nálægt bifreiðum og bifreiðastæðum.
- Rörbogastæðin þurfa að vera lökkuð eða annað efni notað svo þau rispi ekki reiðhjólin.
- Dæmi um góða hönnun reiðhjólstæða við vinnustað er reiðhjólageymslan við hús Flugumferðastjórnar á Reykjavíkurlflugvelli.



Rörbogastæðin eru vel heppnuð framkvæmd á vegum Reykjavíkurborgar. Hjólageymslan framan við hús Flugumferðarstjórnar er alveg til fyrirmyndar. Þar eru hjólin í læstri og skjólgóðri geymslu við bílastæðið næst aðalinngangi stofnunarinnar.

4 Varnir við reiðhjólastuldum.

Núverandi ástand:

- Enginn miðlægur gagnagrunnur þar sem að hægt er að skrá reiðhjól.
- Hjólreiðafélögin hafa ekki unnið markvisst í því að greina/kanna stuld reiðhjóla meðal félagsmanna.
- Tryggingafélögin hafa ekki haft samband við Landssamtök hjólreiðamanna vegna stolinna reiðhjóla.
- Allt bendir til lítils áhuga almennings á endurheimtingu hjóla sinna frá lögreglu.

Gallar:

- Vöntun á reiðhjólastæðum á áberandi, öruggum og vel lýstum stöðum
- Vöntun á miðlægum gagnagrunni þar sem að hægt væri að skrá hjól og tilkynna stuld.

Framtíðarsýn:

- Setja þarf á laggirnar miðlægan gagnagrunn á internetinu þar sem að hægt verði að skrá upplýsingar um reiðhjól og eigendur.
 - Skráningarnúmer hjóla frá almenningi.
 - Tilkynningu um stuld frá lögreglu og almenningi.
 - Upplýsingar um fundin hjól frá lögreglu og almenningi.
- Reiðhjólreiðastæði þurfa að vera á áberandi, öruggum og vel lýstum stöðum til að mest nýting fái af þeim, og til að koma í veg fyrir stuld reiðhjóla og reiðhjólahluta.

Reykjavík, 10. ágúst 2004

Landssamtök hjólreiðamanna.

<http://hjol.org>