



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgarráð Reykjavíkur

Reykjavík 24.09.2015

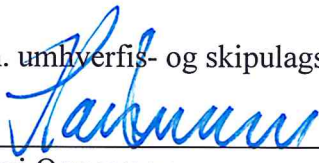
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók umhverfis- og skipulagsráðs frá 23. september 2015 varðandi eftirfarandi mál.

Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2015-2020
Lögð fram hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2015-2020.

Samþykkt.
Vísað til borgarráðs.

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs



Harri Órmarsson

Fylgiskjal: hjólreiðaáætlun.

Hjólreiðaáætlun
Reykjavíkur
2015-2020

Efnisyfirlit

| | |
|---|----|
| Hjólandi Reykjavík - ávarp borgarstjóra..... | 2 |
| Inngangur..... | 3 |
| Markmið | 4 |
| Framkvæmdir og aðgerðir 2015-2020..... | 6 |
| Aðgerð I: Uppbygging hjólaleiða..... | 6 |
| Aðgerð II: Fjölgun hjólastæða | 11 |
| Aðgerð III: Auknar hjólreiðar barna og unglina..... | 12 |
| Aðgerð IV: Fjölgun þeirra sem hjóla til vinnu..... | 14 |
| Aðgerð V: Litaðar lykilleiðir og merkingar við hnútpunkta | 15 |
| Aðgerð VI: Hjólreiðar og almenningssamgöngur | 17 |
| Aðgerð VII: Viðhald og vetrarþjónusta | 17 |
| Aðgerð VIII: Lýsing | 18 |
| Aðgerð IX: Samstarf um lög og reglugerðir..... | 18 |
| Aðgerð X: Hjólaleigur - deilikerfi..... | 19 |
| Aðgerð XI: Vinnustaðurinn Reykjavíkurborg..... | 19 |

Vefurinn hjolaborgin.is er heimili hjólreiðaáætlunar og þar verður Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2015-2020 birt á aðgengilegan hátt en einnig í samfelldu formi sem PDF skjal auk annarra hjólatengdra upplýsinga sem Reykjavíkurborg vill miðla.

Í skjalinu *Staða hjólreiða og kostir*, fylgiskjali þessa skjals, er að finna ýmsa tölfræði og upplýsingar sem einnig verða birtar á hjolaborgin.is.

Hjólandi Reykjavík - ávarp borgarstjóra

Fjölbreyttar samgöngur eru mikilvægari í dag en þær hafa nokkurn tímann verið. Samgöngumáttar á Íslandi eru fjölbreyttir og er það sveitarfélaganna og ríkisins að hvetja til þess að fólk ferðist í auknum mæli í strætó, gangandi – eða hjólandi. Hjólreiðar eru öðrum þræði umhverfismál en líka lýðheilsu. Það er því best fyrir alla ef sem flestir hjóla.

Hjólreiðaáætlun var fyrst samþykkt í borgarstjórn 2. febrúar árið 2010 með atkvæðum allra borgarfulltrúa. Hún er afrakstur mikillar vinnu allra flokka, starfsfólks umhverfis- og skipulagssviðs og síðast en ekki síst talsmanna og samtaka hjólreiðafólks. Tímamótasamstarf hefur líka tekist við Vegagerðina varðandi kostnaðarhlutdeild ríkisins í stofnstígum. Síðan hjólreiðaáætlun var samþykkt hefur verið unnið eftir henni með fjölgun hjólastíga, betri merkingum og öðru því sem miðar að því að auka hjólreiðar í Reykjavík.

Í endurskoðaðri hjólreiðaáætlun sem hér er sett fram og gildir til ársins 2020 eru nokkur einföld mælanleg markmið. Það helsta er að hlutdeild hjólandi og gangandi árið 2020 verði a.m.k. 26% af öllum samgöngum og að hlutfall hjólaleiða af heildar stígakerfinu sem eru aðgreindar frá bílum og gangandi verði 8%. Jafnframt verði árið 2020 hjólastæði, bæði hefðbundin og yfirbyggð við alla grunnskóla borgarinnar.

Að auki stefnum við að þó nokkurri lagningu hjólastíga m.a. í Ártúnsholti, á Sundlaugavegi, Snorrabraut, Suðurgötu, Háaleitisbraut, Grensásvegi, Geirsgötu og Mýrargötu. Meðfram Bústaðavegi, Kringlumýrarbraut, Miklubraut, Hringbraut og Suðurlandsbraut. Sem sagt, meðfram helstu umferðaræðum og á stærsta atvinnusvæði borgarinnar. Að auki verður gert ráð fyrir hjólastígum við hönnun allra nýrra gatna á nýjum uppbyggingasvæðum og verður þá horft til þess að allir samgöngumáttar fái sitt pláss, strætó, bílar, hjólreiðafólk og gangandi vegfarendur.

Það er mikilvægt að búið sé að endurskoða Hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar. Þetta hefur verið ómetanlegur leiðarvísir í eflingu hjólreiða og uppbyggingu hjólreiðainniða – og þótti nokkuð róttæk árið 2010 þegar hún var samþykkt fyrst.

Nú höfum við skýrt markmiðin og aðgerðaráætlanirnar enn frekar þannig að Reykjavík verði fyrsta flokks hjólaborg. Undanfarin ár hefur nefnilega átt sér stað fremur hljóðlát bylting hjólreiða. Nú þegar eru um 9000 manns sem hjóla til og frá vinnu alla daga ársins og rétt tæplega 57 þúsund Reykvíkingar sem stunda hjólreiðar reglulega. Þessar tölur hafa verið að hækka hratt síðustu ár, og nú ætlum við að gera ennþá betur.



Inngangur

Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur var hleypt af stokkunum árið 2010 með útgáfu á ritinu *Hjólaborgin Reykjavík*. Sú áætlun hefur skilað markverðum árangri. Borgarstjórn Reykjavíkur samþykkti þann 7. október 2014 að skipa starfshóp til að endurskoða hjólreiðaáætlun borgarinnar. Hlutverk hópsins var að endurskoða áætlunina frá 2010 með það að markmiði að fara yfir fyrirbyggjandi framkvæmdaáætlanir og gera aðgerðaáætlun til að fylgja þessum árangri eftir og gera hjólreiðum enn hærra undir höfði í Reykjavík.

Í starfshópnum sátu Hjálmar Sveinsson (formaður), Magnea Guðmundsdóttir, Sóley Tómasdóttir, Áslaug María Friðriksdóttir, Sigurður Ingi Jónsson og Þórgnýr Thoroddsen. Með hópnum störfuðu Björg Helgadóttir, Hildur Gunnlaugsdóttir, Ólafur Bjarnason og Kristinn J. Eysteinnsson (verkefnisstjóri), starfsmenn á Umhverfis- og skipulagssviði. Ólöf Kristjánsdóttir og Þorsteinn R. Hermannsson ásamt fleiri starfsmönnum Mannvits komu einnig að gerð áætlunarinnar.

Helstu verkefni starfshópsins skv. erindisbréfi voru að:

1. Beina enn frekar sjónum að aðstæðum til að nota hjól til ferða til og frá skóla, kortleggja aðstöðu fyrir hjólreiðafólk í og við skólabyggingar og gera tillögur til úrbóta.
2. Gera átak til að kynna möguleika borgarbúa á hjólreiðum sem samgönguvalkosti.
3. Fjölga hjólastæðum, hjólamerkingum og bæta við sýnileikaaðgerðum svo sem skiltum við hjólastíga.
4. Fjalla um stöðu og sýnileika hjólreiða í stjórnkerfinu.
5. Skilgreina aðgerðir til að fá atvinnulífið og stóra vinnustaði í lið með borginni með því að hvetja starfsmenn og stjórnendur til að hjóla til og frá vinnu.
6. Samhliða endurskoðuninni verði lagt mat á stöðu hjólreiða sem samgöngumáta og skilgreind mælanleg markmið sem fylgt verði eftir á eins til tveggja ára fresti.

Markmið

Í samræmi við stefnu Reykjavíkurborgar um að efla vistvæna ferðamáta er það meginmarkmið Hjólreiðaáætlunar 2015-2020 að auka hlutdeild hjólreiða í öllum ferðum í borginni. Aukin hlutdeild hjólreiða er hagkvæm, hefur góð áhrif á umhverfi, lýðheilsu og lífsgæði og skapar betri borg.

Forsenda fyrir aukinni hlutdeild hjólreiða í Reykjavík er góð aðstaða. Hún skal vera þannig úr garði gerð að hún hvetji borgarbúa til að sinna erindum sínum á reiðhjólum jafnframt því að njóta útivistar. Þannig séu hjólreiðar raunhæfur og ákjósanlegur valkostur og gefi möguleika á fjölbreytni í ferðamatavali fólks eftir aðstæðum hverju sinni. Hjólreiðakerfið skal byggt upp af vönduðum lausnum sem taka mið af bestu fánlegu þekkingu og taka mið af fjölbreytileika fólks sem hjólar og tilgangi hjólreiða.

Með Hjólreiðaáætlun 2015-2020 er sett fram heildarsýn um hjólreiðar í Reykjavík næstu árin og aðgerðaáætlun. Með framfylgd Hjólreiðaáætlunar 2015-2020 verður haldið áfram að skapa umhverfi sem hvetur til hjólreiða þannig að Reykjavík verði góð hjólaborg. Ásamt því verður farið í fjölbreyttar aðgerðir aðrar en framkvæmdir sem kalla má mjúkar aðgerðir til að fjölga þeim sem hjóla. Sem dæmi má nefna aðgerðir III og IV sem snúast um auknar hjólreiðar barna og unglinga og fjölgun þeirra sem hjóla til vinnu. Gera þarf ráð fyrir að a.m.k. 1,5% af árlegu fjármagni Reykjavíkurborgar sem í fjárhagsáætlun er eyrnamerkt í göngu- og hjólastíga, hjólreiðaáætlun, hjólastanda, hjólaskýli o.fl. verði varið í þessar mjúku aðgerðir.

Til að vinna að markmiði um aukna hlutdeild hjólreiða eru sett eftirfarandi mælanleg undirmarkmið sem notuð verða til að meta framvindu. Framvinda og staða aðgerða í áætluninni verður kynnt árlega í umhverfis- og skipulagsráði og borgarráði m.a. til að tryggja samþættingu hennar við aðra stefnumótun borgarinnar.

Hlutdeild hjólandi í öllum ferðum í Reykjavík í dag er 5,5% samkvæmt ferðavenjukönnun sem gerð var í Reykjavík í október og nóvember árið 2014. Í úrtakinu voru tæplega 8 þús. íbúar Reykjavíkur á aldrinum 6-80 ára. Hlutdeild hjólandi og gangandi var samtals 23,5% í sömu könnun. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru sett fram þau markmið að árið 2030 verði hlutdeild hjólandi í öllum ferðum í Reykjavík a.m.k. 8% og að hlutdeild hjólandi og gangandi verði a.m.k. 30% árið 2030. Í samræmi við þessi markmið og árangur síðustu ára er hér sett fram markmið hjólreiðaáætlunar 2015-2020 um hlutdeild hjólandi annars vegar og hlutdeild hjólandi og gangandi hins vegar sem mæld verður með sambærilegri ferðavenjukönnun. Auk þeirrar könnunar verður fjöldi hjólreiðamanna á ákveðnum stöðum í borginni talinn fjórum sinnum á ári til að meta fjölda sem hjólar á hverjum árstíma fyrir sig. Þannig verður hægt að setja frekari undirmarkmið.

MÆLANLEGT MARKMIÐ I

Hlutdeild hjólandi í öllum ferðum í Reykjavík verði a.m.k. 6% árið 2017 og 6,5% árið 2020.

Hlutdeild hjólandi og gangandi í öllum ferðum í Reykjavík verði a.m.k. 25% árið 2017 og 26% árið 2020.

Það eru margar leiðir til að fjölga þeim sem hjóla og auka öryggi þeirra. Aðgreining hjólaleiða frá bílum og gangandi er ein þeirra en það er háð aðstæðum hvort aðgreining sé besta lausnin. Heildarlengd göngustíga, hjólastíga og blandaðra stíga (gangstéttir ekki taldar með) í Reykjavík er tæplega 400 km í dag, þar af eru sérstakir hjólastígar um 17 km. Hlutfall hjólastíga þar sem umferð hjólandi er aðgreind frá gangandi og akandi umferð er því tæplega 4,5% í dag.

MÆLANLEGT MARKMIÐ II

Hlutfall hjólaleiða af heildar stígakerfinu sem eru aðgreindar frá bílum og gangandi verði 6% árið 2017 og 8% árið 2020.

Eitt af markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 er að árið 2030 verði hjólastæði við alla grunnskóla fyrir 20% af nemendum og starfsfólki og að helmingur þeirra verði yfirbyggð. Til að ná þessu markmiði þarf heildarfjöldi hjólastæða við grunnskóla nánast að tvöfaldast. Nú þegar uppfylla 5 skólar þetta markmið, 17 skólar eru með hjólastæði fyrir rúmlega 10% nemenda og starfsfólks, en við 15 skóla eru færri hjólastæði.

MÆLANLEGT MARKMIÐ III

*Að árið 2020 verði **hjólastæði við alla grunnskóla** Reykjavíkurborgar fyrir 20% af nemendum og starfsfólki.*

*Hafin verði markviss vinna að því að **helmingur hjólastæða við grunnskóla** verði yfirbyggð.*

Ferðavenjukannanir síðustu ára sýna að það eru frekar karlmenn en konur sem nota hjól sem samgöngutæki í Reykjavík. Reykjavíkurborg þarf að vinna að því að hjólreiðar verði ekki ferðamáti einsleits hóps. Mikilvægt er að skapa hjólreiðum þannig umhverfi að allir telji ákjósanlegt að fara ferða sinna hjólandi, óháð kyni og aldri.

MÆLANLEGT MARKMIÐ IV

*Gerð verði könnun á **öryggistilfinningu og viðhorfi** fólks til hjólreiða á árinu 2017 og stefnt að jákvæðri þróun á báðum þáttum í könnun árið 2020.*

Þessum fjórum mælanlegu markmiðum verður náð með heildstæðri áætlun um uppbyggingu hjólreiðakerfisins í borginni. Áætlun sem byggir á vönduðum viðmiðum um hjólaleiðir og aðstöðu og fjölbreyttri aðgerðaáætlun. Sjá nánar í næsta kafla.

Framkvæmdir og aðgerðir 2015-2020

Haldið verður áfram að skapa umhverfi sem hvetur til hjólreiða þannig að Reykjavík verði góð hjólaborg. Áframhaldandi uppbygging verður á hjólaleiðum og hjólastæðum ásamt því að farið verður í fjölbreyttar, mjúkar aðgerðir til að fjölga þeim sem hjóla. Við nánari útfærslu framkvæmda og forgangsroðun þeirra verður lögð áhersla á samráð við íbúa og hagsmunaaðila eins og samtök hjólreiðamanna og fleiri. Í þessum kafla eru settar fram þær aðgerðir sem Reykjavíkurborg vill að komi til framkvæmda á tímabilinu 2015-2020. Framkvæmdaáætlun er endurskoðuð á 3 ára fresti.

Aðgerð I: Uppbygging hjólaleiða

Á hverju ári er unnið samkvæmt framkvæmdaáætlun um uppbyggingu hjólreiðakerfis Reykjavíkur. Mynd 1 sýnir uppbyggingu hjólreiðakerfisins sem átti sér stað á árunum 2006-2014, þ.e. fyrir og á tímabili hjólreiðaáætlunarinnar frá 2010.

Á tímabilinu 2015-2020 er stefnt að uppbyggingu á um 30 km af hjólaleiðum. Lykilframkvæmdum sem stefnt er að á tímabilinu er lýst stuttlega hér fyrir neðan og á mynd 2 má sjá heildarkort yfir framkvæmdir við hjólaleiðir sem stefnt er að á tímabilinu.

Lögð verður sérstök áhersla á góðar og betrubættar þveranir hjólaleiða yfir gatnamót. Í því tilliti verður gerð greining á mögulegum valkostum þverana, þ.e. undirgöng, brú eða í plani, meðal annars m.t.t. öryggistilfinningar notenda á stígum. Greiningin tengist markmiði um aukna öryggistilfinningu og jákvætt viðhorf fólks til hjólreiða. Í ljósi þess að hjólandi vegfarandi er mun fljótari í gegnum gatnamót en gangandi vegfarandi þarf samhliða að skoða hvort og hvar æskilegt



Mynd 1: Yfirlit yfir uppbyggingu hjólaleiða sem framkvæmd var á árunum 2006-2014.

er að setja sérstakar þveranir fyrir hjól t.d. á stórum gatnamótum þar sem gangbrautarljós eru þrepaskipt.



Mynd 2: Tillaga að framkvæmdum við hjólaleiðir á tímabilinu 2015-2020. Alls er stefnt að uppbyggingu á um 30 km af hjólaleiðum á tímabilinu.

Eftirfarandi lykilframkvæmdum er stefnt að á tímabilinu. Auk þeirra verkefna verður unnið að uppbyggingu á mörgum styttri hjólaleiðum, m.a. í Ártúnsholti, á Sundlaugavegi, Snorrabraut, Suðurgötu, Háaleitisbraut, Grensásvegi, Geirsgötu og Mýrargötu.

Bústaðavegur

Fyrir árið 2020 verði kominn hjólastígur meðfram Bústaðavegi, allt frá Elliðaárdal að Snorrabraut. Heildarlengd verður um 4,7 km. Austurendinn tengist Fossvogsstíg og stígum í Elliðaárdal en vesturendinn nýjum stígum á Snorrabraut og Hringbraut. Við vesturendann verður kannað sérstaklega hvernig hægt er að bæta þverun yfir Hringbraut milli Hlíða og Snorrabrautar.

Elliðaárdalur

Lagður verði hjólastígur um Elliðaárdal milli Höfðabakka og Reykjanesbrautar og eldri göngu- og hjólastígur sunnan Elliðaáa verði endurbættur á tímabilinu. Heildarlengd verður um 2 km. Gert er ráð fyrir að byggðar verði tvær brýr yfir Elliðaár til að beintengja efri byggðir við Fossvogsstíginn og Bústaðaveg.

Kringlumýrarbraut

Á fyrri hluta tímabilsins verði lagður hjólastígur meðfram Kringlumýrarbraut milli Bústaðavegar og Laugavegar. Heildarlengd verður um 2,3 km. Þá verður komin samfelld og greið norður-suður hjólaleið í gegnum borgina allt frá Fossvogsdal í suðri til sjávar í norðri.

Miklabraut og Hringbraut

Fyrir lok tímabilsins verði kominn hjólastígur meðfram Miklubraut og Hringbraut allt frá Elliðaárdal að Ánanaustum. Heildarlengd verður um 7 km. Gert er ráð fyrir sérstökum þverunum fyrir hjólreiðafólk við Grensásveg, Háaleitisbraut og Sæmundargötu.

Suðurlandsbraut

Lagður verði hjólastígur meðfram Suðurlandsbraut milli Engjavegar og Langholtsvegar. Þannig verði lokið við samfelldan hjólastíg á milli Elliðaárvegs og Katrínartúns eftir samgöngu- og þróunarás sem skilgreindur er í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Auk þessara framangreindra framkvæmda verður lögð áhersla á góðar hjólaleiðir við hönnun nýrra gatna og svæða, þar sem þarfir hjólandi verða ávallt í fyrirrúmi, í samræmi við stefnu um vistvænar samgöngur og hjólreiðar í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Þetta á t.d. við um Hlíðarenda og Vogabyggð.

Forgangsröðun verkefna verður einnig ávallt háð samþættum aðgerðum eins og verkefnum með Vegagerðinni og Orkuveitunni.

Gangi þessar framkvæmdir eftir mun hjólaleiðakerfið í Reykjavík árið 2020 verða mun þéttara en í dag, með samfelldum, greiðum og öruggum hjólaleiðum. Þetta sést betur á mynd 3.



Mynd 3: Staða hjólaleiðakerfisins árið 2020 þegar framkvæmdum við hjólaleiðir samkvæmt áætluninni verður lokið.

Framtíðarsýn Reykjavíkurborgar varðandi áframhaldandi vinnu við hjólaleiðir til 2030 snýr að því að leggja áherslu á að ljúka fyrirsjáanlegri samfellu við gerð stofnstígakerfis í borginni í samræmi við stefnu Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030.

Með framfylgd Hjólreiðaáætlunar verður uppbygging þess hjólaleiðakerfis sem sýnt er í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 vel á veg komin árið 2020.

Við uppbyggingu hjólaleiða er farið eftir hönnunarleiðbeiningum og viðmiðum sem tryggja samræmi í kerfinu og að það sé eins skilvirkt, öruggt og þægilegt og mögulegt er. Hönnunarleiðbeiningarnar *Hönnun fyrir reiðhjól* voru unnar fyrir Reykjavíkurborg og gefnar út í júlí 2012. Þær hönnunarleiðbeiningar verða uppfærðar á tímabilinu með hliðsjón af þeirri reynslu sem nú er komin meðal almennra notenda, starfsmanna Reykjavíkurborgar og samtaka hjólreiðamanna.



Mynd 4: Hjólaleiðakerfið eins og það er sett fram í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Aðgerð II: Fjölgun hjólastæða

Með Hjólréiðaáætlun 2015-2020 er stefnt að því að uppfylla markmið Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 um heildarfjölda hjólastæða við grunnskóla. Í dag uppfylla fimm skólar þetta markmið, það eru Hamraskóli, Fossvogsskóli, Kelduskóli-Korpa, Klébergsskóli og Vogaskóli. Til að uppfylla markmið um hjólastæði fyrir 20% nemenda og starfsfólks stefnir Reykjavíkurborg að því að setja upp um 1.500 hjólastæði við grunnskólana á tímabilinu til viðbótar við þau 1.700 hjólastæði sem eru til staðar í dag. Auk þess verði hjólastæðum við framhaldsskóla, sundstaði, íþróttamannvirki og í miðbænum fjölgað verulega.

Hjólastæði við grunnskóla Reykjavíkur

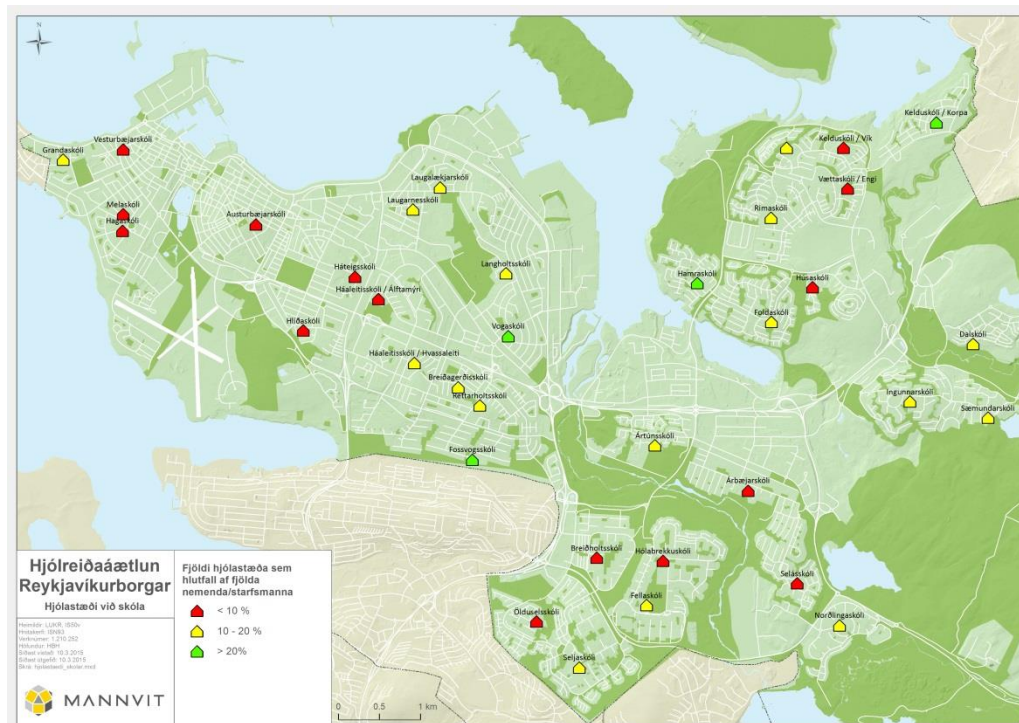
Í úttekt sem framkvæmd var árið 2014 á hjólastæðum við grunnskóla Reykjavíkur segir:

„Samkvæmt árlegri ferðakönnun Umhverfis- og samgöngusviðs Reykjavíkurborgar, hefur börnum sem hjóla í skólann fjölgað úr 6% í 9% milli árana 2009-2010. Því er lagt til að fjöldi hjólagrinda verði á bilinu 10%-40% af heildarfjölda nemenda og starfsfólks hvers skóla, hluti stæðanna á að vera yfirbyggður og aldrei færri en helmingur af lágmarksfjölda (10%).“

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er sett fram eftirfarandi stefna um hjólastæði við skóla: „Hjólastæði við grunnskóla, framhaldsskóla og háskóla fyrir a.m.k. 20% nemenda og starfsmanna. Helmingur stæða skal vera yfirbyggður.“

Einnig verður hafin vinna við að uppfylla það markmið Aðalskipulags Reykjavíkur að helmingur allra hjólastæða verði yfirbyggður.

Reykjavíkurborg stefnir á að gera samsvarandi úttekt á hjólastæðum við framhaldsskóla borgarinnar og hefja vinnu í átt að markmiði Aðalskipulagsins hvað þá varðar. Auk þess verða gerðar úttektir á hjólastæðum við leikskóla og þau frístundaheimili og félagsmiðstöðvar sem eru staðsettar utan grunnskólalóða.



Mynd 5: Fjöldi hjólastæða við grunnskóla, hlutfall sem sýnir fyrir hve marga af nemendum og starfsfólki það eru hjólastæði til staðar í dag.

Metið verður hvað sé æskilegur fjöldi hjólastæða þar, sbr. mælanlegu markmiðin fyrir grunnskólana, og hvað vanti upp á til að ná því.

Hjólastæði við sundstaði, íþróttamannvirki og í miðbænum

Reykjavíkurborg hefur gert úttekt á hjólastæðum við sundstaði borgarinnar og við nokkra lykilstaði í miðbænum. Við alla sundstaðina nema einn eru einhver hjólastæði í dag, en lagt er til að bætt verði við hjólastæðum við alla sundstaðina. Í miðbænum er lagt til að bæta við nýjum hjólastæðum á fimm stöðum og að sett verði upp færanleg hjólastæði á sumargötum.

Samtals eru þetta 13 staðir, við sundstaði og í miðbænum, sem lagt er til að sett verði viðbótar hjólastæði. Stefnt er að því að þær framkvæmdir verði langt komnar fyrir 2020. Einnig er stefnt á að gera samsvarandi úttekt við íþróttamannvirki.

Aðgerð III: Auknar hjólreiðar barna og unglunga

Farið verði í átaksverkefni til að fjölga þeim sem hjóla í skóla og frístundastarf. Umferðarslangan (e. Traffic Snake Game) eða aðrar viðurkenndar leiðir til að hvetja grunnskólanema til virkra samgangna verði innleiddar í fimm til tíu grunnskóla Reykjavíkurborgar haustið 2016 samhliða fjölgun hjólastæða. Árið 2020 verði allir grunnskólar Reykjavíkur orðnir þátttakendur í átaksverkefninu og það endurtekið á hverju hausti.

Skóla- og frístundasvið, leikskólar, grunnskólar og frístundaheimili hvetji til hjólreiða og innleiði í daglega starfsemi sína í auknum mæli.

Útbúið verði námsefni um umferðarreglur á hjólum og fyrirkomulag hjólaleiða í Reykjavík og nágrenni.

Þessari aðgerð verður fylgt eftir af Umhverfis- og skipulagssviði og Skóla- og frístundasviði og hjólreiðaáætlun verður kynnt vel fyrir skólastjórnendum í borginni.

Skóla- og frístundaráð skipaði starfshóp árið 2013 til að móta stefnu skóla- og frístundasviðs um hjólreiðar barna og unglunga í Reykjavík. Verkefni hópsins var að kortleggja aðstæður til hjólreiða í hverfum borgarinnar og móta tillögur sem aukið gætu hjólreiðar barna og unglunga, bætt öryggi þeirra og stuðlað að jákvæðri umræðu um hjólreiðar. Skýrsla starfshópsins nefnist *Ævintýri, hreysti og sjálfstæði – Stefna skóla og frístundasviðs um hjólreiðar barna og unglunga*. Í skýrslunni segir m.a.:

Bílaumferð í kringum skóla er vandamál í Reykjavík og hún skapar oft hættu í morgunsárið þar sem börnum er skutlað nánast upp að dyrum í skammdeginu, með tilheyrandi hættu fyrir önnur börn sem koma gangandi úr öllum áttum. Það er því hagur allra að draga úr umferð í kringum skóla, hvetja til þess að börn komi sér af eigin rammleik til og frá skóla og að þróa borgina enn frekar með tilliti til þess að börn og ungmenni geti farið sem mest gangandi, hjólandi og í strætó í skóla- og frístundastarf.

Þrjár kannanir voru gerðar, meðal starfsmanna, nemenda og foreldra. Yfirgnæfandi meirihluti barna og unglunga í 6.-10. bekk segjast hafa aðgang að nothæfu reiðhjólí. Um 19% barna og unglunga fer oftast hjólandi í skólann og yfir 60% fer oftast gangandi í skólann. Það þýðir að yfir 80% fer oftast gangandi eða hjólandi í skólann. Strákar hjóla frekar í skólann miðað við stelpur og 6.-7. bekkingar hjóla frekar í skólann miðað við 8.-10. bekkinga.

Svipaðar niðurstöður fengust þegar spurt var um ferðir í skipulagt frístundastarf. Einnig segir í skýrslunni:

Nýleg dönsk rannsókn sýndi fram á að börn á aldrinum 5-19 ára sem hjóluðu eða gengu í skóla, stóðu sig betur í verkefnum sem kröfðust einbeitingar heldur en börn sem voru keyrð eða fóru með strætó. Þessi jákvæðu áhrif entust allt að fjórum tímum eftir að þau komu í skólann.

Í skýrslu starfshópsins er hvatningarorðum að neðan beint að sviðinu, leikskólum, grunnskólum, frístundamiðstöðvum og foreldrum.

Hvatning til skóla- og frístundasviðs (SFS)

- *Starfsfólk SFS nýti margvísleg tækifæri til að ýta undir hjólreiðar, s.s. íþrótt- og þemadaga í skólum, innleiðingu markmiða um heilsueflandi skóla- og frístundastarf, samgönguviku, göngum í skólann og fleiri verkefni yfir árið.*

- Þróaðir verði gátlistar sem starfsstaðir/hverfi geta nýtt til að meta stöðu sína gagnvart eflingu hjólreiða og fjölbreyttra samgöngukosta meðal barna og unglunga.
- Þróaðir verði öryggisverkferlar fyrir hjólaferðir barna og unglunga í skóla- og frístundastarfi SFS.
- Skóla- og frístundasvið er hvatt til þess að móta stefnu um útlíf barna og ungmenna þar sem ydduð eru hin jákvæðu áhrif útiveru og ævintýra utandyra og mikilvægi þess fyrir þroska barna og velferð.

Hvatning til leikskóla

- Á leikskólum fái börn tækifæri til að æfa sig að hjóla og verða örugg á hjóli.
- Skipulagðar verði hjólaferðir með elstu börnin um hverfið.
- Við innleiðingu markmiða um heilsueflandi leikskóla, sem og grunnþáttar í aðalnámskrá um heilbrigði og velferð, verði horft til hjólreiða sem mikilvægs þáttar í hreyfingu og leik leikskólabarna.
- Stjórnendur hvetji foreldra til að hjóla með börnum sínum í leikskólann.

Hvatning til grunnskóla

- Grunnskólar bjóði börnum og unglungum upp á fræðslu um hjólreiðar, t.d. í lífsleiknikennslu.
- Hjólreiðar verði markvisst samþættar við nám barna í grunnskólum, t.a.m. í tengslum við innleiðingu á heilsueflandi skóla og grunnþáttar menntunar um heilbrigði og velferð.
- Grunnskólar skoði hvort hægt sé að hjóla í stað þess að taka rútu, a.m.k. hluta ársins, í til dæmis skólasund eða í aðrar ferðir á vegum skólans sem eru ekki um langan veg.
- Leitast verði leiða til að efla hjólreiðar stelpna á öllum aldri, og unglunga í 8. – 10. bekk, sem sýnilega hjóla minna en yngri börn.

Hvatning til frístundamiðstöðva

- Börnum og unglungum verði boðið upp á fræðslu um hjólreiðar í frístundastarfi.
- Leitast verði við að efla hjólreiðar í skipulögðu frístundastarfi með því að nota hjól sem samgöngutæki og búa til sérstök verkefni tengd hjólreiðum.
- Börn og unglungar verði hvött til að stofna hjólreiðaklúbba.
- Frístundamiðstöðvar skoði hvort hægt sé að skipta út rútuferðum fyrir hjólaferðir, t.d. í annað skipulagt frístundastarf í hverfinu eða ferðir af ýmsu tagi.
- Frístundaakstur miðast við 1. og 2. bekk því þá eru börn að kynna nýjum veruleika grunnskólans, frístundaheimilanna og frístundum innan hverfis. En mikilvægt er að nýta þessi ár líka til að kynna fyrir leiðir til að ferðast um hverfið sitt á fæti, í strætó og hjólandi.
- Gæta að því að frístundaakstur hvetji ekki til þess að börn verði meira ósjálfbjarga.
- Félagsmiðstöðvar leiti leiða til að efla hjólreiðar stelpna á öllum aldri og unglunga í 8. – 10. bekk, sem sýnilega hjóla minna en yngri börn.

Hvatning til foreldra

- Foreldrar leyfi ungum börnum sínum að ferðast með sér á hjólum.
- Foreldrar ættu að kenna börnum sínum að fylgja umferðarreglum áður en börnin fá að hjóla eftirlitslaus, t.d. í skóla- og frístundastarf.
- Foreldrafélög standi fyrir fræðslu um eflingu hjólreiða barna og unglunga.
- Foreldrar hvetji börn sín til að fara lengri leiðir á hjólum, eftir því sem þau verða eldri og sjálfstæðari.

Tengingar frá skólum við hjólaleiðir

Mikilvægur liður í því að styðja við auknar hjólreiðar barna og unglinga í og úr skóla- og frístundastarfi er að tryggja að góðar tengingar séu frá skólum, frístundaheimilum og félagsmiðstöðvum að góðum hjólaleiðum. Gerð verður greining á þessu við grunnskólana. Gerð hefur verið rannsókn meðal grunnskólabarna í Reykjavík um ferðamáta og leið í skóla. Niðurstöður þeirrar rannsóknar nýtast við þessa greiningu.

Aðgerð IV: Fjölgun þeirra sem hjóla til vinnu

Reykjavíkurborg starfi með aðilum vinnumarkaðarins til að fjölga þeim sem hjóla í og úr vinnu í borginni. Áhersla verði lögð á að kynna fyrirtækjum og einstaklingum ávinning beggja aðila af auknum hjólreiðum og jákvæðum áhrifum samgöngusamninga.

Hluta aðgerða til að draga úr umferðarálagi (e. Travel Demand Management eða Mobility Management) má kalla vinnustaðaaðgerðir, aðgerðir sem hafa m.a. það markmið að fjölga þeim sem ferðast með öðrum, ganga eða hjóla til og frá vinnu. Sem dæmi um árangursríkar aðgerðir sem vinnuveitendur geta nýtt til að draga úr umferðarálagi og bílastæðapörf vegna starfsemi sinnar má nefna samgöngusamninga.

Það hefur færst mjög í vöxt að fyrirtæki bjóði starfsmönnum sínum að gera samgöngusamninga þar sem starfsmenn skuldbinda sig til að nota vistvæna samgöngumáta á leið til og frá vinnu a.m.k. þrjá daga í viku og eða til ferða á vegum vinnuveitanda. Fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu sem nú bjóða starfsmönnum slíka samninga eru á annað hundrað. Oftast er starfsmanninum umbunað með einhverjum hætti s.s. mánaðarlegum greiðslum sem kallaðir hafa verið samgöngustyrkir. Heimilt er að draga slíkar greiðslur frá skatti, í dag að hámarki samtals 7.000 kr. á mánuði, að uppfylltum ákveðnum skilyrðum.

Vinnuveitendur geta einnig hvatt starfsfólk til aukinnar nýtingar fjarvinnslu og fjarfunda og skipulagt samnýtingu bifreiða (e. Car-pool) til að draga úr umferðarálagi. Þá getur sveigjanlegur vinnutími og/eða hliðrun vaktaskipta verið árangursrík aðgerð til að gera fólki kleyft að ferðast í og úr vinnu utan mesta annatíma í almenningsamgöngum og almennri umferð.

Reykjavíkurborg mun kynna samgöngusamninga og aðrar vinnustaðaaðgerðir fyrir aðilum vinnumarkaðarins með markvissum hætti og nýta t.d. fulltrúaráð ASÍ sem samvinnuvettvang.

Annað dæmi um aðgerðir til að fjölga þeim sem hjóla til vinnu er þáttaka í verkefninu Hjólað í vinnuna, en Reykjavíkurborg er einn af samstarfsaðilum ÍSÍ í því verkefni.

Hjólum í skólann er sambærilegt verkefni í framhaldsskólum landsins, en Reykjavíkurborg er einn af samstarfsaðilum ÍSÍ í því verkefni ásamt Hjólafærni á Íslandi, Embætti Landlæknis, Samgöngustofu og Sambands Íslenskra framhaldsskólanema. Það er verkefni þar sem nemendur og starfsfólk framhaldsskóla landsins keppa sín á milli um að nýta virkan ferðamáta sem oftast í og úr skóla.

Aðgerð V: Litaðar lykilleiðir og merkingar við hnútpunkta

Á tímabilinu verði litakort lykilleiða í hjólréiðakerfinu fest í sessi í samvinnu sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Á helstu hjólastígumótum í kerfinu verði sett upp skilti sem vísa leiðina og taka mið af litamerkingum lykilleiða.

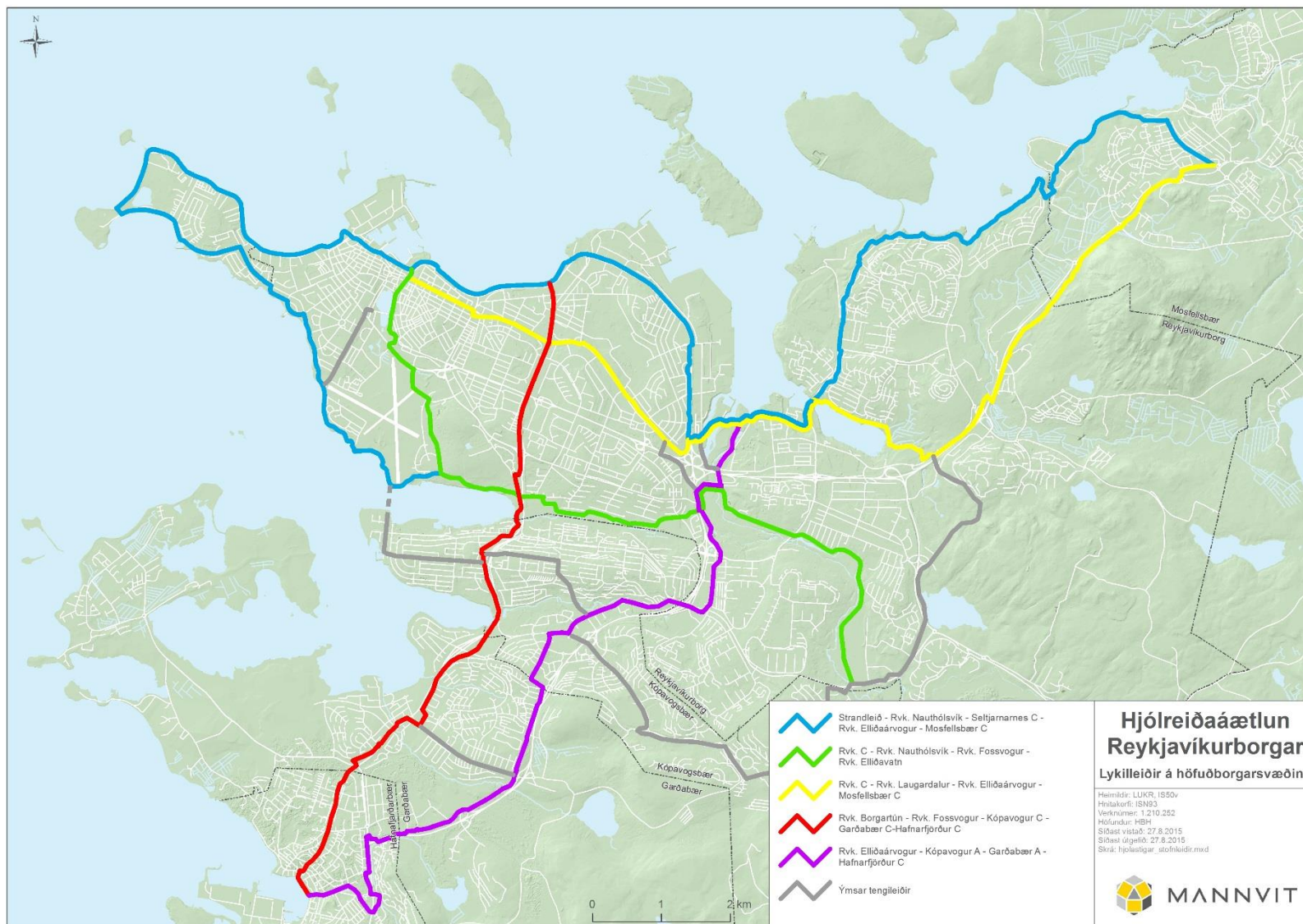
Unnin hefur verið tillaga að litakóðun lykilleiða í hjólréiðakerfinu og merkingum fyrir hjóllaleiðir sem stefnt er á að verði innleidd í reglugerð um umferðarmerkingar og tekin í notkun á tímabilinu 2015-2020. Þær merkingar munu byggja á litakorti á lykilleiðum hjóllaleiðakerfisins, sjá tillögu á mynd 8. Dæmi um tillögur að vegvísium sem sett verða upp á helstu hjólastígumótum má sjá á myndum 6 og 7. Tillögur að litakóðun og skiltum hafa á vinnslustigi hjólréiðaáætlunar verið kynntar innanríkisráðuneyti, lögreglu og sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu. Samhliða uppsetningu nýrra skilta verða úrelt skilti tekin niður og úreltar yfirborðsmerkingar afmáðar þar sem við á.



Mynd 6: Dæmi um píluvegvísa á mótum hjóllaleiða m.v. litamerkingar lykilleiða á mynd 8.



Mynd 7: Dæmi um töfluvegvísi á mótum hjóllaleiða m.v. litamerkingar lykilleiða á mynd 8.



Mynd 8: Tillaga að litamerkingum lykilleiða hjólaleiðakerfisins. (Tillagan ásamt vegvísunarkerfi verður unnin áfram í samstarfi sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.)

Aðgerð VI: Hjólreiðar og almenningssamgöngur

Á tímabilinu verði unnið markvisst að samþættingu hjólreiða og almenningssamgangna til að auðvelda farþegum almenningssamgangna að fara fyrsta og/eða síðasta spölinn á hjóli. Fyrir 2020 verði komin yfirbyggð hjólastæði við skiptistöðvar í Mjódd, Ártúni og Spöng. Við uppbyggingu nýrrar samgöngumíðstöðvar verði sérstaklega hugað að góðri aðstöðu fyrir reiðhjól.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 segir:

Hjól og strætó eru vistvænir samgöngumátar sem geta vel farið saman og stutt hvor 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 hvernig megi frekar stuðla að samnýtingu þessara tveggja samgöngumáta. Vegleg hjólastæði við biðstöðvar eru mikilvægur þáttur í því. Víða erlendis er einnig hægt að leigja hjól við helstu biðstöðvar strætisvagna og aðra mikilvæga áfangastaði. 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 biðstöðvum eða breyttri útfærslu inni í vögnunum.

Eftirfarandi eru atriði sem geta auðveldað fólki að samtvinna þessa tvo ferðamáta:

Hjólastæði við stoppistöðvar - Við helstu stoppistöðvar og stærstu skiptistöðvar verði yfirbyggð hjólastæði.

Hjólastígakerfið og staðsetning stoppistöðva sé samræmd – Við hönnun hjólaleiða verður hugað að tengingum við stoppistöðvar og að samráð fari fram milli Strætó bs. og Reykjavíkurborgar við hönnun hjólaleiða og stoppistöðva.

Rúmt pláss innan strætisvagna sem er ætlað hjólum, hjólastólum og vögnum og/eða hægt sé að festa hjól framan á vagnana.

Hækkaður kantur á stoppistöðvum – Svo að farþegar geti stigið (og reitt hjól) beint inn í og út úr vögnunum. Með uppbyggingu almenningssamgöngukerfisins verður hugað að því að helstu stoppistöðvar kerfisins verði byggðar upp með þessum hætti.

Aðgerð VII: Viðhald og vetrarþjónusta

Gerð verði úttekt á ástandi hjólaleiða til að meta þörf á viðhaldi. Þetta verði gert snemma á tímabilinu svo hægt verði að forgangsraða framkvæmdum við lagfæringar á tímabilinu.

Vetrarþjónusta á hjólaleiðum verði bætt enn frekar t.d. með því að bæta snjómokstur á lykilleiðum seinnipart dags.

Vetraraðstæður hér á landi eru oft erfiðar og þess vegna hefur verið lögð áhersla á góða vetrarþjónustu á lykilleiðum. Hjóla- og göngustígum er skipt í forgangsflokka við snjómokstur:

- Lagt er upp með að stígar myndi ákveðið net þannig að fólk komi aldrei að endastoppi, að leiðir að skólum og stofnunum séu greiðfærar, að mikið notaðir stígar séu greiðfærir og að tengingar milli hverfa séu greiðfærar að morgni. Þarna er um að ræða stíga í forgangi 1a og 1, sem er lokið við að hreinsa fyrir kl. 7:30 og 8:00.
- Í forgangi 2 eru minna notaðir stígar, stígar sem ekki liggja að stofnunum eða skólum, auk stíga sem vitað er að eru notaðir mikið til útivistar. Snjómokstri stíga í forgangi 2 er lokið fyrir hádegi.
- Í forgangi 3 eru fyrst og fremst stígar í húsagötum, sem eru mokaðir í síðasta lagi 36 klst. eftir snjókomu.

Við úttekt á ástandi stíga verða þeir skoðaðir sérstaklega með tilliti til vetrarþjónustu, t.d. að stígar sem erfitt er að ryðja vegna þess að þeir eru ósléttir eða liggja neðar en landið í kring, verði lagfærðir. Einnig verði farið yfir hvaða

aðferðir gefast best við að ryðja stíga og hvort og hvenær hálkuvörn er æskileg. Gera mætti athugun á möguleikum á snjóbræðslu hjólreiðastíga með affalsvatni hitaveitu.

Mikilvægt er að við framkvæmdir í borginni verði viðunandi hjáleiddir fyrir hjólandi tryggðar og lögð áhersla á merkingar, öryggi og þægindi fyrir gangandi og hjólandi á meðan framkvæmdir standa yfir.

Aðgerð VIII: Lýsing

Staðlar um lýsingu á hjólreiðastígum verði uppfylltir í öllu hjólreiðakerfinu með vandaðri lýsingu sem tekur mið af umhverfinu.

Lýsing hjólaleiða er mikilvægur liður í því að auka greiðfærni hjólaleiða og öryggistilfinningu hjólreiðafólks. Við val á útfærslu lýsingar er mikilvægt að taka tillit til aðstæðna á hverjum stað. Horfa skal til nýjustu tækni varðandi stýringu lýsingar og nýta þá tækni til að dimma ljósið yfir nóttina með tímastilltum dimmanlegum spennum og/eða hreyfiskynjurum. Það er orkusparandi og hefur minni neikvæð áhrif á umhverfið, bæði varðandi orkunotkun og ljósmengun auk þess að lengja líftíma ljósgjafans.

Auk þess er stefnt að því að farið verði í tilraunaverkefni á lýsingu með notkun hreyfiskynjara á völdum kafla á stíg í jaðri borgarinnar, þar sem umferð gangandi og hjólandi er lítil á kvöldin.

Stefnt er að því að skoðaðar verði lausnir til þess að á stígum í jaðri borgarinnar, sem eru ekki samliggjandi lýstri götu, sé notuð tímastilling þ.a. lýsing sé dempuð yfir nóttina og að notuð verði stefnuvirk ljós frekar en dreifð.

Gott dæmi um vandaða stefnumörkun lýsingar má finna í Frederiksberg í Kaupmannahöfn (Belysningsstrategi Frederiksberg Kommune). Þar er lögð áhersla

á að finna rétta jafnvægið milli þess að spara orku og bæta nútíma borgarlíf með öruggri og þægilegri lýsingu. Tækniþróun í lýsingu er hröð og mikil tækifæri liggja í því að fylgja vel þeirri þróun sem á sér stað og nýta nýjustu tækni til að auka nákvæmni í stillingum og ná fram sparnaði í orku og viðhaldi.

Aðgerð IX: Samstarf um lög og reglugerðir

Með reglubundnu samstarfi um lög og reglugerðir sem viðkoma hjólreiðum í borginni verði tryggt að aðilar séu samtaka í eflingu hjólreiða sem samgöngumáta.

Reykjavíkurborg er frumkvöðull hérlendis í mörgu sem viðkemur hjólreiðum. Mikilvægt er að lög og reglugerðir taki mið af auknum hjólreiðum, að lagaleg staða hjólreiðainnviða sé skýr, að vel gangi að innleiða nýjar merkingar o.fl.. Búið er að koma á reglubundnu samstarfi Reykjavíkurborgar við innanríkisráðuneytið og lögregluna sem ætlað er að tryggja að aðilar séu samtaka í eflingu hjólreiða.

Aðgerð X: Hjólaleigur - deilikerfi

Á tímabilinu verði kannaður áhugi einkaaðila á aðstöðu á lykilstöðum í borginni fyrir deili-hjólaleigur (e. bike sharing). Skilgreindir verði staðir sem Reykjavíkurborg býður undir þjónustu hjólaleiga.

Líklegt er að aðkoma borgaryfirvalda að deili-hjólaleigu(m) í borginni verði fyrst og fremst fólgin í sköpun aðstöðu en sérhæfðir aðilar sjái um uppsetningu og allan rekstur. Á Norðurlöndunum eru tveir stórir aðilar með rekstur víða um lönd sem hafa sérhæft sig rekstri sem þessum. Leiga hjóla og auglýsingar standa undir fjármagnskostnaði og rekstri. Markhópurinn eru allir þeir sem ferðast um borgina, hvort sem þeir eru á leið til/frá vinnu eða að sinna daglegum erindum og innlendir og erlendir ferðamenn.

Staðsetningar á hjólaleigum eru almennt í miðborg eða í nánd miðborgar. Miðpunktur er einatt við lestarstöð/samgöngumiðstöð. Tenging við aðra ferðamáta er mikilvæg, sérstaklega við almenningsamgöngur.

Skilgreindir verða staðir sem Reykjavíkurborg býður undir þjónustu hjólaleiga og leitar eftir áhugasömum aðilum til að taka að sér að byggja upp og reka þær.

Aðgerð XI: Vinnustaðurinn Reykjavíkurborg

Fyrir 2018 standi öllum starfsmönnum Reykjavíkurborgar til boða að fá greitt fyrir að ferðast á hagkvæman og vistvænan hátt til og frá vinnu með undirritun samgöngusamnings.

Stefnt er að því að a.m.k. 30% starfsmanna Reykjavíkurborgar nýti sér samgöngustyrki til lengri eða skemmri tíma árið 2020.

Umgjörð og aðstaða á vinnustöðum borgarinnar fyrir reiðhjól og hjólreiðamenn verði kynnt samhliða innleiðingu samgöngustyrkja.

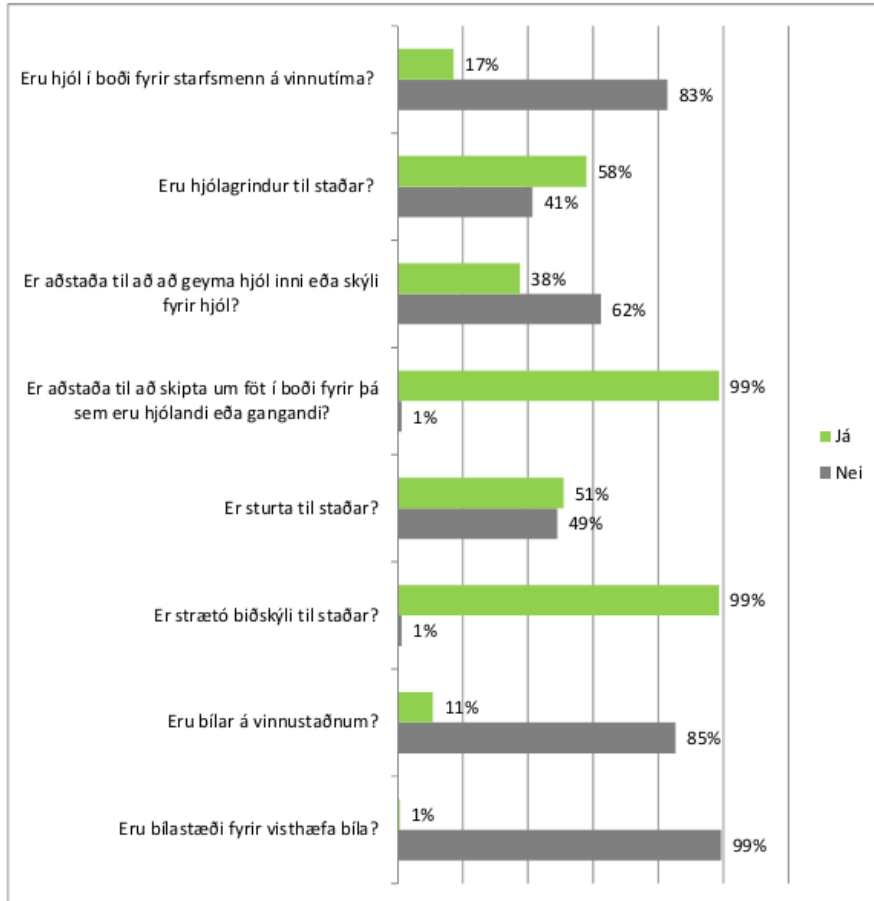
Mörg fyrirtæki og stofnanir hafa sett sér samgöngustefnu og tekið upp samgöngusamninga við starfsmenn með samgöngustyrkjum. Tilgangurinn er að auka hlutdeild annarra ferðamáta en einkabílsins í ferðum starfsmanna til og frá vinnu. Þeir kostir sem þessi fyrirtæki og stofnanir nefna helst eru meðal annars:

- Sparnaður fyrirtækisins í formi minni fjárfestinga í bílastæðum og minni veikindum starfsmanna.
- Bætt heilsa og líðan starfsmanna.

Samgöngustefna Landspítalans er eitt af mörgum góðum dæmum. Um 30% starfsmanna Landspítalans nýta sér samgöngustyrki og skuldbinda sig til að ferðast til og frá vinnu með vistvænum hætti í 60% tilvika. Minna álag er á bílastæðin, 82% þeirra starfsmanna sem eru á samgöngustyrk telja að hann hafi góð áhrif á heilsu og líðan sína og 52% segjast hafa breytt ferðavenjum sínum með tilkomu styrkjanna eða um 750 manns.

Vistvæn samgöngustefna í rekstri borgarinnar var sett fram árið 2009 með þau meginmarkmið að auka hlutfall vistvænna ferða vegna starfsemi borgarinnar og draga árlega úr bílaumferð á vegum borgarinnar. Árið 2013 og nú 2015 hafa verið gerðar kannanir til að meta hver umgjörð fyrir vistvæna samgöngumáta er á vinnustöðum borgarinnar og hvernig staðið væri að því að hvetja starfsfólk til að nýta sér vistvæna ferðamáta. Í könnuninni nú 2015, sem gerð var í febrúar og mars,

kom fram að 12,4% starfsmanna hjóluðu einhvern tímann til vinnu á síðustu 30 dögum, þar af 3,2% nær daglega. Dæmi um niðurstöður úr könnuninni 2013 má sjá á mynd 9 hér fyrir neðan.



Mynd 9: Niðurstaða könnunar á vinnustöðum Reykjavíkurborgar árið 2013.