

*Hjólakraðbraut á höfuðborgarsvæðinu – Guðbjörg Brá Gísladóttir, Helga Þórhallsdóttir og Berglind Hallgrímsdóttir, Verkís.*

Hlutfall hjólandi í umferðinni á Íslandi hefur aukist á undanförunum árum. Í aðalskipulagi sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er í seinni tíð lögð meiri áhersla á vistvæna samgöngumáta á borð við hjólreiðar. Þáttur í því er að styrkja innviði til hjólaiðkunar, sem er nauðsynlegur þáttur til að hjólreiðar geti orðið eiginlegur samgöngumáti hér á landi. Í skýrslunni er sagt frá athugunum á svokölluðum hjólakraðbrautum, en það eru hjólaleiðir sem eru einkum lagðar milli þéttbýliskjarna til að hvetja fólk til að hjóla lengri vegalengdir. Skoðaðar voru heimildir um slíkar brautir í nálægum löndum og því velt upp hvort mögulegt væri að leggja slíkar brautir á höfuðborgarsvæðinu.

Fram kemur að heimildaskoðunin leiddi í ljós að fyrir hjólakraðbrautir í mismundi löndum er meðal annars lagt upp úr hágæða yfirborði, beinni tengingu milli staða og án mikils halla, mikið öryggi á braut og við gatnamót, vel upplýstar leiðir, lágmarkstafir við gatnamót og breidd stíga sé góð (a.m.k. 3,5 m fyrir tvístefnustíga og a.m.k. 2,0 m fyrir einstefnu). Í framhaldi af þessu er gerð tillaga um hjólakraðbraut á höfuðborgarsvæðinu. Við val leiðar var einnig stuðst við ýmis gögn sem meðal annar hafa fengist úr rannsóknaverkefnum sem styrkt hafa verið af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Þá var einnig miðað við að leiðin sé ein af lykilleiðum hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu og tengi saman tvo þéttbýlisstaði og sé löng. Fyrir valinu var leið frá Mosfellsbæ og niður í miðbæ Reykjavíkur.

Ástand leiðarinnar var meðal annars metið út frá kröfum sem nefndar eru hér að framan og fleiri atriðum. Fram kemur að breidd stíga á leiðinni er nokkuð mismunandi. Lýsing er hins vegar í nokkuð góðu lagi, en þverandi valda óþægindum og töfum. Að auki er stígsýn (þ.e sú vegalengd sem hjólreiðamaður sér fram á stíginn) slæm á nokkrum stöðum, meðal annars í kröppum beygjum. Yfirborð stíga á leiðinni er yfirleitt gott.

Í framhaldi af þessu eru helstu breytingar sem þarf til að gera leiðina að hjólakraðbraut ræddar. Meðal annars er ný lega á stígum á nokkrum stöðum á leiðinni nefnd sem og breikkun stíga og lagfæring stígsýnar. Einnig er breyting á umferðarstjórnun rædd, en á leiðinni eru nú 115 staðir þar sem hjólandi mætir akandi/gangandi eða ríðandi umferð. Æskilegt er að lágmarka fjölda slíkra staða og setja forgang á hjólumferð við gatnamót akandi umferðar, eða gera gatnamótin mislæg. Ekki er lagt mat á kostnað við þessar tillögur, en bent á að samfélagslegur kostnaður við heilbrigðiskerfið gæti minnkað ef fleiri hjóla lengri vegagengdir (vísað er til handbókar norsku Vegagerðarinnar um hjólreiðar í þessu sambandi).