



MANNVIT

TENGING HJÓLANETS HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS VIÐ UMLIGGJANDI ÞJÓÐVEGI

RANNSÓKNARVERKEFNI UNNIÐ MEÐ STYRK FRÁ VEGAGERÐINNI
JÚLÍ 2017

Efnisyfirlit

1. Inngangur	1
2. Reykjanesbraut í Hafnarfirði	2
2.1 Skoðun aðstæðna	2
2.2 Aðgerðir og úrbætur.....	2
2.2.1 Úrbætur dagsins í dag	2
2.2.2 Úrbætur til framtíðar	3
2.3 Kostnaðaráætlun	3
3. Suðurlandsvegur í Reykjavík	4
3.1 Skoðun aðstæðna	4
3.2 Aðgerðir og úrbætur.....	4
3.2.1 Úrbætur dagsins í dag	4
3.2.2 Úrbætur til framtíðar	5
3.3 Kostnaðaráætlun	7
4. Þingvallavegur og Vesturlandsvegur í Mosfellsbæ.....	7
4.1 Skoðun aðstæðna	7
4.2 Aðgerðir og úrbætur.....	8
4.2.1 Úrbætur dagsins í dag	8
4.2.1.1 Þingvallavegur	8
4.2.1.2 Vesturlandsvegur	9
4.2.2 Úrbætur til framtíðar	9
4.3 Kostnaðaráætlun	11
5. Merkingar og vegvísun.....	11
Viðauki A Lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu	A-1

1. Inngangur

Undanfarin ár hefur orðið mikil aukning vegfarenda sem nota hjól sem samgöngumáta. Hjólreiðamenn verða sífellt meira áberandi á Íslandi og þá hefur einnig orðið töluverð fjölgun erlendra hjólreiðamanna.

Óljóst er á hvaða hátt hjólreiðamenn sem ferðast um þjóðvegi landsins eru leiddir inn á hjólanet/stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Felur það í sér ákveðna hættu og óöryggi fyrir alla vegfarendur, sérstaklega fyrir hjólreiðamenn sem ekki þekkja aðstæður.

Þess vegna er afar mikilvægt að tryggja öryggi hjólreiðamanna og auka aðgengi þeirra í samgöngukerfinu. Þegar hjólreiðamaður sem ekki þekki aðstæður hjólar á þjóðvegum í dag og ætlar inn á höfuðborgarsvæðið er ekki víst að hann viti hvar öruggast er að hjóla. Ákveðin hættu er á því að hann hjóli rակleiðis inn í stofnbrautakerfi höfuðborgarsvæðisins með tilheyrandi hættu fyrir hjólreiðamanninn sjálfan sem og aðra akandi vegfarendur.

Verkefnið snýst um að kanna þá staði og aðstæður þar sem helstu þjóðvegir tengjast þéttbýli á höfuðborgarsvæðinu. Um er að ræða nokkrar staðsetningar; Reykjanesbraut við Hafnarfjörð, Suðurlandsveg við Reykjavík og loks Vesturlandsveg og Þingvallaveg við Mosfellsbæ. Á þessum stöðum verður gerð greining á mögulegum hjólatengingum milli þjóðvega og stíga og ákveðnar útfærslur valdar, t.d. hvað varðar skilti og merkingar.

Tilgangur þessa verkefnis er að auka öryggi vegfarenda, sér í lagi hjólreiðamanna. Með því að beina þeim frá stofnvegum höfuðborgarsvæðisins er komið í veg fyrir óæskilegar og hættulegar aðstæður þar sem hjólreiðamenn ókunnugir aðstæðum leiðast óviljandi inn á stofnbrautir þar sem umferðarhraði er hár og umferð mikil. Markmið verkefnisins er því að tryggja að hjólreiðamenn ferðist þar sem það er tryggast með öryggi allra vegfarenda að leiðarljósi.

Auðvitað eru alltaf visst hlutfall hjólreiðamanna sem velur frekar að hjóla á akbraut í stað þess að vera á stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Þetta verkefni á hins vegar að tryggja að þeir hjólreiðamenn sem vilja koma sér út á stígakerfið geti gert það á tiltölulega öruggan hátt í stað þess að lenda í óæskilegum umferðaraðstæðum.

Uppsetning verkefnisins er tiltölulega einfalt í sniðum.

- Skoðun aðstæðna og greining á umferðaröryggi á hverjum stað fyrir sig. Haft var samband við viðkomandi sveitarfélög til að tryggja gott og farsælt samstarf sem og til að leita upplýsinga varðandi núverandi ástand sem og áætlanir til framtíðar.
- Úrvinnsla gagna og lýsing á ákveðnum aðgerðum sem ætlað er bæta umferðaröryggi (t.d. nýjar tengingar milli þjóðvega og stíga og uppsetning skilta).
- Kostnaðaráætlun.
- Kynning fyrir Vegagerðina og sveitarfélög.

Varðandi úrbætur á hverjum stað fyrir sig verður annars vegar skoðað hvað hægt er að gera nú þegar. Þ.e. tiltölulega einfaldar aðgerðir sem sveitarfélagið og/eða Vegagerðin getur framkvæmd þegar í stað til að bæta öryggi og aðstæður vegfarenda. Hins vegar verður framtíðarsýnin skoðuð og hvaða aðgerðir eru t.d. settar fram á aðal- eða deiliskipulagi.

Notendur niðurstaðna verða m.a. Vegagerðin og sveitarfélög sem geta nýtt niðurstöðurnar til að vinna að bættu umferðaröryggi allra vegfarenda.

Verkefnið var unnið af Herði Bjarnasyni hjá Mannviti. Höfundur skýrslunnar ber ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þess fyrirtækis sem höfundur starfar hjá.

2. Reykjanesbraut í Hafnarfirði

2.1 Skoðun aðstæðna

Enginn hjólastígur er meðfram Reykjanesbraut frá Reykjanesbæ að Hafnarfirði. Hjólréiðamenn verða því að hjóla á akbraut eða öxl brautarinnar sem getur verið varhugavert, sér í lagi þar sem lítið rými er til staðar, axlir illa farnar og umferðarhraði og -magn töluvert. Í dag eru hjólréiðamenn ekki látnir vita hvar öruggast er að koma sér inn á stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Hér er því mikilvægt að reyna að leiða hjólandi af Reykjanesbraut inn á stígakerfi Hafnarfjarðarbæjar.



Mynd 1: Aðstæður á Reykjanesbraut áður en komið er að þéttbýli Hafnarfjarðarbæjar.

2.2 Aðgerðir og úrbætur

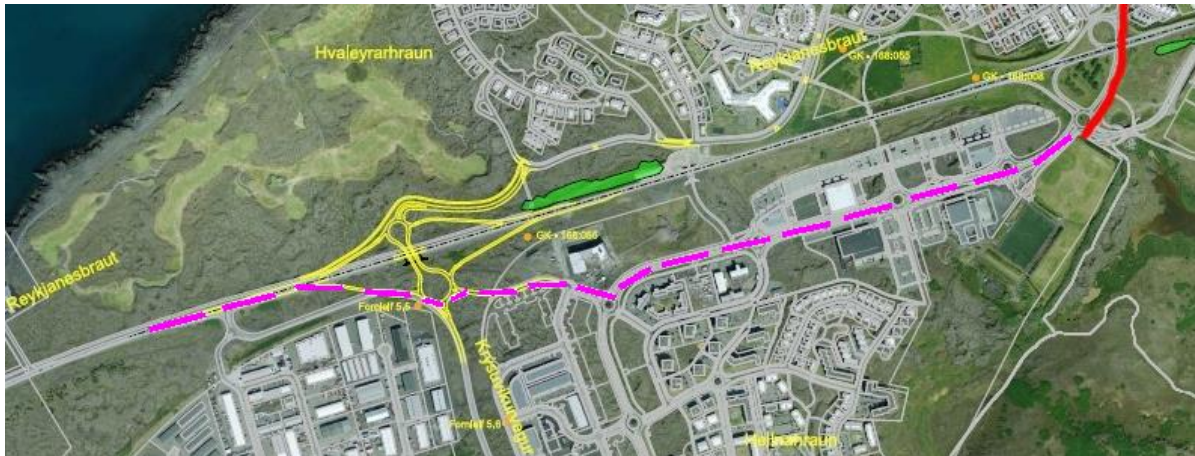
2.2.1 Úrbætur dagsins í dag

Í Viðauka 1 má sjá teikningu sem sýnir lykilleiðir hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu. Þar má sjá að rauða hjólaleiðin byrjar við Íþróttasvæði Hauka við Ásvelli í Hafnarfirði. Þar er einnig skilti með upplýsingum um allar helstu hjólaleiðir á höfuðborgarsvæðinu og því var ákveðið að skoða leiðir til að leiða hjólandi að þessari byrjun rauðu leiðarinnar.



Mynd 2: T.v. má sjá hvar rauða leiðin endar við Ásvelli. T.h. má sjá núverandi upplýsingaskilti við upphaf leiðarinnar.

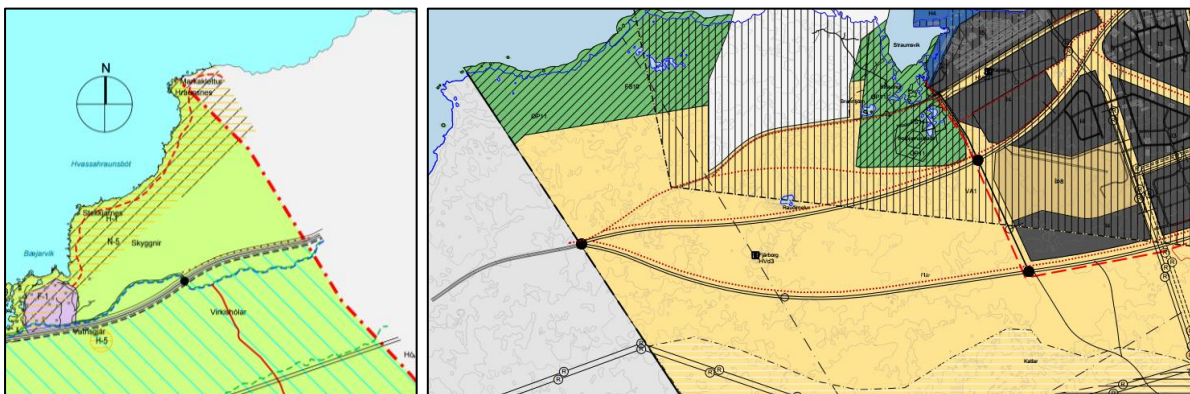
Í ár (2017) byrjuðu framkvæmdir við mislæg gatnamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar. Með þeim verður komin ágætis lausn til að leiða hjólandi vegfarendur af Reykjanesbraut inn á stígakerfi Hafnarfjarðarbæjar við Ásbraut. Hér að neðan má sjá teikningu sem sýnir þessa nýju framkvæmd í gulum lit. Einnig er sýnt með fjólublárrí brotalínu hvernig mælt er með að leiða hjólandi frá Reykjanesbraut að byrjun rauðu leiðarinnar við Ástorg. Á þessari lausn þarf enga nýja stígagerð, eingöngu ný vegvísunarskilti til að leiða hjólandi rétta leið.



Mynd 3: Fjólublá brotalína sýnir tillögu að leið fyrir hjólandi af Reykjanessbraut að upphafi rauðu leiðarinnar.

2.2.2 Úrbætur til framtíðar

Ýmsar leiðir hafa verið til skoðunar varðandi hjólaleiðir frá Reykjanessbæ að Hafnarfirði. Ef litið er til aðalskipulags Hafnarfjarðar 2013-2025 má sjá að töluverðar breytingar eru fyrirhugaðar við þéttbýlismörk bæjarins nálægt Straumsvík og Ásvöllum. M.a. er gert ráð fyrir færslu Reykjanessbrautar til suðurs og nýjum gönguleiðum og útivistarstígum samhliða þeim breytingum. Það er því einfaldast að horfa til aðalskipulagsins og gera ráð fyrir að hjólreiðastígar verði lagðir líkt og skipulagið sýnir. Þar eru nýir stígar sýndir samhliða nýrri legu Reykjanessbrautar en einnig er stígur sýndur í núverandi legu Reykjanessbrautar. Við sveitarfélagsmörk Hafnarfjarðar og Voga við Reykjanessbraut er einnig sýndur stígur sem hér er gert ráð fyrir að verði lagður og notaður sem tenging hjólreiðamanna inn á stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Í aðalskipulagi Voga 2008-2028 er einnig gert ráð fyrir sérstökum hjólreiðastíg sem liggur samhliða Reykjanessbraut.



Mynd 4: Til vinstri; skjáskot af aðalskipulagi Voga þar sem sjá má bláa brotalínu sunnan Reykjanessbrautar við sveitarfélagsmörk sem táknar sérstakan hjólreiðastíg. Til hægri; skjáskot af aðalskipulagi Hafnarfjarðarbæjar þar sem sjá má nokkrar rauðar punktalínur við Reykjanessbraut sem tákna gönguleiðir, útivistarstíga.

2.3 Kostnaðaráætlun

Í kostnaðaráætlun fyrir þær úrbætur sem hér eru til skoðunar er eingöngu litið til þeirra lausna sem lagt er til að verði framkvæmdar sem allra fyrst til að gera aðstæður dagsins í dag öruggari.

Í tilfalli Hafnarfjarðarbæjar er annars vegar um að ræða vegvísunarskilti til að leiðbeina hjólreiðamönnum hvar skuli hjóla af Reykjanessbraut inn á stígakerfi bæjarins; samtals tvö skilti í

mismunandi fjarlægð frá frárein af Reykjanesbraut. Hins vegar vegvísunarskilti við Ásbraut til að vísa hjólreiðamönnum rétta leið að upphafspunkti rauðu hjólaleiðarinnar; samtals 4 stk.

Tafla 1: Kostnaðaráætlun fyrir aðgerðir í Hafnarfjarðarbæ.

Úrbætur	Kostnaður, með vsk.
Vegvísar með undirstöðum (6 stk.)	1.000.000 kr.

3. Suðurlandsvegur í Reykjavík

3.1 Skoðun aðstæðna

Enginn hjólastígur er meðfram Suðurlandsvegi þegar komið er að þéttbýli Reykjavíkur. Hjólreiðamenn verða því að hjóla á akbraut eða öxl brautarinnar sem getur verið varhugavert, sér í lagi þar lítið rými er til staðar, axlir illa farnar og umferðarhraði og -magn töluvert.



Mynd 5: Aðstæður á Suðurlandsvegi við Rauðavatn. Göngu- og hjólastígur hægra megin á mynd.

Í dag eru hjólreiðamenn ekki látnir vita á hvaða hátt öruggast er að koma sér inn á stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Á myndinni hér að ofan má sjá dæmi um hjólreiðamann sem er staðsettur á Suðurlandsvegi við Rauðavatn á leiðinni inn í Reykjavík en hægra megin við hann má sjá göngu- og hjólastíg. Dæmi eru um hjólreiðamenn í þessum sporum, ekki staðkunnir aðstæðum, sem enda í Ártúnsbrekkunni í mikilli og hraðri umferð án þess að kæra sig um það. Hér er því mikilvægt að reyna að leiða hjólandi af Suðurlandsvegi inn á stígakerfi Reykjavíkurborgar í öruggara umhverfi.

3.2 Aðgerðir og úrbætur

3.2.1 Úrbætur dagsins í dag

Græna lykilleið hjólreiða (sjá mynd í Viðauka 1) er sú leið sem er næst Suðurlandsvegi og liggur að miðbæ Reykjavíkur. Upphafspunktur grænu leiðarinnar er efst í Elliðaárdalnum við Breiðholtsbraut en þar er einnig skilti með upplýsingum um allar helstu hjólaleiðir á höfuðborgarsvæðinu. Einfaldast er því að leiða hjólandi af Suðurlandsvegi að grænu leiðinni í Elliðaárdalnum. Fyrir ferðamenn ætti upplifunin af borginni og umhverfinu einnig að vera skemmtilegri ef hjólað er niður Elliðaárdalinn í átt að miðbæ Reykjavíkur, í stað Suðurlands- og Vesturlandsvegur.

Hér að neðan má sjá teikningu sem sýnir þrjá möguleika á því hvernig hjólreiðamenn geta verið leiddir af Suðurlandsvegi að grænu leiðinni efst í Elliðaárdalnum.

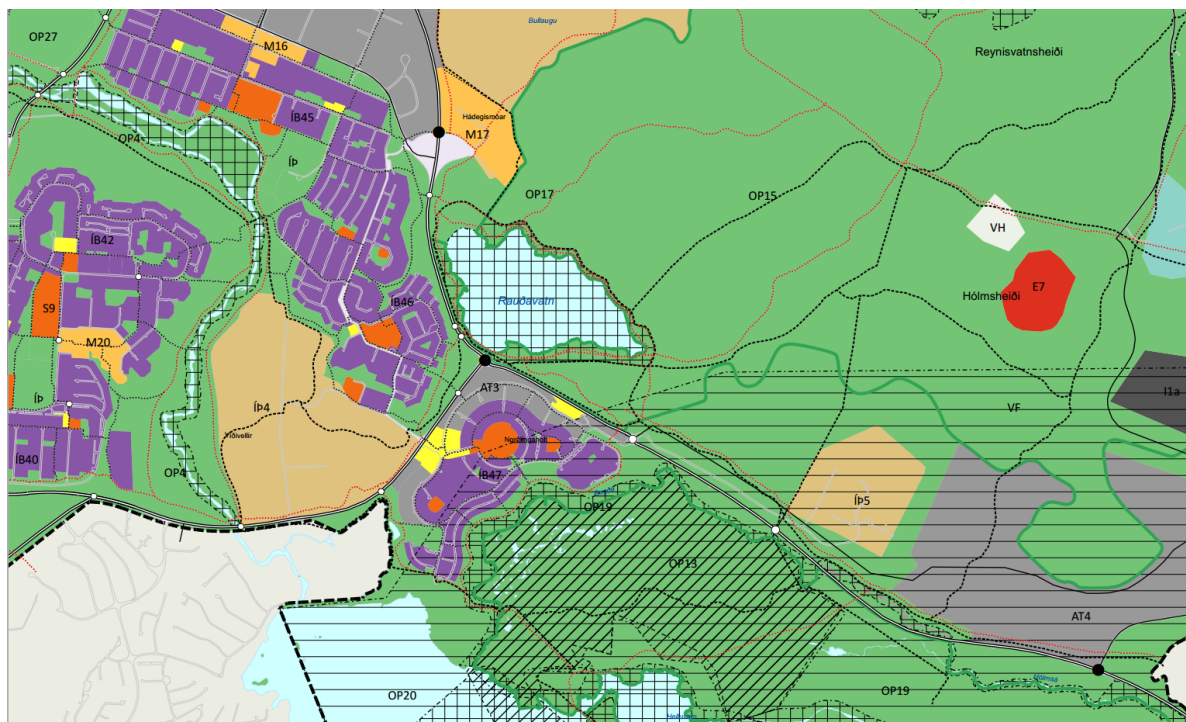


Mynd 6: Grænu brotalinurnar sýna þrjár tillögur að leið fyrir hjólandi af Suðurlandsvegi að grænu lykilleiðinni.

- A. Hjólandi leiddir af hringtorgi við Norðlingaholt með skiltum og inn í hverfið. Síðan leiddir úr hverfi yfir göngu- og hjólabrú yfir Breiðholtsbraut og þaðan í Elliðaárdalinn á núverandi stígakerfi.
Á þessari leið þarf enga nýja stígagerð, eingöngu ný vegvísunarskilti til að leiða hjólandi rétta leið.
- B. Hjólandi leiddir af Suðurlandsvegi áður en komið er að hringtorgi við Norðlingaholt með skiltum. Þaðan á nýjum hjólastíg (2,5 m breiðum) í átt að undirgöngum undir Suðurlandsveg inn í Norðlingaholt. Síðan leiddir úr hverfi yfir göngu- og hjólabrú yfir Breiðholtsbraut og þaðan í Elliðaárdalinn á núverandi stígakerfi.
Á þessari leið þarf um 250 m af nýjum stígum ásamt uppsetningu af nýjum vegvísunarskiltum til að leiða hjólandi rétta leið.
- C. Hjólandi leiddir af Suðurlandsvegi til móts við bensínstöð í Norðlingaholti (sjá staðsetningu C á teikningunni hér að ofan). Þaðan á nýjum hjólastíg (2,5 m breiður) í átt að undirgöngum undir Suðurlandsveg við Rauðavatn. Þaðan í Elliðaárdalinn á núverandi stígakerfi.
Á þessari leið þarf um 600 m af nýjum stígum ásamt uppsetningu af nýjum vegvísunarskiltum til að leiða hjólandi rétta leið.

3.2.2 Úrbætur til framtíðar

Til að skoða úrbætur til framtíðar er hér að neðan sýnt skjáskot af aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Þar sést að gert er ráð fyrir stofnstíg norðan megin Suðurlandsvegjar frá sveitarfélagsmörkum alveg að Rauðavatni. Þess má geta að í dag liggur reiðstígur sömu leið og fyrirhugaðar stofnstígur er sýndur. Við sveitarfélagsmörkin austast væri hægt að leiða hjólreiðamenn af þjóðvegi inn á nýjan stofnstíg við vegamótin sem eru við Nesjavallaleið. Við Rauðavatn er annars vegar hægt að fylgja stofnstíg til suðvesturs í átt að upphafi grænu lykilleiðarinnar í Elliðaárdal (sjá mynd í viðauka 1) eða fylgja stofnstíg til norðurs í átt að Hádegismóum og Grafarholti.



Mynd 7: Skjáskot af aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 þar sem rauðar punktalínur tákna stofnstíga, m.a. meðfram Suðurlandsvegi.

Líklega er leiðin til norðurs of mikið úr leið fyrir þá hjólreiðamenn sem ætla að miðbæ Reykjavíkur. Hins vegar er fyrirhugað að breyta Rofabæ í götu með góðum hjólalausnum sem ættu þá vel að nýtast þeim hjólreiðamönnum sem vilja hjóla frá Rauðavatni í átt að miðbæ Reykjavíkur. Hér að neðan má sjá mynd sem sýnir mögulegar framtíðarlausnir sem gætu verið góðar og öruggar fyrir hjólandi vegfarendur.



Mynd 8: Hér má sjá mögulegar framtíðar lausnir fyrir hjólandi vegfarendur frá sveitarfélagsmörkum hægra megin á mynd í átt að miðbæ Reykjavíkur. Græni valkosturinn sunnan megin (neðri leið) er fyrirhuguð stofnstígatenging að Elliðaárdalnum en efri leiðin er möguleg tenging eftir úrbætur í Rofabæ með góðum hjólalausnum.

3.3 Kostnaðaráætlun

Í kostnaðaráætlun er eingöngu litið til þeirra lausna sem lagt er til að verði framkvæmdar sem allra fyrst til að gera aðstæður dagsins í dag öruggari. Í tilfalli Reykjavíkurborgar voru settar fram þrjár tillögur. Tvær tillögur (B og C) innifela í sér nýja stígagerð ásamt uppsetningu vegvísunarskilta til að leiðbeina hjólreiðamönnum á hvaða hátt skuli hjóla af Suðurlandsvegi inn á stígakerfi borgarinnar. Ein tillaga (A) gerir síðan eingöngu ráð fyrir uppsetningu vegvísunarskila.

Hvað varðar uppsetningu vegvísunarskilta er í öllum tillögum annars vegar um að ræða vegvísunarskilti til að leiðbeina hjólreiðamönnum hvar skuli hjóla af Suðurlandsvegi inn á stígakerfi Reykjavíkur; samtals tvö skilti. Hins vegar vegvísunarskilti utan þjóðvegjar til að vísa hjólreiðamönnum rétta leið að upphafspunkti grænu hjólaleiðarinnar.

Tafla 2: Kostnaðaráætlun fyrir aðgerðir í Reykjavík. Tillögur A, B og C til skoðunar.

Tillaga	Úrbætur	Kostnaður, með vsk.
A	Vegvísar með undirstöðum (6 stk.)	1.000.000 kr.
B	Vegvísar með undirstöðum (7 stk.) + Nýir stígar (250 m)	16.000.000 kr.
C	Vegvísar með undirstöðum (4 stk.) + Nýir stígar (600 m)	37.000.000 kr.

4. Þingvallavegur og Vesturlandsvegur í Mosfellsbæ

4.1 Skoðun aðstæðna

Við Mosfellsbæ er um að ræða tvo staði sem eru til skoðunar þegar komið er að þéttbýli bæjarins og þeim hjólaleiðum sem þar liggja. Annars vegar þegar hjólað er úr austurátt eftir Þingvallavegi í átt að bænum og hins vegar þegar hjólað er úr norðurátt eftir Vesturlandsvegi.

- Meðfram Þingvallavegi (frá hringtorgi við Vesturlandsveg að Gljúfrasteini) er stígur sem hægt er að ganga og hjóla. Stígurinn er hins vegar frekar þröngur og illa farinn á köflum og því velja margir hjólreiðamenn að hjóla á akreinum Þingvallavegar sem getur verið varhugavert.
- Enginn hjólastígur er meðfram Vesturlandsvegi þegar komið er að þéttbýli Mosfellsbæjar. Hjólreiðamenn verða því að hjóla á akbraut eða öxl brautarinnar sem getur verið varhugavert, sér í lagi þar lítið rými er til staðar, axlir illa farnar og umferðarhraði og -magn töluvert.



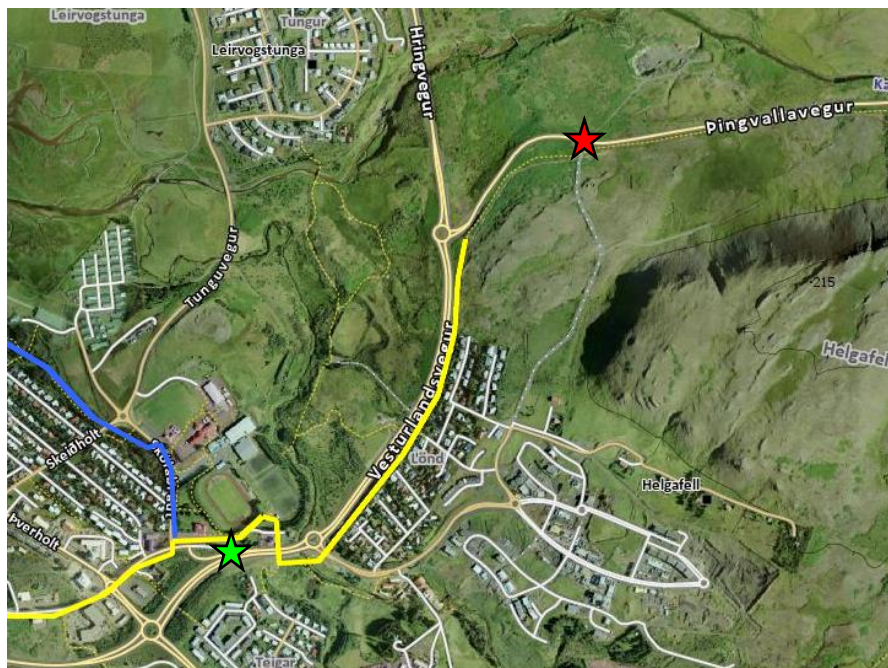
Mynd 9: Til vinstri má sjá aðstæður þegar hjólreiðamaður er kominn inn í Mosfellsbæ á Vesturlandsvegi. Engar upplýsingar eru til staðar til að upplýsa þann hjólandi hvar öruggast er að koma sér inn á stígakerfi bæjarins. Til hægri má sjá núverandi stíg meðfram Þingvallavegi þar sem hann þverar malarstíg við frekar varhugaverðar aðstæður.

Mikilvægt er að skoða leiðir á báðum stöðum til að leiða hjólreiðamenn á öruggan og aðgengilegan hátt inn á stígakerfi Mosfellsbæjar.

4.2 Aðgerðir og úrbætur

4.2.1 Úrbætur dagsins í dag

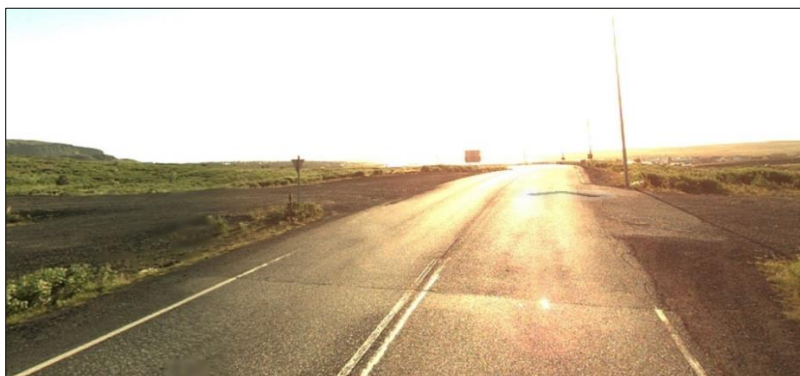
Á myndinni hér að neðan má sjá hvernig lykilleiðir hjólreiða liggja í Mosfellsbæ (heildarkort sem sýnir allar lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu má sjá í Viðauka 1). Bláa leiðin endar við Hlégarð þar sem hún kemur til móts við gulu leiðina en sú leið heldur áfram alveg að stígnum sem liggur til hliðar við Þingvallaveg.



Mynd 10: Hér má sjá hvernig gulu og bláu lykilleiðirnar liggja í Mosfellsbæ. Umfjöllun um grænu og rauðu stjórnurnar má finna í texta.

4.2.1.1 Þingvallavegur

Hvað varðar hjólreiðamenn á Þingvallavegi er eins og áður sagði alls óvíst að þeir hjóli á stígnum samhliða veginum og því er hér til skoðunar á hvaða hátt skuli leiða hjólreiðamenn að gulu lykilleiðinni. Eftir að hafa skoðað aðstæður á Þingvallavegi virðist erfitt að leiða hjólreiðamenn á leið til vesturs að höfuðborgarsvæðinu á öruggan hátt inn á stíginn, t.d. þar sem rauða stjarnan er sýnd á myndinni hér að ofan. Vissulega munu einhverjir hjólreiðamenn hjóla að gulu leiðinni við fyrsta tækifæri en vegna sjónlengda á þessu svæði, erfiðrar beygju og mögulegs sólarlags er talið heppilegra að hjólreiðamenn hjóli inn á Vesturlandsveg og þaðan inn á gulu leiðina, sjá næsta undirkafla.



Mynd 11: Hér má sjá aðstæður á Þingvallavegi til vesturs þar sem stígur liggur vinstra megin á mynd. Kröpp beygja til vinstri fram undan með takmörkuðum sjónlengdum ásamt blindandi sólarlagi sem gerir það að verkum að hættulegt getur verið að beina hjólandi yfir götu í átt að stíg.

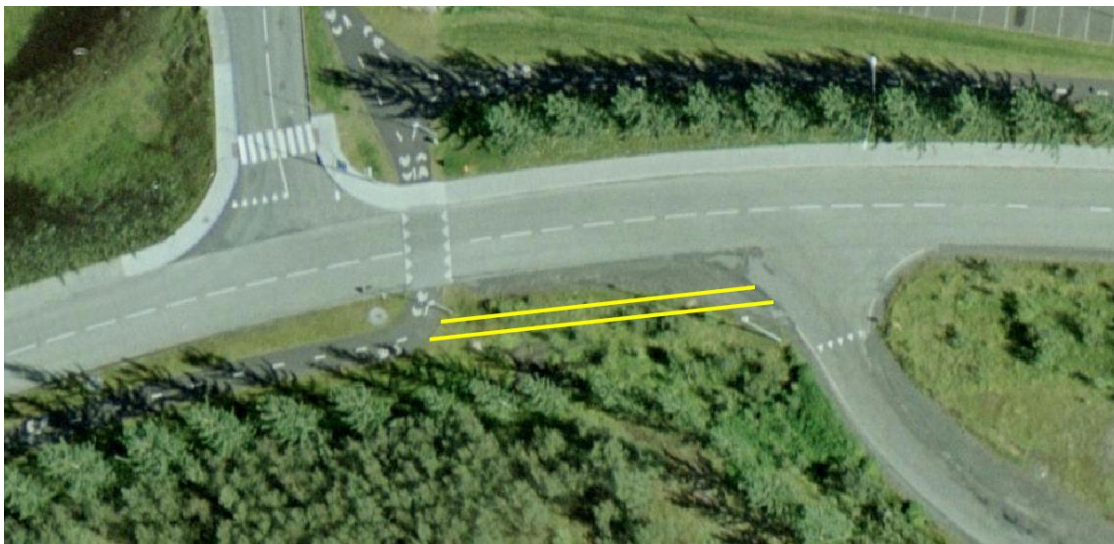
4.2.1.2 Vesturlandsvegur

Hér er markmiðið að finna leið til að leiða hjólandi átt að höfuðborgarsvæðinu á öruggari hátt af Vesturlandsvegi inn á stígakerfi Mosfellsbæjar. Ágætur staður til að gera það er frárein af Vesturlandsvegi við Háholt, sjá grænu stjörnuna á mynd 10 hér að ofan. Hér að neðan eru sýndar myndir af þessari frárein, annars vegar við Vesturlandsveg og hins vegar við Háholt.



Mynd 12: Til vinstri má sjá frárein af Vesturlandsvegi inn á Háholt. Til hægri má sjá hvar fráreinin tengist Háholti. Gulu línurnar sína mögulega hjólastígatengingu við núverandi hjólastíg.

Við Háholt er góður hjólastígur sem gott væri að tengja við enda fráreinar, sjá myndir hér að ofan og neðan. Um er að ræða ca. 30 m tengingu með 1,5 m breiðum stíg fyrir hjólandi í eina átt. Til viðbótar við þessa nýju stígatengingu þarf að setja upp ný vegvísunarskilti til að leiða hjólandi rétta leið, bæði við Vesturlandsveg og einnig við Háholt.



Mynd 13: Möguleg tenging enda fráreinar af Vesturlandsvegi við núverandi hjólastíg.

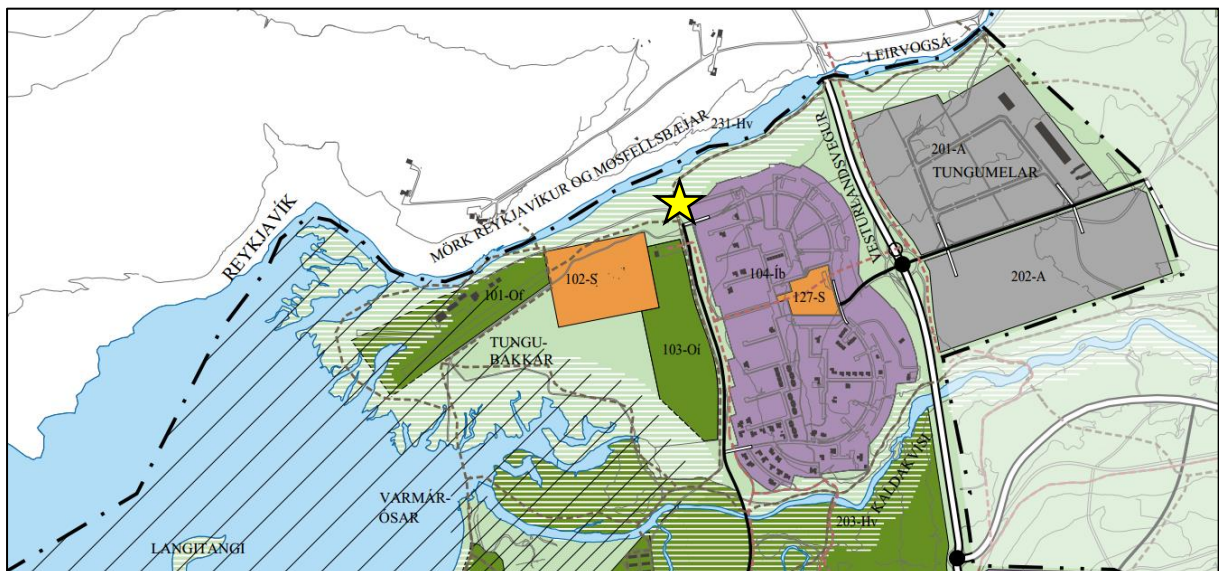
4.2.2 Úrbætur til framtíðar

Eins og áður var minnst á er ekki æskilegt að hjólréiðamenn séu hjólandi á Vesturlandsvegi, sér í lagi nálægt höfuðborgarsvæðinu með tilheyrandi umferðarhraða og -magni. Hér að neðan má t.d. sjá mynd af aðstæðum þegar hjólréiðamaður nálgast Mosfellsbæ og er staddur á Vesturlandsvegi á brú yfir Köldukvísl. Þar er þrenging vegna brúar sem er hættuleg þegar ökutæki aka nærri hjólréiðamanni. Það er því mikilvægt að koma hjólréiðamönnum úr slíku umhverfi sem allra fyrst, sér í lagi þeim sem ekki vilja hjóla við svona aðstæður.



Mynd 14: Þrenging á Vesturlandsvegi vegna brúar yfir Köldukvísl.

Til að skoða úrbætur til framtíðar eru hér að neðan sýnd skjáskot af aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 ásamt aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030.



Mynd 15: Að ofan; skjáskot af aðalskipulagi Reykjavíkur þar sem sjá má rauða punktalínu austan Vesturlandsvegar við sveitarfélagsmörk sem táknar stofnstíg. Að neðan; skjáskot af aðalskipulagi Mosfellsbæjar þar sem sjá má rauða brotalínu austan Vesturlandsvegar sem táknar aðalstíg.

Eins og sjá má af aðalskipulagi bæði Reykjavíkur og Mosfellsbæjar er gert ráð fyrir stofnstíg/aðalstíg austan Vesturlandsvegjar. Bæði sveitarfélög er byrjuð að skoða stígakerfi sitt á þessum slóðum og eru nokkrar útfærslur til skoðunar. Innan Reykjavíkur mun sérstakur hjólastígur liggja austan megin Vesturlandsvegjar frá Hvalfirði, gegnum Esjuhlíðar og að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ. Ekki liggur fyrir hvernig tengingin milli sveitarfélaga mun líta út en líkur eru á að reynt verði að tengja stíginn meðfram Vesturlandsvegi við stíg sem liggur við Tunguveg, sjá gula stjórnun á mynd 15 af aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Þaðan verði hjólreiðamenn leiddir inn á hjólastígakerfi höfuðborgarsvæðisins.

4.3 Kostnaðaráætlun

Í kostnaðaráætlun fyrir þær úrbætur sem hér voru til skoðunar er eingöngu litið til þeirra lausna sem lagt er til að verði framkvæmdar sem allra fyrst til að gera aðstæður dagsins í dag öruggari. Í tilfelli Mosfellsbæjar er um nokkrar aðgerðir að ræða:

- Uppsetning vegvísunarskilta til að leiðbeina hjólreiðamönnum hvar skuli hjóla af Vesturlandsvegi inn á stígakerfi bæjarins. Hér er gert ráð fyrir uppsetningu á tveimur skiltum í mismunandi fjarlægð frá frárein fyrir hjólandi.
- Ný stígatenging við Háholt, ca. 30 m. Einbreiður 1,5 m breiður stígur.
- Uppsetning vegvísunarskilta við nýja stígatengingu til að beina hjólreiðamönnum rétta leið. Hér er gert ráð fyrir tveimur skiltum í sitt hvorum endanum.

Tafla 3: Kostnaðaráætlun fyrir aðgerðir í Mosfellsbæ.

Úrbætur	Kostnaður, með vsk.
Vegvísar með undirstöðum (4 stk.) + Ný stígatenging (30 m)	2.500.000 kr.

5. Merkingar og vegvísun

Mikilvægt er að huga vel að gerð og útliti merkinga vegna vegvísunar fyrir hjólreiðamenn. Sérstakt öryggissvæði er meðfram vegum en innan þess skulu ekki vera hættur s.s. hættulegar hindranir eða bratti meiri en 1:1,5. Mjög líklegt er að einhver þeirra vegvísunarskilta sem ætluð eru til að leiða hjólandi rétta leið verði staðsett innan öryggissvæðis og því mikilvægt að skoða vel gerð skiltanna og uppsetningu. Skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar er heimilt að hafa umferðarmerki af ákveðinni gerð innan öryggissvæðis. Mikilvægt er að nota eingöngu viðurkenndan vegbúnað en leyfilegt er að hafa umferðarmerki á viðurkenndum járnörum, sem eru 75 mm í þvermál og 3,2 mm þykk.

Í núgildandi reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra (nr. 289/1995) er í kafla F. *Vegvísar* annars vegar hægt að finna merki *F30.11 Töfluvegvisir fyrir hjólreiðastíga* og hins vegar merki *F31.11 Vegvísir fyrir hjólreiðastíga*, sjá merkin hér að neðan. Skv. reglugerðinni má setja bæði merkin við stígamót og því þarf að skoða betur notkun þeirra á þjóðvegum. Ljóst er að uppsetning þessara skilta til hliðar við vegaxlir þjóðvega þarf nast umsagnar frá þjónustudeild Vegagerðarinnar þar sem þau eru innan veghelgunarsvæðis þeirrar stofnunar.



Mynd 16: T.v. F30.11 Töfluvegvísir fyrir hjólreiðastíga. T.h. F31.11 Vegvísir fyrir hjólreiðastíga.

Nýlega (apríl 2016) gáfu öll sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu í sameiningu út leiðbeiningar varðandi merkingar og vegvísun fyrir lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu¹. Markmið þeirra leiðbeininga var að sýna á hvaða hátt skuli merkja kerfi lykilleiða hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu og samræma útlit þess. Vinna er í gangi að koma þessum nýju hjólamerkingum inn í reglugerð um umferðarmerki og einnig í umsögn hjá Vegagerðinni. Þangað til er lagt til að merkin í núgildandi reglugerð verði notuð, líklega þó án stígnúmera og jafnvel með stærra hjólalógói svo það sjáist betur á þjóðvegum og til að ökumenn bifreiða sjái fyrir víst að um sé að ræða sérstök skilti fyrir hjólandi. Mikilvægt er að sveitarfélög sækji um heimild til Vegagerðarinnar ef ætlunin er að setja upp skilti innan veghelgunarsvæðis þjóðvega. Þá þurfa viðkomandi sveitarfélög einnig sjálf að skoða mögulega uppsetningu þessara skilta þar sem þau samrýmast ekki að fullu núgildandi reglugerð.

Hvað varðar nýju leiðbeiningar eru hér að neðan sýnd dæmi um merkingar sem hægt væri að nota til að leiðbeina hjólreiðamönnum af þjóðvegum inn á stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Þær eru sambærilegar þeim merkingum sem sýndar eru í leiðbeiningunum að því undanskildu að hjólamerkin í töfluvegvísunum (efri skiltin á myndinni hér að neðan) eru höfð stærri til að vekja athygli á því að um hjólaskilti er að ræða. Neðri skiltin á myndinni væri hægt að nota utan þjóðvega til að leiða hjólreiðamenn rétta leið.



Mynd 17: Efri skiltin þrjú sýna tillögu að töfluvegvísunum sem hægt væri að setja við þjóðvegi. Neðri skiltin sýna annan vegar þrjú leiðarmerki (vinstra megin) og hins vegar tvo píluvegvísa með frekari upplýsingum um áfangastað.

¹ Lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu – Merkingar og vegvísun – Leiðbeiningar. Sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Apríl 2016.

Viðauki A Lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu

