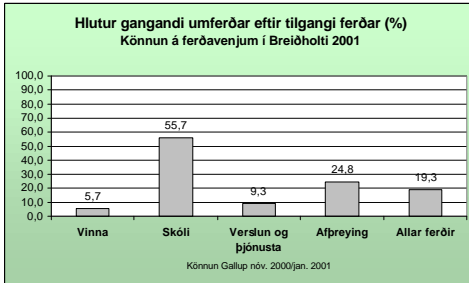


## Göngu-, hjóla- og reiðleiðir

### Forsendur



Tafla 1. Tilgangur ferðar gangandi vegfarenda.

Ganga og hjólaferðir gegna víða mikilvægu hlutverki í samgöngum í borgum. Í Evrópu eru ganga og hjólaferðir mikilvægari samgöngumátar en almenningsvagnar, t.d. í Danmörku, Svíþjóð, Austurríki, Bretlandi og Hollandi. Ekki liggja fyrir áreiðanlegar upplýsingar um hlut göngu og hjólaferða í samgöngum innan Reykjavíkur en að öllum líkindum er hann nokkuð meiri heldur en hlutur almenningsvagna. Til þess benda nýrri og eldri kannanir á ferðavenjum í Reykjavík. Í könnun frá 1996 kemur fram að fólk ferðast oftar gangandi en með almenningsvögnum. Í alhliða könnun á ferðavenjum í Breiðholti veturinn 2000-2001 kemur fram að hlutur gangandi umferðar er rúm 19% meðan hlutur almenningsvagnar er aðeins tæp 4%. Hér vegur þyngst að meirihluti barna og unglinga ganga til skóla. Hlutur hjólandi umferðar samkvæmt sömu könnun er hins vegar hverfandi (sjá töflu 1).

### Áherslur aðalskipulagsins

Í aðalskipulaginu er lögð áhersla á að efla vistvænar samgöngur og stemma stigu við aukningu bílaumferðar. Með því að bæta skilyrði almenningsvagnar og göngu og hjólaferða er mögulegt að draga úr aukningu bílaumferðar. Það er um margt raunhæfara og ódýrara að reyna stemma stigu við aukningu bílaumferðar með því að bæta skilyrði gangandi og hjólandi umferðar en að bæta þjónustu almenningsvagna. Vert er þó að hafa í huga að aðgerðir, sem miða að því að bæta umhverfi gangandi og hjólandi, þjóna einnig almenningsvagnar með því notendur strætisvagna eru gangandi og í sumum tilvikum hjólandi vegfarendur við upphaf og enda ferðar. Slíkar aðgerðir ættu því að vera forgangsríði í uppbyggingu samgöngukerfisins.

Áhersla aðalskipulagsins á þéttari byggð og blöndun landnotkunar innan hverfa mun leiða til þess að vegalengdir milli heimilis, vinnustaðar og þjónustu munu að jafnaði stytta. Stytting vegalengda ætti að auka líkur þess að fólk kjósi að ganga eða hjóla til vinnu eða þjónustu. Þéttari byggð mun enn fremur skapa skjólbetra borgarumhverfi og þar með bæta skilyrði til göngu og hjólaferða. Forsenda þess að þessar áherslubreytingar í skipulagi byggðarinnar leiði til eflingar göngu- og hjólaferða sem samgöngumáta, er vel hannað og samræmt stigakerfi fyrir þessa ferðamáta. Enn fremur þarf að tryggja gæði umhverfis gangandi og hjólandi vegfarenda innan íbúðarhverfa og ekki síður innan atvinnu- og þjónustuhverfa.

### Bæta aðbúnað gangandi og hjólandi vegfarenda innan hverfa

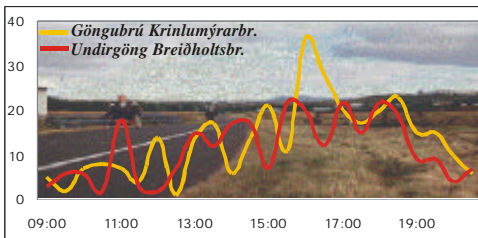
Eitt af meginmarkmiðum aðalskipulagsins er að auka almennt gæði byggðarinnar (sjá AR3). Að auka gæði byggðar í einstökum hverfum er fyrst og fremst tryggt með ákveðnum skilmálum í deiliskipulagi viðkomandi svæðis. Slíkir skilmálar geta varðað atriði eins og breidd gangstétta, sérstakar hjólaferðabrautir, hjólaferðastæði, gróðursetningu, lýsingu og önnur götugögn og almennari atriði eins og afstöðu bygginga gagnvart götu og staðsetningu bílastæða, t.d. að bygging og gangstétt séu ekki aðskilin með bílastæðum. Stefnt er að því að innan þriggja ára frá staðfestingu aðalskipulagsins verði unnin rit, annars vegar um uppbyggingu vistvænnar byggðar og hins vegar um gæði byggðar í íbúðarhverfum og á atvinnusvæðum sem verða leiðbeinandi við gerð deiliskipulags (sjá markmið 2a í *Greinargerð I - Stefnumörkun*). Í þessum ritum verður m.a. lögð áhersla á bætt umhverfi hjólandi og gangandi umferðar.



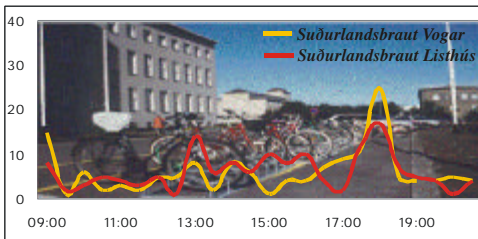
1. mynd – Á Skólavörðuholti



2. mynd - Ur Elliðaárdal



3. mynd - Fjöldi hjólandi vegfarenda



4. mynd - Fjöldi hjólandi vegfarenda

## Heildarskipulag göngu-, hjóla- og reiðstíga

Til að ganga og hjólréiðar séu raunhæfur valkostur sem ferðamáti innan borgarinnar þarf að koma á samfelldu neti stíga sem liggja um allt borgarlandið. Þetta þurfa að vera öruggar og greiðfærar leiðir sem tengja saman borgarluta heimili, vinnu- og þjónustusvæði. Í þemahefti Aðalskipulags Reykjavíkur 1996-2016 um umhverfi og útivist er mótuð stefna um heildarskipulag útivistarsvæða. Skipulagið gengur út á það að mynda samfellt net útivistarsvæða sem vefja sig inn í og umhverfis byggðina og eru tengd saman og gerð aðgengileg með stofn- og tengistígum. Stofnstígar borgarinnar eru megin göngu- og hjólréiðaleiðir um borgarlandið sem mynda samhangandi net með u.þ.b. 1000 m möskvastærð og taka mið af almennum ferðakröfum og tengjast nágrannasveitarfélögum borgarinnar. Þeir þræða útivistarsvæði borgarinnar og leitast er við að skapa skjólsælt umhverfi með fram þessum leiðum. Stígarnir eru að öllu jöfnu 3 m breiðir en í athugun er að breikka sumar leiðir í 4 m vegna mikillar umferðar gangandi og hjólandi vegfarenda eða að leggja sérstakar hjólréiðabrautir samhliða fjölförnustu leiðunum. Tengistígar tengjast stofnstígum og eru að öllu jöfnu 2,5 – 3 m á breidd. Þeir flétta saman byggð og útivistarsvæði og eru ætlaðir gangandi og hjólandi umferð innan einstakra borgarluta og tengja saman ýmsa þjónustu, s.s. skóla, verslun og almenningsvagna. Þar sem ekki er hægt að koma fyrir stígum vegna hjólréiða í þéttbýli verður komið fyrir hjólréiðareinum í götustæði. Þetta á sérstaklega við um miðbæinn og eldri borgarluta og í þéttri byggð.

Heildarvegalengd stofn- og tengistíga í borginni er um 350 km og af þeim hafa verið lagðir um 200 km. Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu stígakerfisins.

Sumarið 1997 fór fram umferðartalning á helstu stofnstígum borgarinnar. Talið var á 12 stöðum í einn dag frá kl. 9.00-21.00 (sjá töflu 2). Á fimm talningarstöðum var hlutfall hjólandi yfir 50% en umferð gangandi vegfarenda var mest áberandi innan einstakra útivistarsvæða. Hlutfall hjólandi vegfarenda jókst talsvert frá kl. 16.00 til 18.00 og skýrist það að einhverju leyti af umferð fólks frá vinnu eða skóla og að almenn útivistariðkun seinni part dags eykst (sjá 3. og 4. mynd). Til að tryggja öryggi og aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda á stofnstígum borgarinnar er gert ráð fyrir undirgöngum/gøngubrúum þar sem stofnstígar þvera helstu umferðaræðar borgarinnar. Á öðrum þverunum verða leiðirnar sérstaklega merktar sem slíkar í yfirborð gatna. Aðskilnaður gangandi og hjólandi vegfarenda á stofnstígum er afmarkaður með sérstakri línu eða lit á yfirborði stíganna. Á öllum helstu göngu- og hjólréiðaleiðum er gert ráð fyrir fláa þar sem stígar þvera götur.

Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu á 3,5- 4m breiðum reiðgötum innan og utan þéttbýlissvæðisins sem mynda hringleiðir og tengjast nágrannasveitarfélögum borgarinnar.

TALNI NGARSTADI R	göngu	skólk	hjóli	hjólastól	hestbak	annað	0-20	21-40	41-60	61 og eldri	dagsumferð	heildarumferð
Laugardalur - aðalstígur	79%	5%	13%	0%	0%	3%	50%	29%	14%	7%	2055	19000
Tjörnir - Frikkirkjuvegur	82%	3%	11%	1%	0%	3%	26%	45%	24%	5%	969	89000
Elliðaárdalur við stíflu	41%	17%	40%	0%	0%	2%	29%	42%	26%	3%	777	72000
Ægissíða	26%	10%	57%	0%	0%	8%	28%	45%	20%	8%	561	52000
Gøngubrú yfir Kringlumýrarbraut	34%	7%	58%	0%	0%	1%	37%	36%	17%	9%	558	52000
Elliðaárdalur - undirgöng (Víkingsvæði)	32%	12%	53%	1%	0%	2%	31%	39%	25%	4%	522	48000
Æfingataki Nauthólsvík	34%	10%	54%	0%	0%	1%	30%	44%	20%	6%	507	47000
Gøngustígur Suðurlandsbraut (Listhús)	52%	2%	45%	0%	0%	1%	40%	43%	16%	2%	374	35000
Gøngustígur Suðurlandsbraut (Vogar)	36%	11%	49%	0%	0%	3%	25%	54%	15%	6%	296	27000
Óskjuhlíð-aðalstígur	72%	9%	17%	0%	0%	2%	44%	40%	13%	3%	194	18000
Elliðaárdalur - undirgöng (Fákssvæði)	3%	1%	6%	0%	89%	1%	64%	28%	4%	3%	187	17000
Gøngustígur gengt Geirsnefi	25%	8%	67%	0%	0%	0%	18%	20%	57%	5%	76	7000
<b>Tafla 2.3 Umferðartalning á stofnstígum</b>	<b>Hlutfall vegfarenda eftir ferðamáta</b>						<b>Hlutfall vegfarenda eftir aldri</b>				<b>Dagsumferð og áætlúð sumrumferð</b>	

Tafla 2. - Umferðartalning á stofnstígum 1997