



Reykjavík 25. janúar 2025

Umsögn um: Borgarlínan í Reykjavík og Kópavogi, 1. lota, rammahluti aðalskipulags og umhverfisskýrsla

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað kynningu á drögum að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélaganna Kópavogs og Reykjavíkurborgar í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Tillagan er sett fram sem svokallaður rammahluti aðalskipulags, sbr. 2.gr. skipulagslaga og gr. 4.9 í skipulagsreglugerð nr. 90/2021. Í rammahlutanum er stefna og skipulagsákvæði um Borgarlínu útfærð nánar. Í tillögunni eru settar fram almennar forsendur framkvæmda við Borgarlínu, bindandi stefna um legu hennar og staðsetningu kjarnastöðva, ásamt leiðbeiningum um forgangs röðun ferðamáta og skipulag göturýmis. Jafnframt eru kynnt þau almennu hönnunarviðmið sem líta ber til við útfærslu Borgarlínunnar, hvort sem er í deiliskipulagi göturýmis eða hönnun innviða Borgarlínunnar. Nákvæm útfærsla Borgarlínunnar verður ákvörðuð í deiliskipulagi fyrir hvern legg línunnar. Samhliða auglýsingu tillögunnar, fer fram kynning á umhverfismatsskýrslu framkvæmda við fyrstu lotu Borgarlínunnar, frá Ártúnshöfða að Hamraborg, sbr. lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana, nr. 111/2021.

- Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 - Tillaga, rammahluti - Borgarlína 1. lota: Ártún - Fossvogsbrú. (<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1191>) (AR)
- Borgarlínan í Kópavogi 1. lota. Rammahluti aðalskipulags. (<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1188>) (AK)
- Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði - Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla til kynningar. (<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1378>) (UM)

Afstaða LHM til Borgarlínunnar

Landssamtökin eru hlynnt lagningu Borgarlínu (BL) og telja samtökin að hún sé nauðsynleg aðgerð til að hægt sé að þétta byggð og byggja innávið og snúa frá þróun um meiri dreifingu byggðar, sem hefur verið ríkjandi á höfuðborgarsvæðinu undangengna áratugi. Þéttari byggð er líkleg til að styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra. Hlutdeild hjólreiða er að jafnaði mest í nærumhverfi þar sem fjarlægðir eru hóflegar og umhverfið styður við þær svo sem með góðum hjólastígum. Gera má ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða verði mest í þéttari blandaðri byggð þar sem flestar ferðir eru á bilinu 0,5 – 5 km. Margir fara mun lengri vegalengdir og

þær ferðir skipta miklu máli en hlutdeild lengri hjólaferða í ferðavenjum er þó minni og þar má gera ráð fyrir að hlutdeild borgarlínunnar verði meiri.

Athugasemdir við hlut hjólaferða í rammaskipulagi AK og AR

Í kafla 4.1.1 Forgangsroðun eftir ferðamátum á bls. 11 í AK og bls. 7 í AR kemur fram að þar sem rými í götum er mismikið þá þarf að forgangsraða notkun þess, umferð almenningsvagna og gangandi vegfarenda skulu vera í forgangi en því næst er **hjólandi** og að lokum akandi umferð. LHM finnst skjóta aðeins skökku við hér. Umferð hjólandi er oft ekki á kostnað gangandi eða almenningssamgangna en með þessari forgangsroðun setur hjólandi niður og það skapar ákveðna hættu á að menn telja í lagi að koma með annars flokks útfærslu fyrir hjólandi þegar þess væri engin þörf vegna hagsmunum gangandi og almenningssamgangna.

Í kafla 4.1.2 Form, ásýnd og aðgengi bls. 11 í AK og bls. 7 í AR kemur enn fremur fram: „*Götupveranir og stígatengingar á forsendum gangandi vegfarenda.*“ LHM telur að götupveranir og stígatengingar þurfi einnig að hugsa á forsendum hjólandi vegfarenda. Kröfur fyrir gangandi og hjólandi eru ekki alveg hinar sömu við þveranir án þess að þær skerði aðgang hvors hóps um sig. Hjólandi fara hraðar yfir og vegna gerðar reiðhjólsins er betra að fara í þveranir í beinu framhaldi af stíg án þess að það komi til skrátnar beygjur, 90° horn og óþarfa krúsíðullur. Að sama skapi sér maður oft að gangandi ganga beinustu leið frekar en að fara leiðina sem hönnuður stígs eða gangstéttar ætlar gangandi. Svona orðalag vekur upp óþarfa áhyggjur um að til standi að gefa hönnuðum lausan tauminn að hanna óhentugar lausnir fyrir gangandi og hjólandi.

Í kafla 4.3.4 Göngu- og hjólaþveranir á bls. 13 í AR og bls. 17 í AK er fjallað um almenn viðmið fyrir útfærslu þverana. Þar segir að: „*Við hönnun þverana skal sérstaklega huga að eftirfarandi atriðum:*

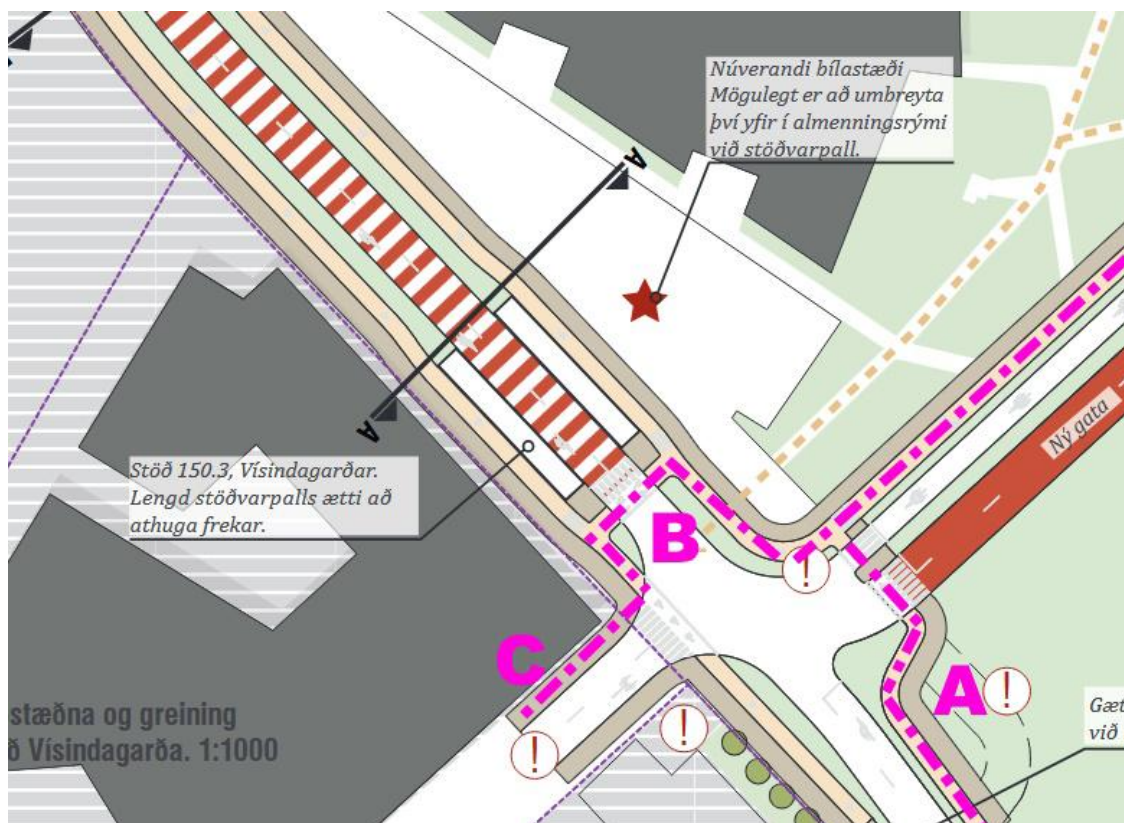
- o Staðsetningu*
- o Þverunarlengd*
- o Lýsingu*
- o Sjónlengdum til að tryggja umferðaröryggi*
- o Ljósastýrðum þverunum við tvístefnuhjólastíga“*

Þarna finnst LHM vanta að þveranir eiga líka að vera:

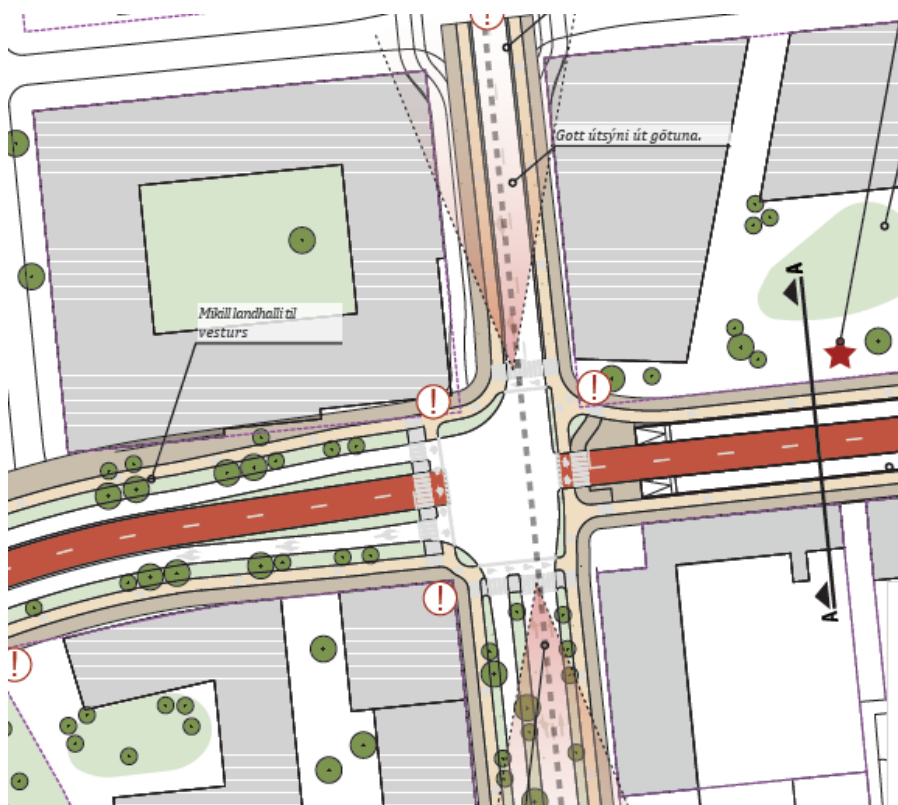
- o Beinar og greiðar*

sbr. umfjöllun hér að ofan og neðan.

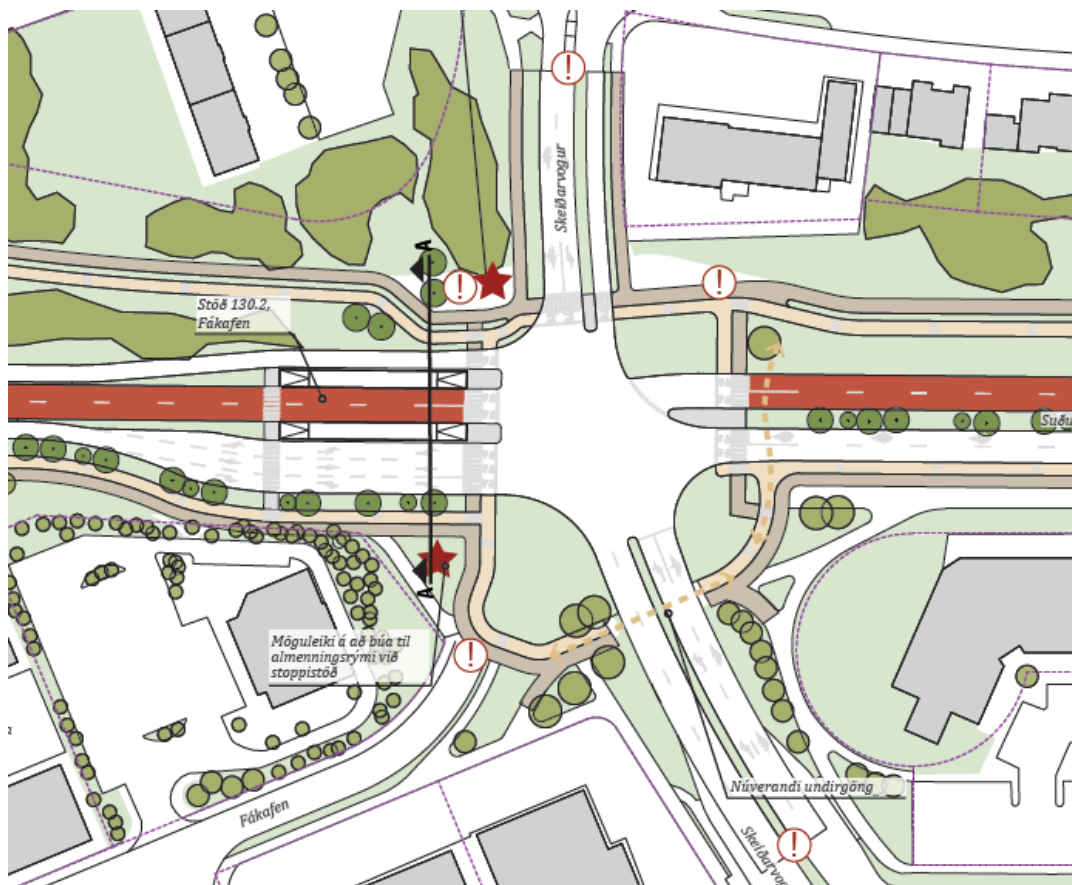
Í kortahefti sem fylgir eru sýnd gatnamót með óþarflega kröppum beygjum og skrátnum útfærslum fyrir hjólastíga og göngustíga. Þetta er rammahluti aðalskipulags og ekki deiliskipulag eða frumhönnun en vekur vissar áhyggjur um að menn ætli ekki að hafa í huga beinar og greiðar leiðir fyrir hjólandi umferð yfir gatnamót. Fulltrúar LHM hafa sérstaklega lesið valda kafla þar sem er staðarþekking en rekið sig á að skýrsla og kortahefti stangast á og einnig að það vantar augljóslega hluti sem eru í nærumhverfi eða deiluskipulagi. Sérstaklega var þetta áberandi í kaflanum um Njarðargötu og Sturlugötu, og tölvupóstur sendur til Verkefnastofu Borgarlínu hinn 16. nóv. sl. um það svæði („Njarðargata í Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði - Hamraborg“) til að fá útskýringar. Skrifleg svör hafa ekki enn borist. Dæmi um þessi atriði eru sýnd á myndum að neðan.



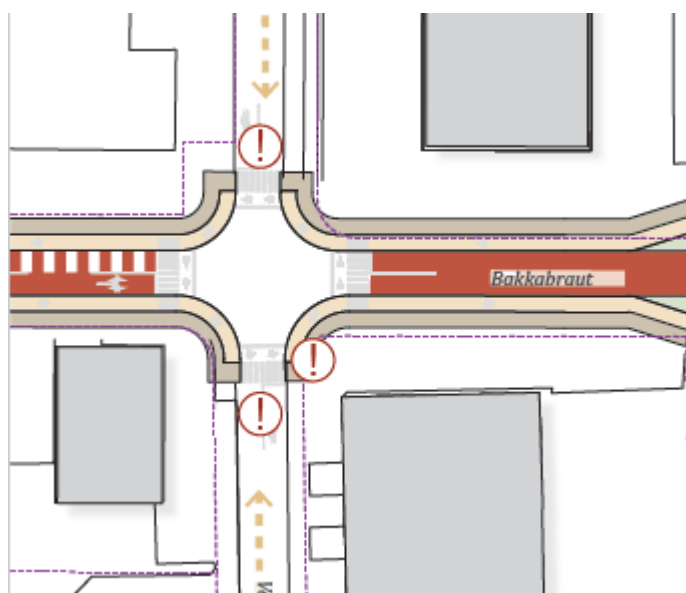
1. mynd: Mynd frá gatnamótum Njarðargötu og Sturlugötu við Torfhildargötu. A sýnir óþarfa krúsidúllur, B ítrekaðar krappar beygjur fram og tilbaka, C sýnir að það vantar að sýna hjólastíg sem þegar er búið að leggja.



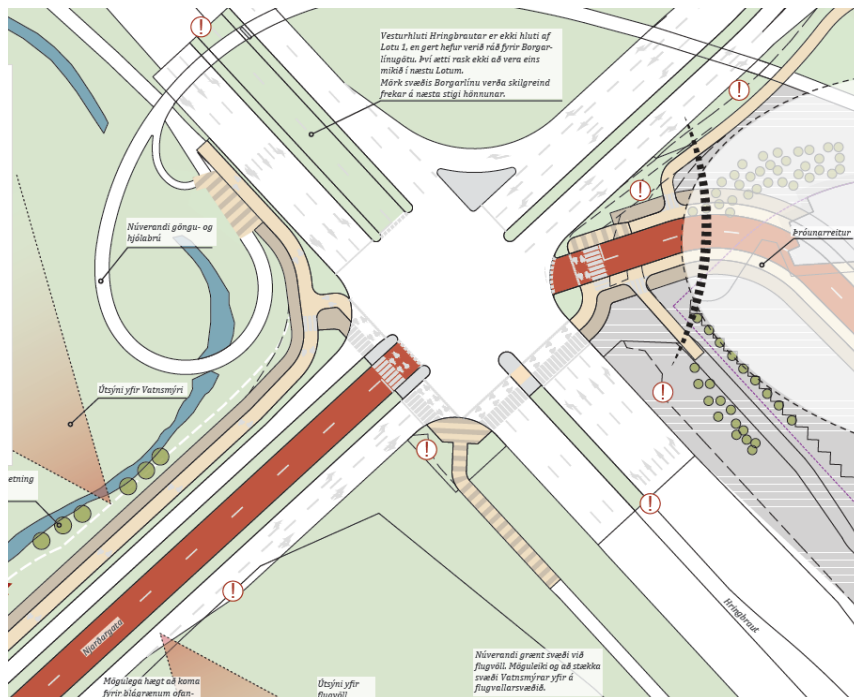
2. mynd: Gatnamót við Krossmýrartorg með óþarfa sveigjum fyrir hjólandi.



3. mynd: Gatnamót Skeiðarvogs-Suðurlandsbrautar með óþarfa sveigjum fyrir hjólandi og gangandi.



4. mynd: Gatnamót Bakkabrautar Vesturvarar með óþarfa sveigjum fyrir hjólandi. Hjólastígar eiga hér skilyrðislaust að liggja beint yfir gatnamótin. Þessar ítrekuðu kröppu beygjur fram og tilbaka er vond hönnun.



5. mynd: Stígamót við gatnamót Hringbrautar Njarðargötu. Galli er við þverun Hringbrautar með brú að hjólandi er beint í vestur sunnan við Hringbraut. Hjólandi sem kemur yfir brúna til suðurs og vill halda áfram suður Njarðargötu þarf að taka 180° beygju í halla, sem er mjög erfitt og varhugavert.

Hjólastæði á stoppistöðvum Borgarlínu

Á bls. 10 AR og bls. 14 AK: „Við stöðvar þar sem sennilegt er að notendur hjóli frá heimili að Borgarlínustöð (til dæmis stöðvar sem þjóna dreifðari íbúabyggð fjær fjölmennustu atvinnusvæðunum) ber að athuga hvort þörf sé á hjólastæði. Við hönnun stærri stöðva ber að athuga hvort pláss og þörf sé fyrir svæði fyrir hvers kyns deilifarartæki.“ Að mati LHM ætti að vera gert ráð fyrir stæðum fyrir reiðhjól og hlaupahjól á öllum borgarlínustöðvum kannski með undantekningu af stöðvum í miðborginni þar sem geta verið stæði aðgengileg alveg í grennd við borgarlínustöðvar. Á stöðvum má líka gera ráð fyrir tengjum fyrir hleðslu rafhjóla.

Gæta þarf sérstaklega að þeim vandamálum sem leigurafhlaupahjól skapa. Slæm reynsla er af því hvernig leigjendur skilja við þau út um allt, hvort sem er mitt á hjólastígum eða gangstéttum og við biðskýli. Huga þarf að góðum lausnum svo leigurafhlaupahjólum verði ekki illa lagt á stoppistöðvum Borgarlínu í því samhengi.

LHM hafa ítrekað bent á vandræðin sem hafa fylgt leigurafhlaupahjólum, t.d. í bréfi: „Mótmæli við samninga við leigufyrirtæki með rafhlaupahjól“ sem m.a. voru send Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Vegagerðinni og mörgum fleirum veghöldurum í lok des. / byrjun nóv. 2023.

Sveitarfélögin þurfa að finna lausn með fyrirtækjum sem reka þessa þjónustu þar sem skipulagðar eru fastar stöðvar þar sem skylda er að skila deilifarartækjum. Slíkar stöðvar ættu að vera á öllu stoppistöðvum Strætó og Borgarlínunnar, við alla grunn- og leikskóla, við

verslanir og þjónustu og í flestum eða öllum götum á 1-2 stöðum. Þær ættu ýmist að vera í plani við gangstéttir þar sem pláss er en ella á að taka frá bílastæði í götuplani (sjá dæmi um slíkt þar sem bílastæði voru tekin af í Sturlugötu nálægt Torfhildargötu fyrir reiðhjóla- og rafskútustæði). Hönnun þeirra ætti að vera samræmd en til að byrja með er líklega nóg að grunnstöð sé merkt með skilti og að tveir eða fleiri hjólabogar eða statív fyrir hlaupahjól séu sett upp.

Hugtakið brautarpallur

Hugtakanotkun í Borgarlínuverkefninu hefur orðið uppspretta misskilnings en einnig mikilla útúrnúninga andstæðinga verkefnisins. Brautarpallur skapar ímynd af háum palli en líklega er frekar átt við lága gangstétt sem í flestum tilvikum getur verið í sömu hæð og aðrar gangstéttir í kring. Afmörkun palls væri frekar með yfirborðsefnum. Væri hægt að skýra þetta betur t.d. með skýringarmynd eða nota hentugra hugtak?

Félagshagfræðileg greining

Ekki virðist tekið tillit til einkaneyslu í félagshagfræðilegri greiningu verkefnisins. Að mati LHM vantar að gera grein fyrir þætti minni einkaneysla vegna minni bílaeignar sem Borgarlínan gerir mögulega. Á móti kemur samneysla vegna fjárfestinga í BL vögnum. Borgarlína gerir almenningssamgöngur að betri valkosti og getur því leyst af hólmi margar ferðir sem eru farnar á bíl. Hún gerir heimilum kleift að eiga færri bíla og heimili geta því sparað sér útgjöld.

Sum heimili sem eiga núna tvo eða þrjá bíla sjá sér kannski hag í að fækka um einn bíl og niðurstaðan getur verið færri bílar að meðaltali á heimili. Ef við reiknum með hóflegum forsendum eins og að meðaltali 10% færri bílum á heimili á höfuðborgarsvæðinu getum við áætlað að sparnaður heimilanna vegna bifreiðakaupa geti verið um 8.3 milljarðar á ári eða 83 milljarðar á 10 ára afskriftartíma bíls. Ekki er þá reiknað með rekstrarkostnaði bíla sem sparast.

Miðað við þær forsendur nær sparnaður heimilina við bílakaup á 20 árum að borga áætlaðan kostnað við gerð allrar Borgarlínunnar. (Forsendur. Miðað er við fjölda fólksbíla í umferð í janúar 2025 í sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu (148.000), meðalverð fólksbíls 5.000.000 kr, 10 ára afskriftartíma, 12% nafnvexti á fé bundið í bíl og 10% fækkun bíla vegna Borgarlínu.)

Lega Borgarlínunnar í 1. lotu

LHM er hlynnt framlagðri legu línunnar í rammahluta AR og AK. Þar sem valkostir eru um leið leggur LHM til:

- a) Leggur 120 norðlæga eða miðlæg leið yfir Geirsnef;
- b) Leggur 140 Fríkirkjuveg/Skothúsveg frekar en Suðurgötuleið;
- c) Leggur 150 Sturlugötu frekar en Eggertsgötu;
- d) Leggur 180 Borgarholtsbraut frekar en Vesturvör.

Við Laugardalshöll er ekki gerður fyrirvari í gögnum BL við fyrirhugaðan þjóðarleikvang sem mun hafa mikil áhrif á legu stíga í Laugardal og jafnvel á hönnunarforsendur Borgarlínu þar. Þar þarf að bæta úr.

Á Hverfisgötu er lagt til að núverandi hjólastígur verði tekin og að hjólað verði á gangstétt með gangandi umferð. Það hefur nokkra ókosti þar sem umferð gangandi á Hverfisgötu er orðin umtalsverð og eykst að öllum líkindum í framtíðinni með uppfærslu og endurnýjun götunnar og með tilkomu Borgarlínu. Hverfisgata verður því óhentug sem megin samgönguæð hjólandi á austur-vestur ási í gegnum miðborgina eins og hún er nú þegar þar sem hún hefur aldrei náð að uppfylla kröfur fyrir hjólastíga vegna þrengsla og stöðugra hindrana vegna framkvæmda. LHM telur einsýnt að huga þurfi að betri austur-vestur ási samhliða Hverfisgötu fyrir hraða hjólandi umferð. Það gæti t.d. verið með leið um Skúlagötu. Minnt er á kafla 4.1.1 í AK og AR sem segir að í þrengri göturömmum má meta hvort aðalleið fyrir hjólandi geti vikið frá Borgarlínubrautinni á köflum. Slíka lausn má velja þar sem hún getur tryggt hjólandi umferð betra flæði og umferðaröryggi.

Tenging hjólastígs frá miðborginni að Hringbraut. Hjólastígur meðfram Borgarlínunni endar við Skothúsveg en þar vantar skilgreinda hjólaleið frá enda Skothúsvegar að stígum við Hringbraut. Það mun vera sú leið sem flestir munu hjóla úr miðborginni og austur úr. Sú leið gæti sem best legið meðfram Sóleyjargötu, í gegnum Hljómskálagarðinn eða jafnvel um Laufásveg. LHM óskar eftir að þetta verði skoðað.

Stígamót við gatnamót Hringbrautar Njarðargötu. Þverun Hringbrautar með göngu- og hjólabrú hefur verið gölluð að því leyti til að þeir sem koma brúna að norðan enda í vesturátt og þurfa að taka hættulega og erfiða beygju í austurátt, sjá 5. mynd.. Er hægt að skoða hönnun gatnamótanna og samspil við brúnna í þessu ferli með Borgarlínuna? T.d. að athuga hvort þverunin gæti náð yfir Njarðargötu með viðbótarlegg frá brúnni.

Á Borgarholtsbraut er lagt til að hjólað verði á gangstétt með gangandi umferð eða á akrein með Borgarlínu eða í blandaðri umferð. Það getur gengið enda má gera ráð fyrir að gangandi umferð verði ekki umtalsverð á Borgarholtsbraut auk þess sem gatan verður opin fyrir hraðari umferð hjólandi.

Í öllum tilfellum gerir LHM ráð fyrir því að við hönnun hjólastíga tengdum Borgarlínu verði

HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR

Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar

19.12.2019

(eða síðari útgáfu) fylgt í hvívetna, að öll tiltæki úrræði í *reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra* verði nýtt, og að haft verði frumkvæði að frekari tillögum um viðbætur í þá reglugerð eins og þörf er á.

Til mikils er að vinna fyrir grænar og virkar samgöngur, sem styðja við loftlagsmarkmið og alþjóðlegar skuldbindingar Íslands, sem og til þess að reyna að draga úr aukningu á bílaumferð, að hjólastígar hvetji til hjólræða og tengist vel við núverandi og komandi

hjólástíga. Hjólaleiðir þurfa að vera eindregnar, beinar, greiðar og án óþarfa hæðarbreytinga eins og frekast er kostur; en umfram allt öruggar jafnvel þó svo það sé á kostnað meintra þæginda bílstjóra.

Landssamtök hjólreiðamanna vilja mjög gjarnan fá að skoða hönnunartillögur á síðari stigum eftir því sem þær verða til en gera þarf ráð fyrir að þær tillögur sem eru í 1. lotu eigi eftir að taka talsverðum breytingum í frekari hönnun.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.