VSÓ RÁÐGJÖF

Dags:
3. júlí 2025, uppfært 1. okt 2025
Verknr.:
23512

Dreifing
Umhverfissvið Kópavogs
Digranesvegi 1
200 Kópavogur

Höfundur
OG
Yfirfarið/Samþykkt
SÓ/SÓ

Tilefni

Deiliskipulag Ásbrautar

Fyrirkomulag hjólainnviða við Ásbraut.

Rökstuðningur kynntrar tillögu vegna ábendinga og athugasemda á forkynningarstigi.

0 Tilefni

Í vinnslu er nýtt deiliskipulag Ásbrautar. Drög að deiliskipulagshugmyndum voru kynnt fulltrúum húsfélaga, haldið var opið hús þar sem skipulagsdrög voru kynnt. Skipulagsdrög voru forkynnt á skipulagsgátt Skipulagsstofnunar á vormánuðum 2025. Fjöldi gagnlegra ábendinga bárust og eru þær gott innlegg í vinnu að endanlegri skipulagstillögu.

Margar ábendinganna snúast um hvort heppilegra gæti verið að skipuleggja tvístefnu hjólastíg vestan Ásbrautar í stað einstefnu hjólreina/stíga í göturýminu, sitthvoru megin akbrauta.

Minnisblað þetta er samið til að taka saman á einn stað rök fyrir þeirri lausn sem unnið hefur verið út frá og aðra kosti sem skoðaðir hafa verið.

1 Tilhögun hjólastíga, hönnun þeirra og hönnunarleiðbeiningar

Tiltölulega stutt er síðan farið var að hanna sérstaka hjólastíga hér á landi. Fyrst fór hönnun þeirra mest eftir staðháttum á hverjum stað en síðan íslensku leiðbeiningarnar á hönnun fyrir reiðhjólastíga voru gefnar út árið 2010 fyrir Reykjavíkurborg hefur stígahönnun færst á staðlaðra form.

Uppfærsla á þeim leiðbeiningum Reykjavíkurborgar, sem einnig byggir á leiðbeiningum annarra þjóða var árið 2019 gefin út í nafni allra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu ásamt Vegagerðinni.

HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR

Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar

19.12.2019

Leiðbeiningar um hönnun fyrir hjólreiðar eru settar fram með það að markmiði að tryggja með samræmdum hætti örugga og greiða umferð hjólreiðamanna.[1]

[1] https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2023/10/honnunarleidbeiningar-fyrir-hjolreidar-2019-12-19-002.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Í hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar segir um val tvístefnustíga og hjólreinar:

Hjólarein er sérrein fyrir reiðhjól, á sama hátt og aðrar sérreinar eru fyrir t.d. almenningssamgöngur. Á hjólarein er því ávallt einstefna. Á hjólastígum getur ýmist verið einstefna eða tvístefna.

Æskilegt er að hjólaleið, einstefnustígur samsíða götu eða rein, sé beggja vegna vegar. Hjólastígar með tvístefnu ættu alla jafna að liggja um græn svæði fjarri umferð. Það getur þó komið til greina að leggja hjólastíg með tvístefnu við umferðargötu. Við slíka útfærslu þarf að vera langt á milli gatnamóta, gatnamót ljósastýrð, bílastæði ekki í götu og engar innkeyrslur eru á lóðir. Mikilvægt er þá að hæfileg fjarlægð, öryggissvæði, sé milli tvístefnu hjólastígs og akbrautar. (Kafli 2.3 Einstefna eða tvístefna? bls. 8-9. Öll áhersluyfirstrikun er höfundar)

Samantekt:

- **Æskilegt er að hjólaleið, einstefnustígur eða hjólrein sé beggja vegna götu.**
  Eftir því er farið í skipulagsdrögum og einstefnustígar skipulagðir beggja vegna götu.
- **Hjólastígar með tvístefnu ættu alla jafna að liggja um græn svæði fjarri umferð.**
  Ekki tilfellið við Ásbraut. Hjólaleið liggur ekki um græn svæði. Því skipulagðir einstefnustígar sitt hvor megin götu.
- **Ef lagður er hjólastígur með tvístefnu við umferðargötu þarf að vera langt á milli gatnamóta, gatnamót ljósastýrð, bílastæði ekki í götu og engar innkeyrslur á lóðir.**
  Í tilviki Ásbrautar eru ekki formleg gatnamót nema við Hábraut við norður enda götunnar. Þau gatnamót eru ekki ljósastýrð. Þeim megin sem tvístefnuhjólastígur var skoðaður er ein innkeyrsla á lóð (Ásbraut 1 og 1A) auk þess innkeyrslur á lóð Ásbrautar 2 með bílastæðum fyrir framan hús nr. 2 og 2A. Aðstæður í götunni uppfylla því ekki skilyrði hönnunarleiðbeininga fyrir undantekningartilvik tvístefnu hjólastígs.
- **Þar sem tvístefnu hjólstígur væri gerður er mikilvægt að hæfilega breytt öryggissvæði sé milli tvístefnu hjólastígs og akbrautar.**
  Þegar reynt var að koma fyrir tvístefnu hjólastíg kom í ljós að ekki var hægt að koma fyrir göngustíg, tvístefnuhjólastíg og hæfilega breiðu öryggisvæði án þess að þrengja götu svo mikið að bílar gætu ekki mæst með góðu móti. Hitt væri að skerða lóðir umtalsvert. Hvorugt var talið ásættanlegt, ekki frekar en að víkja frá öryggisviðmiðum hjólastígs. Sjá kafla 2.

Í Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar segir um val á útfærslu:

Við val á útfærslu hjólaleiðar er litið til hámarkshraða og ársdagsumferðar ökutækja á viðkomandi götu. Oft er miðað við að umferð á hámarksklukkustund sé einn tíundi hluti ársdagsumferðar. Ákvörðun um útfærslu hjólaleiðar er einnig háð flokki hennar eða fjölda hjólreiðamanna. …

Tafla 1 er til viðmiðunar og endurspeglast það m.a. í því að ekki eru skýr skil á milli lausna. Atriði eins og fjöldi hjólreiðamanna, raunverulegur hraði vélknúinnar umferðar, fjöldi tenginga/gatnamóta, sjónlengdir og fjöldi þungra ökutækja hafa einnig áhrif á val á útfærslu. Eins er mikilvægt að huga að samfelldni í vali á lausnum, jafnvel þó að umferðarhraði eða fjöldi vélknúinna ökutækja sé mismunandi á mismunandi hlutum leiðarinnar

Samantekt:

- **Huga skal að lausn sé samfelld, þó að umferðarmagn sé mismikið á mismunandi köflum leiðarinnar.**
  Sunnan gatnamóta við Hábraut er umferða og byggðarmynstur töluvert annað og umferð umtalsvert meiri. Þar tengist hjólaleið yfir Kópavogshálsinn, fram hjá safnaðarheimili, Molanum, Gerðarsafni, Salnum og nær tengingu við aðra þjónustu í Hamraborg. Aðstæður þar eru þannig að útilokað er samkvæmt hönnunarleiðbeiningum að koma fyrir tvístefnustíg miðað við þær kröfur sem til slíks stígs eru gerðar. Þegar einstefnu hjólreinar eru bæði hentugri innan skipulagssvæðisins og á aðlægu svæði er erfitt að ganga gegn hönnunarleiðbeiningum. Sérstaklega þegar tilgreint er að lausn skuli vera samfelld.
- **Vísað er í töflu 1: Val á fyrirkomulagi hjólaleiðar.**
  Sjá næstu síðu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

	Hámarkshraði vélknúinnar umferðar [km/klst]	Sólarhrings-umferð vélknúinna ökutækja [ökut/klst]	Flokkur hjólaleiðar		
			Stofnleið eða >50 hjól á max klst A	Tengileið eða 25-75 hjól á max klst	Aðrar leiðir
Um grænt svæði, fjarri götu	-	0	Hjólastígur	Hjólastígur	Hjólastígur eða saman með gangandi umferð
Samhliða götu B	C Göngu hraði - 40 km/klst	1-4.000 D	Blönduð umferð	Blönduð umferð	Blönduð umferð
		2.500-10.000	Hjólarein	Hjólarein	Blönduð umferð
		>9.000	Hjólastígur	Hjólarein	Hjólarein
	50-60 km/klst	1-8.000	Hjólastígur	Hjólarein	Hjólarein
		>6.000	Hjólastígur	Hjólastígur	Hjólarein
	60-70 km/klst	1-5.000	Hjólastígur, helst fjærri götu	Hjólastígur, helst fjærri götu	Hjólarein
		>5.000	Hjólastígur, helst fjærri götu	Hjólastígur, helst fjærri götu	Hjólastígur eða saman með gangandi umferð
	≥70 km/klst	>2.500	Hjólastígur, helst fjærri götu	Hjólastígur, helst fjærri götu	Hjólastígur eða saman með gangandi umferð

Samantekt:

Við Ásbraut er um að ræða:

A. Stofnleið.
B. Stíg samhliða götu (ekki um grænt svæði).
C. 30 km/klst hámarkshraða.
D. Sólahrings umferð er undir 4000 bílum á sólarhring.

1. janúar 2020 bjuggu við Ásbraut 226 einstaklingar (skv. þjóðskrá). Samkvæmt ferðavenjukönnun árið 2022 (n.b. í Covid) fóru íbúar í póstnúmeri 200 að meðaltali 3,1 ferð á dag. (3,8 ferðir fyrir Covid). Þar af voru 64% ferðir farnar sem bílstjóri. Ef að reiknað er með að 250 manns fari 4 ferðir á dag, þar af 65% sem bílstjóri er umferð um Ásbraut að meðaltali 650 bílar á dag.

Þar ættu því hjólandi vegfarendur að vera í blandaðri umferð á götu. Eins og verið hefur í niðurátt og markað með hjólavísum frá 2014. Síðan hefur þó verið máluð hjólrein upp Ásbrautina og reynst nokkuð vel. (Engin óhöpp eða slys á gangandi eða hjólandi vegfarendum er að finna í kortasjá slysaskráningar samgöngustofu frá því að hjólrein og hjólavísar voru málaðir árið 2014. Ef frá er talið fall 64 ára konu á reiðhjóli við hús nr. 9. Enginn bíll kom þar við sögu og meiðsl voru lítil.)

Umferð um Ásbraut er einungis um einn fjórði af því sem þarf til að réttlæta sérstakar hjólreinar, 7% að þeirri bílaumferð sem krefst tvístefnu hjólastígs. Samkvæmt hönnunarleiðbeiningum ætti því að duga að hjólreiðamenn ferðist um götuna í blandaðri umferð. Þar sem um stofnleið hjólreiða er að ræða, reikna má með vaxandi hjólandi umferð og til að gæta samræmis er þó tilhlýðilegt að aðgreina umferð akandi og hjólandi um götuna. Það er best gert með hjólrein samkvæmt Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar. Enda æskilegt að aðskilja hjólaleiðir frá gönguleiðum á stofnleiðum hjólreiða. Eins og segir í Hönnunarleiðbeiningum, kafla 5.1 bls. 15: Stígur án aðskilnaðar frá gangandi umferð: *„Stígur án aðskilnaðar gangandi vegfarenda og hjólreiðamanna ætti aðeins í undantekningartilfellum að vera hluti skilgreinds leiðakerfis hjólreiðamanna* ***og helst aldrei hluti stofnleiðar****.“ Einnig segir í kafla 5.2: „Hjólreiðamönnum finnst þeir oft ekki eins öruggir við þessar aðstæður, þ.e. í bland við aðra umferð, eins og á sér afmörkuðu svæði. Rannsóknir hafa aftur á móti sýnt að þar sem umferðarhraði er lítill og umferð ekki of mikil er þetta öruggur kostur.“*

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Í Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar segir um hjólastígakerfi:

Æskilegar breiddir og lágmarksbreiddir mismunandi útfærslna eru skilgreindar út frá rýmisþörf vegfarenda og umferðaröryggi og frá þeim ætti ekki að víkja. Lágmarksbreidd hjólastígs er sú sama hvort sem um stofnstíg eða annan stíg er að ræða. Í einhverjum tilfellum getur þurft að endurskilgreina notkun á rými til að koma hjólaleið fyrir, t.d. breyta götu í einstefnugötu eða fella niður samsíða bílastæði en í öðrum tilfellum getur þurft að færa hjólaleið annað. (Kafli 2.5 Hjólastígakerfið bls. 9)

Samantekt:

- **Bent er á endurskilgreiningu göturýmis sem lausn við að koma fyrir hjólainnviðum af því umfangi sem öryggissjónarmið krefjast. M.a. með að breyta götu í einstefnugötu.**

  Ásbraut er botngata. Ekki er vilji til að breyta því og því ekki hægt að breyta henni í einstefnugötu.

- **Bent er á að fella megi niður bílastæði.**

  Við götuna sjálfa eru engin bílastæði. Ekki er vilji til að breyta lóðarmörkum og fækka bílastæðum á einkalóðum né á bæjarlandi austan götunnar.

- **Bent er á að færa megi hjólaleið.**

  Valin lausn var borin saman við að leggja stofnstíg hjólreiða meðfram Hábraut eða Hafnarfjarðarvegi. Við Hábraut er við sömu vandamál að glíma, auk þess sem stígur þar yrði úr leið fyrir flesta hjólreiðamenn, brattari og þvera þyrfti Kársnesbraut á erfiðum stað. Meðfram Hafnarfjarðarvegi yrði annað hvort að leggja alveg nýjan stíg innan einkalóða eða innan 30m veghelgunarsvæði stofnbrautar. Stígurinn myndi hvorki þjóna Ásbrautinni sjálfri né aðlægum götum enda þyrfti að þvera einkalóðir til að komast inn á hann milli Kársnesbrautar og Hamraborgar. Stígurinn væri ótengdur opnu svæði á horni Ásbrautar og Hábrautar og illa tengdur leikskóla og unglingahúsi. Stígurinn lægi á hábungu eða í hlíð hljóðmanar hvar bæði gróðri og hljóðvegg væri raskað. Aðrir kostir en hjólaleið um Ásbraut eru því óraunhæfir.

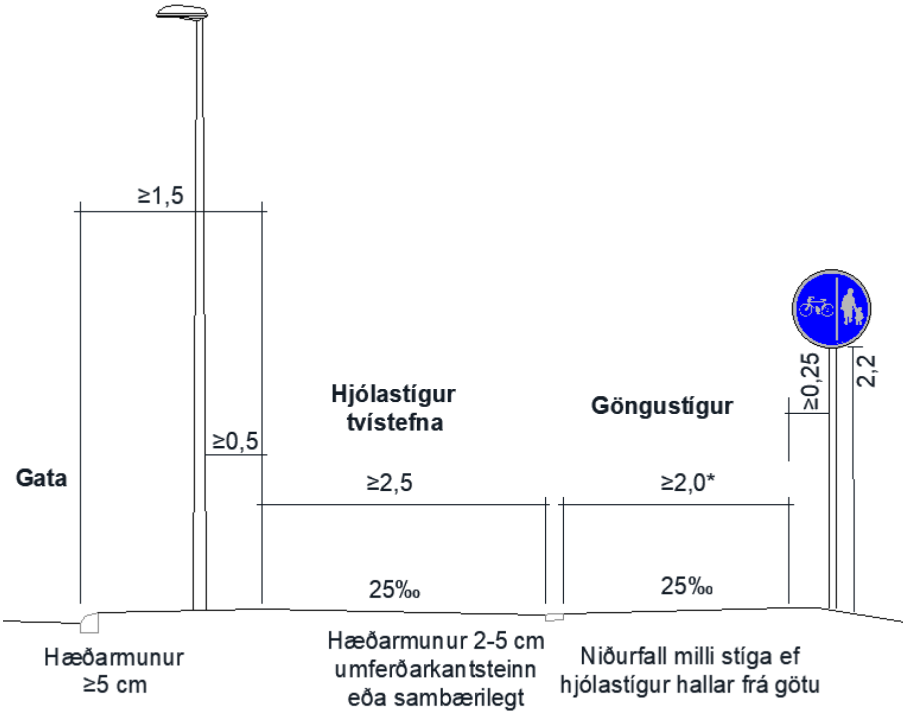
Í Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar segir m.a. um hjólastíga:

Hjólastígar geta hvort heldur sem er verið samsíða akbraut eða fjarri umferð. Í báðum tilfellum er mikilvægt að breidd hjólastígs sé nægjanleg til að hjólreiðamaður geti tekið fram úr öðrum hjólreiðamanni eða að tveir hjólreiðamenn geti mæst.

Með tilliti til umferðaröryggis er æskilegt að einstefna sé á hjólastíg sem liggur samsíða götu. Þar af leiðandi er æskilegt að hann sé hafður beggja vegna götu. Hætta er á að ökumenn séu ekki viðbúnir hjólreiðamanni sem kemur úr „öfugri“ átt við gatnamót.

Sé hjólastígur og göngustígur í nágrenni götu þá er almenna reglan sú að sá hluti sem ætlaður er reiðhjólum er nær götunni en göngustígurinn fjær.

Mynd 15 bls. 23 sýnir m.a. tvístefnu hjólastíg við götu:



Samantekt:

Með tilliti til umferðaröryggis er æskilegt að einstefna sé á hjólastíg sem liggur samsíða götu.

Plássþörf tvístefnu hjólastígs, göngustígs og öryggissvæðis er að lágmarki **2,5m + 2m + 1,5m = 5 metrar.**

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Í hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar segir um umferðaröryggi:

Umferðaröryggi ætti að vera ráðandi þáttur við skipulag og hönnun hjólaleiða. Tryggja þarf góða lýsingu og sjónlengdir miðað við umferðarhraða allra vegfarenda. Yfirborð stíga á að vera gott og vel við haldið til að bæta þægindi og öryggi hjólandi vegfaranda. Eins er mikilvægt að ryðja snjó og hálkuverja (t.d. með salti) og sópa í burtu sandi á stígum.

Þar sem leið hjólandi sker leið akandi eða gangandi er mikilvægt að öllum sé ljóst hver eigi forgang og hver eigi að víkja en jafn mikilvægt er að stuðla að lágum umferðarhraða. Eftir því sem hraðinn er lægri þeim mun víðara verður sjónsviðið, vegfarendur verða líklegri til að taka tillit hver til annars og eiga auðveldara með að bregðast við ef á þarf að halda. Afleiðingar óhappa verða ekki eins alvarlegar sé hraðinn lágur. (Kafli 2.4 Umferðaröryggi bls. 9)

Samantekt:

- **Ljóst sé hver eigi forgang og hver eigi að víkja. Mikilvægt er að stuðla að lágum umferðarhraða**

  Gert er ráð fyrir að þar sem gönguleið austan megin Ásbrautar þverar innkeyrslur verði gönguleið upphækkuð frá plani akbrautar. Afmarkar hækkunin þannig betur innkeyrslur (hvaðan umferð á alltaf að víkja skv. umferðarlögum) og dregur úr umferðarhraða.

Um umferð og umferðarhraða segir m.a.:

Miðað er við að hraði á stofn- og tengistígum utan þéttbýlis eða fjarri byggð sé hærri en þar sem byggð er þéttari (kafli 7.1). Þegar hannaðir eru göngustígar sem gert er ráð fyrir að hjólað sé eftir ætti að velja hönnunarhraða líkt og um hjólastíg væri að ræða. Hámarkshraði er ekki sérstaklega skilgreindur á hjólastígum en hann ætti þó aldrei að vera meiri en á aðliggjandi götu. Á hjólarein gildir hámarkshraði viðkomandi götu. (Kafli 2.6 Hönnunarforsendur, umferð og hraði bls. 10)

Samantekt:

- **Á hjólarein gildir hámarkshraði viðkomandi götu.**

  Á Ásbraut er vel merkt að þar sé 30km hámarkshraði. Það er heppilegur hraði í íbúðargötu og henta götur með 30km hámarkshraða betur til hjólreiða en sérstakir tvístefnustígar.

Um þverun við gatnamót segir:

Sé hjólastígur samsíða aðalgötu og tvístefna á honum er æskilegt að hann þveri hliðargötuna um 6 m frá gatnamótunum, svo að bílar sem beygja inn í götuna hafi rétt sig af og ökumenn eigi auðveldara með að sjá hjólreiðamenn sem koma úr báðum áttum í þveruninni. Ef það er ekki hægt er æskilegt að þverunin sé eins nærri gatnamótunum og hægt er, helst 0,5 m en aldrei meira en 2,0 m. (Kafli 8.3 Biðskylda og stöðvunarskylda bls. 42)

Samantekt:

- **Sé hjólastígur samsíða aðalgötu og tvístefna á honum er æskilegt að hann þveri hliðargötuna um 6 m frá gatnamótunum.**

  Skipulagssvæðið afmarkast í suðri við gatnamót Ásbrautar og Hábrautar. Ekki er pláss til að uppfylla plássþörf tvístefnustígs við þau gatnamót. Ekki heldur sunnar, við gatnamót Hábrautar-Hamraborgar. Einsleitni, umferðarmagn, hraði og staðhættir frá botni Ásbrautar út fyrir skipulagssvæðið í suðri beina hönnun í átt að hjólreinum í stað hjólastígs.

Um umferðarlög:

Það fyrsta sem þarf að hafa í huga við hönnun og skipulag fyrir hjólreiðar er að reiðhjól eru ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Þrátt fyrir að íslensk lög heimili að hjólað sé á gangstéttum þá er það ekki ásættanleg lausn á stofnleiðum hjólreiða. Hjólreiðamenn eru gestir á göngustígum og verða því að taka fullt tillit til gangandi á sameiginlegum stígum og haga hraða í samræmi við það. (Kafli 2.1 Bakgrunnur bls. 8)

Samantekt:

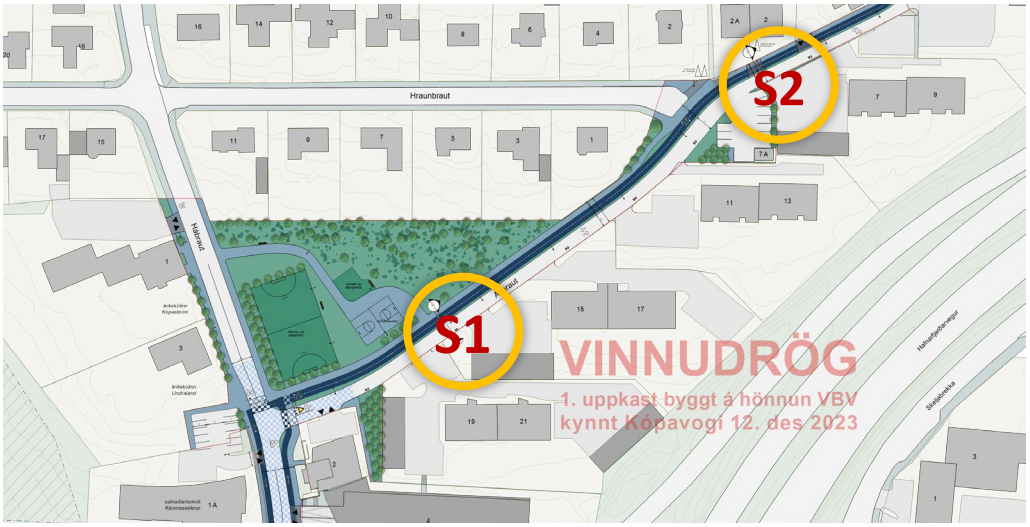
- **Hér á landi má hjóla á gangstéttum.**

  Hægfara hjólreiðamönnum sem finna til óöryggis á hjólreinum er heimilt að hjóla á gangstígum og gilda þá þar um þá sömu reglur og gangandi. Þetta getur átt við um ung börn og þá sem stíga mjög þung hjól. Eins og segir í hönnunarleiðbeiningum er slíkt ekki ásættanlegt sem eina lausnin á stofnstígum hjólreiða. Leiðbeiningarnar mæla með hjólreinum eins og tilgreint er í ýmsum köflum og töflu 1.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

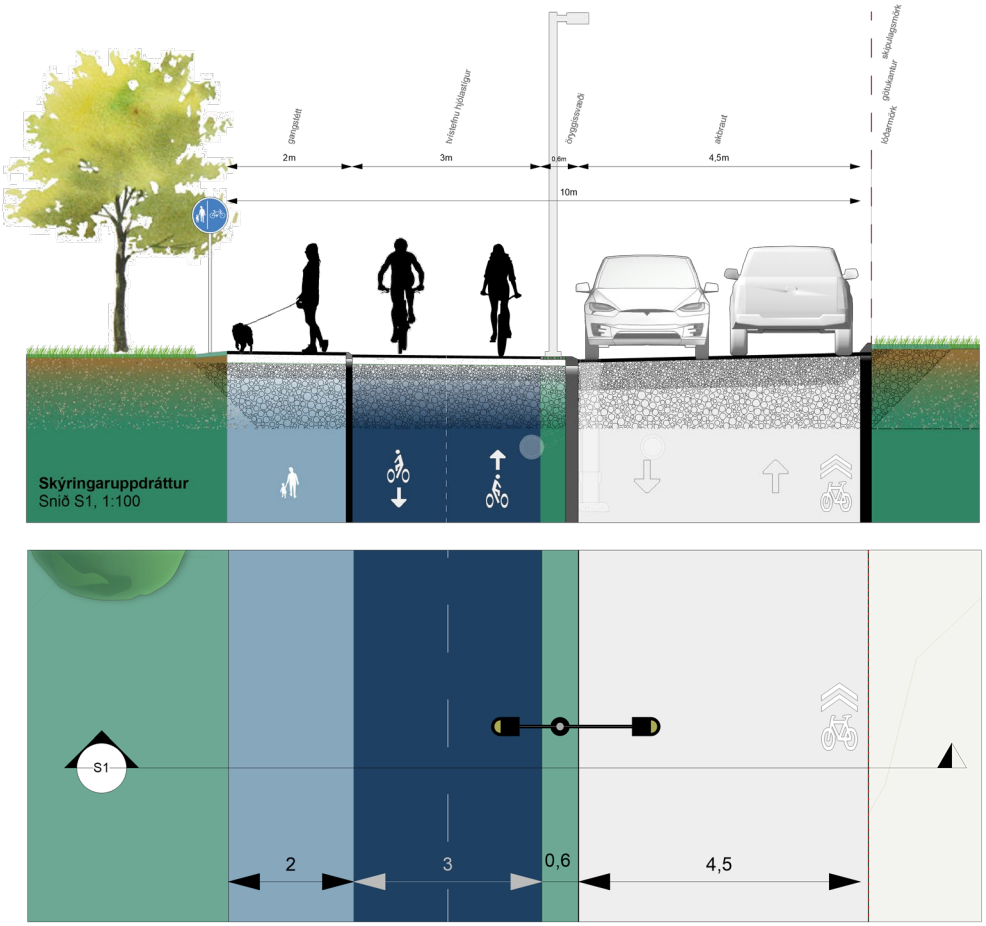
2 Plássþörf og staðhættir við Ásbraut

Við upphaf skipulagsvinnu var útfærsla tvístefnustígs vestan Ásbrautar skoðuð. Teiknuð voru tvö snið S1 & S2.



Yfirlitsmynd fyrstu vinnudraga

Snið S1 er tekið þar sem pláss er hvað mest. Ásbrautin er brött og því má reikna með töluverðum hraða hjólreiðamanna á niðurleið, en lágum hraða hjólreiðamanna á uppleið. Nauðsynlegt var að breidd stígs tæki mið af því og væri a.m.k. hálfum meter breiðari en lágmarksbreidd. Hægt væri að koma innviðum fyrir eins og snið sýnir að því gefnu að ekki ætti að breikka götusniðið, ganga á grænt svæði með gatnagerð (kostnaðarsamt) eða færa lóðarmörk umtalsvert. Öryggisbil sem ætti að vera 1,5m er einungis 60cm og gata 4,5m. Hvorugt var talið ásættanlegt.

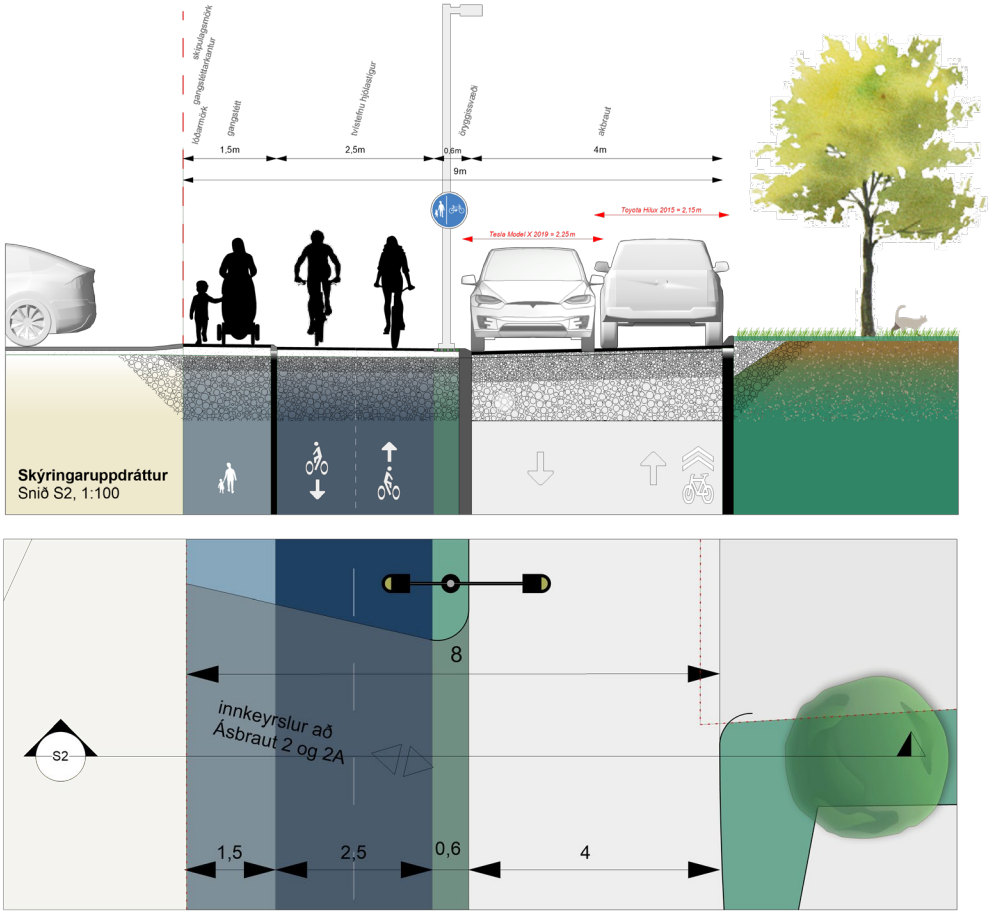


Snið S1

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Snið S2 er tekið þar sem pláss er hvað minnst.

Þar er ekki pláss fyrir nema 1,5m breiða gangstétt (einum meter mjórri en viðmið), 2,5m hjólastíg (í lágmarksbreidd) 60cm öryggissvæði (tæpum meter mjórra en lágmarksviðmið). Breidd götu væri einungis 4m. Ekki nægt pláss fyrir tvo bíla að mætast. Nema gengið yrði verulega á lóðir og bílastæði beggja vegna götunnar. Ekkert við þessa útfærslu var talið raunhæft né ásættanlegt út frá öryggissjónarmiðum og umferðarflæði.



Snið S2

Í tilviki beggja sniðmynda myndu margir hjólreiðamenn velja að hjóla á götunni hvort sem er enda væri sú leið bæði öruggari og greiðfærari. Eða eins og segir í Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar:

> *Ef hjólaleið er lengri en þörf er á, hæðarbreytingar meiri en á göngu- eða akstursleið, lýsingu ábótavant eða ef hjólreiðamenn upplifa hjólaleiðina af einhverjum orsökum ekki nógu örugga, eru líkur á því að menn velji frekar að hjóla á götunni eða aðra hættulegri leið. (Kafli 2.4 Umferðaröryggi bls. 9)*
>
> og
>
> *Hjólreiðamönnum finnst þeir oft ekki eins öruggir við þessar aðstæður, þ.e. í bland við aðra umferð, eins og á sér afmörkuðu svæði. Rannsóknir hafa aftur á móti sýnt að þar sem umferðarhraði er lítill og umferð ekki of mikil er þetta öruggur kostur. (Kafli 5.2 Blönduð umferð akandi og hjólandi bls. 16)*

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

3 Niðurstöður og samantekt

- Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar segja meðal annars að æskilegt sé að hjólaleið, einstefnustígur eða hjólrein sé beggja vegna götu með lágum hámarkshraða í þéttbýli. Eftir þeim leiðbeiningum er farið.

- Huga skal að lausn sé samfelld, þó að umferðarmagn sé mismikið á mismunandi köflum leiðarinnar. Tvístefnu hjólastígur öðru megin götu á enn síður við um Hamraborg en um Ásbraut.

- Þó að tafla um val á fyrirkomulagi hjólaleiðar segi að um götu líka og Ásbraut eigi ekki að þurfa sérstaka innviði fyrir hjólreiðar er farin sú leið að leggja hjólreinar í göturými hennar, enda er pláss fyrir þær og bílaumferð er lítil. Samkvæmt leiðbeiningum ætti að skoða tvístefnu hjólastíg ef bílaumferð væri um 20 sinnum meiri en hún er í dag. Ekki er reiknað með að bílaumferð aukist það mikið um fyrirsjáanlega framtíð.

- Annað leiðarval var skoðað og voru aðrar hjólaleiðir taldar mun lakari kostur, eins og útlistað er í minnisblaði þessu.

- Þar sem tvístefnu hjólstígur væri gerður er mikilvægt að hæfilega breytt öryggissvæði sé milli tvístefnu hjólastígs og akbrautar. Það næst ekki við Ásbraut. Ekki næst heldur nægileg breidd hjólastígs, göngustígs né götu. Nema gengið sé verulega á lóðir, græn svæði og bílastæði. Slíkt yrði ákaflega flókið og kostnaðarsamt. Fjármunum sem í slíkt færu væri mun betur varið í aðra samgönguinnviði. Enda er sú lausn sem sýnd er á skipulagstillögu margreind, örugg og í fullu samræmi við Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar, umferðarmagn sem um götuna fer og staðhætti alla.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026