

REYKJAVÍKURBORG  
26. JANÚAR 2016

# Framkvæmdir og áætlanir vegna hjólreiða í Reykjavík

---

Greiningar- og aðgerðaáætlun með aðferðafræði  
kynjaðrar fjárhags- og starfsáætlunar



**Umhverfis- og skipulagssvið**

## Samantekt

Verkefnið er tvíþætt, fyrst að greina fjármagn sem varið er af hálfu Reykjavíkurborgar til framkvæmda og viðhalds hjólastíga og aðstöðu hjólandi borgara og starfsmanna borgarinnar. Einnig að meta hvort þær aðgerðir sem ráðist er í taki á fullnægjandi hátt til mismunandi aðstæðna fólks eftir kyni eða annarra þátta sem geta útilokað og jaðarsett enn frekar ákveðna hópa samfélagsins. Þá er horft sérstaklega til þeirra hópa sem mannréttindastefna Reykjavíkurborgar leggur áherslu á. Með þetta að leiðarljósi var ákveðið að rýna drög að hjólreiðaáætlun borgarinnar út frá markmiðum og ætluðu fjármagni, auk þess að skoða fjármagn til framkvæmda og viðhalds í hjólreiðum á tveggja ára tímabili.

Áætlað er að 350 milljónum verði veitt árlega næstu 5 ár til aðgerða samkvæmt hjólreiðaáætlun (í janúar 2016 var ákveðið að það framlag lækki í 285 milljónir fyrir 2016 en haldi sér hin árin). Síðustu ár (frá 2013) hafa framlög til hjólreiðaáætlunar verið 350 milljónir pr. ár en heildarkostnaður<sup>1</sup> 765 milljónir árið 2013 og 788 milljónir árið 2014.

Greining leiðir í ljós að fjárfestingar í gönguleiðum, gangstéttum og hjólastígum eru um 50% fjárfestinga árið 2013 og 41% fjárfestinga árið 2014 í samgöngumálum. Viðhald gönguleiða, gangstétta og hjólastíga var 13-14% umrædd ár af öllu fé sem var varið til viðhalds í samgöngumálum.

---

<sup>1</sup> Við bætist kostnaður vegna stétta, stíga, hjólaleiða og úrbóta sem ekki eru í hjólreiðaáætlun

## Um greininguna

<b>Þjónustubáttur</b>	Hjólastígar og aðstaða hjólandi borgara/ starfsmanna borgarinnar
<b>Lýsing á greiningunni</b>	Að taka saman upplýsingar um fjárfestingar vegna gerðar hjólastíga og aðstöðu hjólandi borgara/starfsmanna borgarinnar, auk viðhalds. Að rýna hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar með aðferðafræði KFS. Upplýsingar séu skoðaðar með hliðsjón af þeim kyngreindu gögnum sem til eru um hjólreiðar í Reykjavík. Að setja fram tillögur að úrbótum í hjólreiða- og samgöngumálum borgarinnar sem eru líkleg til að geta haft jafnréttisáhrif.
<b>Markmið greiningarinnar</b>	Að stuðla að réttlátri úthlutun gæða og fjármagns og ýta undir hjólreiðar kynjanna en þó sér í lagi kvenna þar sem að þær hjóla síður heldur en karlar skv. könnunum.
<b>Jafnréttismarkmið greiningarinnar</b>	Að hugað verði að ólíkum þörfum fólks varðandi fjárfestingar, hönnun hjólastíga og mannvirkja vegna hjólreiða. Að allir hafi tækifæri á því að nýta hjól sem samgöngutæki í daglegum erindagjörðum sínum.

## Stjórnskipulag

**Ábyrgðaraðili verkefnis:** Sviðsstjóri USK, Ólöf Örvarsdóttir

**Stýrihópur:** Birgir Björn Sigurjónsson, Halldóra Káradóttir, Anna Kristinsdóttir, Herborg Svana Hjelm, Margrét Grétarsdóttir, Einar Ólafsson, Halldóra Gunnarsdóttir, Harpa Hrund Berndsen, Steinunn Rögnvaldsdóttir, Jón Viðar Pálmason og Lára Rúnarsdóttir.

**Teymisstjóri:** Steinunn Rögnvaldsdóttir

**Teymi:** Hreinn Ólafsson, Borghildur Sturludóttir, Kristinn Jón Eysteinnsson, Ársæll Jóhannsson og Steinunn Rögnvaldsdóttir

**Stofnanir (samráð):** Starfshópur um hjólreiðaáætlun

## Innihald greiningar

1. Rýning hjólreiðaáætlunar 2015-2020
2. Útgjöld og framkvæmdir síðustu ára
3. Hugleiðingar um ákvarðanatöku í manngerðu umhverfi
4. Niðurstöður kortlagningar og kynjagreining
5. Viðauki: Hjólreiðaáætlun 2015-2020 – lýsing aðgerða og kostnaðar

## Hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar

Hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar er ætlað að skapa umhverfi sem hvetur til hjólreiða þannig að Reykjavík verði betri hjólaborg. Síðan hjólreiðaáætlun var samþykkt í fyrsta sinn árið 2010, hefur verið unnið eftir henni með fjölgun hjólastíga, betri merkingum og öðru því sem miðar að því að auka hjólreiðar í Reykjavík. Í endurskoðaðri hjólreiðaáætlun 2015- 2020 eru nokkur einföld mælanleg markmið. Það helsta er að hlutdeild hjólandi og gangandi árið 2020 verði a.m.k. 26% af öllum samgöngum og að hlutfall hjólaleiða af heildar stígakerfinu sem eru aðgreindar frá bílum og gangandi verði 8%. Jafnframt verði árið 2020 hjólastæði, bæði hefðbundin og yfirbyggð við alla grunnskóla borgarinnar.

## Rýning hjólreiðaáætlunar

Hér fara eftir athugasemdir starfshóps um kynjaða fjárhags- og starfsáætlanagerð á umhverfis- og skipulagssviði, um drög að hjólreiðaáætlun USK.

Athugasemdunum var skilað til umsjónarfólks hjólreiðaáætlunar innan tilskilins frest í ágúst 2015. Hjólreiðaáætlunin var samþykkt á fundi borgarstjórnar í byrjun október 2015.

Starfshópurinn hefur með höndum það verkefni að skoða frá kynjasjónarmiði fjárfestingar USK í hjólastígum og mannvirkjum vegna hjólreiða. Verkefnið er hluti af kynjaðri fjárhags- og starfsáætlanagerð sem unnið er að á öllum sviðum og skrifstofum borgarinnar. Markmiðið með verkefninu er að hugað verði að ólíkum þörfum fólks varðandi fjárfestingar, hönnun hjólaleiða og mannvirkja vegna hjólreiða, með það að leiðarljósi að karlar sem konur hafi tækifæri á því að nýta hjól sem samgöngutæki í daglegum erindagjörðum sínum.

Samkvæmt ferðavenjukönnun virðast karlar hjóla meira en konur, í heildina eru 6,6% ferða karla farnar á hjóli en aðeins 2,5% ferða kvenna. Fyrir þessu hafa verið nefndar ýmsar ástæður, til dæmis að umönnunarskyldur kvenna séu meiri en karla (rannsóknir styðja þessa ályktun<sup>2</sup>) og það hafi bein áhrif á möguleika þeirra til að fara ferða sinna á hjóli. Þær þurfi í meira mæli að skutlast með börn og sinna innkaupum fyrir heimilið og þurfi því að vera á farartæki með plássi fyrir börn og pinkla. Önnur ástæða geti verið útlitskröfur gagnvart konum sem virki heftandi á hjólreiðar – þó skortir rannsóknir á þessu atriði. Veðurfar hefur einnig verið nefnt sem ástæða en ekki er vitað hvort það hafi mismunandi áhrif á kyn – hugsanlega er þó hægt að skoða það í samhengi við áðurnefndar útlitskröfur, sem gæti útskýrt muninn á Íslandi og veðursælli löndum þar sem að hlutfall kvenna og karla sem hjóla er nokkuð jafnt, t.d. Holland, Danmörk og Þýskaland. Ferðavenjumening er svo enn einn áhrifapátturinn.

---

<sup>2</sup> [http://www.velferdarraduneyti.is/media/rit-og-skyrslur-2015/Stada\\_karla\\_og\\_kvenna\\_29052015.pdf](http://www.velferdarraduneyti.is/media/rit-og-skyrslur-2015/Stada_karla_og_kvenna_29052015.pdf)

Efnahagur hefur einnig verið nefndur, hjól eru farin að kosta töluvert mikið héraendis og sömuleiðis búnaður. Mögulega kemur þetta í veg fyrir að fólki finnist réttlætanlegt frá peninga-sjónarmiði að eiga bæði hjól og bíl þó það langi að hjóla, enda sjái það ekki fyrir sér að geta komist af án bíls í öllum aðstæðum – í því samhengi má benda á að konur eru að meðaltali með lægri tekjur en karlar og samkvæmt ferðavenjukönnun hjóla fleiri eftir því sem fjölskyldutekjur eru hærri. Öryggi er einnig oft nefnt sem ástæða, konur hafi tilhneigingu til að vera öryggissæknari en karlar og veigri sér við því að hjóla á götum þar sem er þung umferð en eru jákvæðari fyrir sérstökum hjólastígum<sup>3</sup>.

Það er umhugsunarvert að stelpur hjóla minna en strákar, en þær hafa síður að gegna sömu skyldum og gætu hamlað konum með börn og heimili að fara leiða sinna á hjóli. En mögulega kemur uppeldi hér við sögu, hugsanlega er stúlkum síður treyst til að hjóla einar í skólann og mögulega vantar stúlkur fyrirmyndir í hjólreiðum.

Flestar þessar ástæður eiga það sameiginlegt að rætur þeirra liggja í samfélagslegum venjum um hlutverk kynjanna. Á vegum borgarinnar eru mestu tækifærin til að breyta þeim fólgin í því að unnið sé markvisst jafnréttisstarf og ýtt undir viðhorfsbreytingar sem geta grafið undan skaðlegum staðalmyndum og úreltum kynhlutverkum.

## Athugasemdir við drög að hjólreiðaáætlun

1. Samkvæmt erindisbréfi starfshóps sem endurskoðaði hjólreiðaáætlun borgarinnar var eitt af helstu verkefnum hópsins að gera átak til að kynna möguleika borgarbúa á hjólreiðum sem samgönguvalkosti. Í ljósi kynjamunar meðal þeirra sem hjóla er eðlilegt að í slíku átaki verði sjónum sérstaklega beint að konum og stúlkum.
2. Í erindisbréfinu kemur einnig fram að starfshópurinn eigi að skilgreina aðgerðir til að fá atvinnulífið og stóra vinnustaði í lið með borginni með því að hvetja starfsfólk og stjórnendur til að hjóla til og frá vinnu. Þar sem að meirihluti starfsmanna Reykjavíkurborgar eru konur (árið 2010 voru þær um 75% starfsfólks) hefðu slíkar aðgerðir sjálfkrafa kynjavinkil sem væri jákvætt þar sem það gæti stuðlað að því að fleiri konur hjóluðu.
3. Margt bendir til þess að yfirbyggð hjólaskýli við vinnustaði geti verið meira hvetjandi fyrir fólk til að koma á hjóli til vinnu heldur en hjólagrindur. Spilar þá m.a. inn í að hjól og hjólabúnaður er dýr og gæti fólk veigrað sér við að leggja út í þær fjárfestingar ef að það er ó-sannfært um að góð aðstaða sem fer vel með búnaðinn og heldur honum öruggum, sé til staðar. Skoða ætti því alvarlega hvort leggja ætti enn meiri áherslu á yfirbyggð hjólaskýli við vinnustaði borgarinnar, t.d. skóla.

---

<sup>3</sup> [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Gaedi\\_hjolaleida\\_greidf\\_orugg\\_umhv/\\$file/Gaedi\\_hjolaleida-greidf-orygg-umhv.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Gaedi_hjolaleida_greidf_orugg_umhv/$file/Gaedi_hjolaleida-greidf-orygg-umhv.pdf)

4. Samkvæmt mælanlegu markmiði IV verði gerð könnun á öryggistilfinningu og viðhorfi fólks til hjólreiða á árinu 2017. Það er afar vel til fundið. Mikilvægt er að í slíkri könnun verði upplýsingar kyngreindar og að hugsað verði út fyrir kassann þegar kemur að öryggi, þ.e.a.s. spurt verði um öryggi frá efnahagslegu sjónarhorni, tímapressu o.fl. meðfram spurningum um öryggi á hjólastígum og í umferðinni.
5. Í áætluninni kemur fram að gera eigi greiningu á tengingum frá grunnskólum að góðum hjólaleiðum. Þetta er ekki einvörðungu mikilvægt til að styðja við auknar hjólreiðar barna og unglinga heldur eru flestir starfsmenn grunnskóla konur og því getur greining á þessum atriðum og aðgerðir í kjölfarið til að bæta tengingar þar sem það þarf, stuðlað að því að fleiri starfsmenn grunnskóla hjóla líka og þannig verða áhrifin kynjuð.
6. Sá möguleiki er fyrir hendi að konur séu meira í erindagjörðum í nærumhverfi sínu og er þá vert að skoða hjólreiðasamgöngur innan hverfa samanborið við stofnleiðir. Æskilegt væri að framkvæma greiningu á hvernig aðstaða til hjólreiða innan hverfa sé.
7. Í áætluninni er minnst á samgöngusamninga og í hluta tvö er vitnað til samgöngustefnu Mannvits. Þar segir að ef starfsmenn sem eru með samgöngusamning þurfa óvænt að ferðast í einkaerindum á vinnutíma, t.d. vegna veikinda barna, endurgreiði Mannvit viðkomandi leigubílakostnað. Það er mjög jákvætt ákvæði sem getur ýtt undir öryggistilfinningu fólks gagnvart því að koma á hjóli til vinnu. Þó að umrætt ákvæði komi bæði körlum og konum vel er líklegt til að það hafi líka kynjuð áhrif en rannsóknir á t.d. töku fæðingarorlofs og verkaskiptingu á heimilum hafa sýnt að konur taka enn þann dag í dag meiri ábyrgð á umönnun barna heldur en karlar<sup>4</sup>. Þetta er æskilegt að hafa í huga við mótun samgöngusamninga á vegum borgarinnar.
8. Aðgerðir sem miða að samþættingu hjólreiða og almenningssamgangna til að auðvelda farþegum að fara fyrsta og/eða síðasta spölinn á hjóli, fela í sér jákvæða þróun þar sem hægt verður að ná til fleiri borgara sem búa í úthverfum og fjarri vinnu.
9. Skv. niðurstöðum könnunar á vinnustöðum Reykjavíkurborgar árið 2013 voru hjólagrindur til staðar á 58% vinnustaða, aðstaða til að geyma hjól inni eða í skýli var á 38% starfsstaða og sturta var til staðar á 51% starfsstaða (aðstaða til að skipta um föt var á 99% starfsstaða). Úrbætur á öllum þessum þáttum væru líklegar til að auka hjólreiðar starfsfólks, ekki síst kvenna. Skýr markmið um fjölgun hjólastæða er að finna í áætluninni en skerpa þyrfti á markmiðum um aðstæður á vinnustöðum til hjólreiða, s.s. sturtuáðstöðu.

---

<sup>4</sup> Sama heimild og 1.

## Útgjöld og framkvæmdir síðustu ára

Starfshópurinn ákvað að draga saman hversu mikið fjármagn fór á árunum 2013-2014 í aðgerðir sem eru þjónusta við bílaeigendur annars vegar og hins vegar við þá sem nota aðra samgöngumáta– með fyrirvara um að ekki sé hægt að skilja algerlega þar á milli. Um tveggja ára tímabil er að ræða en það er ekki endilega víst að það sé til neitt sem heitir dæmigert ár þegar kemur að fjárfestingum og viðhaldi í götum.

**Tafla 1: Fjárfestingar og viðhald í götum 2014**

Flokkur	Fjárfestingar, kr.	Fjárfestingar, %	Viðhald, kr.	Viðhald, %
Götur	855.981.440 kr.	42%	455.614.709 kr.	57%
Gönguleiðir/gangstéttir og hjólastígar	844.775.744 kr.	41%	103.896.750 kr.	13%
Almenningssamgöngur	62.913.632 kr.	3%	29.077.332 kr.	4%
Annað/blandað	272.968.724 kr.	13%	216.252.403 kr.	27%

**Tafla 2: Fjárfestingar og viðhald í götum 2013**

Flokkur	Fjárfestingar, kr.	Fjárfestingar, %	Viðhald, kr.	Viðhald, %
Götur	960.870.218 kr.	38%	359.780.195 kr.	58%
Gönguleiðir/gangstéttir og hjólastígar	1.267.505.219 kr.	50%	88.820.494 kr.	14%
Almenningssamgöngur	50.268.963 kr.	2%	0 kr.	0%
Annað/blandað	252.134.098 kr.	10%	169.734.145 kr.	27%

Fjármagn í fjárfestingum og viðhaldi gatna var flokkað eftir því hvort um var að ræða aðgerðir í götum, aðgerðir til að greiða fyrir almenningssamgöngum (strætó), aðgerðum í gönguleiðum, gangstéttum og hjólastígum og því sem talið var þjónusta fleiri en einn þátt eða féll utan þessarar flokkunar að öðru leyti<sup>5</sup>.

Árið 2014 voru um 42% fjárfestinga í götum, 41% voru fjárfestingar í gönguleiðum, gangstéttum og hjólastígum, ásamt endurnýjun eldri gatna og stíga, um 3% voru fjárfestingar

<sup>5</sup> Ath. munur milli taflna 1 og 2 annars vegar og 3 hins vegar skýrist m.a. af því að töflur 1 og 2 innihalda einnig endurnýjanir gatna og stíga en í töflu 3 eru einvörðungu nýjar hjóla- og gönguleiðir.

í almenningssamgöngum og 13,5% var þjónusta við fleiri en einn þátt eða féll utan flokkunarinnar.

Árið 2014 voru 56,5% fjármagns vegna viðhalds og endurnýjunar í götum, um 13% fjármagns viðhalds fór í gönguleiðir, gangstéttir og hjólastíga, um 3,5% fóru í viðhald vegna almenningssamgangna og um 27% var viðhald við fleiri en einn þátt eða féll utan flokkunarinnar.

**Tafla 3: Samantekt skrifstofu framkvæmda og viðhalds um vegalengdir og fjármagn í hjólaleiðum í Reykjavík:**

Verkefni	2010 og fyrr		2011		2012		2013		2014		2015	
	km	mkr.	km	mkr.	km	mkr.	km	mkr.	km	mkr.	km	mkr.
Hjólastígar	6,2	339	1,4	93	5,6	324	3,7	385	4,8	415	3,5	245
Göngu- og hjólastígar					3	262	3,8	379	2,6	370	1,6	160
Hjólavísar	5,8	13	3	7	0,4	1	0,3	1	0,8	3		
Samtals	12	352	4,4	100	9	587	7,8	765	8,2	788	5,1	405



## Hugleiðingar varðandi ákvörðunartöku í manngerðu umhverfi

*Undirbúningur – hönnun – framkvæmd og eignarhald með gleraugum kynjaðarar starfs- og fjárhagsáætlunar.*

Starfshópur kynjaðar fjárhags- og starfsáætlanagerðar á USK er skipaður úr hinum ýmsu deildum umhverfis og skipulagssviðs sem gerði umræður okkar of ansi líflegar um skipulagsmál almennt og oftast en ekki ákvörðunartökur tengdu því. Þegar farið var yfir greiningar vegna hjólanotkunar ungmenna kom í ljós mismunur á kynjum varðandi notkun strax á skólaaldri. Aðstæður þeirra mismunar voru líka ræddar – og þáttur byggingarreglugerðar varðandi hjólaskýli (og á það við eldri skóla sem vilja koma sér upp þessari aðstöðu), flækjustig skipulagsmála að koma slíkum einingum fyrir og kostnaður skólaumhverfis við að gera vel við kynslóðina sem við nýja kynslóð svo hún hafi burði til að taka nýja stefnu í samgöngumálum, var mikið ræddur. Rétt er að geta þess að nýjar samþykktir Reykjavíkurborgar eru á þá leið að nú er gert ráð fyrir allt að 50% yfirbyggðum hjólaskýlum fyrir nemendur í skólum sem eru nýbyggðir eða eru í byggingu.

En til að skoða skipulag – hjólreiðaáætlun, samgöngumál almennt og kynjaða áherslur í stærra samhengi kom það í hlut verkefnastjóra hjá skipulagsfulltrúa að rýna nýjasta skipulagða (ný) hverfið í Reykjavíkurborg m.t.t. hjólasamgangna en það sem lá undir þeirri rýningu var einnig sú spurning hvort að hægt væri að „kynjarýna“ deiliskipulagsáætlanir og hvernig væri það mögulega hægt?

Deiliskipulagið/hverfið sem varð fyrir valinu er Úlfarsárdalur. Fyrsta deiliskipulagið var samþykkt í janúar 2006 og strax í desember sama ár var gerð breyting á því sem gerði það að verkum að fyrirhugaður íbúðafjöldi fór úr 900 í 700. Breyting á hverfinu um 200 íbúðir er mikið inngrip og hefur áhrif á uppbyggingu hverfisins, barnafjölda, samsetningu og í skapar ójafnvægi í allri uppbyggingu<sup>6</sup>.

Til að ráða í umhverfi skipulagsins þá var litið til þeirra greiningar sem var gerð á hverfinu í aðdraganda gerðar hverfisskipulags. Sú lýsing sem vitnað er hér í eru drög að lýsingu, enn ósamþykkt en ráðgert er að hafist verði á ný við hverfisskipulag svæðisins árið 2017-2018. Hér gefur á að líta helstu styrkleika og veikleika hverfisins út frá þáttum eins og samfélag, gæði byggðar og samgangna.

Ef rýndur er samgöngukaflinn sérstaklega kemur fram að í styrkleikum þá er lengd hjólastíga pr. íbúa góð. Góðar hjólatengingar eru yfir í Grafarvog, Mosfellsbæ og Árbæ.

Hámarksfjarlægð í biðskýli strætisvagna um 600m, alla jafnan er næsta biðskýli stutt frá flestum heimilum. En veikleikarnir eru hinsvegar fleiri:

- Slakar tengingar yfir í Úlfarsá, slítur hverfin í sundur og gerir börnum í Grafarholti

---

<sup>6</sup> Sannanlega er ekki hægt að horfa fram hjá því hvað bankahrun gerði á fasteignamarkaði, uppbyggingu og ójafnvægi sem skapaðist í manngerðu umhverfi (og lífi flestra Íslendinga) í kjölfarið. Nú er verið að endurskoða skipulag í Úlfarsárdal með þéttingu byggðar/ aukningu íbúða í huga.

erfiðara fyrir að sækja ípróttir í Úlfarárdal.

- Skýrsla um ferðavenjur sýnir að 64% íbúa velja einkabílinn en 0% hjól (5% í borginni í heild frá 2014) Borgarhlutinn hefur hæsta hlutfall borgarbúa sem ferðast í bíl (82%).
- Strjálur almenningsgöngur.
- Slakar tengingar við stærri atvinnusvæði (utan Hálsa) og miðborg.
- Ljúka þarf hjólatengingum t.d. við Vínlandsleið.
- Mikið af óvörðum biðstöðvum strætisvagna (yfir 50%).
- Enginn háskóli í ásættanlegri hjólafjarlægð og eingöngu einn framhaldsskóli (en nálægt 240 námsmannaíbúðir í borgarhlutanum).

Af þessari upptalningu er hægt að draga þá ályktun að hverfið hefur verið hannað með það að leiðarljósi að bílaeign sé nauðsynleg forsenda svo hægt sé að fara til og frá hverfisins. Með gleraugum kynjaðrar hagstjórnar eru þessir þættir til þess fallnir að þjóna þröngum ákveðnum hóp samfélagsins og að áherslan á vegakerfi til handa einkabílum hefur verið sett í forgang. Lítil áhersla á almenningsgöngur og óljósar tengingar hjólastíga eru ekki til þess fallin að auka notkun eða umfang hjólandi í hverfinu og afleiðingarnar geta verið neikvæðar fyrir efnaminni fólk sem hefur ekki efni á því að reka bíl. Það leiðir til þess að ef að efnaminni einstaklingar setjast að í hverfinu, t.d. í félagslegum íbúðum, þá getur slíkt stuðlað að félagslegri einangrun þeirra þar sem að efnaminni einstaklingar eru ólíklegri til að hafa svigrúm til að reka bíl, og þurfa því að reiða sig á almenningsgangakerfið.

Þegar hverfisskipulagssgreiningin fer af stað aftur verður nauðsynlegt að skoða þá hverfið og rýna enn betur hvernig opinbert fjármagn er nýtt. Þegar nýting opinbers fjármagns er skoðað í deiliskipulagsáætlunum (en kostnaðargreining deiliskipulagsáætlana er enn ekki stunduð) þarf um leið að eyrnamerkja og skoða hvernig hlutfall og kostnaður við samgögnumannvirki er reiknaður – út frá notendum.

Mannert umhverfi og skipulagsmál skipta okkur öll miklu máli, og að vandað sé til verka. Það er umhugsunarefni hvernig stjórnsýsla, lagasetning og aðferðir í skipulagsmálum geta betur tekið tilliti til allra kynja og til jaðarsettra hópa.

## Niðurstöður kortlagningar

Í rýningu hjólreiðaáætlunar, þar sem niðurstöður ferðavenjukannanna voru skoðaðar, kemur fram að samkvæmt ferðavenjukönnun virðast karlar hjóla meira en konur. Í heildina fara karlar 6,6% ferða sinna á hjóli en aðeins 2,5% ferða kvenna eru farnar á hjóli. Fyrir þessu hafa verið nefndar ýmsar ástæður, m.a. umönnunar- og heimilisskyldur kvenna, samspil veðurfars og útlifskrafna, ferðavenjumening, fjárhagur, uppeldi og öryggismál. Flestar þessar ástæður eiga það sameiginlegt að rætur þeirra liggja í samfélagslegum venjum um hlutverk kynjanna. Á vegum borgarinnar eru mestu tækifærin til að breyta þeim fólgin í markvissu jafnréttisstarfi, m.a. inná vinnustöðum en ekki síður með fræðslu um jafnréttismál í skólum.

Í athugasemdum verkefnahópsins við drög að hjólreiðaáætlun er lögð áhersla á að áttak verði gert til að kynna hjólreiðar sem samgöngumáta, sem beinist þá sérstaklega að konum og stúlkum. Einnig er lagt til að skoðað möguleikar sem felast m.a. í yfirbyggðum hjólaskýlum við vinnustaði, rannsóknum um viðhorf til hjólreiða þar sem leitast er við að fá fram svör sem snúa að öryggi frá víðu sjónarhorni og staða hjólreiða innan hverfa, þá að hún sé skoðuð og borin saman við stofnleiðir. Ef samgöngusamningar verða teknir upp og þeir útfærðir þá er mikilvægt að hugað sérstaklega að umönnunarskyldum og öryggistilfinningu, auk þess að skerpa á markmiðum áætlunarinnar er varðar aðstæður á vinnustöðum til hjólreiða. Hópurinn bendir enn fremur á að mögulega þarf að skoða hvernig ákvarðanatöku er háttað við framkvæmdir þegar kemur að samhengi hjólreiða og umhverfis í tengslum við þær framkvæmdir.

## Kynjagreining

### Greining á áhrifum hjólreiðaáætlunar

Upphæð	Fjöldi þjónustuþega	Hlutfall kk	Hlutfall kvk	Kyngreind gögn	Gögn um jaðarsetta hópa	Áhrif á ólaunaða vinnu	Niðurstaða
350 millj. árlega skv. Hjólreiðaáætlun (285 millj. árið 2016).	5,5% aðspurðra skv. könnunum. Í heildina eru 6,6% ferða karla farnar á hjóli en aðeins 2,5% ferða kvenna.			Já: Ferðavenju - könnun.	Starfssvið, tekjur og aldur koma fram í ferðavenjukönnun, annað ekki.	Ólaunuð vinna/ umönnunarskyldur hafa hugsanlega áhrif á möguleika kvenna til að nýta hjólreiðar sem samgöngumáta.	Nýtist væntanlega fleiri körlum en konum en æskilegt er að reyna að fjölga hjólandi konum.

## Mælikvarðar

Kynjaskipting í ferðavenjukönnun.

### Tillögur að aðgerðum

Sbr. athugasemdir við drög að hjólreiðaáætlun, að öðru leyti en þar sem tekið er undir með markmiðum áætlunarinnar:

- Átak til að kynna möguleika borgarbúa á hjólreiðum sem samgönguvalkosti – sjónum verði beint sérstaklega að konum og stúlkum.
- Skoða ætti því alvarlega hvort leggja ætti enn meiri áherslu á yfirbyggð hjólaskýli við vinnustaði borgarinnar, t.d. skóla.
- Könnun á öryggistilfinningu og viðhorfi fólks til hjólreiða (á árinu 2017) – Mikilvægt er að í slíkri könnun verði upplýsingar kyngreindar og að hugsað verði út fyrir kassann þegar kemur að öryggi, þ.e.a.s. spurt verði um öryggi frá efnahagslegu sjónarhorni, tímapressu, sveigjanleika á vinnustað o.fl. meðfram spurningum um öryggi á hjólastígum og í umferðinni.
- Sá möguleiki er fyrir hendi að konur séu meira í erindagjörðum í nærumhverfi sínu og er þá vert að skoða hjólreiðasamgöngur innan hverfa samanborið við stofnleiðir. Æskilegt væri að framkvæma greiningu á hvernig aðstaða til hjólreiða innan hverfa sé.
- Samgöngustefna og samgöngusamningar vinnustaðarins taki tillit til þess að skipting heimilisstarfa er í meirihluta tilfella þannig að konur bera meiri ábyrgð á þeim.
- Aðgerðir sem miða að samþættingu hjólreiða og almenningsgangna til að auðvelda farþegum almenningsgangna að fara fyrsta og/eða síðasta spölinn á hjóli, fela í sér jákvæða þróun þar sem hægt verður að ná til fleiri borgara sem búa í úthverfum og fjarri vinnu.
- Skerpa þyrfti á markmiðum um aðstæður á vinnustöðum til hjólreiða, s.s. sturtuáðstöðu.

### Eftirlit og mat

Athugasemdum og tillögum var komið á framfæri við forsvarsmenn hjólreiðaáætlunar, en sömu aðilar eru ábyrgir fyrir söfnun gagna og birtingu þeirra skv. hjólreiðaáætlun. USK hefur umsjón með ferðavenjukönnun.

Gerð skýrslunnar lauk í janúar 2016. Fyrirhuguð er kynning fyrir stýrihóp, svo kynning fyrir sviðsstjóra og að því loknu verða lagðar fram helstu niðurstöður og tillögur fyrir umhverfis- og skipulagsráð, í samráði við sviðsstjóra. Tillögur að aðgerðum beinast að hjólreiðaáætlun og ef fagráðið vill gera tillögurnar að sínum væri þeim eðlilega beint til ábyrgðarmanna hjólreiðaáætlunar. Sviðsstjóri ber ábyrgð á því að koma slíkum aðgerðum í framkvæmd og setja tímaáætlun hvað það varðar.

# Viðauki: Hjólreiðaáætlun 2015-2020<sup>7</sup>

## Lýsing aðgerða

Tölur gilda fyrir allt tímabilið 2015 til og með 2020.

### I. Uppbygging hjólaleiða:

Þessi aðgerð er umfangsmesta aðgerðin sem inni heldur alla nýja hjólastíga sem stefnt er að að framkvæma á næstu 5 árum og taka lang stærstan hluta þeirra **350 millj.** sem veittar eru í hjólreiðar á ári á næstu 5 árum.

Áætlaður kostn. 2.100.000.000 (á sex árum, 2015-2020).

### II. Fjölgun hjólastæða:

Þessi aðgerð skiptist upp í tvo þætti. Annars vegar fjölgun hjólastæða á lóðum borgarinnar, (þ.e. grunnskólum, Leikskólum, íþróttahúsum, sundlaugum og frístundamiðstöðum), og fjölgun hjólastæða í borgarlandi utan skilgreindra lóða, (þ.e. stæði í miðbænum, við skiptistöðvar, og á opnum svæðum. Á fjárhagsáætlun eru 30millj. á ári<sup>8</sup> til þess að fjármagna hjólastæði, áningastaði og tengda hluti fyrir hjólreiðastíga og eru stæði á opnum svæðum tekin af því fjármagni. Stæði innan lóðar er reiknað með að verði fjármagnað af þeim 350 milljónum sem áætlað er til gerð hjólreiðastíga.<sup>9</sup> Um er að ræða 1.500 stæði sem vantar á skólalóðum að frátöldum öðrum stöðum.

Áætlaður kostnaður við stæði á grunnskólalóðum: 100.000.000

### III. Fjölgun þeirra sem hjóla til vinnu:

Þessi aðgerð er fólgin í því að styðja við og hvetja atvinnulífið til þess að taka aukna ábyrgð í því að hvetja starfsfólks til aukinna hjólreiða til og frá vinnu. Reykjavíkurborg styður nú þegar við átakið „hjólað í vinnuna“ sem er verkefni sem hefur farið vaxandi með hverju árinu. Kostnaður við þessa aðgerð er ekki áætluð sérstaklega, verður aðeins í formi manntíma starfsfólks á USK.

### IV. Auknar hjólreiðar barna og unglunga:

Þessi liður aðgerð felur í sér átak um að fjölga þeim sem hjóla til og frá skóla þegar þess gefst kostur. Átakið fari þannig fram að viðurkenndur alþjóðlegur leikur „Traffic Snake Game“ verði innleiddur í skólana sem er hvetur til aukinna hjólreiða. Fjármögnun þessarar aðgerðar felst í því að koma verkefnina á koppinn og þjálfva umsjónaraðila til starfans og að hafa umsjón með leiknum. Gera má ráð fyrir því að stór hluti fjármagns fyrir þessa aðgerð komi

<sup>7</sup> Allar tölur eru samkvæmt samþykkttri áætlun haust 2015, áður en hagræðingarkröfur voru gerðar á áætlunina.

<sup>8</sup> Ath. tölur settar fram haust 2015, óvíst um hvort að þessi liður verður fyrir niðurskurði í endurskoðun fjárhagsáætlunar.

<sup>9</sup> Er á rekstraráætlun lóða, en ekki hjólreiðaáætlun.

frá SFS þar sem þeir hafa yfirumsjón með skólunum og verkefnið ætti að vinnast í samvinnu við USK.

Áætlaður kosnaður: 12.000.000

## V. Litaðar lykilleiðir:

Þessi aðgerð er liður í því að efla sýnileika hjólreiðastíganna og auka á upplifun og ánægju þeirra sem nota hjólreiðastígana. Þetta verkefni verður fjármagnað af þeim 350milljónum sem áætlað er til gerð hjólreiðastíga.

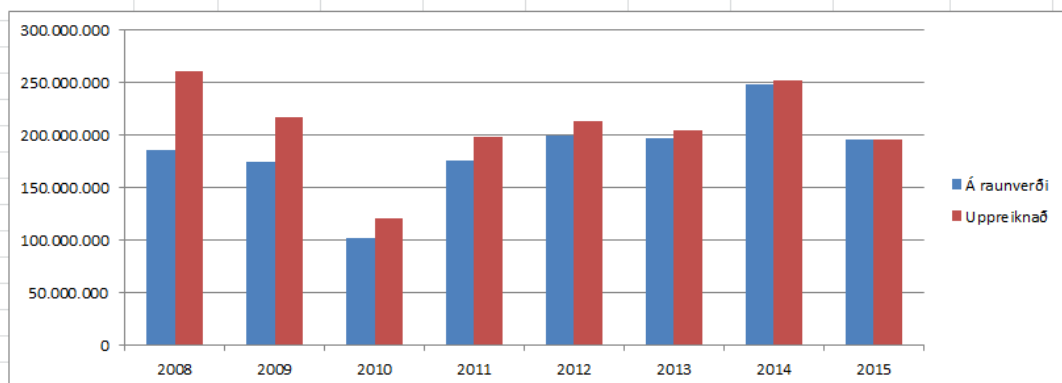
## VI. Hjólreiðar og almenningsamgöngur:

Þessi aðgerð felur í sér aðgerðir til þess að styrkja þann valkost að nýta sér hjólreiðar og strætó saman sem valkost. Það verði gert með því m.a. að efla biðstöðvar og skiptistöðvar með þeim hætti að auðvelt verði að koma þar og geyma hjól með öruggum hætti þannig að þú getir hjólað lengri vegalendir til og frá strætó að heiman. Gert ráð fyrir því að þessi aðgerð muni falla undir þær 30milljónir sem áætlaðar eru til sambærilegra verkefna.

## VII. Viðhald og vetrarþjónusta:

Kostnaður á 30 km stíga getur verið áætlaður á bilinu 7,7 millj. til 18,7 millj. á ári, háð veðurfari hvers árs – miðað við kostnaðartölur fyrir árin 2008-2015. Heildarlengd stíga sem eru undir í vetrarþjónustu hefur aukist undanfarnin ár (sjá mynd, ath. tölur fyrir 2015 ná einungis til október).

Vetrarþjónusta göngu- og hjólaleiða									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Oktober 2015
Útboðsverk:	61821	37.949.297	15.115.321	11.126.114	11.837.327	12.381.189	15.734.937	25.947.430	24.623.489
Hverfastöðvar:	61822	704.729	13.392.660	16.937.522	48.809.855	49.436.099	51.840.321	40.582.518	43.180.991
Þjónustumiðstöð:	61823	73.718.487	65.902.162	34.016.370	50.017.263	68.537.608	67.311.173	83.212.946	70.846.919
Kaup á sandi:	61824	1.816.031	522.551	203.137	88.355	485.316	450.758	2.006.257	688.715
Hitakerfi:	51841	20.406.587	37.195.828	15.742.220	28.657.352	21.424.709	18.152.073	17.926.790	16.527.998
Hitakerfi orkukaup:	61842	51.643.439	41.982.677	24.061.332	36.467.277	47.086.317	43.250.421	79.331.501	40.454.687
<b>Samtals:</b>		<b>186.238.571</b>	<b>174.111.199</b>	<b>102.086.694</b>	<b>175.877.429</b>	<b>199.351.237</b>	<b>196.739.684</b>	<b>249.007.441</b>	<b>196.322.799</b>
Neysluvísitala í júní:		307,1	344,5	364,1	379,5	400,1	413,5	422,8	429,3
<b>Uppreiknað:</b>		<b>260.345.876</b>	<b>216.969.340</b>	<b>120.367.531</b>	<b>198.956.997</b>	<b>213.900.241</b>	<b>204.257.186</b>	<b>252.835.607</b>	<b>196.322.799</b>
								<b>1.207.286.900</b>	
Heildarlengdir stíga:		416.957	473.644	467.196	467.687	467.747	481.676	507.031	557.165
<b>KR/m:</b>		<b>624,4</b>	<b>458,1</b>	<b>257,6</b>	<b>425,4</b>	<b>457,3</b>	<b>424,1</b>	<b>498,7</b>	<b>352,4</b>



## **VIII. Lýsing:**

Þessi aðgerð felur í sér viðmið fyrir góða lýsingu á hjólastíga og hún verði sú besta sem völ er á m.v. aðstæður og sé í leiðinni umhverfisvæn og vistvæn lýsing. Mestur hluti þess fjármagns sem í þessa aðgerð fer er innifalin í hönnun nýrra hjólastíga og því hluti af 350 milljónum sem ætlað er í hjólastígana. Hluti lýsingar gæti verið endurhönnun núverandi lýsingar þar sem þess er sérstaklega þörf.

Áætlaður kostnaður: 4.000.000

## **IX. Samstarf um lög og reglugerðir:**

Þessi aðgerð felur í sér aukið samstarf við lögreglu og innanríkisráðuneytið um bættar reglur og reglugerðir um merkingar og umferðarreglur sem snúa að hjólreiðum sem samgöngumáta. Með ört stækkandi hjólreiðakerfi og vaxandi hjólreiðamenningu þarf að huga að þessum málum og koma jafnvægi þar á svo hjólreiðafólk finnist það ekki utanvelta í umferðinni. Fjármögnun á þessum lið er ekki áætluð á annan hátt nema í manntímum starfsmanna sviðsins.

## **X. Hjólaleigur deilikerfi:**

Þessi aðgerð felst í því að borgin skapi vettvang og aðstöðu til þess að koma upp hjólaleigum í Reykjavík. Reykjavíkurborg leggi til land undir hjólaleigur sem verða síðan í rekstri einkaaðila. Vinnuhópur er enn að störfum með þetta verkefni og ekki er til nein kostnaðaráætlun um þetta verkefni á þessu stigi enda ekki vitað að svo stöddu með hvaða hætti þetta verkefni verður unnið.

## **XI. Vinnustaðurinn Reykjavíkurborg:**

Þessi aðgerð felst í því að starfsmenn Reykjavíkurborgar eigi þess kost að geta gert samgöngusamning, þ.e. fengið greitt fyrir það að ferðast til og frá vinnu á vistvænan hátt eða án einkabílsins og eru sett fram ákveðin markmið um fjölda á tímabilinu. Kostnaður við þessa aðgerð reiknast ekki inn í þær 380 milljónir sem ætlaðar eru til uppbyggingar á hjólastígakerfinu. Kostnaður við þessa aðgerð fellur beint á rekstarkostnað Reykjavíkurborgar við Mannauðsstjórnun. Verði markmiðum náð má áætla að kostnaður fyrir borgina gæti verið um 70-140 millj. Ábatinn af því er lægri bílastæðakostnaður, færri veikindadagar og bætt lýðheilsa.