

Öryggisupplifun hjólreiðamanna í Reykjavík

Unnið fyrir Reykjavíkurborg



Febrúar 2019

Efnisyfirlit

TÖFLUYFIRLIT	III
MYNDAYFIRLIT	VI
1. SAMANTEKT	9
2. MARKMIÐ VERKEFNIS	13
3. FRAMKVÆMD OG HEIMTUR	13
3.1. VIÐHORFSKÖNNUN.....	13
3.2. VETTVANGSKÖNNUN	13
4. ÚRVINNSLA	16
5. NIÐURSTÖÐUR	17
5.1. VIÐHORFSKÖNNUN.....	17
5.1.1. <i>Bakgrunnur þátttakenda</i>	17
5.1.2. <i>Hjólreiðanotkun í sumar- og vetrarfærð</i>	23
5.1.3. <i>Klasagreining</i>	30
5.1.4. <i>Notendahópar og bakgrunnsbreytur</i>	30
5.1.5. <i>Aðgengi að hjóli og ferðavenjur</i>	32
5.1.6. <i>Umhverfiseiginleikar og hegðun</i>	43
5.1.7. <i>Óhöpp og tillitssemi</i>	48
5.1.8. <i>Öryggisupplifun og úrbætur</i>	51
5.2. VETTVANGSKÖNNUN	58
5.2.1. <i>Bakgrunnur þátttakenda</i>	58
5.2.2. <i>Hjólanotkun í sumar- og vetrarfærð</i>	61
5.2.3. <i>Klasagreining</i>	67
5.2.4. <i>Notendahópar og bakgrunnsbreytur</i>	67
5.2.5. <i>Ferðavenjur og umhverfiseiginleikar</i>	68
5.2.6. <i>Óhöpp, öryggisupplifun og samanburður</i>	75

6. LOKAORÐ	80
VIÐAUKI 1. VIÐHORFSKÖNNUN - SPURNINGALISTI	81
VIÐAUKI 2. VETTvangskönnun - Spurningalisti.....	93
VIÐAUKI 3. Athugasemdir sem gætu bætt öryggisupplifun - Viðhorfskönnun.....	94
VIÐAUKI 4. Athugasemdir sem gætu bætt aðstæður - Vettvangskönnun.....	102

TÖFLUYFIRLIT

Tafla 1. Svörun í vettvangskönnun	14
Tafla 2. Kyn þátttakenda	17
Tafla 3. Aldur þátttakenda	17
Tafla 4. Menntun þátttakenda.....	19
Tafla 5. Staða á atvinnumarkaði	19
Tafla 6. Samgöngusamningur	20
Tafla 7. Heimilisgerð	20
Tafla 8. Hjúskaparstaða	21
Tafla 9. Börn undir 18 ára aldri á heimili.....	21
Tafla 10. Heimilistekjur	22
Tafla 11. Hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð	24
Tafla 12. Klasagreining viðhorfskönnunar	30
Tafla 13. Notendahópar viðhorfskönnunar – Bakgrunnsgreining	31
Tafla 14. Aðgengi þátttakenda að hjóli.....	32
Tafla 15. Aðgengi að hjóli – Bakgrunnsgreining	33
Tafla 16. Hver er þinn aðalferðamáti.....	34
Tafla 17. Aðalferðamáti – Bakgrunnsgreining	35
Tafla 18. Hver er þinn aðalferðamáti þegar ekki er hjólað eftir kyni	36
Tafla 19. Hver er þinn aðalferðamáti þegar ekki er hjólað eftir aldri	36
Tafla 20. Áhrif veðurfars á hjólreiðar - Bakgrunnsgreining	37
Tafla 21. Tilgangur ferðar á hjóli – upprunaleg svörun	38
Tafla 22. Tilgangur ferðar á hjóli eftir kyni	38
Tafla 23. Tilgangur ferðar á hjóli eftir aldri	39
Tafla 24. Tilgangur ferðar á hjóli og samgöngusamningur	40
Tafla 25. Tilgangur ferðar á hjóli eftir notendahóp	41

Tafla 26. Fjöldi km að meðaltali í heild til vinnu eða skóla?.....	41
Tafla 27. Eiginleikar við val á hjólaleið	43
Tafla 28. Aðrir eiginleikar við val á hjólaleið	43
Tafla 29. Notkun hjálms, sýnileikafatnaðs, ljós, vetrardekkja og bjöllu við hjólreiðar eftir kyni	44
Tafla 30. Viðbrögð við bjöllu hjólreiðamanna	47
Tafla 31. Viðbrögð við bjöllu hjólreiðamanna – opin svör	47
Tafla 32. Óhapp eða slys á hjóli - Viðhorfskönnun	48
Tafla 33. Óhapp eða slys á hjóli – Kyn og notendahópur	48
Tafla 34. Öryggisupplifun - Heild	51
Tafla 35. Öryggisupplifun – Hreinsað	51
Tafla 36. Öryggisupplifun – Bakgrunnsgreining.....	52
Tafla 37. Óöryggi sem ástæða þess að velja annan ferðamáta en hjólreiðar.....	53
Tafla 38. Óöryggi sem ástæða þess að velja annan ferðamáta en hjólreiðar – Bakgrunnsgreining ..	54
Tafla 39. Atriði sem myndu bæta öryggisupplifun – Tíðni atkvæða	55
Tafla 40. Kyn og tímasetning í vettvangskönnun.....	58
Tafla 41. Aldur þátttakenda í vettvangskönnun.....	59
Tafla 42. Búseta þátttakenda í vettvangskönnun	60
Tafla 43. Börn	60
Tafla 44. Samgöngusamningur	61
Tafla 45. Hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð í vettvangskönnun	62
Tafla 46. Hjólreiðar í sumarfærð í vettvangskönnun	62
Tafla 47. Hjólreiðar í vetrarfærð í vettvangskönnun	65
Tafla 48. Samanburður á hjólreiðanotkun milli viðhorfskönnunar og vettvangskönnunar	67
Tafla 49. Klasagreining vettvangskönnunar	67
Tafla 50. Notendahópar vettvangskönnunar – Bakgrunnsgreining.....	68
Tafla 51. Notar hjálm í vettvangskönnun - Bakgrunnsgreining	69
Tafla 52. Notar sýnileikafatnað í vettvangskönnun - Bakgrunnsgreining	70

Tafla 53. Tilgangur ferðar í vettvangskönnun - Bakgrunnsgreining.....	71
Tafla 54. Hversu oft hjólar þú um stíginn við Fossvog - Bakgrunnsgreining	73
Tafla 55. Eiginleikar við val á hjólaleið	74
Tafla 56. Aðrir eiginleikar við val á hjólaleið	74
Tafla 57. Óhapp eða slys á hjóli - Vettvangskönnun.....	76
Tafla 58. Öryggisupplifun þegar hjólað er við Fossvoginn - Bakgrunnsgreining	77
Tafla 59. Öryggisupplifun almennt í Reykjavík - Bakgrunnsgreining.....	78
Tafla 60. Innviðir, viðhald og lýsing	94
Tafla 61. Sérými fyrir hjólreiðamenn.....	96
Tafla 62. Löggæsla, löggjöf og öruggt hjólastæði	98
Tafla 63. Bætt hegðun og fræðsla hjólreiðamanna	99
Tafla 64. Bætt hegðun annarra vegfarenda og tillitssemi	100
Tafla 65. Athugasemdir sem bætt gætu aðstæður við hjólreiðastíginn við Fossvog	102

MYNDAYFIRLIT

<i>Mynd 1. Aðstæður við hjólastíginn við Fossvoginn á tíma vettvangskönnunar</i>	15
<i>Mynd 2. Kyn aldurshópa í viðhorfskönnun</i>	18
<i>Mynd 3. Búseta þátttakenda í viðhorfskönnun</i>	18
<i>Mynd 4. Menntun eftir kyni í viðhorfskönnun</i>	19
<i>Mynd 5. Heimilisgerð eftir kyni í viðhorfskönnun</i>	20
<i>Mynd 6. Hjúskaparstaða eftir kyni í viðhorfskönnun</i>	21
<i>Mynd 7. Fjöldi barna yngri en 18 ára á heimili eftir kyni í viðhorfskönnun</i>	22
<i>Mynd 8. Heimilistekjur eftir kyni í viðhorfskönnun</i>	23
<i>Mynd 9. Hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð í viðhorfskönnun</i>	23
<i>Mynd 10. Hjólreiðar í sumarfærð eftir kyni</i>	25
<i>Mynd 11. Hjólreiðar í sumarfærð innan kyns</i>	25
<i>Mynd 12. Hjólreiðar í sumarfærð eftir aldri</i>	26
<i>Mynd 13. Hjólreiðar í sumarfærð innan aldurshópa</i>	26
<i>Mynd 14. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir kyni</i>	27
<i>Mynd 15. Hjólreiðar í vetrarfærð innan kyns</i>	28
<i>Mynd 16. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir aldri</i>	28
<i>Mynd 17. Hjólreiðar í vetrarfærð innan aldurshópa</i>	29
<i>Mynd 18. Fjöldi km að meðaltali á hjóli til vinnu eða skóla</i>	42
<i>Mynd 19. Fjöldi km að meðaltali á hjóli til vinnu eða skóla eftir notendahóp</i>	42
<i>Mynd 20. Hjálmanotkun við hjólreiðar eftir kyni</i>	45
<i>Mynd 21. Notkun endurskins- eða sýnileikafatnaðs við hjólreiðar eftir kyni</i>	45
<i>Mynd 22. Hjólaljósanotkun eftir kyni við hjólreiðar</i>	46
<i>Mynd 23. Notkun vetrardekkja á veturnar eftir kyni</i>	46
<i>Mynd 24. Bjöllunotkun við hjólreiðar eftir kyni</i>	47
<i>Mynd 25. Mat á tillitssemi annarra vegfarenda þegar hjólað er eftir kyni</i>	49

<i>Mynd 26. Mat á tillitssemi annarra vegfarenda þegar hjólað er eftir notendahóp</i>	50
<i>Mynd 27. Atriði sem bætt gætu öryggisupplifun – atkvæði eftir kyni</i>	56
<i>Mynd 28. Þátttaka í vettvangskönnun eftir tíma dags</i>	58
<i>Mynd 29. Þátttaka í vettvangskönnun eftir aldri og kyni.....</i>	59
<i>Mynd 30. Börn á heimili eftir kyni.....</i>	60
<i>Mynd 31. Samgöngusamningur eftir kyni.....</i>	61
<i>Mynd 32. Hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð í vettvangskönnun.....</i>	62
<i>Mynd 33. Hjólreiðar í sumarfærð eftir kyni.....</i>	63
<i>Mynd 34. Hjólreiðar í sumarfærð innan kyns.....</i>	63
<i>Mynd 35. Hjólreiðar í sumarfærð eftir aldri</i>	64
<i>Mynd 36. Hjólreiðar í sumarfærð innan aldurshópa</i>	64
<i>Mynd 37. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir kyni</i>	65
<i>Mynd 38. Hjólreiðar í vetrarfærð innan kyns</i>	65
<i>Mynd 39. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir aldri.....</i>	66
<i>Mynd 40. Hjólreiðar í vetrarfærð innan aldurs.....</i>	66
<i>Mynd 41. Hversu oft hjólar þú um stíginn við Fossvog.....</i>	72
<i>Mynd 42. Hversu sammála eða ósammála ertu eftirfarandi staðhæfingum um umhverfi stígsins</i>	75
<i>Mynd 43. Samanburður á öryggisupplifun milli kannana</i>	79

Unnið fyrir:

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Útgefið:

Febrúar 2019

Ábyrgðaraðili og höfundur:

Sigrún Birna Sigurðardóttir, félags- og samgöngusálfræðingur

Tengiliðaupplýsingar:

sigrun@prsradjof.is

sigrun@viaplan.is

1. Samantekt

Í þessu verkefni var markmiðið að kasta ljósi á öryggisupplifun og viðhorf hjólreiðamanna í Reykjavík. Verkefnið er liður í hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar 2015-2020 og stendur til að endurtaka það annað hvert ár til þess að fylgjast með þróun öryggisupplifunar Reykvíkinga á meðan borgin byggir innviði sína. Gögn sem þessi eru nauðsynleg til þess að ígrunda aðgerðir sem eiga efla hlutdeild hjólreiða fyrir ólíka notendur.

Aðferðarfræðin dregur dóm af sambærilegri gagnaöflun sem framkvæmd er af hálfu Kaupmannahafnarborgar í árlegu hjólreiðauppgjöri sem og póstkortakönnun þarlendis sem er framkvæmd þegar nýir hjólainnviðir eru opnaðir almenningi.

Verkefnið var tvíþætt, annars vegar var um viðhorfskönnun um að ræða sem var lögð fyrir íbúa í Reykjavík í Þjóðgátt Maskínu og fengust 1135 gild svör. Hins vegar var um vettvangskönnun að ræða sem fór fram á hjólreiðastígnum við Fossvoginn, vestan Kringlumýrarbrautar og fengust þar 216 svör frá hjólreiðamönnum. Vettvangskönnunin speglar spurningar úr viðhorfskönnuninni sem var víðtækari en sjá má báða spurningalista í viðauka. Úrtökin sem hér um ræðir eru ólík, þátttakendur í viðhorfsrannsókninni koma úr Þjóðgátt sem er í grunninn byggður á einstaklingum sem dregnir hafa verið úr þjóðskrá og hafa fengið boð um þátt í viðhorfsrannsóknnum. Hér eru einstaklingar sem hjóla aldrei og fá ekki allar hjólatengdar spurningar sem og einstaklingar sem hjóla reglulega og svara öllum spurningum. Hins vegar eru þátttakendur úr vettvangskönnun hjólreiðamenn sem flestir hjóla reglulega. Í úrvinnslu var þátttakendum í hvorri könnun fyrir sig skipt upp í notendahópa með því að nota klasagreiningu og eru þeir notendahópar nýttir í bakgrunnsgreiningu í framhaldinu. Þessir hópar eru ekki sambærilegir beint á milli kannana, en byggja á aðferðarfræðilegum mun á milli hjólreiðanotkunar þátttakenda. Við úrvinnslu var notast við kí-kvaðrat marktæktarpróf til þess að greina hvort tölfræðilega marktæk tengsl eru á milli tveggja frumbreyta út frá hlutföllum eða t-próf til að greina marktækan mun á meðaltölum hópa.

Niðurstöðurnar eru settar fram fyrir viðhorfskönnunina annars vegar og fyrir vettvangskönnunina hins vegar. Í yfirferðinni yfir niðurstöður vettvangskönnunarinnar má finna einstaka samanburð breyta sem komu fram í báðum könnunum. Lögð er áhersla á kynja og aldursmun en að auki er bakgrunnsgreining gerð út frá breytunum: póstnúmer (búseta), hvort viðkomandi sé með samgöngusamning, menntun, hjúskaparstaða, fjöldi barna á heimili, heimilisgerð, heimilistekjur og notendahópur. Niðurstöður viðhorfskönnunarinnar eru útlistaðar í átta undirköflum, fyrst er farið yfir bakgrunn þátttakenda í kafla 5.1.1, næst er farið yfir hjólreiðanotkun eftir bakgrunni í kafla 5.1.2 og því næst gerð klasagreining til að greina notendahópa í kafla 5.1.3. Kafli 5.1.4 fjallar um notendahópana og bakgrunnsbreytur. Næst fer kafli 5.1.5 yfir aðgengi að hjóli og ferðavenjur, þar á eftir kemur kafli 5.1.6 um umhverfiseiginleika sem skipta máli þegar kemur að því að velja hjólaleið og hver notkun hjálms, sýnileikafatnaðs, hjólaljósa,

vetrardekkja og bjöllu er þegar hjólað er. Kafli 5.1.7 greinir frá óhöppum á hjóli og svo upplifun þátttakenda á tillitssemi annarra vegfarenda. Loks fer kafli 5.1.8 yfir öryggisupplifun á hjólastígum í Reykjavík og hvaða atriði þátttakendur telja að gæti bætt öryggisupplifun.

Í vettvangskonuninni fjallar kafli 5.2.1 um bakgrunn þátttakenda, kafli 5.2.2 fer yfir hjólreiðanotkun þátttakenda. Kafli 5.2.3 fer yfir niðurstöður klasagreiningar og kafli 5.2.4 birtir niðurstöður bakgrunnsgreiningar fyrir notendahópana sem komu fram í klasagreiningunni. Þá fer kafli 5.2.5 yfir notkun hjálms og sýnileikafatnaðs þegar hjólað er, tilgang ferðar og svo um umhverfiseiginleika sem skipta máli við val á þeirri leið sem þátttakendur voru að hjóla. Loks fer kafli 5.2.6 yfir fyrri óhöpp á hjóli og hver öryggisupplifun þátttakenda er á viðkomandi stíg og svo almennt í Reykjavík. Niðurstöðukaflanum lýkur með samanburði af öryggisupplifun milli kannana.

Helstu niðurstöður benda til þess að karlar hjóla oftari en konur. Þetta má sjá í báðum könnunum. Í viðhorfskönnuninni eru tæp 33% karla sem hjóla vikulega eða oftari á móti tæplega 24% kvenna og er munurinn marktækur. Í vettvangskonuninni eru mun fleiri karlar í úrtaki, eða rúmlega 73% þátttakenda.

Hvað aldur varðar voru það miðjuflokkarnir tveir, 40-49 ára og 50-59 ára sem skara frammúr hvað hjólreiðanotkun varðar. Í viðhorfskönnuninni voru annars vegar rúm 43% úr aldurshópnum 40-49 ára og hins vegar tæp 33% úr aldurshópnum 50-59 ára sem hjóluðu vikulega eða oftari. Þátttakendur í vettvangskonuninni voru fjölmennastir úr þessum aldurshópum eða rúm 26% annars vegar og 27% hins vegar af heildinni.

Samgöngusamningur virðist vera marktækur hvati fyrir hjólreiðum, en í viðhorfskönnun voru rúm 48% þeirra sem hjóla vikulega eða oftari með samgöngusamning, en þó voru tæp 25% sem hjóluðu vikulega eða oftari án samgöngusamnings. Í vettvangskonuninni voru rúm 46% með samgöngusamning en þó voru rúm 47% sem hjóluðu þrátt fyrir að hafa ekki samning, auk þess voru um 6,5% sem höfðu ekki aðgengi að slíkum samning.

Þegar spurt var um hjólreiðar í sumarferð svara 43,6% þátttakenda í viðhorfskönnuninni (sem taka afstöðu) að þeir hjóli einu sinni í mánuði eða oftari í sumarferð og 16,5% (af þeim sem taka afstöðu) að þeir hjóli í vetrarferð, sem er ánægjulega hátt hlutfall. Þegar skoðaðir eru notendahóparnir kom það í ljós að 28,4% þátttakenda úr viðhorfskönnuninni hjóla vikulega eða oftari árið um kring. Hvað vettvangskonunina varðar eru allir þátttakendur nema einn virkir hjólreiðamenn, 99,5% þátttakenda hjóla að jafnaði einu sinni í mánuði eða oftari og 93% hjóla einu sinni í mánuði eða oftari í vetrarferð. Klasagreining byggði á þessum breytum og leiddi í ljós fjóra notendahópa fyrir viðhorfskönnunina en þrjá fyrir vettvangskonunina. Ekki er hægt að leggja þessa hópa að jöfnu á milli kannana.

Spurt var um aðalferðamáta í viðhorfskönnun og kom í ljós að hjólið var aðalferðamáti rúmlega 8% þátttakenda. Tæp 70% þátttakenda hafa aðgengi að hjóli. Aðspurð um áhrif veðurfars á þá ákvörðun að

hjóla segja 15,7% þátttakenda að veður hafi frekar eða mjög lítil áhrif, en 48% segja að það hafi frekar eða mjög mikil áhrif á hjólreiðar, en þessa spurningu fengu þeir sem hjóluðu einu sinni í mánuði eða oftar.

Spurt var um tíðni ferða með mismunandi tilgangi (til eða úr vinnu/skóla, fylgja/hjóla með barni/börnum, sinna erindum og til afþreyingar). Við valmöguleikann '1-7 sinnum í viku' voru karlar í meirihluta á öllum ferðum í viðhorfskönnun og var þessi munur marktækur fyrir allar ferðir nema fylgja barni/börnum. Í vettvangskönnun voru 73% tæp á leið í eða úr vinnu og 5,6% á leið í eða úr skóla. Ekki var marktækur munur á milli kynjanna. Þátttakendur í vettvangskönnun voru einnig spurðir hversu oft þeir hjóluðu um stíginn við Fossvoginn og var meirihluti eða 86,5% sem fór fremur eða mjög oft þar um, 8,3% fór stundum þar um en 5% sjaldan eða fremur sjaldan um þann stíg.

Þegar kemur að umhverfiseiginleikum voru þátttakendur í viðhorfskönnuninni beðnir um að velja eiginleika sem skiptu máli við val þeirra á hjólaleið og fengu þátttakendur lista sem þeir gátu valið að hámarki sex atriði. Greiðfær leið fékk flest atkvæði en á eftir fylgdu: örugg leið, vel þjónustuð, um hjólastíg í sérrými og fljótleg. Öll þessi atriði fengu yfir 200 atkvæði. Þátttakendur í vettvangskönnun fengu sömu atriði og þá var eiginleikinn að leiðinn væri fljótleg sú vinsælasta, en á eftir komu leið um hjólastíg í sérrými, greiðfær og örugg. Þessir eiginleikar fengu allir yfir 100 atkvæði. Þátttakendur í viðhorfskönnun fengu að auki fimm staðhæfingar um eiginleika stígsins sem þau áttu að meta á fimm punkta skala frá mjög ósammála (1) til mjög sammála (5). Þau þrjú atriði sem fengu hæsta skorið af þessum staðhæfingum voru ánægja með stíginn sem skoraði 4.87 af 5, greiðfærni stígsins fékk 4.83 af 5 mögulegum og að það væri endurnærandi að hjóla um hann fékk 4.81 af 5 mögulegum.

Í vettvangskönnuninni skráðu spyrjar hjá sér hvort þátttakendur notuðu hjálm og sýnileikafatnað, en rúm 91% hjólreiðamanna voru með hjálm og rúm 47% notuðu sýndarleikafatnað. Þegar spurt var um hjálmnotkun í viðhorfskönnuninni meðal þeirra sem hjóla, voru rúm 76% þátttakenda sem sögðust nota hjálm fremur eða mjög oft og tæp 40% þátttakenda sögðust nota sýnileikafatnað fremur eða mjög oft. Rúm 70% notar hjólaljós fremur eða mjög oft og 41% notar vetrardekk fremur eða mjög oft. Í viðhorfskönnuninni var eingöngu marktækur munur á notkun kynjanna á vetrardekkjum þar sem karlar voru líklegri til að nýta þau umfram konur (*, $p < 0,05$). Rúm 65% þátttakenda í viðhorfskönnuninni svöruðu að þeir notuðu bjöllu fremur eða mjög oft. Þá var spurt um viðbrögð við bjöllu hjólreiðamanna og gátu þátttakendur valið þá staðhæfingu sem þeim þótti best eiga við sín viðbrögð þegar þeir heyrðu í bjöllu hjólreiðamanns. Voru viðbrögðin afar jákvæð, en flest atkvæði eða 793, fékk staðhæfingin um að viðkomandi fannst gott að hjólreiðamaðurinn léti vita af sér, en staðhæfingin um að viðkomandi víki í kjölfarið til hliðar fékk 772 atkvæði.

Flestir þátttakendur í viðhorfskönnuninni höfðu ekki lent í óhappi eða slysi á hjóli áður eða rúm 85% allra þátttakenda og reyndist ekki marktækur munur milli kyns né notendahóps. Hins vegar voru fleiri sem

höfðu lent í óhappi í vettvangskönnun eða rúm 35% með litlum eða engum áverkum og tæp 17% með miklum eða varanlegum áverkum. Tæp 48% höfðu aldrei lent í óhappi.

Öryggisupplifun þátttakenda í viðhorfskönnun var mæld með því að spyrja ‚hversu óörugg/ur eða örugg/ur finnst þér þú vera þegar þú hjólar um í Reykjavík almennt‘ og gátu þátttakendur svarað á fimm punkta skala frá ‚mjög óöruggur‘ til ‚mjög öruggur‘. Telja rúm 54% sig vera frekar eða mjög örugga en tæp 12% telja sig frekar eða mjög óörugga. Ekki reyndist marktækur munur á milli kyns né aldurs, þó reyndist munur á milli notendahópa þar sem þeir sem hjóla minnst eru oftast frekar eða mjög óöruggir. Í kjölfar þessarar spurningar var spurt hvort að óöryggi hafi verið ástæða þess að viðkomandi hafi valið sér annan ferðamáta en hjólreiðar og segja rúm 18% að það hafi gerst stundum til mjög oft. Var marktækur munur við kyn þar sem óöryggi virtist hafa oftast áhrif á val á ferðamáta kvenna. Að lokum voru þátttakendur beðnir um að meta hvort að tiltekin atriði sem tengdust annars vegar innviðum og hins vegar hegðun og þekkingu annarra vegfarenda, gætu bætt öryggisupplifun viðkomandi. Gátu þátttakendur valið allt að 5 atriði af hvorum lista fyrir sig auk þess að skrifa um önnur atriði í opnum svarmöguleika. Fleiri aðskildir hjólastígar og aðrir möguleikar yfir þveranir fengu flest atkvæði hvað innviði varðar en aukin tillitssemi milli ólíkra ferðamáta og betri þekking á því hver á réttinn í umferðinni voru þau atriði sem fengu flest atkvæði hvað hegðun og þekkingu varðar. Að auki var góð svörin í opnu spurningunni og voru þau atriði gróflega þemagreind og birtast í viðauka 3.

Öryggisupplifun þátttakenda í vettvangskönnuninni var mæld með tveimur spurningum, annars vegar var spurt um öryggisupplifun á stígnum við Fossvoginn þar sem gagnaöflun átti sér stað og hins vegar var notast við sömu spurningu og þátttakendur í viðhorfskönnun hefðu fengið. Þátttakendur telja sig afar örugga þegar hjólað er við stíginn við Fossvoginn en rúm 97% en hins vegar fellur þetta hlutfall niður í 60% þegar spurt er um öryggisupplifun þegar hjólað væri um almennt í Reykjavík. Ekki var marktækur munur við bakgrunnsbreyturnar á þessum spurningum. Þátttakendum gafst að lokum kostur á að koma fram með athugasemdir sem bætt gætu aðstæður við stíginn í Fossvogi og var algengt að minnast á fullan aðskilnað stígsins við gangandi vegfarendur, blindhorn, hættulega brú yfir Kringlumýrabraut og bættu þjónustu borgarinnar við stíginn og umhverfi hans.

2. Markmið verkefnis

Í verkinu fólust eftirfarandi verkþættir:

- að afla heimilda fyrir spurningagerð og rannsóknarsnið
- að semja spurningalista fyrir viðhorfskönnun, vettvangskönnun og leiðbeiningar fyrir þátttakendur
- að fylgja eftir gagnasöfnun með reglulegu yfirliti til verkkaupa
- innsláttur á gögnum úr vettvangskönnun
- hreinsun gagnasafna
- gagnaúrvinnsla og skýrslugerð
- kynning á niðurstöðum

Skýrsla þessi greinir frá niðurstöðum beggja hluta verkefnisins, viðhorfskönnunar og vettvangskönnunar, í heild og brotið niður eftir bakgrunnspáttum þar sem það á við.

3. Framkvæmd og heimtur

3.1. Viðhorfskönnun

Fyrri hluti verkefnisins var viðhorfskönnun í formi netkönnunar sem var í gagnasöfnun dagana 26.09 - 9.10 2018. Könnunin var lögð fyrir íbúa Reykjavíkur í Þjóðgátt Maskínu, sem er þjóðhópur fólks (e. panel) dreginn með tilviljun úr Þjóðskrá og svara þátttakendur könnuninni á netinu. Gögnin voru vigtuð með tilliti til kyns, aldurs og búsetu í Reykjavík í samræmi við upplýsingar úr Þjóðskrá. Spurningalistinn innihélt spurningar um núverandi hjólreiðanotkun, ferðavenjur, viðhorfi til umhverfis, viðhorf gagnvart öðrum ferðamatum og vegfarendum, óhöppum og öryggisupplifun almennt á hjóli í Reykjavík, auk bakgrunnsspurninga. Í allt voru 1135 þátttakendur sem kláruðu spurningalistann en þátttakendur, sem hjóluðu aldrei, fengu færri spurningar en aðrir. Að meðaltali tók um 14 mín að svara spurningunum. Spurningalistann í heild sinni með skilyrðingum má finna í viðauka 1.

3.2. Vettvangskönnun

Seinni hluti verkefnisins var í formi vettvangskönnunar sem fór fram á aðskildum hjólreiðastíg meðfram Fossvoginum vestan Kringlumýrabrautar, undir Öskjuhlíð. Gagnaöflunin fór fram á tveim mismunandi staðsetningum á þeim stíg, annars vegar við hvíldarstæði hálfra vegu milli Nauthólsvíkur og Reykjanesbrautar og hins vegar nálægt Fossvogsbrúnni við upplýsingaskilti. Vettvangskönnunin fór fram á tímabilinu 2-14. október 2018. Annars vegar var leitast eftir þátttöku hjólreiðamanna á morgnanna og síðdegis virku dagana og hins vegar í hádeginu um helgar. Sjá má dreifingu svara í töflu 1.

Tafla 1. Svörun í vettvangskönnun

Dags	Vikudagur	Tími	Fjöldi
2. okt	Þriðjudagur	07:30-09:00	64
4. okt	Fimmtudagur	14:30-16:45	47
7. okt	Sunnudagur	12:45-13:45	15
10. okt	Miðvikudagur	14:30-17:00	45
11. okt	Fimmtudagur	07:30-09:00	32
14. okt	Sunnudagur	11:45-13:45	13
Alls			216

Hjólreiðamenn voru stoppaðir á vegi sínum og spurðir um tilgang ferðar, upplifun sína af stígum og öryggi meðal annars. Spurningalistinn var prentaður á eitt A4 blað sem var fyllt út, en þátttakendum bauðst einnig að taka listann meðferðis og senda í pósti á kostnað viðtakenda. Það tók um 2-4 mínútur að klára spurningalistann. Voru fjórir spyrjar á vettvangi virku dagana en tveir um helgar. Fyrir viðvikið fengu þátttakendur Ava vatnsflösku að launum sem Ölgerðin gaf til verkefnisins. Einnig var þátttakendum boðið að taka þátt í happdrætti um 10.000 þúsund króna gjafabréf með því að skrá netfang sitt. Spurningalistinn sem notaður var í vettvangskönnuninni er birtur í heild sinni í viðauka 2.

Veðurfarslega séð voru aðstæður til hjólreiða góðar þessa daga sem gagnasöfnun átti sér stað, veður var heldur stillt, hiti , þótt flestir dagar hafi verið vætusamir. Fyrsta næturfrost vetrarins fór að gera vart við sig í seinni vikunni.



Mynd 1. Aðstæður við hjólastíginn við Fossvoginn á tíma vettvangskönnunar

4. Úrvinnsla

Þar sem það átti við var notast við kí-kvaðrat marktektarpróf til þess að greina hvort tölfræðilega marktæk tengsl voru á milli tveggja frumbreyta út frá hlutföllum eða t-próf til að greina marktækan mun á meðaltölum hópa. Ef um marktækan mun var um að ræða er það gefið til kynna með stjörnu í viðeigandi töflum. Ein stjarna þýðir að innan við 5% líkur séu á því að munur sem sést í hópi svarenda sé kominn til af tilviljun ($p < 0,05$). Tvær stjörnur þýða að munurinn sé marktækur miðað við 99% öryggi ($p < 0,01$) og þrjár stjörnur þýða að fullyrða megi með 99,9% vissu að munurinn sé til staðar í þýði ($p < 0,001$). Skammstöfunin *óg* er notuð til þar sem marktektarpróf uppfylltu ekki aðferðarfræðilegar forsendur. Þegar marktækt er reiknuð eru eingöngu svör þeirra sem tóku afstöðu til spurninganna tekin gild og því eru þeir sem merkja við "veit ekki" eða "vil ekki svara" teknir úr greiningunni. Af þessum sökum getur verið mismunandi fjöldi svara í einstaka spurningum.

5. Niðurstöður

Hér á eftir verður fjallað um niðurstöður hvors verkefnahluta fyrir sig. Kafli 5.1 lýsir niðurstöðum viðhorfskönnunar eftir þemum og kafli 5.2 fer yfir niðurstöður vettvangskönnunar.

5.1. Viðhorfskönnun

5.1.1. Bakgrunnur þátttakenda

Í heild sinni kláruðu 1135 einstaklingar viðhorfskönnunina. Eftirfarandi bakgrunnsspurningar voru innifaldar í viðhorfskönnuninni; kyn, aldur, póstnúmer (búseta), hvort viðkomandi sé með samgöngusamning, menntun, hjúskaparstaða, fjöldi barna á heimili, heimilisgerð og heimilistekjur. Að auki var sér breyta búin til með klasagreiningu (e. Cluster analysis) sem aðgreinir þátttakendur eftir reiðhjólanoftkun þeirra og var breytan nefnd ‚notendahópur‘. Í töflunum sem fram koma hér á eftir er hæsta gildi aðgreint í dökk appelsínugulum lit en lægsta gildi í bláum lit, þar sem það á við.

Tafla 2 sýnir hlutfall karla og kvenna í viðhorfskönnuninni en leitast var við að halda kynjahlutföllum jöfnum þegar hún var send út til skráðra þátttakenda í Þjóðgátt Maskínu. Notast var við vigtað gagnasafn við úrvinnslu.

Tafla 2. Kyn þátttakenda

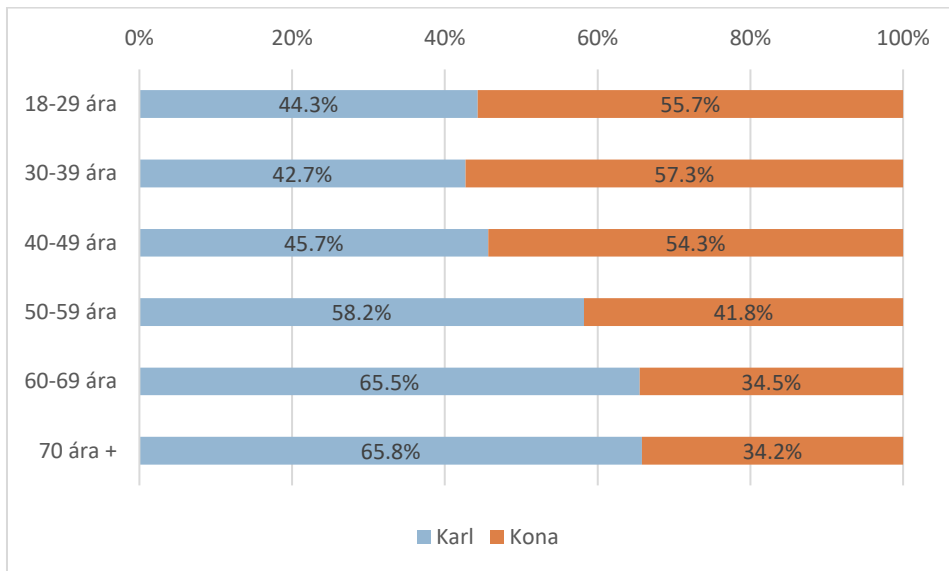
	Fjöldi	Hlutfall %
Karl	574	50.6%
Kona	561	49.4%
Alls	1135	100%

Tafla 3 greinir frá aldursbili þátttakenda, má sjá að yngsti hópurinn er stærsti hópurinn en sá elsti er sá minnsti.

Tafla 3. Aldur þátttakenda

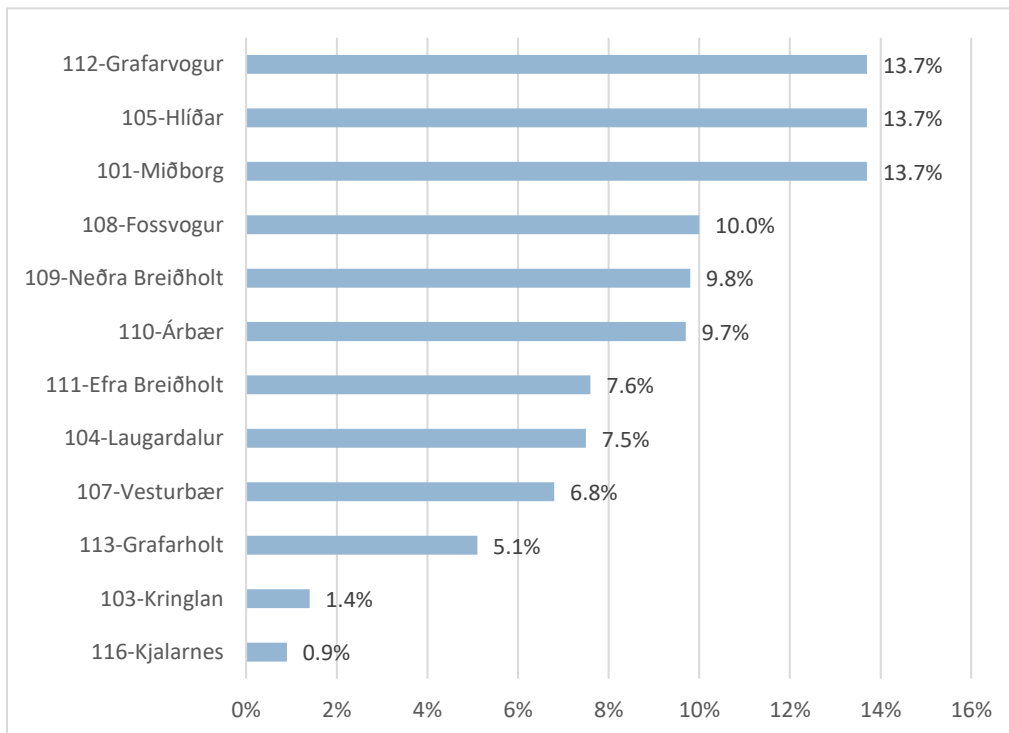
	Fjöldi	Hlutfall %
18-29 ára	294	25.9%
30-39 ára	236	20.8%
40-49 ára	197	17.3%
50-59 ára	194	17.1%
60-69 ára	156	13.7%
70 ára og eldri	58	5.1%
Alls	1135	100%

Meðalaldur karla var 46,26, en lægsti aldur 21 árs og hæsti aldur 84 ára. Meðalaldur kvenna var 41,02 ár, lægsti aldur var 20 ára og hæsti aldur var 82 ára. Mynd 2 sýnir dreifingu kynja eftir aldri og má sjá að konur voru fleiri í yngri hópunum en karlar yfirleitt fleiri í eldri aldurshópunum. Marktækur munur var á hlutföllum karla og kvenna innan aldurshópanna (***, $p < 0,00$).



Mynd 2. Kyn aldurshópa í viðhorfskönnun

Mynd 3 sýnir búsetu þátttakenda eftir póstnúmerum í Reykjavík. Þrjú póstnúmer höfðu jafn marga þátttakendur eða 13,7% af heild, en fæstir komu úr póstnúmerum 103 og 116. Ekki var marktækur munur á dreifingu kynjanna innan póstnúmera.



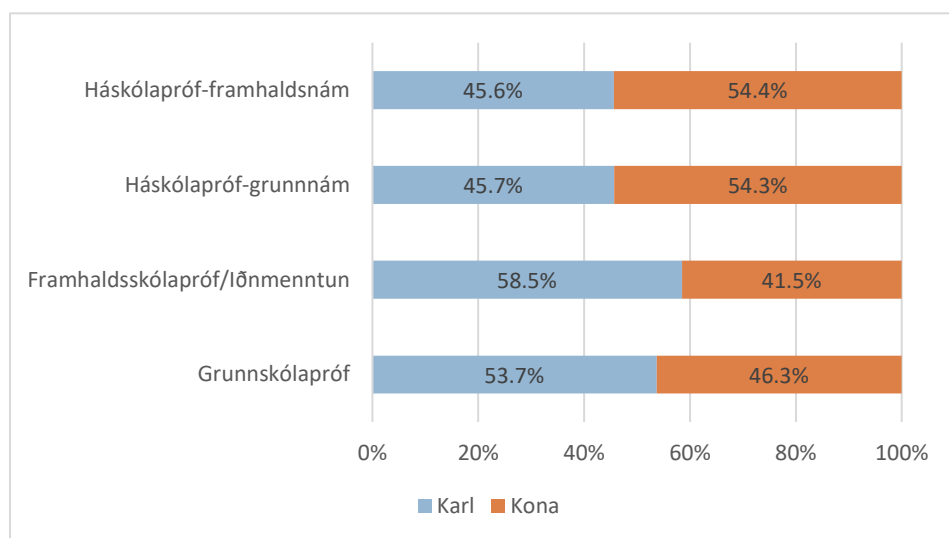
Mynd 3. Búseta þátttakenda í viðhorfskönnun

Þátttakendur voru spurðir um hæsta menntunarstig sitt. Eins og sjá má í töflu 4 var algengast að hæsta menntun þátttakenda væri grunnnám í háskóla en fæstir voru með grunnskólapróf sem hæstu menntun.

Tafla 4. Menntun þátttakenda

	Fjöldi	Hlutfall %
Grunnskólapróf	136	12.4%
Framhaldsskólapróf/lönnmenntun	307	27.9%
Háskólapróf-grunnám	335	30.6%
Háskólapróf-framhaldsnám	320	29.1%
Total	1097	100%

Í ljós kom marktækur munur á hlutföllum karla og kvenna þegar kemur að menntun (**, $p < 0,01$). Mynd 4 greinir frá dreifingu karla og kvenna eftir menntun og má sjá að konur eru í meirihluta þegar kemur að styttra og lengra háskólanámi en karlar eru fleiri þegar kemur að grunnskólaprófi og framhalds/iðnnmenntun.

**Mynd 4.** Menntun eftir kyni í viðhorfskönnun

Þegar spurt var um stöðu á vinnumarkaði gátu þátttakendur valið um fleiri en einn kost. Algengast var að vera í launuðu starfi (sjá töflu 5). Algengast var að þeir aðilar sem svöruðu „annað“ væru í sjúkraleyfi eða bótaþegar. Vegna þess að spurningin var fjölvalsspurning var hún ekki notuð frekar við bakgrunnsgreiningu.

Tafla 5. Staða á atvinnumarkaði

	Fjöldi	Hlutfall %
Í launuðu starfi	816	65.3%
Í námi	132	10.6%
Sjálfstætt starfandi	79	6.3%
Á eftirlaunum	76	6.1%
Öryrki	44	3.5%
Atvinnurekandi	29	2.3%
Í fæðingarorlofi/foreldraorlofi	26	2.1%
Atvinnuleitandi	14	1.1%
Heimavinnandi	9	0.7%
Annað, hvað?	6	0.5%
Vil ekki svara	18	1.4%
Alls	1249	100%

Spurninguna um samgöngusamning fengu eingöngu þeir sem svara því að þeir séu í launuðu starfi, atvinnurekandi eða sjálfstætt starfandi. Í heild fá 332 ekki þessa spurningu. Af þeim sem taka afstöðu til spurningarinnar eru 22,1% með samgöngusamning en 77,9% ekki (sjá töflu 6). Ekki var um að ræða marktækan mun á milli kynjanna á þessari spurningu.

Tafla 6. Samgöngusamningur

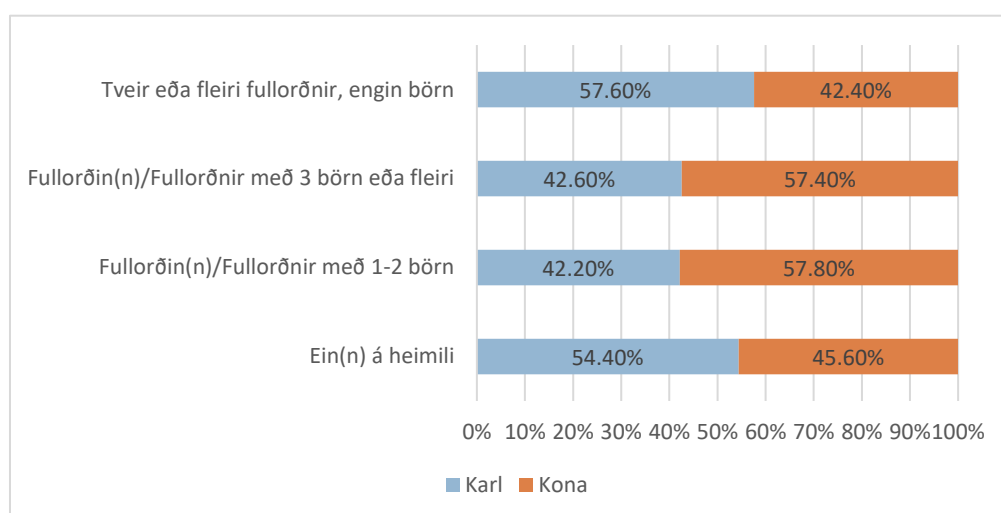
	Fjöldi	Hlutfall %
Já	173	22,1%
Nei	611	77,9%
Alls	784	100%

Þegar kom að heimilisgerð voru flestir þátttakendur í heimili með öðrum fullorðnum án barna, en fæstir voru í heimili með öðrum fullorðnum og þremur börnum eða fleiri (sjá töflu 7). Um 42,6% þátttakenda tilheyrðu heimili sem samanstóð af einum eða fleiri fullorðnum og börnum.

Tafla 7. Heimilisgerð

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Ein(n) á heimili	182	16.1%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	376	33.1%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 börn eða fleiri	108	9.5%
Tveir eða fleiri fullorðnir, engin börn	467	41.2%
Alls	1135	100%

Í ljós kom marktækur munur milli kynjanna á þessari bakgrunnsbreytu, en karlar voru líklegri til að vera einir í heimili eða í heimili með öðrum fullorðnum án barna, en konur líklegri til að vera með öðrum fullorðnum í heimili ásamt börnum (***, $p < 0,00$). Mynd 5 sýnir hlutföll á milli karla og kvenna á þessari breytu.



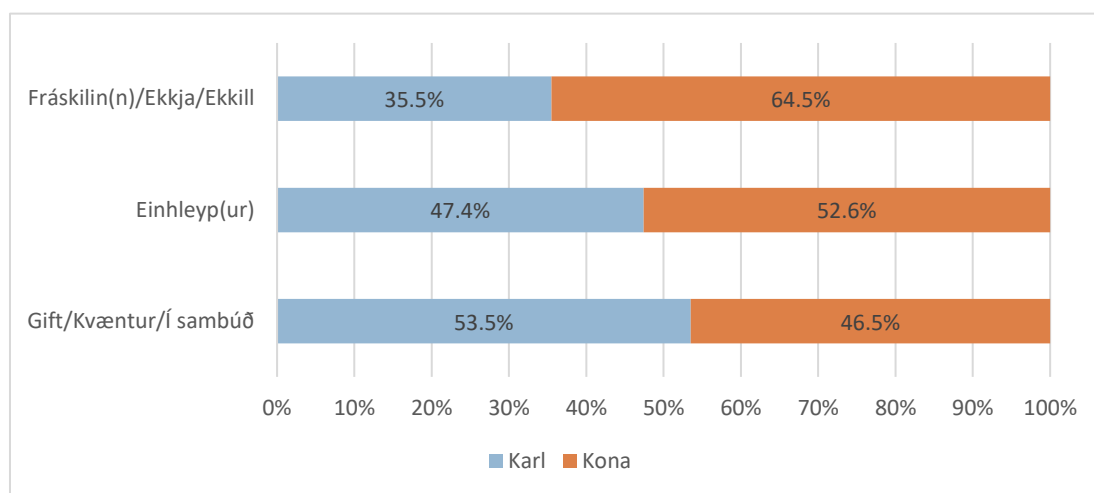
Mynd 5. Heimilisgerð eftir kyni í viðhorfsskönnun

Algengast var að þátttakendur væru giftir eða í sambúð eða tæp 69%. Undir valmöguleikann annað sem var sjaldnast fyrir valinu, var ýmist skráð í sambandi en ekki í sambúð eða í fjarbúð. Tafla 8 sýnir hlutföll þátttakenda á þessari breytu.

Tafla 8. Hjúskaparstaða

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Gift/Kvæntur/Í sambúð	780	68.7%
Einhleyp(ur)	270	23.8%
Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	62	5.4%
Vil ekki svara	17	1.5%
Annað	6	0.5%
Alls	1135	100%

Þegar skoðaður var kynjamunur á hjúskaparstöðu kom í ljós marktækur munur (**, $p < 0,01$), var þar sérstaklega áberandi að fleiri konur voru fráskildar eða ekkjur (sjá mynd 6).



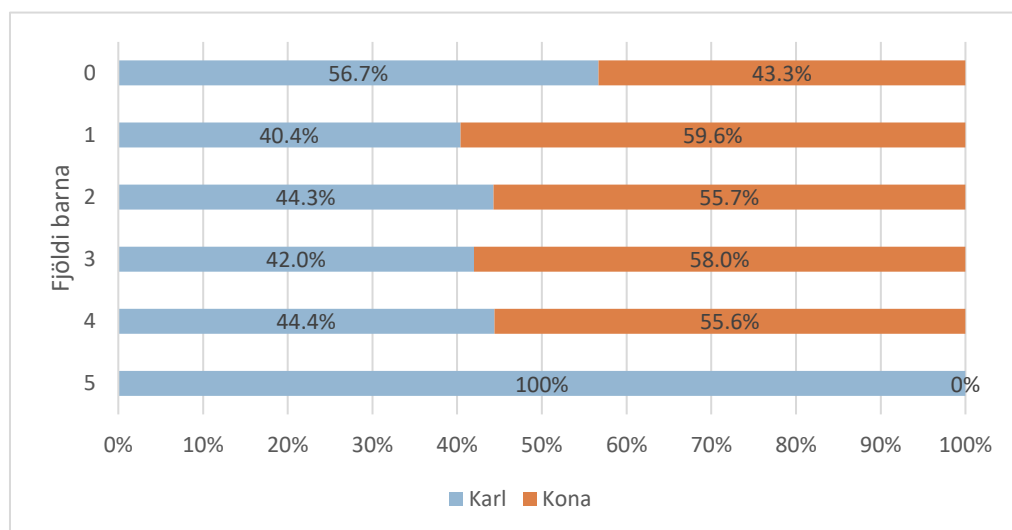
Mynd 6. Hjúskaparstaða eftir kyni í viðhorfskönnun

Tafla 9 sýnir hvernig þátttakendur svöruðu aðspurð um fjölda barna undir 18 ára aldri á heimilinu. Flestir þátttakendur í úrtakinu eru barnlausir eða um 57%. Eingöngu einn þátttakandi svarar því að 5 börn búi á heimilinu.

Tafla 9. Börn undir 18 ára aldri á heimili

	Fjöldi	Hlutfall (%)
0	650	57.2%
1	193	17.0%
2	183	16.1%
3	81	7.2%
4	10	0.9%
5	1	0.1%
Vil ekki svara	18	1.5%
Alls	1135	100%

Markættarpróf var ógilt þegar kannað var með mun á hlutföllum milli kynjanna þegar búið var að taka út þá sem vilja ekki svara, en þó voru nokkuð fleiri karlar barnlausir miðað við konurnar eða tæplega 57% karla á móti tæplega 43% kvenna (sjá mynd 7).



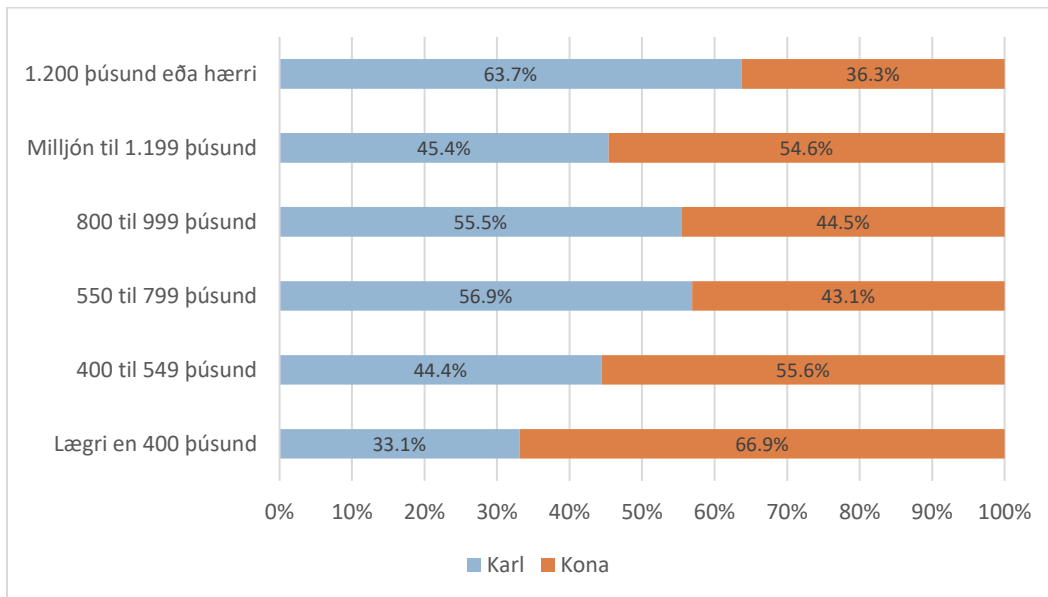
Mynd 7. Fjöldi barna yngri en 18 ára á heimili eftir kyni í viðhorfskönnun

Af þeim sem tóku afstöðu til spurningarinnar um heildartekjur heimilisins var algengast að heildartekjurnar nálgust miðbikið, á bilinu 550-799 þúsund (sjá töflu 10).

Tafla 10. Heimilistekjur

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Lægri en 400 þúsund	160	16.4%
400 til 549 þúsund	135	13.8%
550 til 799 þúsund	226	23.1%
800 til 999 þúsund	137	14.0%
Milljón til 1.199 þúsund	119	12.2%
1.200 þúsund eða hærri	200	20.5%
Alls	977	100%

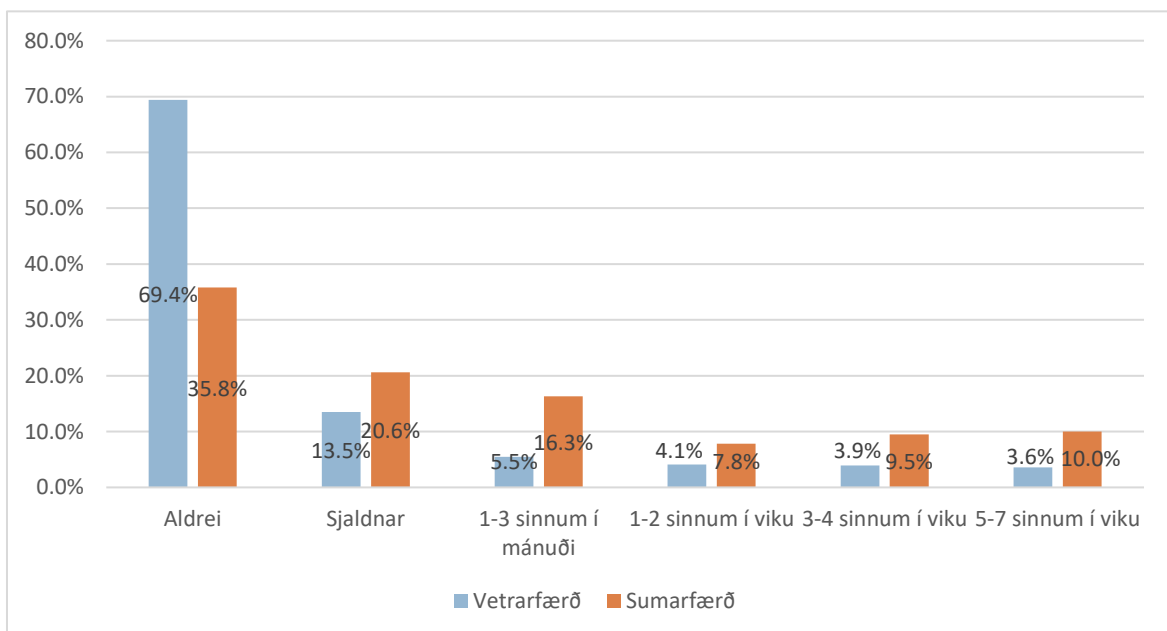
Þegar kynjamunur á heimilistekjum er skoðaður kom í ljós marktækur munur (***, $p < 0,00$). Konur voru í meirihluta í innkomuminni hópnum og næst hæsta innkomu flokknum. Á mynd 8 má sjá að fleiri karlar voru í miðjuflokkunum tveim, en í hæsta flokknum var kynjamunurinn mest áberandi, körlum í hag.



Mynd 8. Heimilistekjur eftir kyni í viðhorfskönnun

5.1.2. Hjólreiðanotkun í sumar- og vetrarfærð

Spurt var hvað þátttakendur hjóluðu mikið að meðaltali í sumarfærð annars vegar og í vetrarfærð hins vegar. Gátu þátttakendur valið eftirfarandi valmöguleika í báðum spurningum: „aldrei“, „sjaldnar en 1-3 sinnum í mánuði“, „1-3 sinnum í mánuði“, „1-2 sinnum í viku“, „3-4 sinnum í viku“, „5-7 sinnum í viku“ auk „veit ekki“ og „vil ekki svara“ sem detta út í frekari úrvinnslu. Mynd 9 sýnir heildarhlutfall þeirra sem tóku afstöðu á hvorri breytunni fyrir sig.



Mynd 9. Hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð í viðhorfskönnun

Tafla 11 sýnir svo hlutföll þeirra þátttakenda sem tóku afstöðu, eftir þessum tveim breytum ,hjólréiðar í sumarfærð' og ,hjólréiðar í vetrarfærð' (óg).

Tafla 11. Hjólréiðar í sumar- og vetrarfærð

	Aldrei í sumarfærð	Sjaldnar í sumarfærð	1-3 sinnum í mánuði í sumarfærð	1-2 sinnum í viku í sumarfærð	3-4 sinnum í viku í sumarfærð	5-7 sinnum í viku í sumarfærð	Alls
Aldrei í vetrarfærð	51.2%	23.0%	17.5%	3.5%	3.4%	1.3%	100%
Sjaldnar í vetrarfærð	1.4%	34.5%	25.0%	20.3%	16.9%	2.0%	100%
1-3 sinnum í mánuði í vetrarfærð	0.0%	0.0%	13.3%	36.7%	36.7%	13.3%	100%
1-2 sinnum í viku í vetrarfærð	0.0%	0.0%	2.2%	13.3%	57.8%	26.7%	100%
3-4 sinnum í viku í vetrarfærð	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.6%	88.4%	100%
5-7 sinnum í viku í vetrarfærð	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100%
Alls	35.8%	20.6%	16.3%	7.8%	9.5%	10.0%	100%

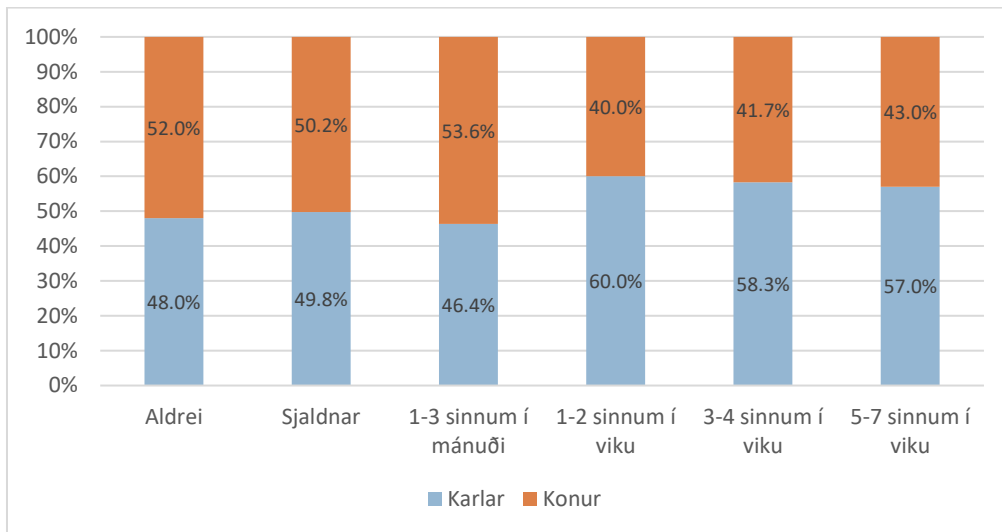
5.1.2.1. Hjólað í sumarfærð eftir kyni og aldri

Tafla 12 greinir frá niðurstöðum hjólréiða í sumarfærð fyrir alla, en 55,2% svara aldrei eða sjaldnar en 1-3 sinnum í mánuði og fá ekki spurningar tengdar hjólréiðum í framhaldinu. Þó hjóla 42,7% af úrtakinu að lágmarki einu sinni í mánuði eða oftar í sumarfærð og fá þar að leiðandi spurningar tengdar hjólréiðanotkun sinni í kjölfarið.

Tafla 12. Hjólréiðar í sumarfærð í viðhorfskönnun

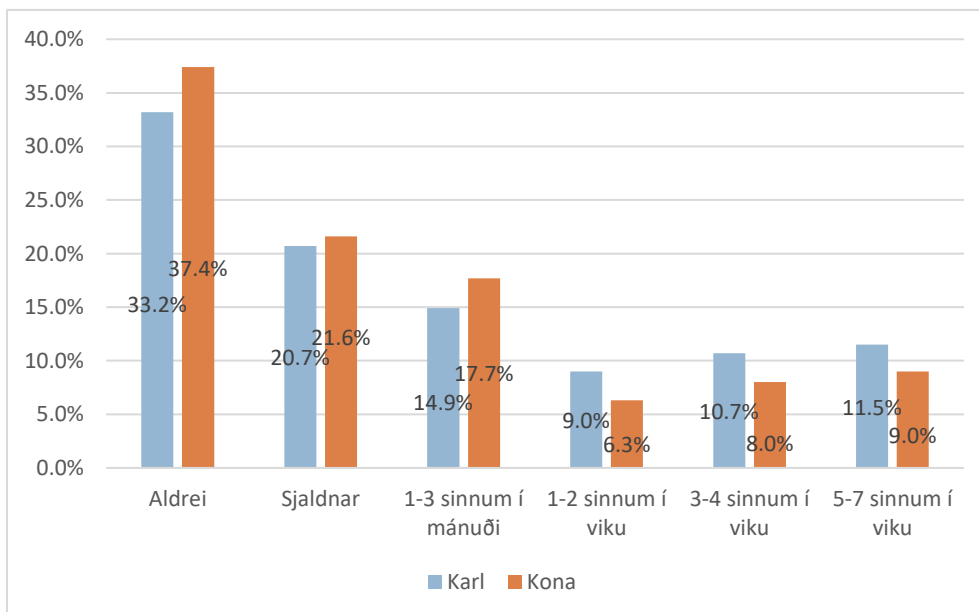
	Fjöldi	Hlutfall (%)
Aldrei	392	34.5%
Sjaldnar	235	20.7%
1-3 sinnum í mánuði	181	16.0%
1-2 sinnum í viku	85	7.5%
3-4 sinnum í viku	104	9.1%
5-7 sinnum í viku	114	10.1%
Veit ekki / Vil ekki svara	24	2.1%
Alls	1135	100%

Mynd 10 sýnir fjölda þátttakenda eftir kyni sem svara hverjum valmöguleika, en ekki var marktækur munur á milli kynjanna þótt það er tilhneiging hjá körlum til að hjóla oftar.



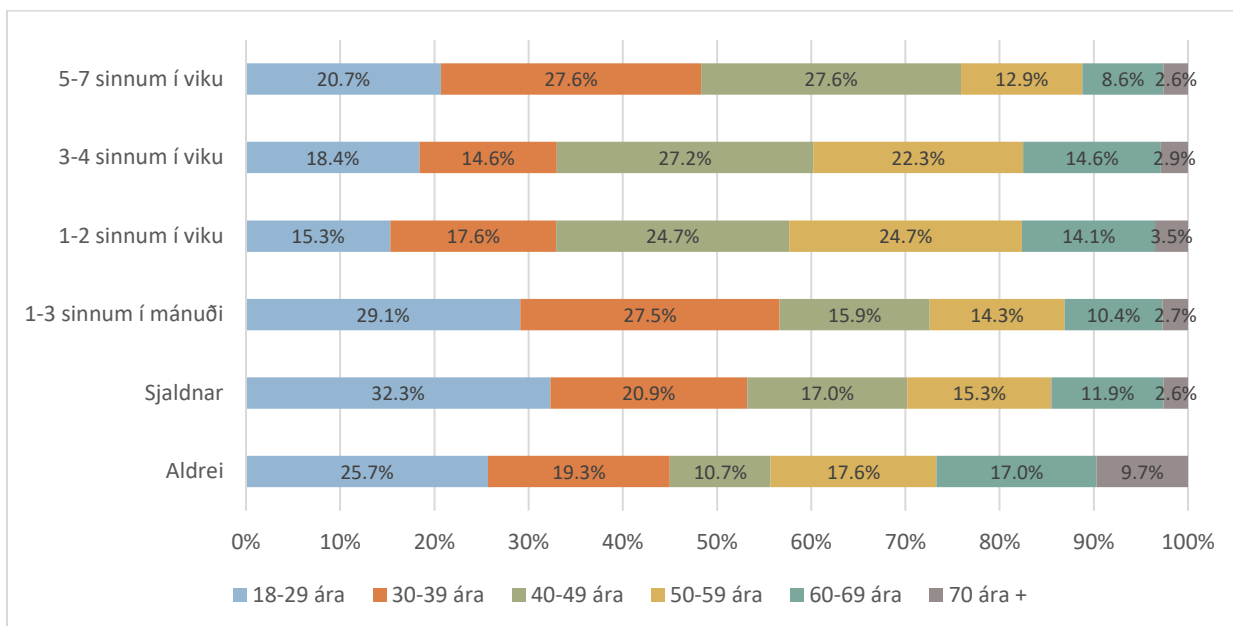
Mynd 10. Hjólreiðar í sumarferð eftir kyni

Mynd 11 sýnir hlutdeild kynjanna í hjólreiðum í sumarferð á annan hátt, hér má sjá dreifingu innan kyns.



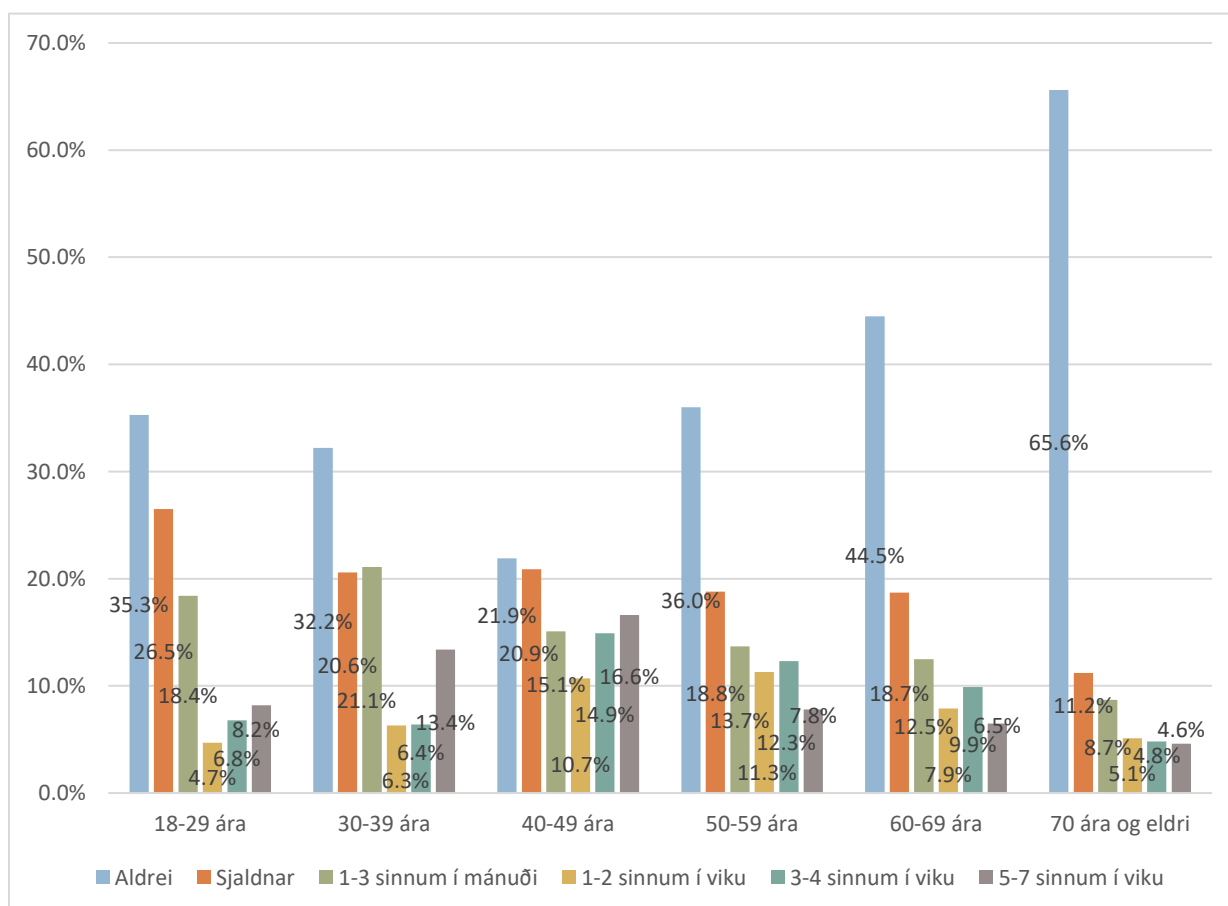
Mynd 11. Hjólreiðar í sumarferð innan kyns

Mynd 12 greinir frá aldursdreifingu þátttakenda og hjólreiðanotkunar þeirra í sumarferð. Marktækur munur var á milli hlutfalla mismunandi aldurshópa eftir hjólreiðanotkun (***, $p < 0,00$).



Mynd 12. Hjólreiðar í sumarferð eftir aldri

Mynd 13 sýnir dreifingu svara innan hvers aldurshóps fyrir sig.



Mynd 13. Hjólreiðar í sumarferð innan aldurshópa

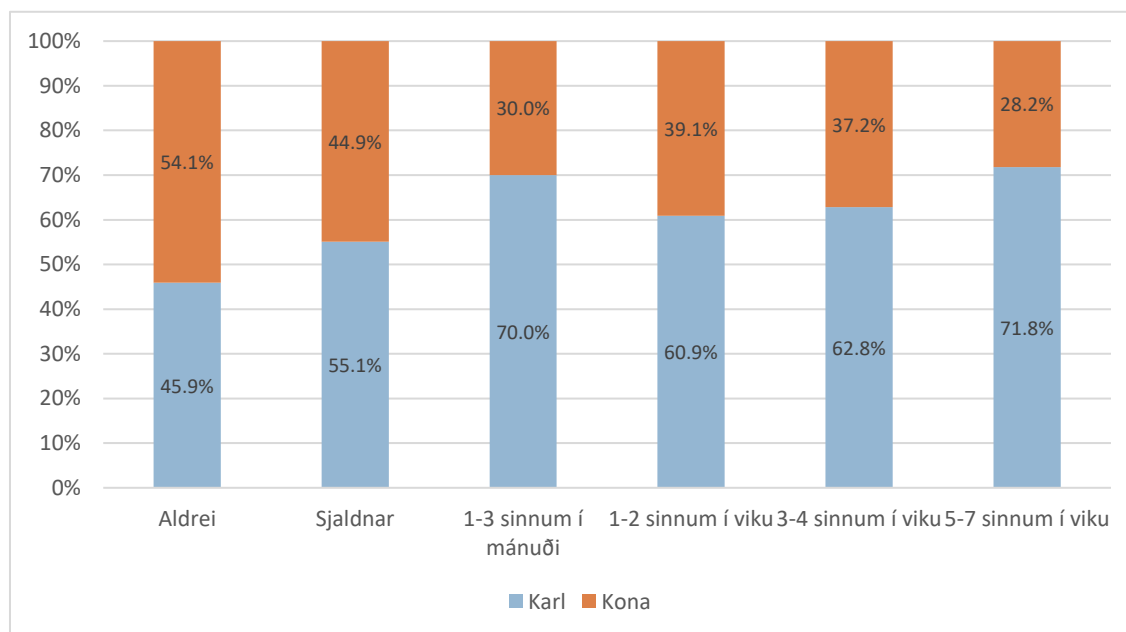
5.1.2.2. Hjólað í vetrarfærð eftir kyni og aldri

Þegar spurt var um hjólreiðanotkun í vetrarfærð svöruðu 80,1% þátttakenda að þeir hjóli sjaldnar en 1-3 sinnum í mánuði eða aldrei en 16,6% hjóla einu sinni eða oftar í mánuði (sjá töflu 13).

Tafla 13. Hjólreiðar í vetrarfærð í viðhorfskönnun

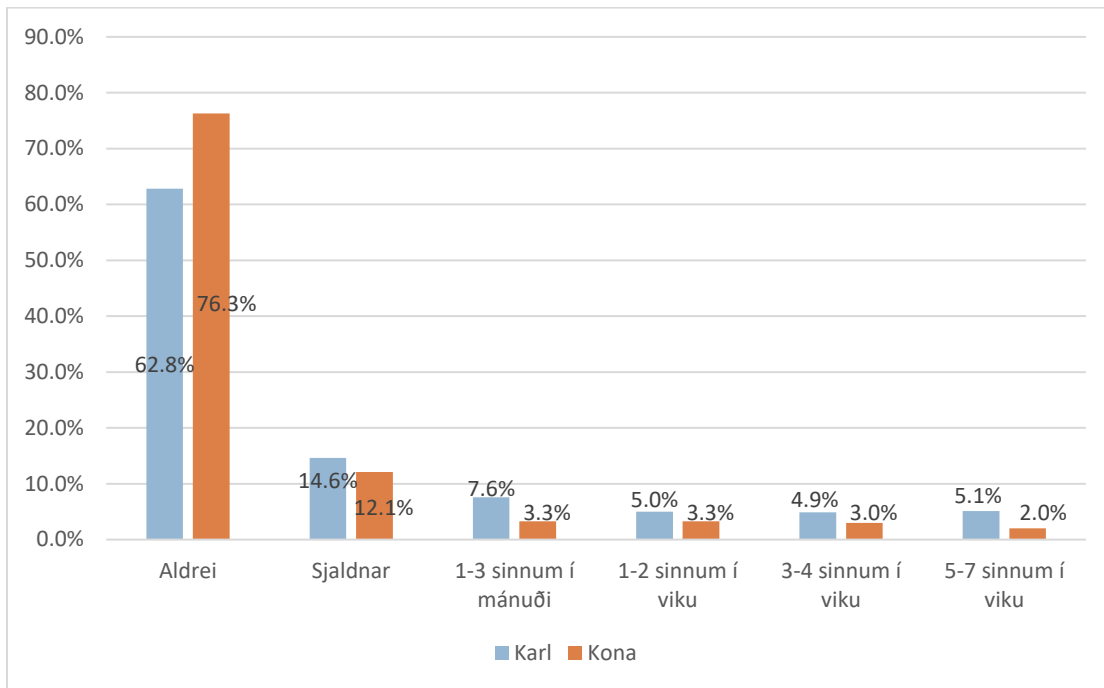
	Fjöldi	Hlutfall (%)
Aldrei	763	67.2%
Sjaldnar	147	12.9%
1-3 sinnum í mánuði	60	5.3%
1-2 sinnum í viku	46	4.0%
3-4 sinnum í viku	43	3.8%
5-7 sinnum í viku	39	3.5%
Veit ekki / Vil ekki svara	37	3.3%
Alls	1135	100%

Valmöguleikarnir ‚veit ekki‘ og ‚vil ekki svara‘ eru ekki tilgreindir í frekari úrvinnslu. Þegar hjólreiðanotkun í vetrarfærð er skoðuð eftir kyni á mynd 14, má sjá að karlar eru mun líklegri til þess að hjóla í öllum valmöguleikum og var þessi munur marktækur (***, $p < 0,00$).



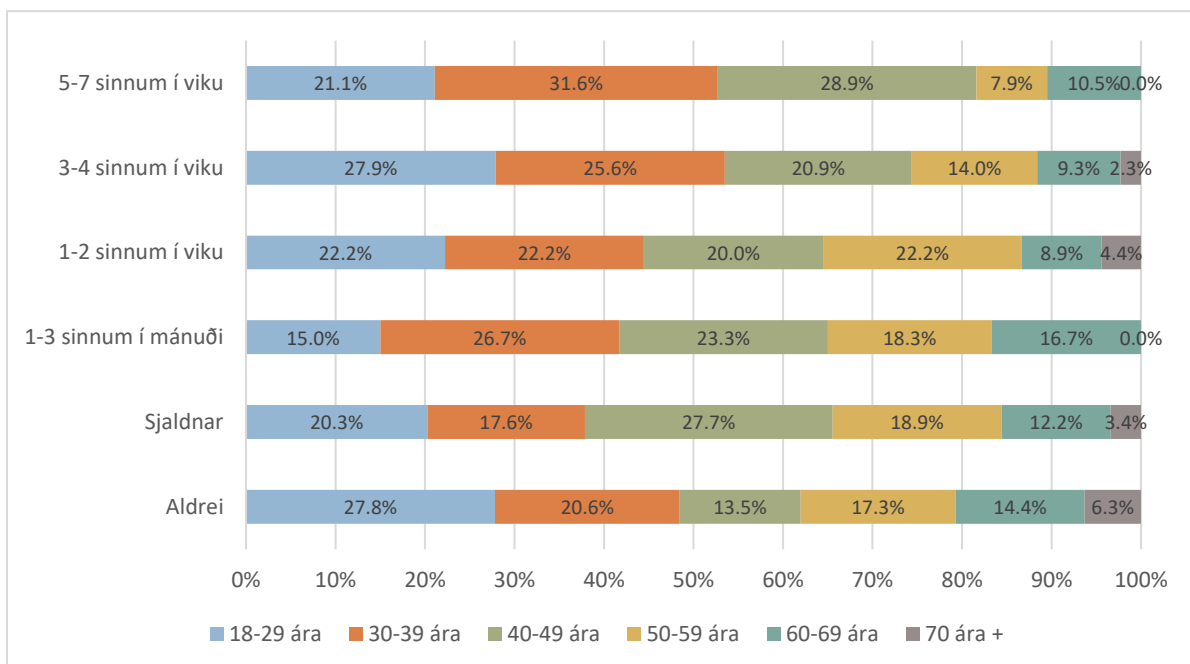
Mynd 14. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir kyni

Mynd 15 sýnir hjólreiðar í vetrarfærð innan kyns.



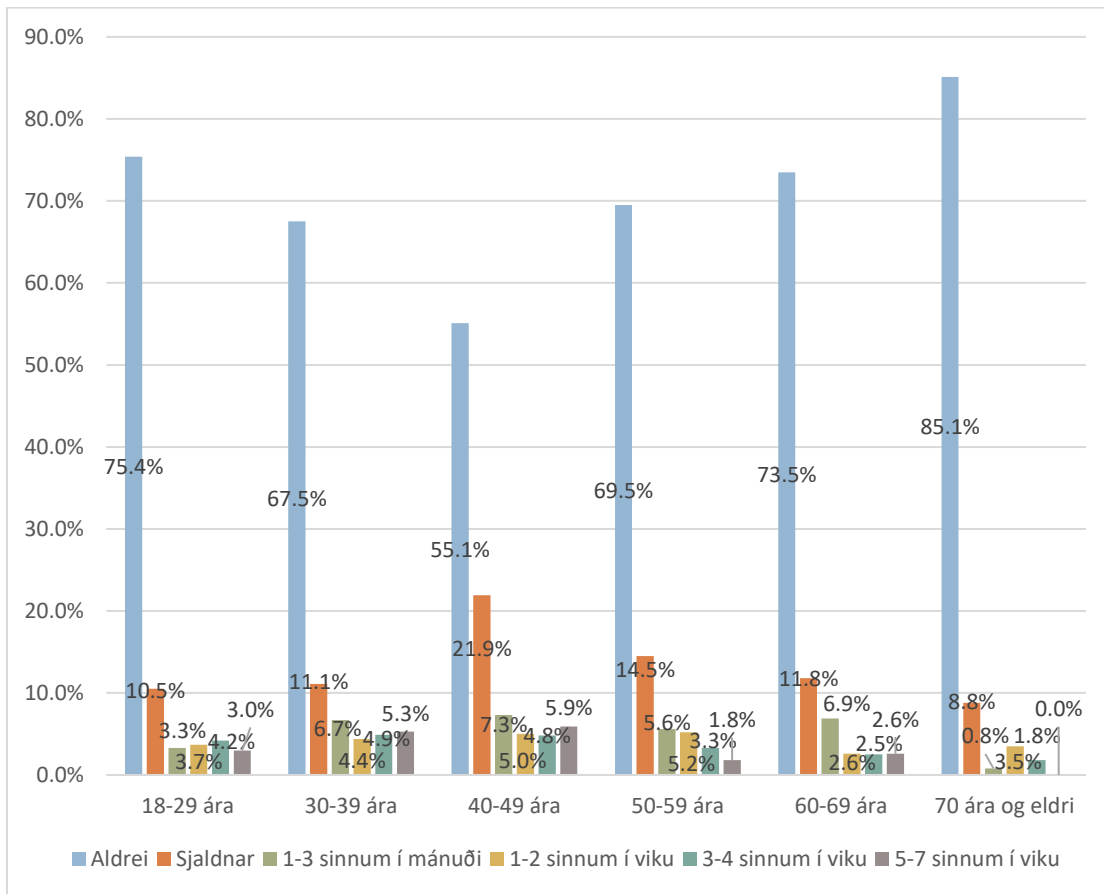
Mynd 15. Hjólreiðar í vetrarfærð innan kyns

Mynd 16 sýnir aldursdreifingu þátttakenda og hjólreiðanotkunar þeirra í vetrarfærð. Marktækur munur var á milli hlutfalla mismunandi aldurshópa eftir hjólreiðanotkun (**, $p < 0,01$).



Mynd 16. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir aldri

Mynd 17 sýnir aldursdreifingu innan aldurshópa eftir hjólreiðum í vetrarfærð.



Mynd 17. Hjólreiðar í vetrarfærð innan aldurshópa

5.1.3. Klasagreining

Framkvæmd var tvíþrepa klasagreining (e. Two-step Cluster Analysis) til þess að greina á milli notkunar á reiðhjóli á milli þátttakenda svo unnt væri að skilgreina notendahópa. Í klasagreininguna voru nýttar spurningarnar sem snéru að hjólreiðanotkun í sumarferð annars vegar og í vetrarferð hins vegar og kom greiningin vel út (cluster quality =0.7).

Heiti hópanna er dregið af hjólanotkun þeirra. Fyrsti hópurinn samanstendur eingöngu af þeim sem hjóla aldrei hvorki í sumar- né vetrarferð. Í hópi tvö tilheyra 57,2% af þeim sem hjóla sjaldan í sumarferð en 77% þeirra sem hjóla aldrei í vetrarferð. Í þriðja hópnum eru 43,4% þeirra sem hjóla 3-4 sinnum í sumarferð og 30,9% hjóla aldrei í vetrarferð. Í síðasta hópnum eru 100% þeirra sem hjóla 5-7 sinnum að sumri og 52,4% þeirra sem hjóla 3-4 sinnum í vetrarferð. Byggt á þessum upplýsingum fengu hóparnir nöfn sem sjá má í töflu 12.

Tafla 12. Klasagreining viðhorfskönnunar

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Hjóla ekki	390	35.6%
Hjóla sjaldan	396	36.1%
Hjóla vikulega	234	21.3%
Hjóla nær daglega	77	7.1%
Alls	1097	100%

5.1.4. Notendahópar og bakgrunnsbreytur

Notendahóparnir sem komu í ljós með klasagreiningunni voru nýttir áfram í bakgrunnsgreiningu annarra breyta í stað þess að nota breytur um hjólreiðanotkun í sumar- og vetrarferð. Tafla 13 sýnir tengsl annarra bakgrunnsbreyta við notendahópana og marktækt er gefin upp við breytuheitin.

Tafla 13. Notendahópar viðhorfskönnunar – Bakgrunnsgreining

	Hjóra ekki		Hjóra sjaldan		Hjóra vikulega		Hjóra nær daglega		Heild		Hjóra vikulega eða meira
Kyn (**)											
Karl	186	33.5%	188	33.8%	131	23.6%	51	9.2%	556	100%	32.7%
Kona	204	37.7%	208	38.4%	103	19.0%	26	4.8%	541	100%	23.8%
Alls	390	35.6%	396	36.1%	234	21.3%	77	7.0%	1097	100%	28.4%
Aldur (***)											
18-29 ára	101	35.9%	120	42.7%	40	14.2%	20	7.1%	281	100%	21.4%
30-39 ára	76	32.6%	95	40.8%	39	16.7%	23	9.9%	233	100%	26.6%
40-49 ára	41	21.8%	66	35.1%	63	33.5%	18	9.6%	188	100%	43.1%
50-59 ára	69	36.5%	58	30.7%	53	28.0%	9	4.8%	189	100%	32.8%
60-69 ára	66	44.3%	45	30.2%	31	20.8%	7	4.7%	149	100%	25.5%
70 ára+	38	66.7%	11	19.3%	7	12.3%	1	1.8%	57	100%	14.0%
Alls	391	35.6%	395	36.0%	233	21.2%	78	7.1%	1097	100%	28.4%
Búseta (***)											
101	45	29.2%	46	29.9%	44	28.6%	19	12.3%	154	100%	40.9%
103	3	20.0%	11	73.3%	1	6.7%	0	0.0%	15	100%	6.7%
104	34	41.0%	27	32.5%	19	22.9%	3	3.6%	83	100%	26.5%
105	40	26.1%	52	34.0%	38	24.8%	23	15.0%	153	100%	39.9%
107	21	27.6%	23	30.3%	27	35.5%	5	6.6%	76	100%	42.1%
108	37	33.9%	36	33.0%	27	24.8%	9	8.3%	109	100%	33.0%
109	59	54.6%	34	31.5%	9	8.3%	6	5.6%	108	100%	13.9%
110	30	29.1%	47	45.6%	25	24.3%	1	1.0%	103	100%	25.2%
111	42	50.0%	23	27.4%	14	16.7%	5	6.0%	84	100%	22.6%
112	53	35.8%	64	43.2%	26	17.6%	5	3.4%	148	100%	20.9%
113	22	39.3%	29	51.8%	4	7.1%	1	1.8%	56	100%	8.9%
116	5	55.6%	3	33.3%	1	11.1%	0	0.0%	9	100%	11.1%
Alls	391	35.6%	395	36.0%	235	21.4%	77	7.0%	1098	100%	28.4%
Samgöngusamningur (***)											
Já	45	26.8%	42	25.0%	46	27.4%	35	20.8%	168	100%	48.2%
Nei	203	34.2%	243	41.0%	125	21.1%	22	3.7%	593	100%	24.8%
Alls	248	32.6%	285	37.5%	171	22.5%	57	7.5%	761	100%	30.0%
Menntun (**)											
Grunnskólapróf	66	53.2%	42	33.9%	15	12.1%	1	0.8%	124	100%	12.9%
Framhaldsskólapróf/Íðmenntun	127	43.2%	99	33.7%	47	16.0%	21	7.1%	294	100%	23.1%
Háskólapróf-grunn nám	114	34.7%	122	37.1%	74	22.5%	19	5.8%	329	100%	28.3%
Háskólapróf-framhaldsnám	67	21.4%	117	37.4%	95	30.4%	34	10.9%	313	100%	41.2%
Alls	374	35.3%	380	35.8%	231	21.8%	75	7.1%	1060	100%	28.9%
Hjúskaparstaða (óg)											
Gift/Kvæntur/Í sambúð	222	29.5%	299	39.8%	173	23.0%	58	7.7%	752	100%	30.7%
Einhleyp(ur)	132	50.6%	73	28.0%	40	15.3%	16	6.1%	261	100%	21.4%
Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	29	48.3%	15	25.0%	13	21.7%	3	5.0%	60	100%	26.7%
Annað	1	16.7%	4	66.7%	1	16.7%	0	0.0%	6	100%	16.7%
Alls	384	35.6%	391	36.2%	227	21.0%	77	7.1%	1079	100%	28.1%
Börn undir 18 (óg)											
0	292	46.3%	183	29.0%	120	19.0%	36	5.7%	631	100%	24.7%
1	51	27.3%	91	48.7%	35	18.7%	10	5.3%	187	100%	24.0%
2	25	14.0%	83	46.6%	48	27.0%	22	12.4%	178	100%	39.4%
3	14	18.4%	28	36.8%	24	31.6%	10	13.2%	76	100%	44.8%
4	1	10.0%	6	60.0%	3	30.0%	0	0.0%	10	100%	30.0%
Alls	383	35.4%	391	36.1%	230	21.3%	78	7.2%	1082	100%	28.5%
Heimilisgerð (***)											
Ein(n) á heimili	103	57.5%	37	20.7%	31	17.3%	8	4.5%	179	100%	21.8%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	76	20.8%	174	47.7%	83	22.7%	32	8.8%	365	100%	31.5%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 börn eða fleiri	22	21.8%	39	38.6%	30	29.7%	10	9.9%	101	100%	39.6%
Tveir eða fleiri fullorðnir, engin börn	190	42.1%	145	32.2%	89	19.7%	27	6.0%	451	100%	25.7%
Alls	391	35.7%	395	36.0%	233	21.3%	77	7.0%	1096	100%	28.3%
Heimilistekjur (***)											
Lægri en 400 þúsund	70	46.4%	40	26.5%	27	17.9%	14	9.3%	151	100%	27.2%
400 til 549 þúsund	68	52.7%	38	29.5%	16	12.4%	7	5.4%	129	100%	17.8%
550 til 799 þúsund	91	41.7%	91	41.7%	31	14.2%	5	2.3%	218	100%	16.5%
800 til 999 þúsund	49	36.0%	41	30.1%	33	24.3%	13	9.6%	136	100%	33.8%
Milljón til 1.199 þúsund	31	26.7%	51	44.0%	23	19.8%	11	9.5%	116	100%	29.3%
1.200 þúsund eða hærrí	27	13.7%	80	40.6%	70	35.5%	20	10.2%	197	100%	45.7%
Alls	336	35.5%	341	36.0%	200	21.1%	70	7.4%	947	100%	28.5%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.
Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

5.1.5. Aðgengi að hjóli og ferðavenjur

Aðspurð um aðgengi að hjóli voru tæplega 70% sem svöruðu því játandi (sjá töflu 14).

Tafla 14. Aðgengi þátttakenda að hjóli

	Fjöldi	Hlutfall
Já	792	69.8%
Nei	341	30%
Veit ekki	1	0.1%
Vil ekki svara	1	0.1%
Alls	1135	100%

Tafla 15 sýnir tengsl annarra bakgrunnsbreyta við þessa spurningu þegar búið er að taka frá þá sem svara ‚veit ekki‘ eða ‚vil ekki svara‘ og er marktækt gefin upp við breytuheitin.

Tafla 15. Aðgengi að hjóli – Bakgrunnsgreining

	Já		Nei		Alls	
Kyn (óm)						
Karl	394	68.8%	179	31.2%	573	100%
Kona	398	71.2%	161	28.8%	559	100%
Alls	792	70.0%	340	30.0%	1132	100%
Aldur (***)						
18-29 ára	204	69.4%	90	30.6%	294	100%
30-39 ára	162	68.6%	74	31.4%	236	100%
40-49 ára	159	80.7%	38	19.3%	197	100%
50-59 ára	147	76.2%	46	23.8%	193	100%
60-69 ára	96	61.9%	59	38.1%	155	100%
70 ára og eldri	24	41.4%	34	58.6%	58	100%
Alls	792	69.9%	341	30.1%	1133	100%
Búseta (**)						
101	107	68.6%	49	31.4%	156	100%
103	10	62.5%	6	37.5%	16	100%
104	51	59.3%	35	40.7%	86	100%
105	115	74.2%	40	25.8%	155	100%
107	57	74.0%	20	26.0%	77	100%
108	81	71.1%	33	28.9%	114	100%
109	65	58.6%	46	41.4%	111	100%
110	90	81.8%	20	18.2%	110	100%
111	54	62.8%	32	37.2%	86	100%
112	113	73.4%	41	26.6%	154	100%
113	40	69.0%	18	31.0%	58	100%
116	9	90.0%	1	10.0%	10	100%
Alls	792	69.9%	341	30.1%	1133	100%
Samgöngusamningur (óm)						
Já	133	77.3%	39	22.7%	172	100%
Nei	439	72.0%	171	28.0%	610	100%
Alls	572	73.1%	210	26.9%	782	100%
Menntun (***)						
Grunnskólapróf	72	52.9%	64	47.1%	136	100%
Framhaldsskólapróf/lönnmenntun	218	71.2%	88	28.8%	306	100%
Háskólapróf-grunnám	233	69.3%	103	30.7%	336	100%
Háskólapróf-framhaldsnám	248	78.0%	70	22.0%	318	100%
Alls	771	70.3%	325	29.7%	1096	100%
Hjúskaparstaða (óg)						
Gift/Kvæntur/í sambúð	599	77.0%	179	23.0%	778	100%
Einhleyp(ur)	140	51.9%	130	48.1%	270	100%
Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	37	59.7%	25	40.3%	62	100%
Annað	4	66.7%	2	33.3%	6	100%
Alls	780	69.9%	336	30.1%	1116	100%
Börn undir 18 (óg)						
0	399	61.5%	250	38.5%	649	100%
1	145	75.1%	48	24.9%	193	100%
2	158	86.3%	25	13.7%	183	100%
3	69	85.2%	12	14.8%	81	100%
4	10	100%	0	0.0%	10	100%
5	1	100%	0	0.0%	1	100%
Alls	782	70.0%	335	30.0%	1117	100%
Heimilisgerð (***)						
Ein(n) á heimili	88	48.4%	94	51.6%	182	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	303	80.6%	73	19.4%	376	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 börn eða fleiri	89	83.2%	18	16.8%	107	100%
Tveir eða fleiri fullorðnir, engin börn	311	66.6%	156	33.4%	467	100%
Alls	791	69.9%	341	30.1%	1132	100%
Heimilistekjur (***)						
Lægri en 400 þúsund	95	59.4%	65	40.6%	160	100%
400 til 549 þúsund	70	52.2%	64	47.8%	134	100%
550 til 799 þúsund	133	58.8%	93	41.2%	226	100%
800 til 999 þúsund	112	81.8%	25	18.2%	137	100%
Milljón til 1.199 þúsund	88	74.6%	30	25.4%	118	100%
1.200 þúsund eða hærrí	179	89.1%	22	10.9%	201	100%
Alls	677	69.4%	299	30.6%	976	100%
Notendahópur (***)						
Hjóla ekki	116	29.7%	274	70.3%	390	100%
Hjóla vikulega	234	100%	0	0.0%	234	100%
Hjóla sjaldan	340	86.1%	55	13.9%	395	100%
Hjóla nær daglega	76	98.7%	1	1.3%	77	100%
Alls	766	69.9%	330	30.1%	1096	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnurnar gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Þátttakendur voru spurðir hver aðalferðamáti þeirra væri og gátu þátttakendur valið á milli reiðhjól, strætó, að ganga, í einkabíl sem farþegi og í einkabíl sem ökumaður, auk þess að velja ‚annað‘ og þá lýsa þeim valkosti sérstaklega. Einnig var hægt að velja ‚vil ekki svara‘. Valmöguleikinn ‚annað‘ var hreinsaður og svör sameinuð viðeigandi ferðamáta, en hæst bar á ferðamáta með vinnubíl eða bifhjóli sem var sameinað undir flokkinn að ferðast með bíl. Til að einfalda flokkun var það sameinað í einn flokk það að ferðast hvort sem er sem bílstjóri eða farþegi. Eftir stóðu þá fjórir valmöguleikar og má sjá svör þátttakenda í töflu 16.

Tafla 16. Hver er þinn aðalferðamáti

	Fjöldi	Hlutfall
Reiðhjól	91	8.1%
Strætó	87	7.7%
Ganga	83	7.3%
Bíll	864	76.9%
Alls	1124	100%

Tafla 17 lýsir aðalferðamáta þátttakenda miðað við bakgrunnsbreytur.

Tafla 17. Aðalferðamáti – Bakgrunnsgreining

	Reiðhjól		Strætó		Ganga		Bíll		Alls	
Kyn (**)										
Karl	59	10.4%	37	6.5%	34	6.0%	435	77.0%	565	100%
Kona	31	5.5%	50	8.9%	48	8.6%	430	76.9%	559	100%
Alls	90	8.0%	87	7.7%	82	7.3%	865	77.0%	1124	100%
Aldur (***)										
18-29 ára	17	5.9%	41	14.1%	24	8.3%	208	71.7%	290	100%
30-39 ára	24	10.3%	18	7.7%	22	9.4%	170	72.6%	234	100%
40-49 ára	27	14.1%	13	6.8%	12	6.3%	140	72.9%	192	100%
50-59 ára	15	7.7%	8	4.1%	12	6.2%	159	82.0%	194	100%
60-69 ára	6	3.9%	5	3.2%	10	6.5%	133	86.4%	154	100%
70 ára og eldri	1	1.8%	1	1.8%	2	3.5%	53	93.0%	57	100%
Alls	90	8.0%	86	7.7%	82	7.3%	863	77.0%	1121	100%
Búseta (***)										
101	20	13.0%	16	10.4%	24	15.6%	94	61.0%	154	100%
103	0	0.0%	0	0.0%	1	6.7%	14	93.3%	15	100%
104	6	7.1%	3	3.5%	3	3.5%	73	85.9%	85	100%
105	22	14.5%	12	7.9%	23	15.1%	95	62.5%	152	100%
107	6	7.8%	8	10.4%	10	13.0%	53	68.8%	77	100%
108	13	11.6%	16	14.3%	2	1.8%	81	72.3%	112	100%
109	6	5.5%	5	4.5%	13	11.8%	86	78.2%	110	100%
110	1	0.9%	3	2.7%	3	2.7%	104	93.7%	111	100%
111	5	6.0%	10	11.9%	1	1.2%	68	81.0%	84	100%
112	10	6.4%	11	7.1%	0	0.0%	135	86.5%	156	100%
113	2	3.4%	3	5.2%	1	1.7%	52	89.7%	58	100%
116	0	0.0%	0	0.0%	2	20.0%	8	80.0%	10	100%
Alls	91	8.1%	87	7.7%	83	7.4%	863	76.8%	1124	100%
Samgöngusamningur (***)										
Já	46	26.9%	22	12.9%	23	13.5%	80	46.8%	171	100%
Nei	28	4.6%	27	4.4%	33	5.4%	523	85.6%	611	100%
Alls	74	9.5%	49	6.3%	56	7.2%	603	77.1%	782	100%
Menntun (***)										
Grunnskólapróf	3	2.2%	16	11.9%	12	9.0%	103	76.9%	134	100%
Framhaldsskólapróf/lönnmenntun	19	6.2%	20	6.5%	12	3.9%	256	83.4%	307	100%
Háskólapróf-grunnám	26	7.9%	35	10.6%	29	8.8%	241	72.8%	331	100%
Háskólapróf-framhaldsnám	40	12.7%	15	4.7%	29	9.2%	232	73.4%	316	100%
Alls	88	8.1%	86	7.9%	82	7.5%	832	76.5%	1088	100%
Hjúskaparstaða (óg)										
Gift/Kvæntur/í sambúð	72	9.3%	37	4.8%	53	6.9%	610	79.0%	772	100%
Einhleyp(ur)	15	5.6%	45	16.8%	22	8.2%	186	69.4%	268	100%
Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	2	3.3%	2	3.3%	5	8.2%	52	85.2%	61	100%
Annað	0	0.0%	2	33.3%	1	16.7%	3	50.0%	6	100%
Alls	89	8.0%	86	7.8%	81	7.3%	851	76.9%	1107	100%
Börn undir 18 (óg)										
0	35	5.5%	59	9.2%	41	6.4%	505	78.9%	640	100%
1	14	7.2%	10	5.2%	13	6.7%	157	80.9%	194	100%
2	28	15.3%	11	6.0%	16	8.7%	128	69.9%	183	100%
3	14	17.1%	7	8.5%	10	12.2%	51	62.2%	82	100%
4	0	0.0%	0	0.0%	2	20.0%	8	80.0%	10	100%
5	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100%	1	100%
Alls	91	8.2%	87	7.8%	82	7.4%	850	76.6%	1110	100%
Heimilisgerð (***)										
Ein(n) á heimili	7	3.9%	24	13.3%	13	7.2%	137	75.7%	181	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	41	10.9%	20	5.3%	29	7.7%	286	76.1%	376	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 börn eða fleiri	14	13.0%	7	6.5%	13	12.0%	74	68.5%	108	100%
Tveir eða fleiri fullorðnir, engin börn	29	6.3%	35	7.6%	27	5.9%	369	80.2%	460	100%
Alls	91	8.1%	86	7.6%	82	7.3%	866	77.0%	1125	100%
Heimilistekjur (***)										
Lægri en 400 þúsund	11	7.1%	37	23.7%	10	6.4%	98	62.8%	156	100%
400 til 549 þúsund	7	5.2%	17	12.7%	15	11.2%	95	70.9%	134	100%
550 til 799 þúsund	6	2.7%	13	5.8%	13	5.8%	194	85.8%	226	100%
800 til 999 þúsund	13	9.5%	7	5.1%	12	8.8%	105	76.6%	137	100%
Milljón til 1.199 þúsund	16	13.4%	4	3.4%	9	7.6%	90	75.6%	119	100%
1.200 þúsund eða hærr	28	14.0%	5	2.5%	11	5.5%	156	78.0%	200	100%
Alls	81	8.3%	83	8.5%	70	7.2%	738	75.9%	972	100%
Notendahópur (***)										
Hjóla ekki	0	0.0%	30	7.8%	16	4.1%	341	88.1%	387	100%
Hjóla vikulega	22	9.5%	22	9.5%	32	13.8%	156	67.2%	232	100%
Hjóla sjaldan	0	0.0%	29	7.3%	32	8.1%	335	84.6%	396	100%
Hjóla nær daglega	65	90.3%	1	1.4%	1	1.4%	5	6.9%	72	100%
Alls	87	8.0%	82	7.5%	81	7.5%	837	77.0%	1087	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Sjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Þeir sem svöruðu því að aðalferðamáti þeirra væri að fara með hjóli voru einnig spurðir að því hver væri aðalferðamáti þegar þeir hjóluðu ekki og var algengasta svarið að fara með bíl eins og sjá má í töflu 18 sem sýnir einnig hlutföll milli kynjanna. Ekki var marktækur munur milli kynja á þessari breytu.

Tafla 18. Hver er þinn aðalferðamáti þegar ekki er hjólað eftir kyni

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Strætó	14	15.6%
Ganga	17	18.6%
Bíll	59	65.8%
Alls	91	100%

Tafla 19 sýnir hlutföll aldursflokka á þessari breytu. Hér var martæktarprófið ómarktækt.

Tafla 19. Hver er þinn aðalferðamáti þegar ekki er hjólað eftir aldri

	Strætó	Ganga	Bíll	Alls
18-29 ára	2 11.8%	8 47.1%	7 41.1%	17 100%
30-39 ára	9 36.0%	2 8.0%	14 56.0%	25 100%
40-49 ára	1 3.6%	5 17.9%	22 78.6%	28 100%
50-59 ára	2 12.5%	2 12.5%	12 75.1%	16 100%
60-69 ára	0 0.0%	0 0.0%	6 100%	6 100%
70 ára og eldri	0 0.0%	0 0.0%	1 100%	1 100%
Alls	14 15.10%	17 18.30%	62 66.70%	93 100%

Þeir sem hjóla einu sinni í mánuði eða oftar í sumarferð, fengu spurningu um hversu mikil áhrif veðurfar hafi á ákvörðun þeirra að hjóla á milli staða. Tafla 20 sýnir svör þátttakenda miðað við bakgrunn. Svarmöguleikarnir ‚frekar mikil áhrif‘ og ‚mjög mikil áhrif‘ voru sameinaðir og eins valmöguleikarnir ‚frekar lítil áhrif‘ og ‚mjög lítil áhrif‘.

Tafla 20. Áhrif veðurfars á hjólreiðar - Bakgrunnsgreining

	Frekar eða mjög mikil áhrif		Í meðallagi		Frekar eða mjög lítil áhrif		Alls	
Kyn (**)								
Karl	176	68.2%	30	11.6%	52	20.2%	258	100%
Kona	172	77.1%	29	13.0%	22	9.9%	223	100%
Alls	348	48.2%	59	12.0%	74	15.4%	481	100%
Aldur (óg)								
18-29 ára	75	68.8%	18	16.5%	16	14.7%	109	100%
30-39 ára	77	70.0%	9	8.2%	24	21.8%	110	100%
40-49 ára	79	71.8%	14	12.7%	17	15.5%	110	100%
50-59 ára	64	76.2%	10	11.9%	10	11.9%	84	100%
60-69 ára	42	77.8%	6	11.1%	6	11.1%	54	100%
70 ára og eldri	11	84.6%	2	15.4%	0	0.0%	13	100%
Alls	348	72.5%	59	12.3%	73	15.2%	480	100%
Í hvaða pósthúsi býrð þú? (óg)								
101	52	64.2%	16	19.8%	13	16.0%	81	100%
103	3	75.0%	0	0.0%	1	25.0%	4	100%
104	28	75.7%	4	10.8%	5	13.5%	37	100%
105	49	61.3%	10	12.5%	21	26.3%	80	100%
107	38	80.9%	5	10.6%	4	8.5%	47	100%
108	37	72.5%	9	17.6%	5	9.8%	51	100%
109	22	71.0%	3	9.7%	6	19.4%	31	100%
110	40	85.1%	5	10.6%	2	4.3%	47	100%
111	17	68.0%	2	8.0%	6	24.0%	25	100%
112	46	80.7%	4	7.0%	7	12.3%	57	100%
113	16	84.2%	0	0.0%	3	15.8%	19	100%
116	1	33.3%	0	0.0%	2	66.7%	3	100%
Alls	349	72.4%	58	12.0%	75	15.6%	482	100%
Samgöngusamningur (***)								
Já	58	54.7%	13	12.3%	35	33.0%	106	100%
Nei	189	79.7%	19	8.0%	29	12.2%	237	100%
Alls	247	72.0%	32	9.3%	64	18.7%	343	100%
Menntun (*)								
Grunnskólapróf	23	69.7%	6	18.2%	4	12.1%	33	100%
Framhaldsskólapróf/lönnmenntun	71	71.7%	13	13.1%	15	15.2%	99	100%
Háskólapróf-grunnám	109	73.2%	25	16.8%	15	10.1%	149	100%
Háskólapróf-framhaldsnám	132	71.0%	15	8.1%	39	21.0%	186	100%
Alls	335	71.7%	59	12.6%	73	15.6%	467	100%
Hjúskaparstaða (óg)								
Gift/Kvæntur/l sambúð	263	70.1%	46	12.3%	66	17.6%	375	100%
Einhleyp(ur)	58	77.3%	11	14.7%	6	8.0%	75	100%
Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	16	80.0%	2	10.0%	2	10.0%	20	100%
Alls	337	71.7%	59	12.6%	74	15.7%	470	100%
Börn undir 18 (**)								
0	155	71.4%	30	13.8%	32	14.7%	217	100%
1	79	79.8%	13	13.1%	7	7.1%	99	100%
2	66	65.3%	11	10.9%	24	23.8%	101	100%
3	36	72.0%	2	4.0%	12	24.0%	50	100%
4	5	62.5%	3	37.5%	0	0.0%	8	100%
Alls	341	71.8%	59	12.4%	75	15.8%	475	100%
Heimilisgerð (óm)								
Ein(n) á heimili	44	84.6%	6	11.5%	2	3.8%	52	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	145	72.5%	24	12.0%	31	15.5%	200	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 börn eða fleiri	48	75.0%	4	6.3%	12	18.8%	64	100%
Tveir eða fleiri fullorðnir, engin börn	111	67.7%	24	14.6%	29	17.7%	164	100%
Alls	348	72.5%	58	12.1%	74	15.4%	480	100%
Heimilistekjur (**)								
Lægr en 400 þúsund	42	72.4%	12	20.7%	4	6.9%	58	100%
400 til 549 þúsund	29	78.4%	2	5.4%	6	16.2%	37	100%
550 til 799 þúsund	58	81.7%	10	14.1%	3	4.2%	71	100%
800 til 999 þúsund	37	63.8%	10	17.2%	11	19.0%	58	100%
Milljón til 1.199 þúsund	40	69.0%	2	3.4%	16	27.6%	58	100%
1.200 þúsund eða hærr	91	68.4%	15	11.3%	27	20.3%	133	100%
Alls	297	71.6%	51	12.3%	67	16.1%	415	100%
Notendahópur (***)								
Hjóra vikulega	179	77.2%	37	15.9%	16	6.9%	232	100%
Hjóra sjaldan	155	92.3%	8	4.8%	5	3.0%	168	100%
Hjóra nær daglega	11	14.3%	14	18.2%	52	67.5%	77	100%
Alls	345	72.3%	59	12.4%	73	15.3%	477	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnurnar gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Þeir sem hjóla einu sinni í mánuði eða oftar svara spurningu um hversu oft í viku viðkomandi nýti hjólið í þeim tilgangi að: a) fara til eða frá vinnu eða skóla, b) fylgja barni eða börnum, c) sinna erindum eða d) hjóla til afþreyingar. Voru svarmöguleikarnir sex, frá aldrei upp í 5-7 sinnum í viku. Tafla 21 sýnir svör þátttakenda miðað við upprunalega svarmöguleika. Í áframhaldandi greiningu voru svarmöguleikarnir dregnir saman í fjóra og sýnir tafla 22 svör þátttakenda borið saman við kyn.

Tafla 21. Tilgangur ferðar á hjóli – upprunaleg svörun

	Til eða úr vinnu/skóla		Fylgja/hjóla með barni/börnum		Sinna erindum		Til afþreyingar	
	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%
Aldrei	146	30.8%	272	58.2%	129	27.0%	24	5.0%
Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	84	17.7%	90	19.4%	113	23.7%	126	26.4%
1-3 sinnum í mánuði	69	14.6%	55	11.8%	95	20.0%	170	35.6%
1-2 sinnum í viku	56	11.8%	30	6.4%	94	19.7%	90	18.9%
3-4 sinnum í viku	52	10.9%	12	2.5%	39	8.3%	53	11.1%
5-7 sinnum í viku	67	14.2%	8	1.7%	6	1.3%	15	3.1%
Alls	474	100%	467	100%	476	100%	478	100%

Tafla 22. Tilgangur ferðar á hjóli eftir kyni

Til eða úr vinnu/skóla (**)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Karl	73 28.7%	33 13.0%	39 15.4%	109 42.9%	254 100%
Kona	73 33.0%	51 23.1%	30 13.6%	67 30.3%	221 100%
Alls	146 30.7%	84 17.7%	69 14.5%	176 37.1%	475 100%
Fylgja/hjóla með barni/börnum (óm)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Karl	154 61.8%	39 15.7%	26 10.4%	30 12.0%	249 100%
Kona	117 53.9%	51 23.5%	29 13.4%	20 9.2%	217 100%
Alls	271 58.2%	90 19.3%	55 11.8%	50 10.7%	466 100%
Sinna erindum (t.d. tómstundir, útrétta eða versla) (**)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Karl	75 29.6%	45 17.8%	51 20.2%	82 32.4%	253 100%
Kona	53 23.9%	68 30.6%	44 19.8%	57 25.7%	222 100%
Alls	128 26.9%	113 23.8%	95 20.0%	139 29.3%	475 100%
Til afþreyingar (t.d. sem líkamsrækt eða útivist) (**)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Karl	16 6.2%	66 25.5%	77 29.7%	100 38.6%	259 100%
Kona	8 3.7%	60 27.4%	93 42.5%	58 26.5%	219 100%
Alls	24 5.0%	126 26.4%	170 35.6%	158 33.1%	478 100%

Tafla 23 sýnir hversu oft þátttakendur nýta hjólið í hverjum tilgangi miðað við aldur.

Tafla 23. Tilgangur ferðar á hjóli eftir aldri

Til eða úr vinnu/skóla (***)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
18-29 ára	36 32.7%	22 20.0%	10 9.1%	42 38.2%	110 100%
30-39 ára	25 23.1%	25 23.1%	15 13.9%	43 39.8%	108 100%
40-49 ára	22 21.0%	13 12.4%	22 21.0%	48 45.7%	105 100%
50-59 ára	28 34.1%	17 20.7%	13 15.9%	24 29.3%	82 100%
60-69 ára	25 45.5%	6 10.9%	7 12.7%	17 30.9%	55 100%
70 ára +	10 76.9%	0 0.0%	1 7.7%	2 15.4%	13 100%
Alls	146 30.9%	83 17.5%	68 14.4%	176 37.2%	473 100%

Fylgja/hjóla með barni/börnum(***)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
18-29 ára	78 76.5%	18 17.6%	6 5.9%	0 0.0%	102 100%
30-39 ára	44 40.7%	23 21.3%	24 22.2%	17 15.7%	108 100%
40-49 ára	45 40.9%	24 21.8%	16 14.5%	25 22.7%	110 100%
50-59 ára	51 62.2%	18 22.0%	7 8.5%	6 7.3%	82 100%
60-69 ára	43 82.7%	5 9.6%	3 5.8%	1 1.9%	52 100%
70 ára +	10 90.9%	1 9.1%	0 0.0%	0 0.0%	11 100%
Alls	271 58.3%	89 19.1%	56 12.0%	49 10.5%	465 100%

Sinna erindum (t.d. tómstundir, útrétta eða versla) (óm)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
18-29 ára	25 58.3%	24 19.1%	26 12.0%	35 10.5%	110 100%
30-39 ára	37 33.6%	25 22.7%	21 19.1%	27 24.5%	110 100%
40-49 ára	25 23.1%	27 25.0%	20 18.5%	36 33.3%	108 100%
50-59 ára	24 28.9%	21 25.3%	15 18.1%	23 27.7%	83 100%
60-69 ára	14 25.5%	13 23.6%	13 23.6%	15 27.3%	55 100%
70 ára +	4 33.3%	3 25.0%	1 8.3%	4 33.3%	12 100%
Alls	129 27.0%	113 23.6%	96 20.1%	140 29.3%	478 100%

Til afþreyingar (t.d. sem líkamsrækt eða útivist) (óg)					
---	--	--	--	--	--

	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
18-29 ára	4 3.7%	36 33.6%	51 47.7%	16 15.0%	107 100%
30-39 ára	6 5.4%	41 36.6%	38 33.9%	27 24.1%	112 100%
40-49 ára	5 4.6%	28 25.7%	27 24.8%	49 45.0%	109 100%
50-59 ára	8 9.4%	11 12.9%	26 30.6%	40 47.1%	85 100%
60-69 ára	1 1.8%	9 16.4%	23 41.8%	22 40.0%	55 100%
70 ára +	1 7.7%	2 15.4%	5 38.5%	5 38.5%	13 100%
Alls	25 5.2%	127 26.4%	170 35.3%	159 33.1%	481 100%

Tafla 24 sýnir hversu oft þátttakendur nýta hjólið í hverjum tilgangi miðað við það hvort þátttakendur séu með samgöngusamning eða ekki.

Tafla 24. Tilgangur ferðar á hjóli og samgöngusamningur

Til eða úr vinnu/skóla (***)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Já	11 10.2%	13 12.0%	16 14.8%	68 63.0%	108 100%
Nei	85 36.2%	51 21.7%	33 14.0%	66 28.1%	235 100%
Alls	96 28.0%	64 18.7%	49 14.3%	134 39.1%	343 100%
Fylgja/hjóra með barni/börnum (óm)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Já	64 59.8%	15 14.0%	13 12.1%	15 14.0%	107 100%
Nei	127 53.8%	55 23.3%	28 11.9%	26 11.0%	236 100%
Alls	191 55.7%	70 20.4%	41 12.0%	41 12.0%	343 100%
Sinna erindum (t.d. tómstundir, útrétta eða versla) (*)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Já	25 23.4%	18 16.8%	21 19.6%	43 40.2%	107 100%
Nei	74 31.8%	57 24.5%	48 20.6%	54 23.2%	233 100%
Alls	99 29.1%	75 22.1%	69 20.3%	97 28.5%	340 100%
Til afþreyingar (t.d. sem líkamsrækt eða útivist) (óm)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Já	6 5.6%	26 24.1%	34 31.5%	42 38.9%	108 100%
Nei	11 4.7%	62 26.3%	84 35.6%	79 33.5%	236 100%
Alls	17 4.9%	88 25.6%	118 34.3%	121 35.2%	344 100%

Tafla 25 sýnir hversu oft í viku þátttakendur nýta hjólið í hverjum tilgangi miðað við notendahóp.

Tafla 25. Tilgangur ferðar á hjóli eftir notendahóp

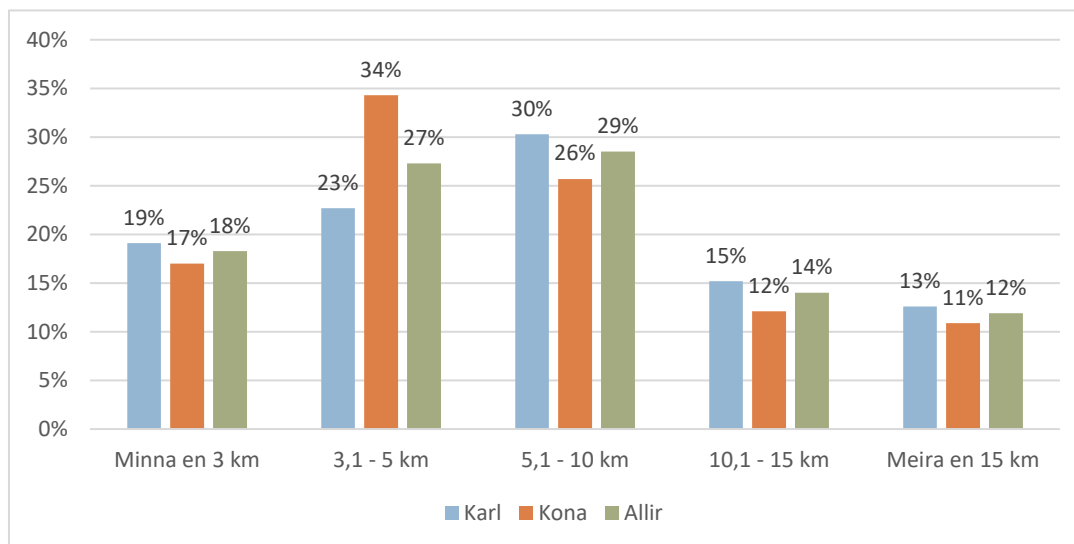
Til eða úr vinnu/skóla (***)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Hjóla sjaldan	96 57.8%	47 28.3%	23 13.9%	0 0.0%	166 100%
Hjóla vikulega	48 21.0%	37 16.2%	46 20.1%	98 42.8%	229 100%
Hjóla nær daglega	1 1.3%	1 1.3%	0 0.0%	74 97.4%	76 100%
Alls	145 30.8%	85 18.0%	69 14.6%	172 36.5%	471 100%
Fylgja/hjóla með barni/börnum (***)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Hjóla sjaldan	102 60.7%	42 25.0%	23 13.7%	1 0.6%	168 100%
Hjóla vikulega	136 59.4%	38 16.6%	26 11.4%	29 12.7%	229 100%
Hjóla nær daglega	32 48.5%	9 13.6%	6 9.1%	19 28.8%	66 100%
Alls	270 58.3%	89 19.2%	55 11.9%	49 10.6%	463 100%
Sinna erindum (t.d. tómstundir, útrétta eða versla) (***)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Hjóla sjaldan	75 45.2%	62 37.3%	28 16.9%	1 0.6%	166 100%
Hjóla vikulega	48 20.9%	47 20.4%	60 26.1%	75 32.6%	230 100%
Hjóla nær daglega	3 3.9%	4 5.3%	6 7.9%	63 82.9%	76 100%
Alls	126 26.7%	113 23.9%	94 19.9%	139 29.4%	472 100%
Til afþreyingar (t.d. sem líkamsrækt eða útivist) (***)					
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-7 sinnum í viku	Alls
Hjóla sjaldan	11 6.5%	65 38.7%	90 53.6%	2 1.2%	168 100%
Hjóla vikulega	7 3.0%	44 19.0%	62 26.7%	119 51.3%	232 100%
Hjóla nær daglega	5 6.8%	13 17.8%	18 24.7%	37 50.7%	73 100%
Alls	23 4.9%	122 25.8%	170 35.9%	158 33.4%	473 100%

Þeir sem svöruðu að þeir hjóluðu til vinnu eða skóla einu sinni í mánuði eða oftar í fyrri spurningu fengu spurningu um hversu marga kílómetra viðkomandi hjólaði að meðaltali í heild sinni þá daga sem hjólað var til vinnu eða skóla. Svarmöguleikarnir voru; minna en 3 km, 3,1-5 km, 5,1-10 km og meira en 15 km. Fengust 236 svör og greinir tafla 26 frá niðurstöðum, þar má sjá að rúm 74% svara að þeir hjóli undir 10 km í heild sinni.

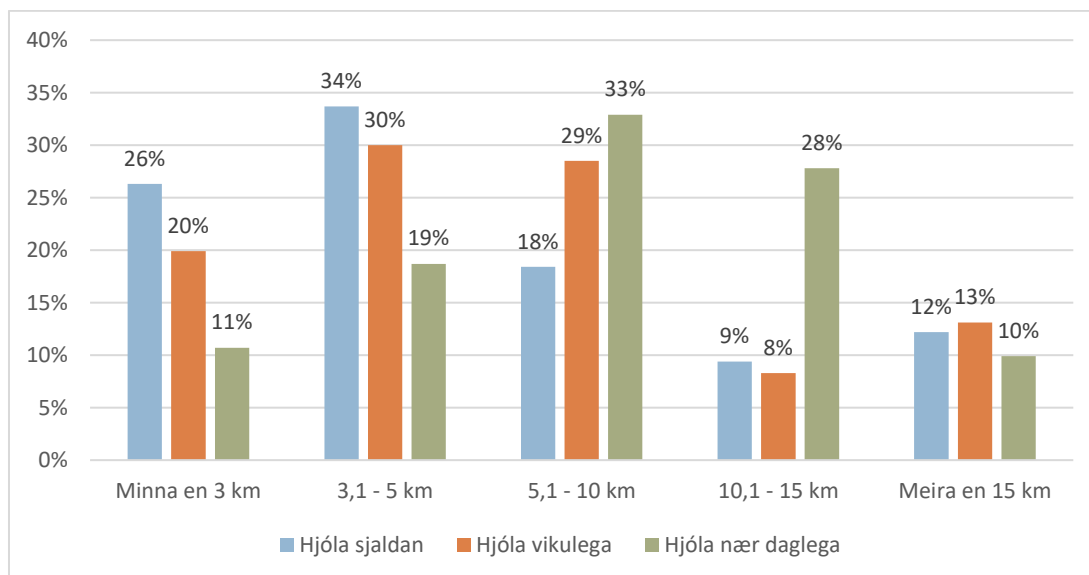
Tafla 26. Fjöldi km að meðaltali í heild til vinnu eða skóla?

	Fjöldi	Hlutfall
Minna en 3 km	43	18.3%
3,1 - 5 km	64	27.3%
5,1 - 10 km	67	28.5%
10,1 - 15 km	33	14.0%
Meira en 15 km	28	11.9%
Alls	236	100%

Mynd 18 sýnir niðurstöður spurningarinnar eftir kyni. Ekki var um marktækan mun að ræða á milli kynjanna. Mynd 19 tilgreinir niðurstöður eftir notendahóp og var marktæktarpróf ógilt.



Mynd 18. Fjöldi km að meðaltali á hjóli til vinnu eða skóla



Mynd 19. Fjöldi km að meðaltali á hjóli til vinnu eða skóla eftir notendahóp

5.1.6. Umhverfiseiginleikar og hegðun

Spurt var hvaða eiginleikar skipta mestu máli þegar þátttakendur völdu sér hjólaleið á milli staða og voru 12 atriði nefnd (tólfta atriðið var opin spurning: annað - hvað) og gátu þátttakendur valið að hámarki sex atriði. Spurninguna fengu eingöngu þeir sem hjóla einu sinni í mánuði eða oftar í sumarfarð. Tafla 27 sýnir hversu oft atriðin 12 voru valin en ‚greiðfær‘ leið var vinsælust þegar kom að eiginleikum þeirrar leiðar sem valin var til að fara um á hjóli og ‚örugg‘ var næst algengasti eiginleikinn.

Tafla 27. Eiginleikar við val á hjólaleið

	Atkvæði
a. Greiðfær með jöfnu yfirborði án mikilla hindrana	315
g. Örugg fyrir mig	297
h. Vel þjónustuð af borginni	284
c. Um hjólastig sem er eingöngu ætlaður fyrir hjólreiðar	240
b. Fljótleg	238
e. Vel upplýst	184
j. Endurnærandi og veiti mér vellíðan	179
k. Skjólgóð fyrir vind	178
d. Með sem fæstum eða minnstum brekkum	168
f. Gróðursæl	82
i. Með góðum leiðarmerkingum	42

Hins vegar fékk ‚góðar leiðarmerkingar‘ fæst atkvæði á undan valmöguleikanum um ‚annað‘ sem þótti skipta máli sem átta aðilar svöruðu. Opnu svörin við ‚annað‘ eru birt í töflu 28.

Tafla 28. Aðrir eiginleikar við val á hjólaleið

Ég hjóla til að koma mér á þann stað sem ég þarf að fara og það er allur gangur á því hvernig sú leið er
Fjarri bílaumferð/mengun
Krefjandi
Með merktum sebrabrautum
Merkt fyrir hjólreiðar
Ný leið fyrir mér, landkönnun
Örugg fyrir alla

Spurt var hversu oft þátttakendur notuðu hjálm, endurskins- eða sýnileikafatnað, hjólaljós í myrkri, vetrardekk á veturna og bjöllu við hjólreiðar. Gátu þátttakendur svarað hverri spurningu á fimm punkta skala, frá ‚sjaldan eða aldrei‘ til ‚mjög oft eða alltaf‘, auk þess að geta svarað ‚vil ekki svara‘ og ‚á ekki við‘. Niðurstöður þessarar spurningar voru greindar út frá kyni þátttakenda og má sjá niðurstöður þeirrar greiningar í töflu 29 eftir kyni og myndrænt á myndum 20-24 innan kyns. Sjá má að af þeim sem taka afstöðu á spurningunni eru rúm 76% þátttakenda sem nota hjálm fremur eða mjög oft, þar af eru örlítið fleiri konur eða rúm 77% á móti 74% karla. Hvað sýnileikafatnað varðar eru tæp 40% sem nýta slíkan fatnað fremur eða mjög oft, þar af færri konur en karlar eða um 36% kvenna á móti rúmum 42% karla. Um 70% þátttakenda nota hjólaljós fremur eða mjög oft og er nánast sama hlutfall milli kynja. Rúm 41% nota vetrardekk frekar eða mjög oft, tæp 37% kvenna en tæp 44% karla og var þessi munur marktækur

(*, $p < 0,05$). Rúm 65% þátttakenda nota hjólreiðabjöllu frekar eða mjög oft, og er enginn munur á meðaltölum kynjanna þar.

Tafla 29. Notkun hjálms, sýnileikafatnaðs, ljós, vetrardekkja og bjöllu við hjólreiðar eftir kyni

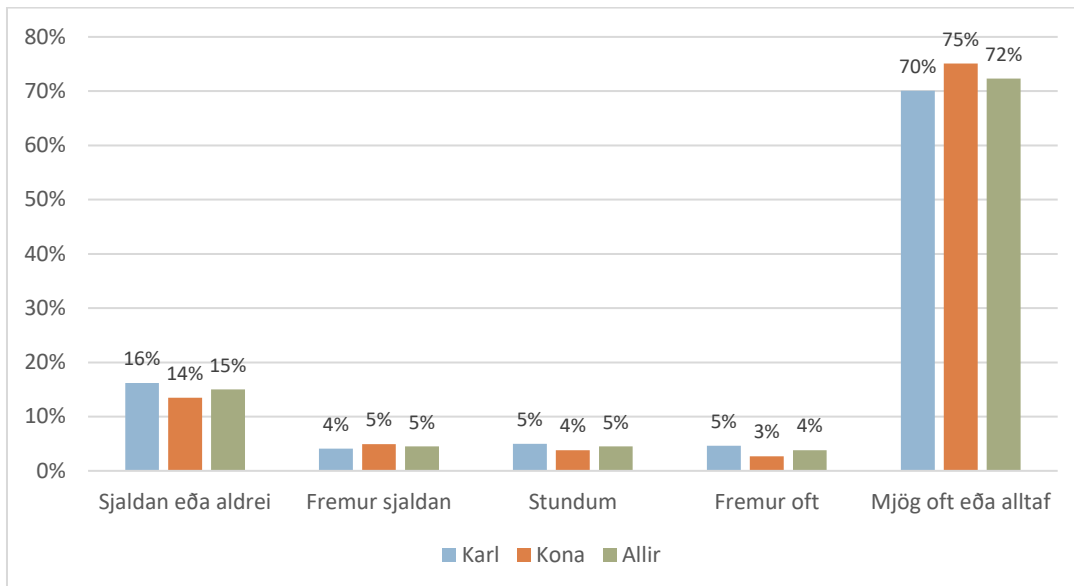
Hjálmnótun við hjólreiðar (óm)						
	Sjaldan eða aldrei	Fremur sjaldan	Stundum	Fremur oft	Mjög oft eða alltaf	Alls
Karl	39 60.9%	10 52.6%	12 63.2%	11 68.8%	169 54.9%	241 56.6%
Kona	25 39.1%	9 47.4%	7 36.8%	5 31.3%	139 45.1%	185 43.4%
Alls	64 100%	19 100%	19 100%	16 100%	308 100%	426 100%

Endurskins-/sýnileikafatnað við hjólreiðar (óm)						
	Sjaldan eða aldrei	Fremur sjaldan	Stundum	Fremur oft	Mjög oft eða alltaf	Alls
Karl	47 49.0%	43 67.2%	46 50.0%	42 58.3%	60 63.8%	238 56.9%
Kona	49 42.1%	21 40.0%	46 48.5%	30 47.6%	34 40.4%	180 43.1%
Alls	96 100%	64 100%	92 100%	72 100%	94 100%	418 100%

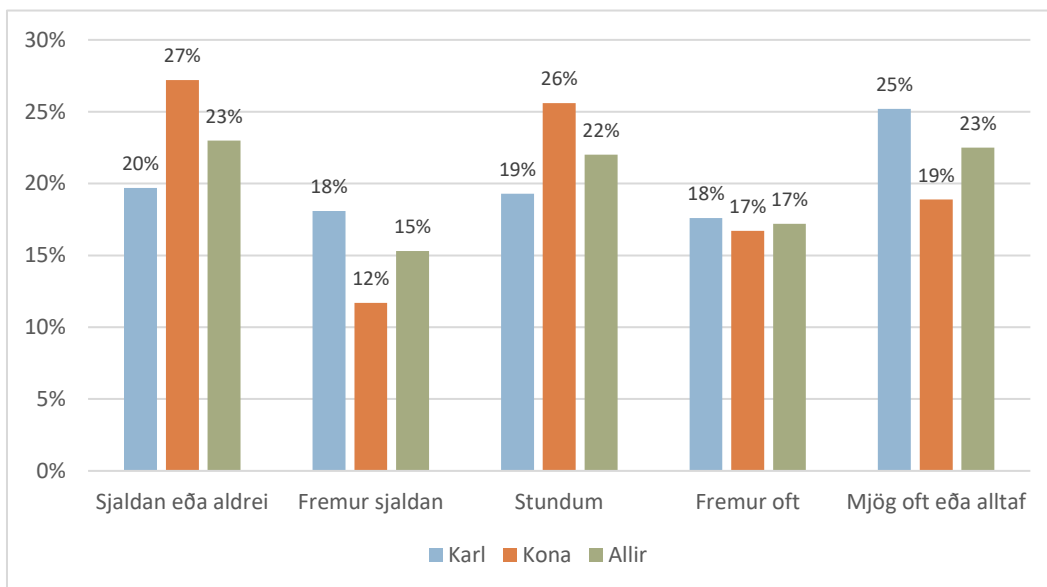
Hjólaljós í myrkri við hjólreiðar (óm)						
	Sjaldan eða aldrei	Fremur sjaldan	Stundum	Fremur oft	Mjög oft eða alltaf	Alls
Karl	33 57.9%	18 60.0%	17 51.5%	22 52.4%	143 59.6%	233 58.0%
Kona	24 14.2%	12 7.1%	16 9.5%	20 11.8%	97 57.4%	169 42.0%
Alls	57 100%	30 100%	33 100%	42 100%	240 100%	402 100%

Vetrardekk á veturnar (*)						
	Sjaldan eða aldrei	Fremur sjaldan	Stundum	Fremur oft	Mjög oft eða alltaf	Alls
Karl	90 56.3%	10 58.8%	14 93.3%	13 52.0%	76 69.7%	203 62.3%
Kona	70 43.8%	7 41.2%	1 6.7%	12 48.0%	33 30.3%	123 37.7%
Alls	160 100%	17 100%	15 100%	25 100%	109 100%	326 100%

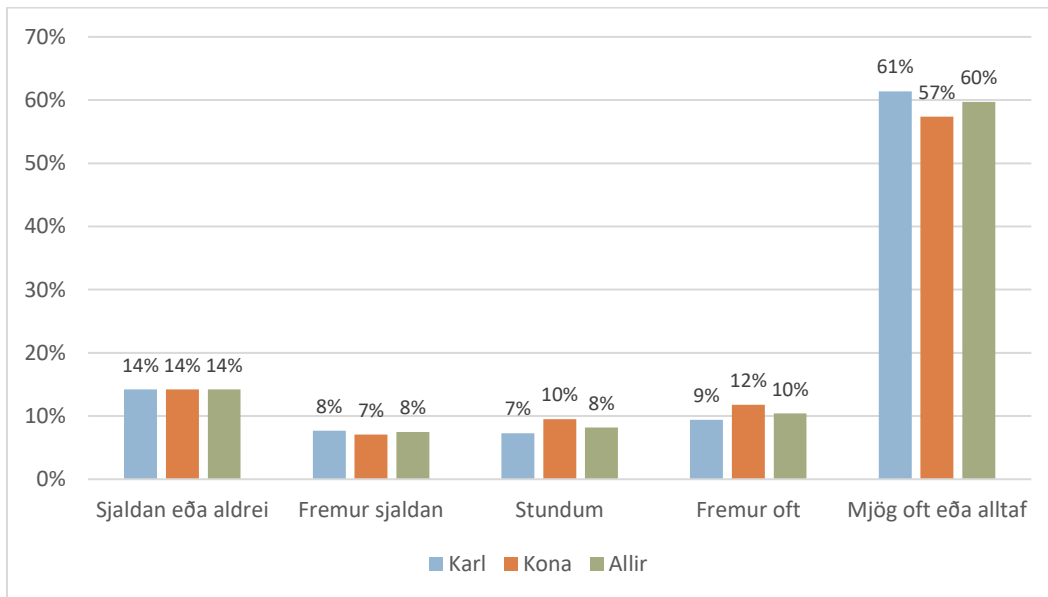
Bjöllunotkun (óm)						
	Sjaldan eða aldrei	Fremur sjaldan	Stundum	Fremur oft	Mjög oft eða alltaf	Alls
Karl	49 59.0%	13 68.4%	22 50.0%	30 58.8%	126 56.0%	240 56.9%
Kona	34 41.0%	6 31.6%	22 50.0%	21 41.2%	99 44.0%	182 43.1%
Alls	83 100%	19 100%	44 100%	51 100%	225 100%	422 100%



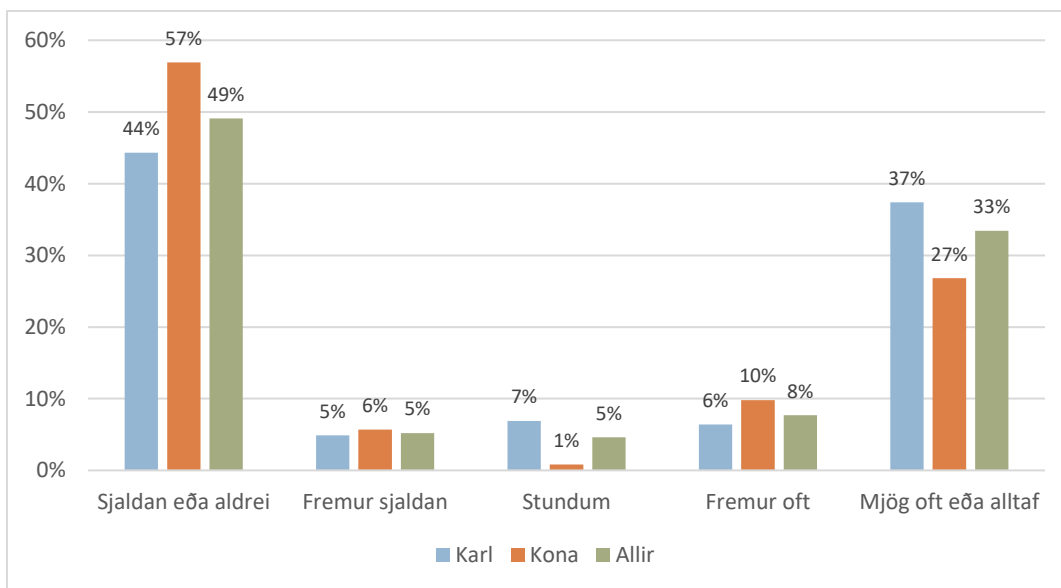
Mynd 20. Hjálmanotkun við hjólreiðar eftir kyni



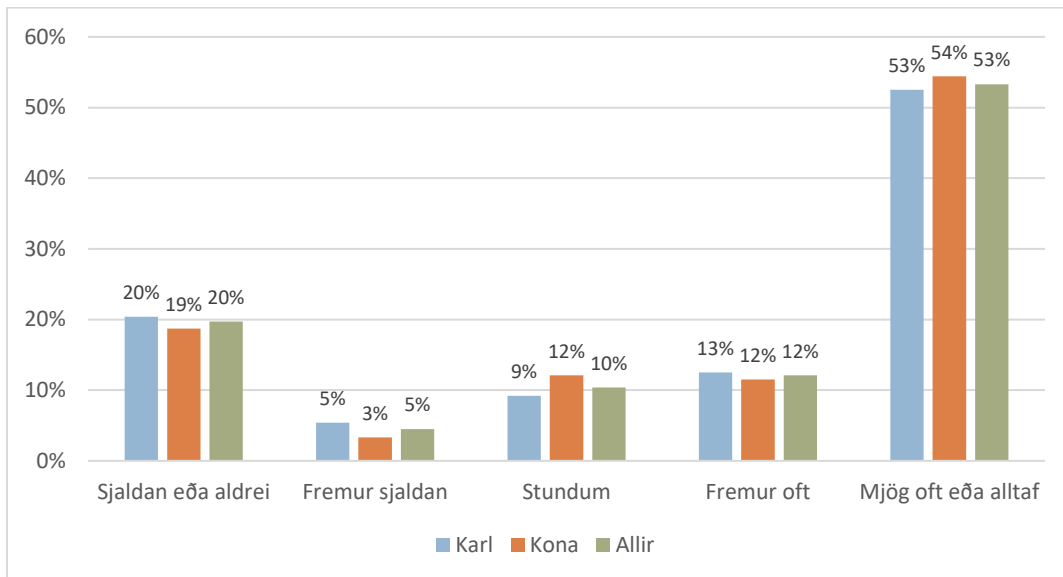
Mynd 21. Notkun endurskins- eða sýnileikafatnaðs við hjólreiðar eftir kyni



Mynd 22. Hjólaljósanotkun eftir kyni við hjólreiðar



Mynd 23. Notkun vetrardekkja á veturnar eftir kyni



Mynd 24. Bjöllunotkun við hjólreiðar eftir kyni

Allir þátttakendur svöruðu spurningu um hvað best lýsi viðbrögðum þeirra þegar viðkomandi heyrir í bjöllu hjólreiðamanns. Var spurningin fjölvalsspurning og gátu þátttakendur valið alla valkosti sem áttu við. Fimm valkostir voru í boði, þar af opin spurning „annað, hvað“. Tafla 30 greinir frá fjölda atvæða þessara valkosta eftir vinsældum. Tafla 31 tilgreinir opin svör við þessari spurningu.

Tafla 30. Viðbrögð við bjöllu hjólreiðamanna

	Atkvæði
e. Mér finnst gott að viðkomandi lætur vita af sér	793
c. Ég vík til hliðar	772
a. Mér verður bylt við	256
d. Ég upplífi frekju að hálfu hjólreiðamannsins	79
f. Annað, hvað?	33
b. Ég veit ekki hvað ég á að gera	26

Tafla 31. Viðbrögð við bjöllu hjólreiðamanna – opin svör

Bregður stundum og veit ekki hvert ég á að færa mig ef hann er fyrir aftan mig
Ég athuga hvoru megin við mig hann sé að koma
Ég held minni línu ef það er nóg pláss
Ég hristi
Ég meðtek skilaboð um að hjólreiðamaður er fyrir aftan mig og mun taka fram úr, þess vegna hvika ég ekki frá neinu í mínum hreyfingum/göngu/hjólí og bíð í rólegheitum eftir að hann renni frammúr. Ég stekk ekki til annarrar hvorrar hliðar í angist og óttast um líf mitt og limi.
Ég vík til hægri.
Ég vík til hliðar ef það á við, eða held mér áfram þar sem ég er og passa að þvera ekki þá leið sem ég er á
Ég vil gjarnar heyra í bjöllu til að varast að verða ekki fyrir hjólinu. Of fáir sem nota bjöllur
Ekki hugmynd er aldrei gangandi eða hjólandi
Er heyrnarskert, heyri ekki í bjöllu
Gæti þess að stíga ekki til hliðar
Hægi á mér
Hef ekki heyrt í hjólabjöllu
Hjóla á hægri kanti
Hjólreiðamenn sýna gangandi oft tillitsleysi
Létta nostalgíu
Lít á hjólreiðamann til að vita í hvora áttina ég á að víkja
Pirrandi að ég þurfi að víkja fyrir honum, hann ætti að hjóla framhjá.

Stend kyrr
 Sumir útrásarvíkingar hjóla líka. Eins hratt og þeir komast. Alltaf.
 Vík alltaf til hægri
 Vík til HÆGRI
 Vona að hann virði rétt fótgangandi fólks
 Vont þegar hringt er þegar hjólreiðamaðurinn er kominn upp að manni, fáir hringja í tæka tíð.
 Yfirleitt heyri ég aldrei í bjöllu hjólreiðamanna, vegna þess að þeir láta mjög sjaldan vita af sér.
 Það er mjög mismunandi hvernig fólk notar hjólabjölluna. Þetta býr til vandamál.
 Þeir nota ekki bjöllu

5.1.7. Óhöpp og tillitssemi

Spurt var ‚hefur þú lent í óhappi eða slysi á hjóli á síðustu tveimur árum‘. Svarmöguleikar voru settir fram í fjölvali og gátu þátttakendur svarað öllu því er við átti. Tafla 32 greinir frá niðurstöðum allra þátttakenda á þessari spurningu. Tafla 33 skoðar hlutföll kynjanna annars vegar og hins vegar mismunandi notendahóps á sömu breytu þar sem svarmöguleikar hafa verið felldir saman til einföldunar. Fleiri karlar eru meðal þeirra sem slasa sig mest.

Tafla 32. Óhapp eða slys á hjóli - Viðhorfskönnun

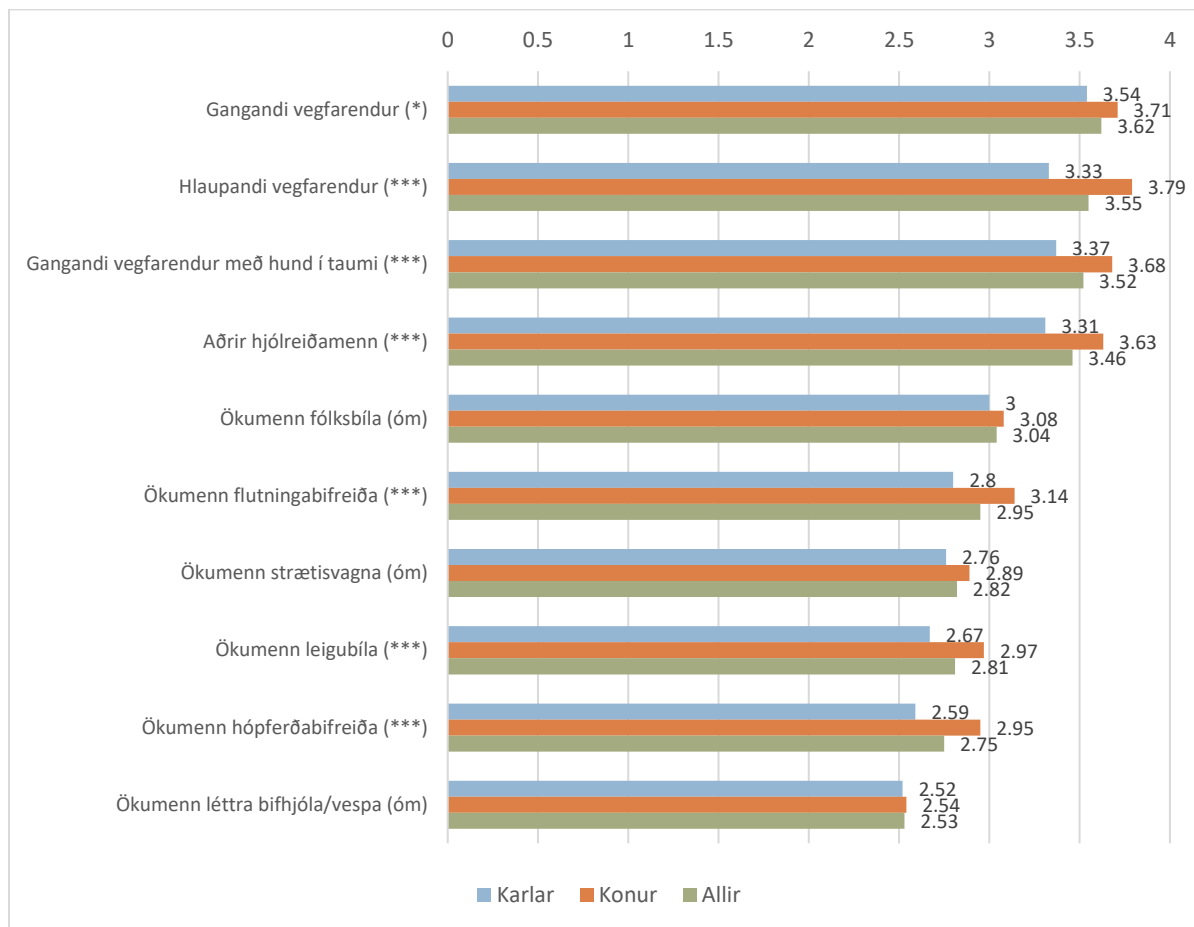
	Fjöldi	Hlutfall (%)
Nei	977	85.2%
Já, án áverka	63	5.5%
Já, með litlum áverkum	93	8.1%
Já, með miklum áverkum	6	0.5%
Já, með varanlegum áverkum	4	0.3%
Vil ekki svara	4	0.3%
Alls	1147	100%

Tafla 33. Óhapp eða slys á hjóli – Kyn og notendahópur

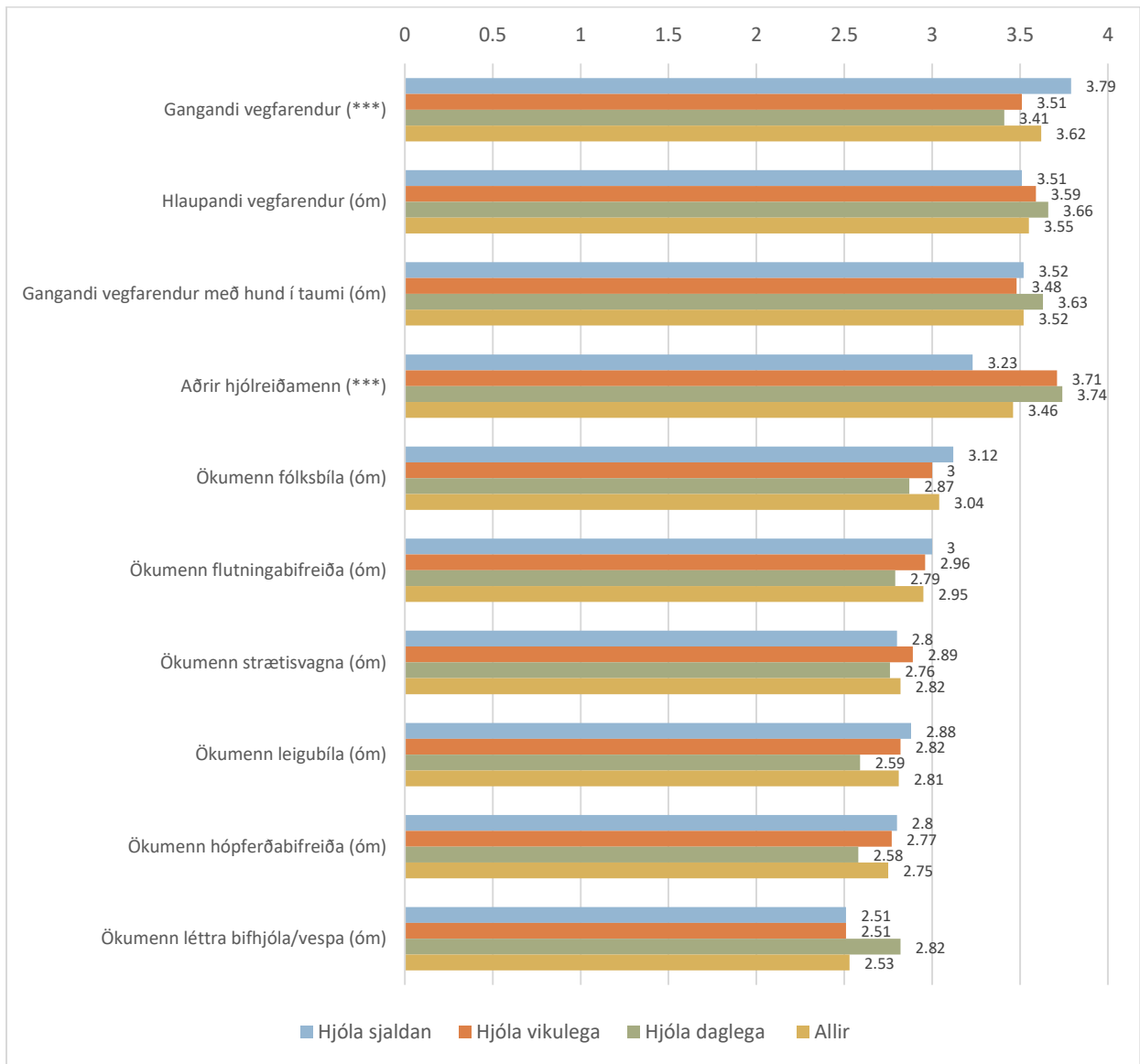
Kyn (óm)				
	Nei	Já án áverka eða litlum áverkum	Já með miklum eða varanlegum áverkum	Alls
Karl	482 84.6%	81 14.2%	7 1.2%	570 100%
Kona	495 88.6%	61 10.9%	3 0.5%	559 100%
Alls	977 87%	142 13%	10 1%	1129 100%

Notendahópur (óm)				
	Nei	Já án áverka eða litlum áverkum	Já með miklum eða varanlegum áverkum	Alls
Hjóla ekki	379 98.2%	7 1.8%	0 0.0%	386 100%
Hjóla sjaldan	359 76.1%	35 21.7%	1 2.2%	395 100%
Hjóla vikulega	175 90.9%	50 8.9%	5 0.3%	230 100%
Hjóla nær daglega	34 43.6%	40 51.3%	4 5.1%	78 100%
Alls	947 87%	132 12%	10 1%	1089 100%

Þeir þátttakendur sem hjóla einu sinni í mánuði eða oftar í sumarfarð voru spurðir að því hvernig þeir upplifðu tillitssemi annarra vegfarenda þegar þeir hjóluðu um í Reykjavík. Voru svarmöguleikarnir á fimm punkta skala frá ‚mjög ótillitsamir‘ til ‚mjög tillitsamir‘. Auk þess var unnt að svara ‚á ekki við‘ og ‚vil ekki svara‘ en þau svör voru ekki nýtt í frekari greiningu. Niðurstöður þessarar spurningar eru settar fram sem meðaltal, þar sem 1 er lægsta gildi og stendur fyrir ‚mjög ótillitsamir‘ og 5 er hæsta gildi sem stendur fyrir ‚mjög tillitsamir‘. Niðurstöðurnar eru sýndar fyrir kyn á mynd 25 og fyrir notendahópana á mynd 26. Marktækni kemur fram á mynd en notast var við t-próf til að meta marktækan mun á meðaltölum hópanna.



Mynd 25. Mat á tillitssemi annarra vegfarenda þegar hjólað er eftir kyni



Mynd 26. Mat á tillitssemi annarra vegfarenda þegar hjólað er eftir notendahóp

5.1.8. Öryggisupplifun og úrbætur

Til að meta öryggisupplifun þátttakenda var spurt *„hversu örugg/ur eða óörugg(ur) finnst þér þú vera þegar þú hjólar um í Reykjavík almennt“*. Svarmöguleikar voru á fimm punkta skalar frá *„mjög óörugg/ur til mjög örugg/ur“*, auk þess að geta valið *„veit ekki“* og *„vil ekki svara“*. Tafla 34 sýnir hvernig þátttakendur svara á öllum valkostum.

Tafla 34. Öryggisupplifun - Heild

	Fjöldi	Hlutfall %
Mjög óörugg(ur)	28	2.5%
Frekar óörugg(ur)	55	4.8%
Í meðallagi	235	20.7%
Frekar örugg(ur)	308	27.1%
Mjög örugg(ur)	73	6.5%
Veit ekki	34	3.0%
Vil ekki svara	13	1.1%
Hjóla aldrei	390	34.4%
Alls	1135	100%

Séu eingöngu þeir sem taka afstöðu til spurningarinnar skoðaðir frekar má sjá að af þeim eru 54,6% frekar eða mjög örugg/ir en á móti eru 11,8% frekar eða mjög óörugg/ir. Tafla 35 sýnir niðurstöður á öllum fimm valmöguleikum.

Tafla 35. Öryggisupplifun – Hreinsað

	Fjöldi	Hlutfall %
Mjög óörugg(ur)	28	4.0%
Frekar óörugg(ur)	55	7.8%
Í meðallagi	235	33.6%
Frekar örugg(ur)	308	44.1%
Mjög örugg(ur)	73	10.5%
Alls	699	100%

Fyrir áframhaldandi bakgrunnsgreiningu voru svarmöguleikarnir einfaldaðir í þrjá flokka; *„frekar eða mjög óörugg/ur“*, *„í meðallagi örugg/ur“* og *„frekar eða mjög örugg/ur“*. Tafla 36 sýnir bakgrunnsgreiningu við sameinaða flokka þessarar breytu.

Tafla 36. Öryggisupplifun – Bakgrunnsgreining

	Frekar eða mjög örugg/ur		Í meðallagi		Frekar eða mjög örugg/ur		Alls	
Kyn (óm)								
Karl	47	12.7%	116	31.3%	208	56.1%	371	100%
Kona	36	11.0%	118	36.1%	173	52.9%	327	100%
Alls	83	11.9%	234	33.5%	381	54.6%	698	100%
Aldur (óm)								
18-29 ára	14	7.8%	61	34.1%	104	58.1%	179	100%
30-39 ára	20	12.7%	46	29.3%	91	58.0%	157	100%
40-49 ára	15	10.1%	61	41.2%	72	48.6%	148	100%
50-59 ára	17	14.8%	36	31.3%	62	53.9%	115	100%
60-69 ára	12	14.8%	25	30.9%	44	54.3%	81	100%
70 ára +	5	25.0%	7	35.0%	8	40.0%	20	100%
Alls	83	11.9%	236	33.7%	381	54.4%	700	100%
Búseta (*)								
101	11	10.7%	40	38.8%	52	50.5%	103	100%
103	6	50.0%	4	33.3%	2	16.7%	12	100%
104	6	12.5%	15	31.3%	27	56.3%	48	100%
105	6	5.5%	44	40.0%	60	54.5%	110	100%
107	10	17.9%	18	32.1%	28	50.0%	56	100%
108	7	9.2%	25	32.9%	44	57.9%	76	100%
109	4	8.3%	14	29.2%	30	62.5%	48	100%
110	4	5.4%	26	35.1%	44	59.5%	74	100%
111	8	19.0%	11	26.2%	23	54.8%	42	100%
112	15	15.8%	28	29.5%	52	54.7%	95	100%
113	3	9.4%	10	31.3%	19	59.4%	32	100%
116	1	25.0%	1	25.0%	2	50.0%	4	100%
Alls	81	11.6%	236	33.7%	383	54.7%	700	100%
Samgöngusamningur (óm)								
Já	9	7.3%	44	35.8%	70	56.9%	123	100%
Nei	40	10.4%	129	33.6%	215	56.0%	384	100%
Alls	49	9.7%	173	34.1%	285	56.2%	507	100%
Menntun (óm)								
Grunnskólapróf	5	8.6%	19	32.8%	34	58.6%	58	100%
Framhaldsskólapróf/lönnmenntun	17	9.8%	57	32.8%	100	57.5%	174	100%
Háskólapróf-grunnám	33	15.7%	64	30.5%	113	53.8%	210	100%
Háskólapróf-framhaldsnám	19	8.0%	89	37.4%	130	54.6%	238	100%
Alls	74	10.9%	229	33.7%	377	55.4%	680	100%
Hjúskaparstaða (óg)								
Gift/Kvæntur/Í sambúð	53	10.1%	191	36.5%	280	53.4%	524	100%
Einhleyp(ur)	15	11.5%	31	23.8%	84	64.6%	130	100%
Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	8	27.6%	11	37.9%	10	34.5%	29	100%
Annað	2	40.0%	1	20.0%	2	40.0%	5	100%
Alls	78	11.3%	234	34.0%	376	54.7%	688	100%
Börn undir 18 (óg)								
0	45	13.6%	107	32.2%	180	54.2%	332	100%
1	17	12.6%	38	28.1%	80	59.3%	135	100%
2	14	9.5%	65	43.9%	69	46.6%	148	100%
3	3	4.6%	21	32.3%	41	63.1%	65	100%
4	1	11.1%	2	22.2%	6	66.7%	9	100%
Alls	80	11.6%	233	33.8%	376	54.6%	689	100%
Heimilisgerð (óm)								
Ein(n) á heimili	12	16.4%	22	30.1%	39	53.4%	73	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	31	10.9%	103	36.3%	150	52.8%	284	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 börn eða fleiri	7	8.4%	25	30.1%	51	61.4%	83	100%
Tveir eða fleiri fullorðnir, engin börn	32	12.4%	86	33.2%	141	54.4%	259	100%
Alls	82	11.7%	236	33.8%	381	54.5%	699	100%
Heimilistekjur (óm)								
Lægr en 400 þúsund	10	12.3%	26	32.1%	45	55.6%	81	100%
400 til 549 þúsund	10	16.7%	20	33.3%	30	50.0%	60	100%
550 til 799 þúsund	17	13.6%	36	28.8%	72	57.6%	125	100%
800 til 999 þúsund	7	8.4%	29	34.9%	47	56.6%	83	100%
Miljón til 1.199 þúsund	5	5.8%	28	32.6%	53	61.6%	86	100%
1.200 þúsund eða hærrí	16	9.5%	61	36.3%	91	54.2%	168	100%
Alls	65	10.8%	200	33.2%	338	56.1%	603	100%
Notendahópur (**)								
Hjóla vikulega	26	11.3%	78	33.8%	127	55.0%	231	100%
Hjóla sjaldan	52	14.3%	114	31.3%	198	54.4%	364	100%
Hjóla nær daglega	2	2.7%	37	49.3%	36	48.0%	75	100%
Alls	80	11.9%	229	34.2%	361	53.9%	670	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Í kjölfar spurningarinnar um öryggisupplifun var spurt hvort að óöryggi við að hjóla í Reykjavík hafi verið þess valdandi að viðkomandi hafi valið sér annan ferðamáta en að hjóla. Voru svarmöguleikar á sex punkta skala, en voru sameinaðir í 4 valmöguleika í úrvinnslu (sjá töflu 37). Tafla 38 greinir frá bakgrunnsgreiningu við þessa breytu.

Tafla 37. Óöryggi sem ástæða þess að velja annan ferðamáta en hjólreiðar

	Fjöldi	Hlutfall %
Fremur eða mjög oft	94	8.9%
Stundum	97	9.2%
Fremur eða mjög sjaldan	172	16.3%
Aldrei	694	65.6%
Alls	1057	100%

Tafla 38. Óöryggi sem ástæða þess að velja annan ferðamáta en hjólreiðar – Bakgrunnsgreining

	Fremur eða mjög oft		Stundum		Fremur eða mjög sjaldan		Aldrei		Alls	
Kyn (***)										
Karl	38	7.1%	40	7.4%	75	13.9%	385	71.6%	538	100%
Kona	56	10.8%	57	11.0%	97	18.7%	309	59.5%	519	100%
Alls	94	8.9%	97	9.2%	172	16.3%	694	65.7%	1057	100%
Aldur (***)										
18-29 ára	19	6.7%	24	8.4%	33	11.6%	209	73.3%	285	100%
30-39 ára	14	6.2%	21	9.3%	38	16.7%	154	67.8%	227	100%
40-49 ára	15	8.2%	20	10.9%	49	26.8%	99	54.1%	183	100%
50-59 ára	18	10.2%	14	8.0%	34	19.3%	110	62.5%	176	100%
60-69 ára	21	15.2%	14	10.1%	12	8.7%	91	65.9%	138	100%
70 ára+	7	15.2%	3	6.5%	6	13.0%	30	65.2%	46	100%
Alls	94	8.9%	96	9.1%	172	16.3%	693	65.7%	1055	100%
Búseta (***)										
101	18	12.3%	10	6.8%	24	16.4%	94	64.4%	146	100%
103	4	26.7%	4	26.7%	5	33.3%	2	13.3%	15	100%
104	7	8.6%	3	3.7%	12	14.8%	59	72.8%	81	100%
105	11	7.4%	21	14.1%	15	10.1%	102	68.5%	149	100%
107	5	6.8%	12	16.2%	14	18.9%	43	58.1%	74	100%
108	6	5.4%	13	11.7%	23	20.7%	69	62.2%	111	100%
109	3	2.9%	6	5.9%	20	19.6%	73	71.6%	102	100%
110	9	9.1%	4	4.0%	16	16.2%	70	70.7%	99	100%
111	9	11.5%	7	9.0%	5	6.4%	57	73.1%	78	100%
112	17	11.8%	12	8.3%	29	20.1%	86	59.7%	144	100%
113	4	7.7%	4	7.7%	9	17.3%	35	67.3%	52	100%
116	1	25.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	75.0%	4	100%
Alls	94	8.9%	96	9.1%	172	16.3%	693	65.7%	1055	100%
Samgöngusamningur (óm)										
Já	8	4.9%	9	5.5%	35	21.3%	112	68.3%	164	100%
Nei	47	8.2%	52	9.1%	84	14.7%	390	68.1%	573	100%
Alls	55	7.5%	61	8.3%	119	16.1%	502	68.1%	737	100%
Menntun (**)										
Grunnskólapróf	14	12.4%	8	7.1%	17	15.0%	74	65.5%	113	100%
Framhaldsskólapróf/lönnmenntun	28	9.8%	29	10.1%	31	10.8%	199	69.3%	287	100%
Háskólapróf-grunnám	30	9.5%	31	9.8%	45	14.2%	211	66.6%	317	100%
Háskólapróf-framhaldsnám	17	5.5%	26	8.4%	74	23.9%	193	62.3%	310	100%
Alls	89	8.7%	94	9.2%	167	16.3%	677	65.9%	1027	100%
Hjúskaparstaða (óg)										
Gift/Kvæntur/l sambúð	61	8.3%	65	8.8%	131	17.8%	480	65.1%	737	100%
Einhleyp(ur)	19	7.8%	23	9.4%	29	11.8%	174	71.0%	245	100%
Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	10	18.5%	6	11.1%	8	14.8%	30	55.6%	54	100%
Annað	2	33.3%	2	33.3%	0	0.0%	2	33.3%	6	100%
Alls	92	8.8%	96	9.2%	168	16.1%	686	65.8%	1042	100%
Börn undir 18 (óg)										
0	58	9.8%	54	9.1%	73	12.4%	406	68.7%	591	100%
1	8	4.3%	16	8.6%	35	18.9%	126	68.1%	185	100%
2	20	11.4%	18	10.2%	36	20.5%	102	58.0%	176	100%
3	5	6.3%	9	11.3%	20	25.0%	46	57.5%	80	100%
4	0	0.0%	0	0.0%	5	55.6%	4	44.4%	9	100%
5	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100%	1	100%
Alls	91	8.7%	97	9.3%	169	16.2%	685	65.7%	1042	100%
Heimilisgerð (***)										
Ein(n) á heimili	22	13.6%	7	4.3%	11	6.8%	122	75.3%	162	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	27	7.5%	34	9.4%	72	19.9%	228	63.2%	361	100%
Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 börn eða fleiri	8	7.8%	9	8.7%	28	27.2%	58	56.3%	103	100%
Tveir eða fleiri fullorðnir, engin börn	36	8.4%	47	11.0%	61	14.2%	285	66.4%	429	100%
Alls	93	8.8%	97	9.2%	172	16.3%	693	65.7%	1055	100%
Heimilistekjur (***)										
Lægrí en 400 þúsund	29	20.0%	18	12.4%	12	8.3%	86	59.3%	145	100%
400 til 549 þúsund	9	7.1%	8	6.3%	18	14.3%	91	72.2%	126	100%
550 til 799 þúsund	14	6.7%	18	8.6%	25	12.0%	152	72.7%	209	100%
800 til 999 þúsund	11	8.6%	11	8.6%	21	16.4%	85	66.4%	128	100%
Milljón til 1.199 þúsund	5	4.4%	10	8.8%	28	24.6%	71	62.3%	114	100%
1.200 þúsund eða hærrí	8	4.1%	15	7.7%	40	20.6%	131	67.5%	194	100%
Alls	76	8.3%	80	8.7%	144	15.7%	616	67.2%	916	100%
Notendahópur (***)										
Hjóla aldrei	28	8.2%	10	2.9%	18	5.3%	284	83.5%	340	100%
Hjóla sjaldan	40	10.6%	40	10.6%	64	16.9%	234	61.9%	378	100%
Hjóla vikulega	23	9.9%	36	15.5%	68	29.3%	105	45.3%	232	100%
Hjóla nær daglega	0	0.0%	11	14.5%	17	22.4%	48	63.2%	76	100%
Alls	91	8.9%	97	9.5%	167	16.3%	671	65.4%	1026	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

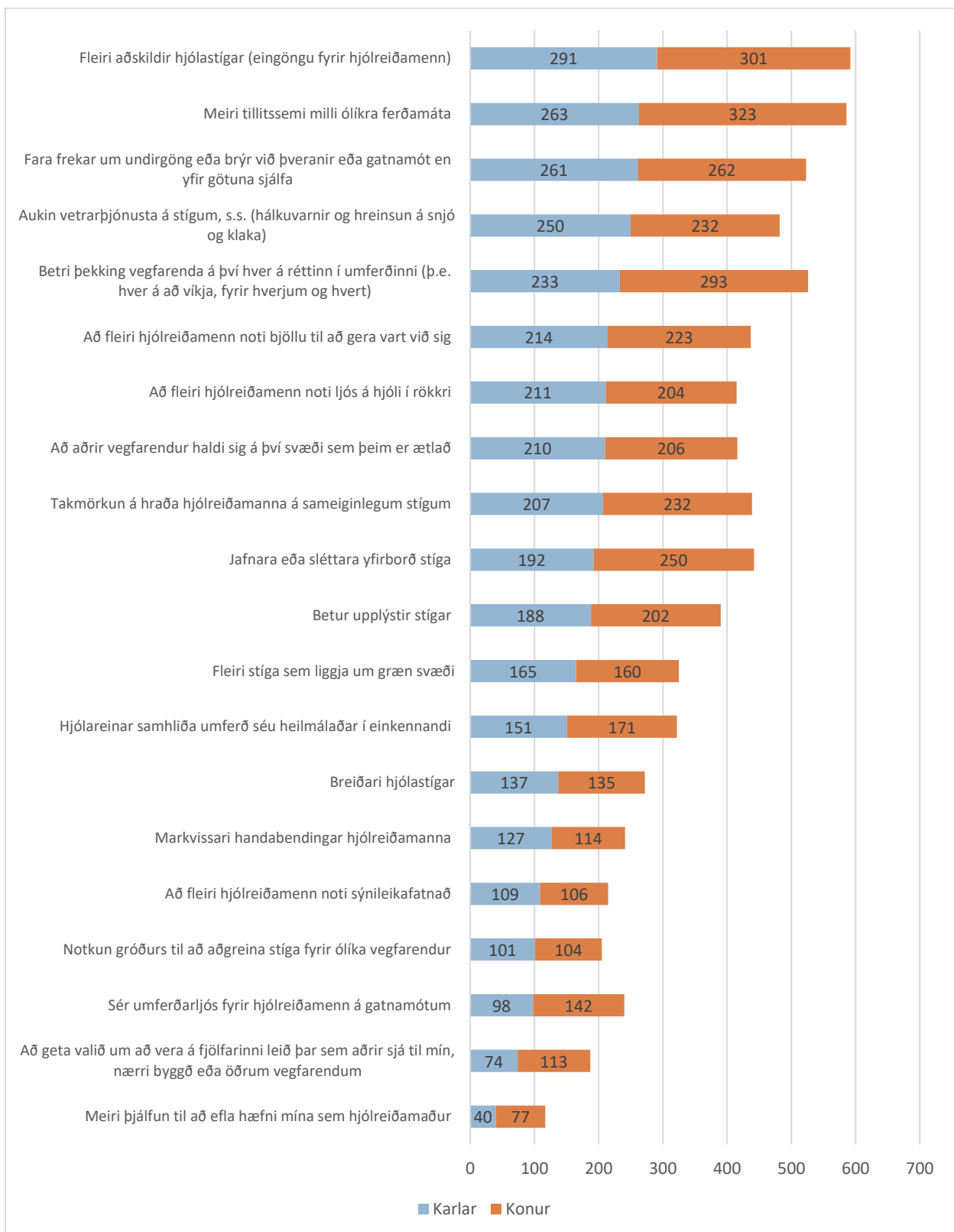
Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Spurt var hvort að tiltekin atriði gætu bætt öryggisupplifun þátttakenda og var atriðunum skipt upp í tvær fjölvalsspurningar þar sem birt voru 10 atriði sem tengdust innviðum annars vegar og önnur 10 atriði sem tengdust hegðun og þekkingu vegfarenda. Þátttakendur gátu valið allt að fimm atriði af hvorum lista fyrir sig, eftir því hvað skipti viðkomandi mestu máli. Tafla 39 inniheldur öll atriðin og birtir þau eftir vinsældum.

Tafla 39. Atriði sem myndu bæta öryggisupplifun – Tíðni atkvæða

	Atkvæði
Fleiri aðskildir hjólastígar (eingöngu fyrir hjólréiðamenn)	592
Meiri tillitssemi milli ólíkra ferðamáta	586
Betri þekking vegfarenda á því hver á réttinn í umferðinni (þ.e. hver á að víkja, fyrir hverjum og hvert)	527
Fara frekar um undirgöng eða brýr við þveranir eða gatnamót en yfir götuna sjálfa	523
Aukin vetrarþjónusta á stígum, s.s. (hálkuvarnir og hreinsun á snjó og klaka)	482
Jafnara eða sléttara yfirborð stíga	442
Takmörkun á hraða hjólréiðamanna á sameiginlegum stígum	439
Að fleiri hjólréiðamenn noti bjöllu til að gera vart við sig	437
Að fleiri hjólréiðamenn noti ljós á hjóli í rökkri	415
Að aðrir vegfarendur haldi sig á því svæði sem þeim er ætlað	415
Betur upplýstir stígar	390
Fleiri stíga sem liggja um græn svæði	325
Hjólareinar samhliða umferð séu heilmálaðar í einkennandi lit	322
Breiðari hjólastígar (Hér á eftir koma atriði sem tengjast innviðum)	272
Markvissari handabendingar hjólréiðamanna	242
Sér umferðarljós fyrir hjólréiðamenn á gatnamótum	240
Að fleiri hjólréiðamenn noti sýnileikafatnað	215
Notkun gróðurs til að aðgreina stíga fyrir ólíka vegfarendur	205
Að geta valið um að vera á fjölfarinni leið þar sem aðrir sjá til mín, nærri byggð eða öðrum vegfarendum	187
Meiri þjálfun til að efla hæfni mína sem hjólréiðamaður	118

Enginn marktækur munur á atkvæðum kynjanna kom fram með þöruðu t prófi en mynd 27 sýnir atkvæði kynjanna á þeim atriðum sem talin voru geta bætt öryggisupplifun.



Mynd 27. Atriði sem bætt gætu öryggisupplifun – atkvæði eftir kyni

Einnig var boðið upp á að skrifa athugasemdir um önnur atriði sem gætu stuðlað að bættri öryggisupplifun í Reykjavík. Svörin voru fjölbreytt og áttu ekki eingöngu við hjólréiðar. Athugasemdirnar innihéldu oft fleiri atriði en eitt og voru grófflokkuð eftir þeim. Við greiningu á þeim atriðum komu í ljós eftirtalin þemu:

- Atriði tengd bættum almennum innviðum fyrir alla ferðamáta, viðhald og lýsing
- Áhersla á sérrými fyrir hjólreiðamenn
- Löggæsla, löggjöf og öruggt hjólastæði
- Bætt hegðun hjólreiðamanna og fræðsla
- Bætt hegðun annarra vegfarenda og tillitssemi

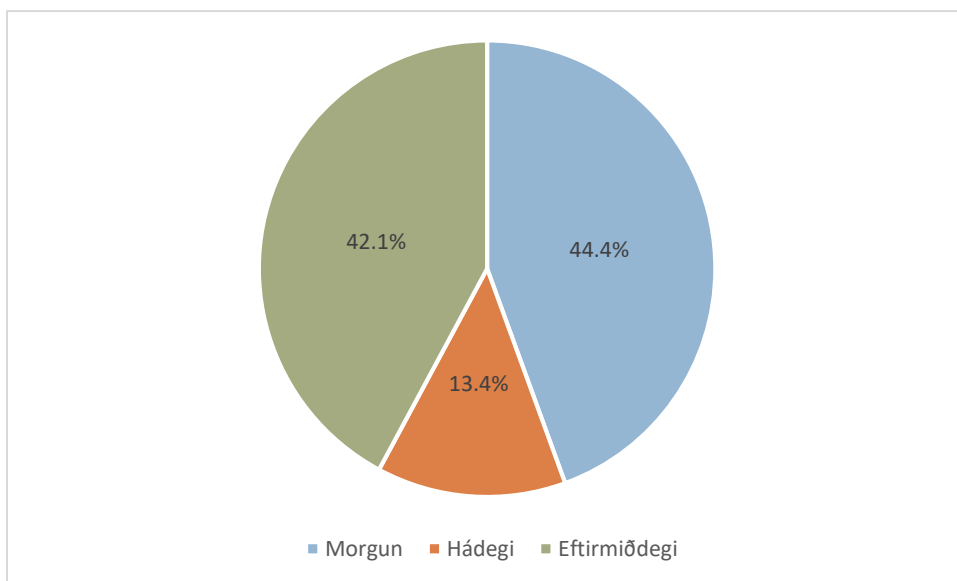
Þess ber að geta að allar athugasemdir vigtuðu jafnt við mótun fyrrgreindra þema. Viðauki 3 birtir athugasemdir þátttakenda í heilu lagi (stafsetningarvillur lagfærðar) sem voru flokkuð á þann þátt er þótti mest viðeigandi þrátt fyrir að margar athugasemdirnar telji upp fjölbreytt atriði sem eiga við fleiri en eitt þema. Þar fyrir utan var betra veðurfar nefnt 3 sinnum sem þáttur sem myndi bæta öryggisupplifun en sá flokkur skar sig úr og tilheyra þau atriði ekki fyrrnefndum þemum.

5.2. Vettvangskönnun

5.2.1. Bakgrunnur þátttakenda

Í heild sinni tóku 216 einstaklingar þátt í vettvangskönnuninni. Eftirfarandi bakgrunnsspurningar voru innifaldar í vettvangskönnuninni: tímasetning könnunar, kyn, aldur, póstnúmer (búseta), fjöldi barna á heimili og hvort viðkomandi sé með samgöngusamning. Eins og í viðhorfskönnuninni var breytan „notendahópur“ búin til með klasagreiningu (e. Cluster analysis) sem aðgreinir þátttakendur eftir reiðhjólnotkun þeirra í sumar- og vetrarfærð. Í töflunum sem fram koma hér á eftir er hæsta gildi aðgreint í dökk appelsínugulum lit en lægsta gildi í bláum lit, þar sem það á við.

Vettvangskönnunin fór fram á tímabilinu 2-14. október 2018. Annars vegar var leitast eftir þátttöku hjólreiðamanna á morgnanna og um eftirmiðdegi virku dagana og hins vegar í hádeginu um helgar. Tóku 96 manns þátt að morgni til eða 44,4%, 91 manns tóku þátt um eftirmiðdegi eða 42,1% og 29 manns um helgar í hádeginu eða 13,4%. Mynd 28 sýnir heimtíð miðað við tímasetningu.



Mynd 28. Þátttaka í vettvangskönnun eftir tíma dags

Kynjahlutfall í vettvangskönnuninni var skekkt körlum í hag, 158 karlar tóku þátt (73,1%) en eingöngu 58 konur (26,9%). Ekki var marktækur munur á hlutföllum kynjanna eftir tímasetningu þátttöku (sjá töflu 42).

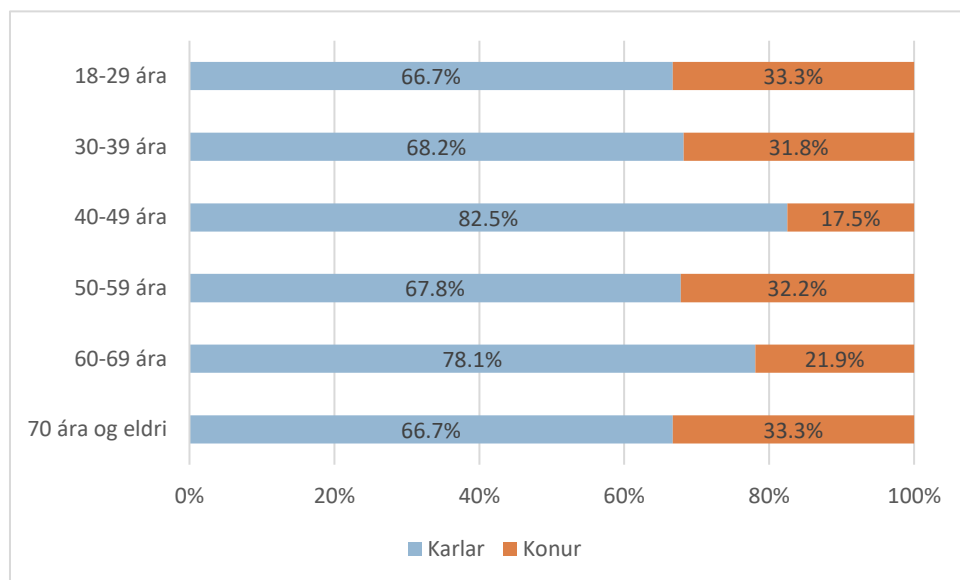
Tafla 40. Kyn og tímasetning í vettvangskönnun

	Karl		Kona		Heild	
Morgun	72	45.6%	24	41.4%	96	44.4%
Hádegi	21	13.3%	8	13.8%	29	13.4%
Eftirmiðdegi	65	41.1%	26	44.8%	91	42.1%
Alls	158	100%	58	100%	216	100%

Aldur þátttakenda í vettvangskönnuninni var flokkaður á sama hátt og í viðhorfskönnuninni, í sex aldurshópa. Voru flestir þátttakendur í aldurshópnum 50-59 ára eða 59 manns (27,3%) en fæstir tilheyrðu elsta hópnum, 70 ára og eldri eða 3 (1,4%). Tafla 41 sýnir aldursdreifingu þátttakenda og mynd 29 sýnir aldur eftir kyni (óm).

Tafla 41. Aldur þátttakenda í vettvangskönnun

	Fjöldi	Hlutfall %
Aldur		
18-29	21	9.7%
30-39	44	20.4%
40-49	57	26.4%
50-59	59	27.3%
60-69	32	14.8%
70+	3	1.4%
Alls	216	100%



Mynd 29. Þátttaka í vettvangskönnun eftir aldri og kyni

Búseta þátttakenda í vettvangskönnuninni teygði sig í nærliggjandi sveitarfélög eins og sjá má í töflu 42. Flestir komu úr 200 Kópavogi eða tæp 30% og einn frá Álftanesi eða 0,5%.

Tafla 42. Búseta þátttakenda í vettvangskönnun

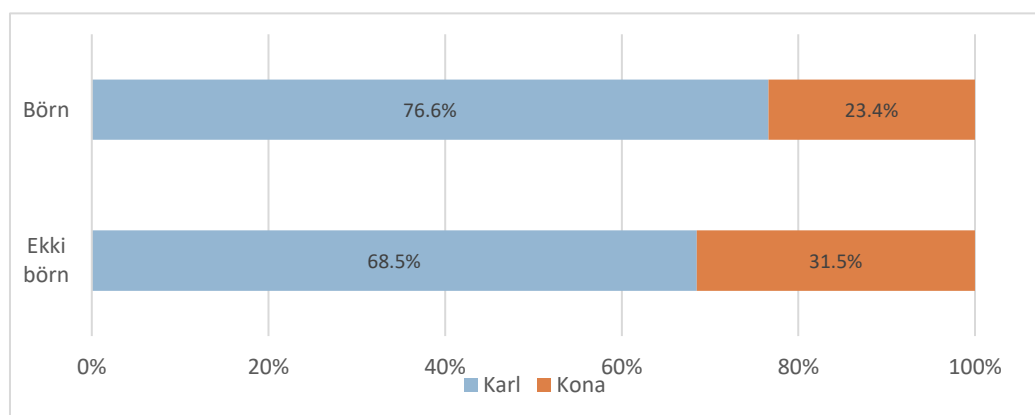
	Fjöldi	Hlutfall %
101-Miðborg	17	7.90%
103-Kringlan	2	0.90%
104-Laugardalur	3	1.40%
105-Hlíðar	8	3.70%
107-Vesturbær	12	5.60%
108-Fossvogur	29	13.40%
109-Neðra Breiðholt	7	3.20%
110-Árbær	19	8.80%
111-Efra Breiðholt	5	2.30%
112-Grafarvogur	7	3.20%
170-Seltjarnarnes	3	1.40%
200-Kópavogur	63	29.20%
201-Kópavogur	15	6.90%
203-Kópavogur	5	2.30%
210-Garðabær	9	4.20%
220-Hafnarfjörður	8	3.70%
221-Hafnarfjörður (sunnan Reykjanesbrautar)	3	1.40%
225-Garðabær (Álftanes)	1	0.50%
Alls	216	100%

Þátttakendur voru spurðir um fjölda barna undir 18 ára aldri líkt og í viðhorfskönnuninni. Hæsti fjöldi barna undir 18 ára aldri var fjögur börn (sjá töflu 43).

Tafla 43. Börn

	Fjöldi	Hlutfall %
0	92	42.6%
1	36	16.7%
2	52	24.1%
3	31	14.4%
4	5	2.3%
Alls	216	100%

Til að einfalda flokkun í áframhaldandi útreikningum voru flokkarnir sameinaðir í tvo valkosti, 'börn á heimili' og 'ekki börn á heimili'. Mynd 30 sýnir hlutföll kvenna og karla á þessari breytu. Ekki var um marktækan mun að ræða.

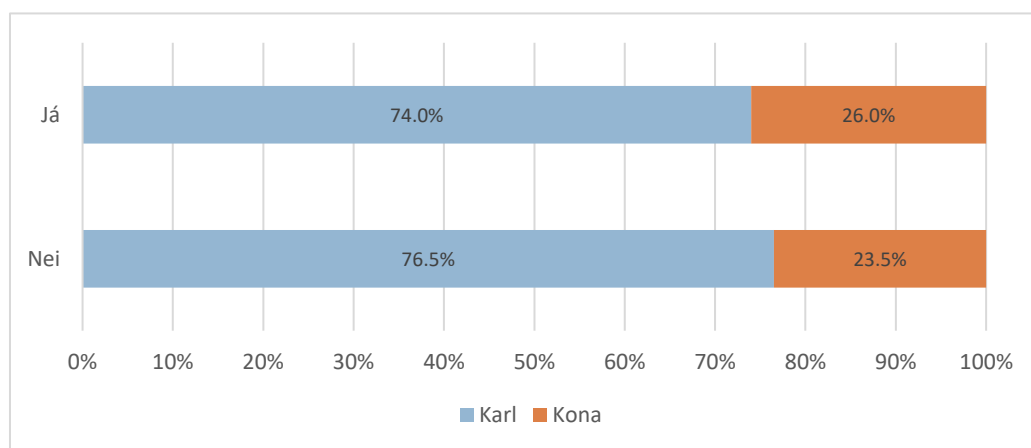
*Mynd 30. Börn á heimili eftir kyni*

Þátttakendur voru spurðir hvort að þeir væru með gildan samgöngusamning við vinnustað sinn eins og í viðhorfskönnun (sjá töflu 44).

Tafla 44. Samgöngusamningur

	Fjöldi	Hlutfall %
Já	102	46.3%
Nei	100	47.2%
Á ekki við	14	6.5%
Alls	216	100%

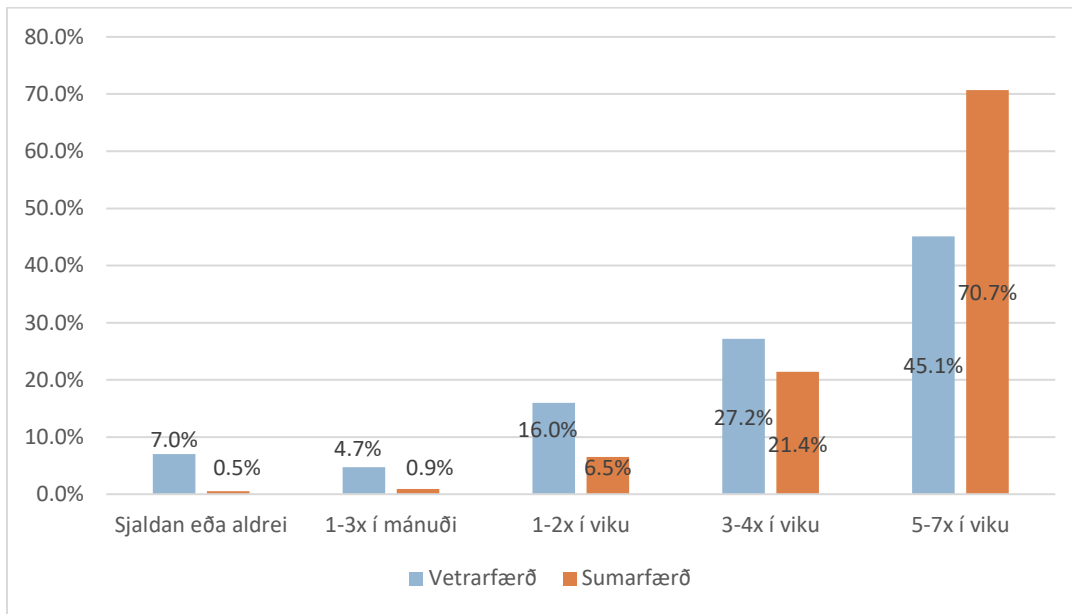
Mynd 31 sýnir hlutföll milli kynjanna þegar þeir sem höfðu ekki aðgengi að samgöngusamning hafa verið teknir út (á ekki við valkosturinn), en marktæktarpróf var ómarktækt.



Mynd 31. Samgöngusamningur eftir kyni

5.2.2. Hjólanotkun í sumar- og vetrarfærð

Líkt og í viðhorfskönnuninni voru þátttakendur spurðir að hjólréiðanotkun sinni í sumar- og vetrarfærð. Gátu þátttakendur valið eftirfarandi valmöguleika í báðum spurningum: „sjaldan eða aldrei“, „1-3 sinnum í mánuði“, „1-2 sinnum í viku“, „3-4 sinnum í viku“, „5-7 sinnum í viku“ auk „veit ekki“ og „vil ekki svara“. Mynd 32 sýnir heildarhlutfall þeirra sem tóku afstöðu á hvorri breytunni fyrir sig (óg).



Mynd 32. Hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð í vettvangskönnun

Tafla 45 sýnir hlutföll þeirra þátttakenda sem tóku afstöðu, eftir þessum tveim breytum, hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð.

Tafla 45. Hjólreiðar í sumar- og vetrarfærð í vettvangskönnun

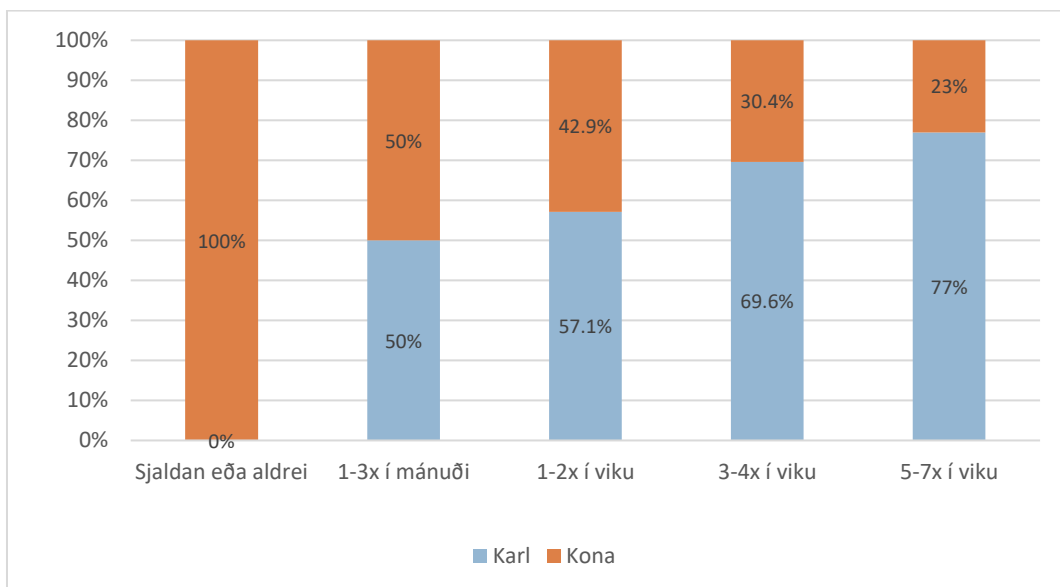
	Sjaldan eða aldrei í sumarfærð	1-3 sinnum í mánuði í sumarfærð	1-2 sinnum í viku í sumarfærð	3-4 sinnum í viku í sumarfærð	5-7 sinnum í viku í sumarfærð	Alls
Sjaldan eða aldrei í vetrarfærð	0.0%	13.3%	20.0%	40.0%	26.7%	100%
1-3 sinnum í mánuði í vetrarfærð	0.0%	0.0%	50.0%	30.0%	20.0%	100%
1-2 sinnum í viku í vetrarfærð	0.0%	0.0%	17.6%	55.9%	26.5%	100%
3-4 sinnum í viku í vetrarfærð	0.0%	0.0%	0.0%	29.3%	70.7%	100%
5-7 sinnum í viku í vetrarfærð	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	99.0%	100%
Alls	0.5%	0.9%	6.6%	21.1%	70.9%	100%

5.2.2.1. Hjólað í sumarfærð eftir kyni og aldri

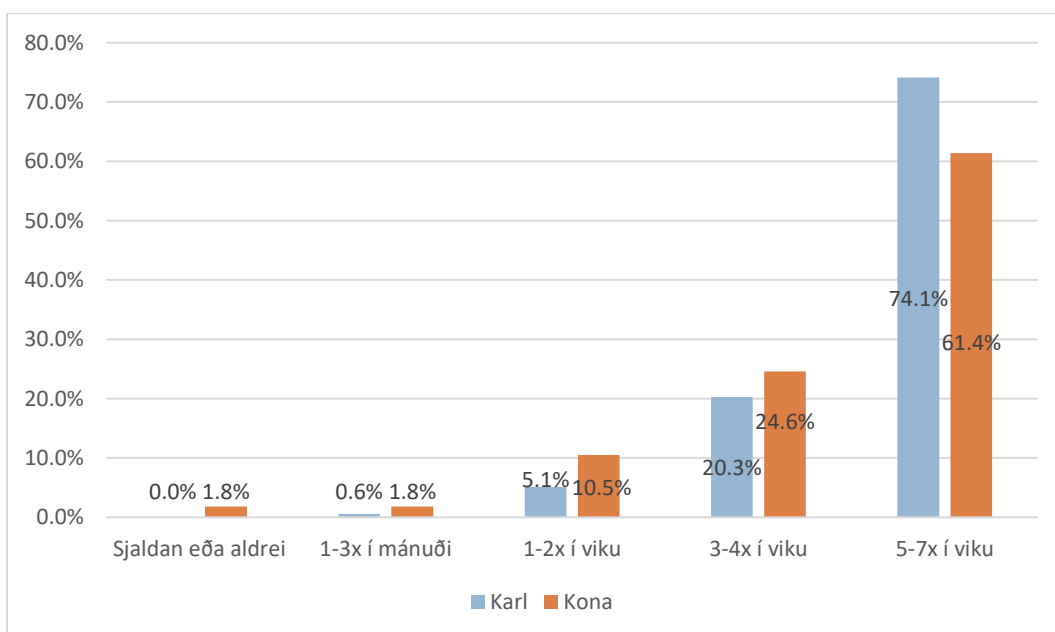
Tafla 46 sýnir niðurstöðurnar fyrir hjólreiðanotkun í sumarfærð. Mynd 33 sýnir niðurstöður hjólreiðanotkunar í sumarfærð eftir kyni innan hvers valmöguleika og mynd 34 sýnir svör kynjanna þvert á alla valmöguleika.

Tafla 46. Hjólreiðar í sumarfærð í vettvangskönnun

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Sjaldan eða aldrei	1	0.5%
1-3x í mánuði	2	0.9%
1-2x í viku	14	6.5%
3-4x í viku	46	21.4%
5-7x í viku	152	70.7%
Alls	215	100%

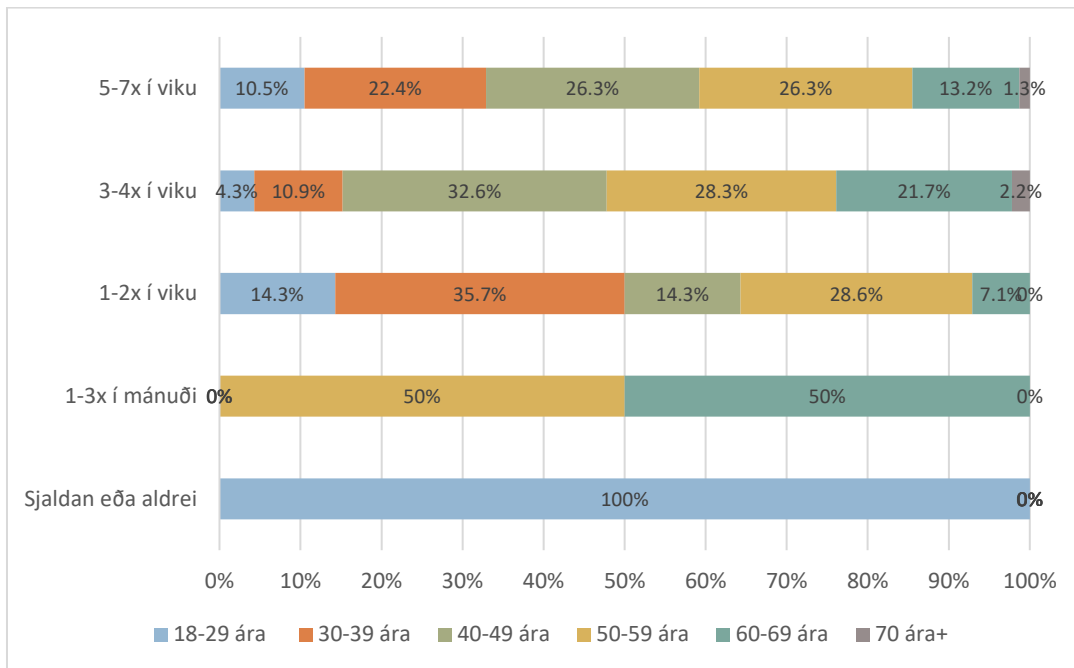


Mynd 33. Hjólreiðar í sumarfærð eftir kyni

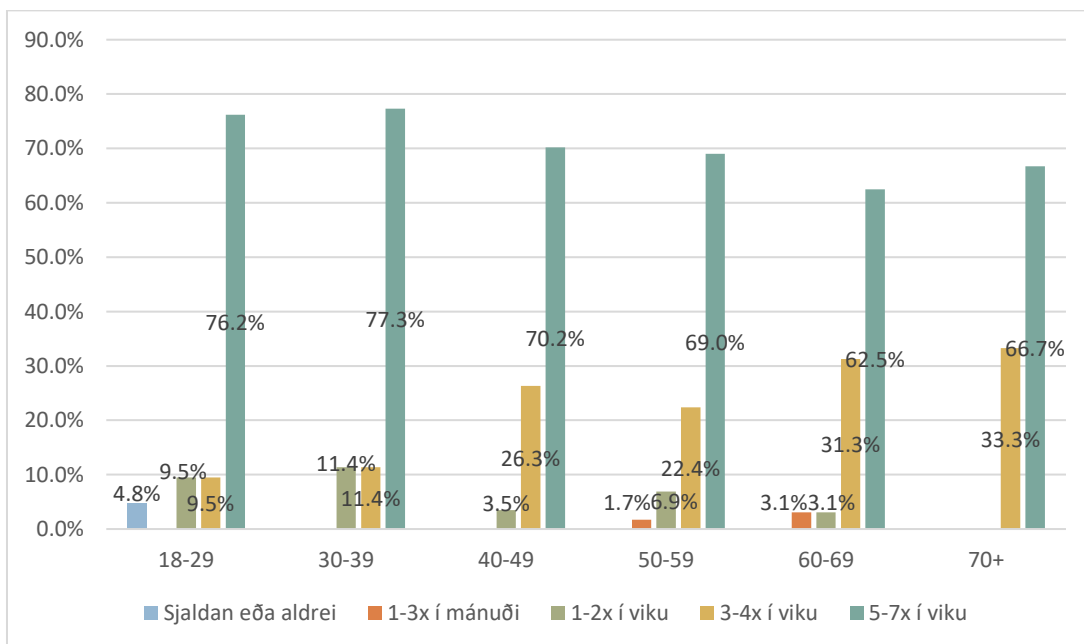


Mynd 34. Hjólreiðar í sumarfærð innan kyns

Mynd 35 sýnir niðurstöður hjólreiðanotkunar í sumarfærð eftir aldri (óg) og mynd 36 sýnir hlutdeild hjólreiða í sumarfærð innan hvers aldurshóps fyrir sig.



Mynd 35. Hjólréiðar í sumarferð eftir aldri



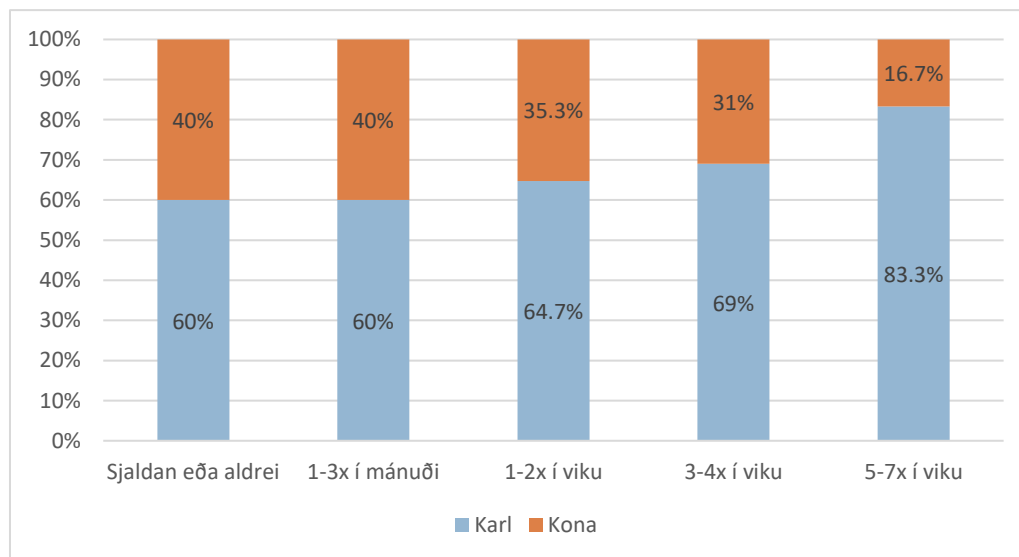
Mynd 36. Hjólréiðar í sumarferð innan aldurshópa

5.2.2.1. Hjólað í vetrarferð eftir kyni og aldri

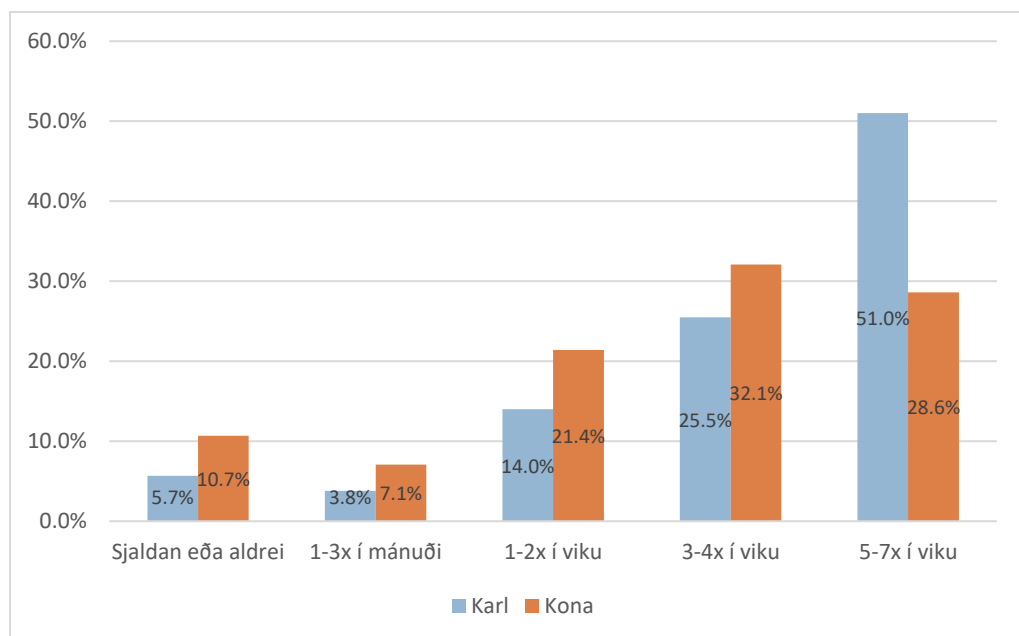
Tafla 47 sýnir hjólréiðanotkun í vetrarferð í vettvangskönnuninni, mynd 37 sýnir hlutföll eftir kyni (óg) og mynd 38 sýnir hlutföll innan kyns.

Tafla 47. Hjólreiðar í vetrarfærð í vettvangskönnun

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Sjaldan eða aldrei	15	7.0%
1-3x í mánuði	10	4.7%
1-2x í viku	34	16.0%
3-4x í viku	58	27.2%
5-7x í viku	96	45.1%
Alls	213	100%

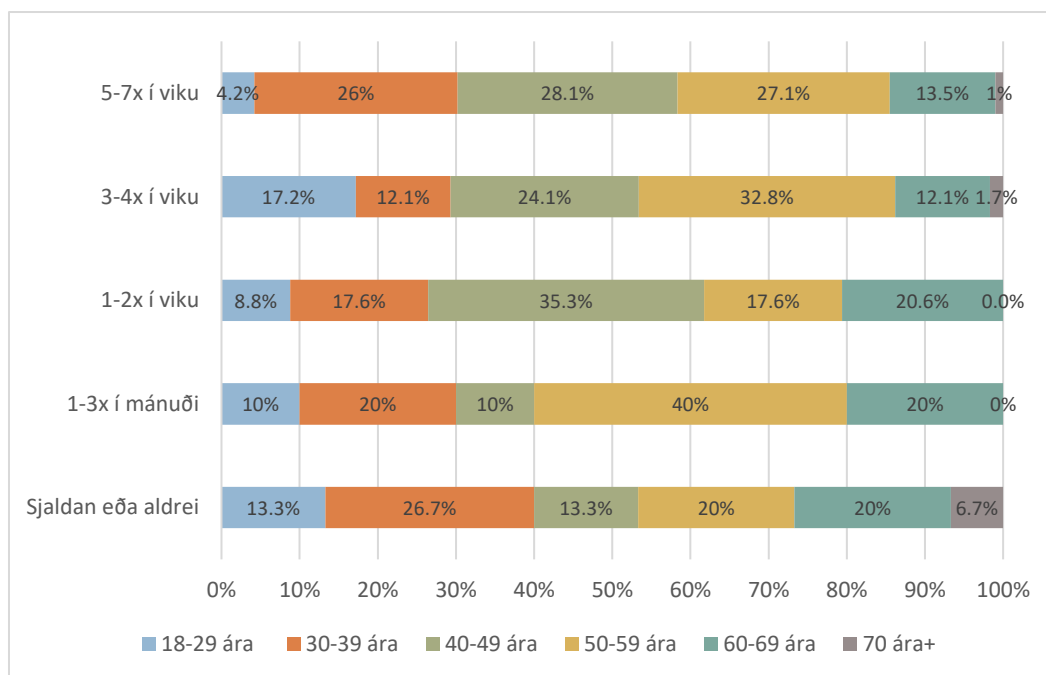


Mynd 37. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir kyni

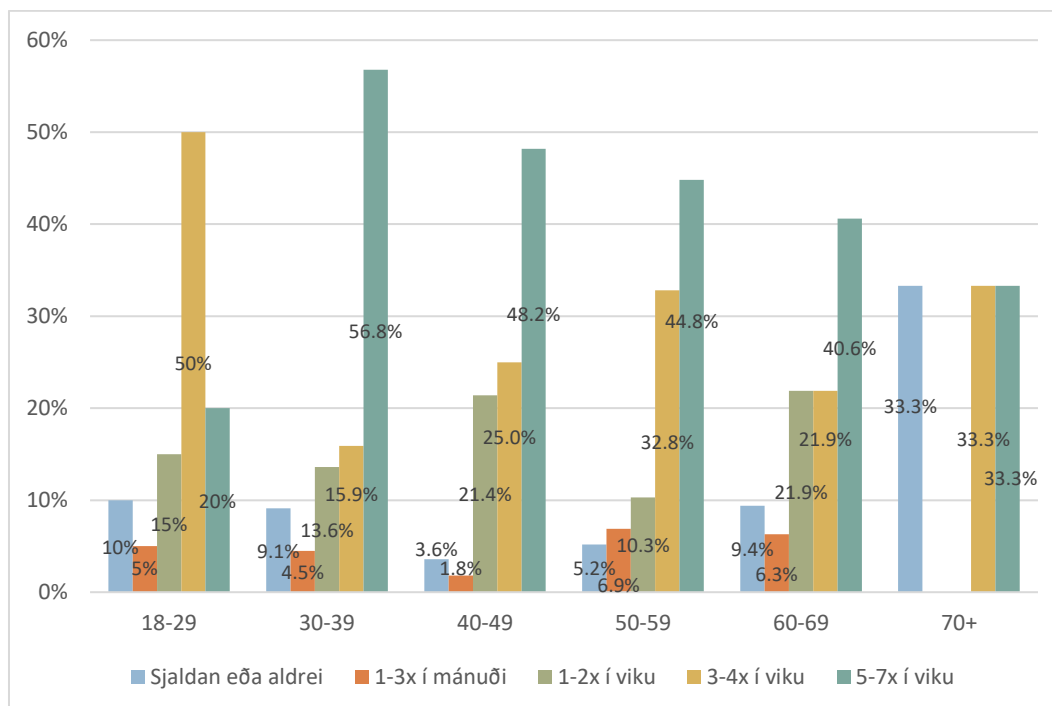


Mynd 38. Hjólreiðar í vetrarfærð innan kyns

Mynd 39 sýnir niðurstöður hjólreiðanotkunar í sumarfærð eftir aldri (óg) og mynd 40 sýnir hlutdeild hjólreiða í sumarfærð innan hvers aldurshóps fyrir sig.



Mynd 39. Hjólreiðar í vetrarfærð eftir aldri



Mynd 40. Hjólreiðar í vetrarfærð innan aldurs

Þegar rýnt er í samanburð á milli kannana, má sjá að um töluvert ólíka notendahópa er um að ræða. Tafla 48 sýnir hlutföll þátttakenda í hvorri könnun fyrir sig þegar skoðaðar eru hjólreiðar í sumar og vetrarfærð.

Tafla 48. Samanburður á hjólreiðanotkun milli viðhorfskönnunar og vettvangskönnunar

	Viðhorfskönnun		Vettvangskönnun	
	Sumarfærð	Vetrarfærð	Sumarfærð	Vetrarfærð
Sjaldan eða aldrei	56.4%	82.9%	0.5%	7.0%
1-3x í mánuði	16.3%	5.5%	0.9%	4.7%
1-2x í viku	7.8%	4.1%	6.5%	16.0%
3-4x í viku	9.5%	3.9%	21.4%	27.2%
5-7x í viku	10.0%	3.6%	70.7%	45.1%
Alls	100%	100%	100%	100%

5.2.3. Klasagreining

Eins og fyrir viðhorfskönnunina var framkvæmd var tvíþrepa klasagreining (Two-step Cluster Analysis) á niðurstöðum hjólreiðanotkunar í sumar- og vetrarfærð til svo unnt væri að skilgreina notendahópa. Kom greiningin jafn vel út og áður (cluster quality =0.7) en með þrjá notendahópa í stað fjögurra þar sem sá hópur sem aldrei hjólar er ekki til staðar. Ljóst er að um töluvert ólíka notendahópa er um að ræða á milli kannana. Því er ekki unnt að bera saman niðurstöður bakgrunnsgreiningar milli notendahópa beint.

Heiti hópanna er dregið af hjólanotkun þeirra. Fyrsti hópurinn samanstendur af öllum þeim sem 5-7 sinnum í vetrarfærð og 99% af þeim sem hjóla jafn oft í sumarfærð. Hópur tvö er nokkuð blandaður en stærsti hópurinn samanstendur af þeim sem hjóla ávallt 1-2 sinnum í viku í vetrarfærð og 47,5% þeirra hjólar 3-4 sinnum í viku í sumarfærð. Þriðji og síðasti hópurinn telur alla þá sem hjóla 3-4 sinnum í viku í vetrarfærð og 70,7% þá sem hjóla 5-7 sinnum í sumarfærð. Byggt á þessum upplýsingum fengu hóparnir nöfn sem sjá má í töflu 49.

Tafla 49. Klasagreining vettvangskönnunar

	Fjöldi	Hlutfall (%)
Hjólar daglega allan ársins hring	96	45.1%
Hjólar daglega að sumri og 3-4x að vetri	58	27.2%
Hjólar 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	59	27.7%
Alls	213	100%

5.2.4. Notendahópar og bakgrunnsbreytur

Notendahóparnir sem komu í ljós með klasagreiningunni voru nýttir áfram í bakgrunnsgreiningu annarra breyta í stað þess að nota breytur um hjólreiðanotkun í sumar- og vetrarfærð. Tafla 50 sýnir tengsl annarra bakgrunnsbreyta við notendahópana og er marktekt gefin upp við breytuheitin.

Tafla 50. Notendahópar vettvangskönnunar – Bakgrunnsgreining

	Hjólar 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri		Hjólar daglega að sumri og 3-4x að vetri		Hjólar daglega allan ársins hring		Alls	
Kyn (*)								
Karl	37	23.6%	40	25.5%	80	51.0%	157	100%
Kona	22	39.3%	18	32.1%	16	28.6%	56	100%
Alls	59	27.7%	58	27.2%	96	45.1%	213	100%
Aldur (óm)								
18-29	6	30.0%	10	50.0%	4	20.0%	20	100%
30-39	12	27.3%	7	15.9%	25	56.8%	44	100%
40-49	15	26.8%	14	25.0%	27	48.2%	56	100%
50-59	13	22.4%	19	32.8%	26	44.8%	58	100%
60-69	12	37.5%	7	21.9%	13	40.6%	32	100%
70+	1	33.3%	1	33.3%	1	33.3%	3	100%
Alls	59	27.7%	58	27.2%	96	45.1%	213	100%
Búseta (óg)								
101	5	31.3%	2	12.5%	9	56.3%	16	100%
103	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	2	100%
104	0	0.0%	1	33.3%	2	66.7%	3	100%
105	0	0.0%	1	12.5%	7	87.5%	8	100%
107	5	41.7%	3	25.0%	4	33.3%	12	100%
108	8	27.6%	10	34.5%	11	37.9%	29	100%
109	1	14.3%	2	28.6%	4	57.1%	7	100%
110	8	42.1%	5	26.3%	6	31.6%	19	100%
111	2	40.0%	2	40.0%	1	20.0%	5	100%
112	1	14.3%	1	14.3%	5	71.4%	7	100%
170	2	66.7%	0	0.0%	1	33.3%	3	100%
200	12	19.7%	20	32.8%	29	47.5%	61	100%
201	7	46.7%	2	13.3%	6	40.0%	15	100%
203	1	20.0%	1	20.0%	3	60.0%	5	100%
210	3	33.3%	3	33.3%	3	33.3%	9	100%
220	2	25.0%	2	25.0%	4	50.0%	8	100%
221	0	0.0%	2	66.7%	1	33.3%	3	100%
225	1	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100%
Alls	59	27.7%	58	27.2%	96	45.1%	213	100%
Börn á heimili (óm)								
Ekki börn	26	28.9%	29	32.2%	35	38.9%	90	100%
Börn	33	26.8%	29	23.6%	61	49.6%	123	100%
Alls	59	27.7%	58	27.2%	96	45.1%	213	100%
Samgöngusamningur (óg)								
Nei	37	37.0%	28	28.0%	35	35.0%	100	100%
Já	19	19.0%	25	25.0%	56	56.0%	100	100%
Á ekki við	3	23.1%	5	38.5%	5	38.5%	13	100%
Alls	59	27.7%	58	27.2%	96	45.1%	213	100%
Tímasetning ferðar (óm)								
Morgun	21	22.3%	29	30.9%	44	46.8%	94	100%
Hádegi	13	44.8%	6	20.7%	10	34.5%	29	100%
Eftirmiðdegi	25	27.8%	23	25.6%	42	46.7%	90	100%
Alls	59	27.7%	58	27.2%	96	45.1%	213	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnurn gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

5.2.5. Ferðavenjur og umhverfiseiginleikar

Í vettvangskönnuninni var merkt við að 173 þátttakendur hefðu notað hjálm af 190 eða 91,1% og sýnir tafla 51 bakgrunnsgreiningu við hjálmanotkun. Til samanburðar má geta að í viðhorfskönnun sögðust 76,1% nota hjálm fremur eða mjög oft.

Tafla 51. Notar hjálm í vettvangskönnun - Bakgrunnsgreining

	Nei		Já		Alls	
Kyn (óg)						
Karl	13	9.0%	131	91.0%	144	100%
Kona	4	8.7%	42	91.3%	46	100%
Alls	17	8.9%	173	91.1%	190	100%
Aldur (óg)						
18-29	4	21.1%	15	78.9%	19	100%
30-39	2	4.9%	39	95.1%	41	100%
40-49	6	11.3%	47	88.7%	53	100%
50-59	2	4.3%	45	95.7%	47	100%
60-69	2	7.1%	26	92.9%	28	100%
70+	1	50.0%	1	50.0%	2	100%
Alls	17	8.9%	173	91.1%	190	100%
Búseta (óg)						
101	1	6.3%	15	93.8%	16	100%
103	0	0.0%	2	100%	2	100%
104	0	0.0%	3	100%	3	100%
105	1	16.7%	5	83.3%	6	100%
107	2	18.2%	9	81.8%	11	100%
108	3	11.1%	24	88.9%	27	100%
109	0	0.0%	7	100%	7	100%
110	0	0.0%	18	100%	18	100%
111	0	0.0%	4	100%	4	100%
112	0	0.0%	6	100%	6	100%
170	0	0.0%	3	100%	3	100%
200	8	14.8%	46	85.2%	54	100%
201	1	7.1%	13	92.9%	14	100%
203	0	0.0%	3	100%	3	100%
210	1	11.1%	8	88.9%	9	100%
220	0	0.0%	4	100%	4	100%
221	0	0.0%	2	100%	2	100%
225	0	0.0%	1	100%	1	100%
Alls	17	8.9%	173	91.1%	190	100%
Börn á heimili (óm)						
Ekki börn	8	10.1%	71	89.9%	79	100%
Börn	9	8.1%	102	91.9%	111	100%
Alls	17	8.9%	173	91.1%	190	100%
Samgöngusamningur (óm)						
Nei	11	11.8%	82	88.2%	93	100%
Já	5	5.7%	82	94.3%	87	100%
Á ekki við	1	10.0%	9	90.0%	10	100%
Alls	17	8.9%	173	91.1%	190	100%
Tímasetning ferðar (óm)						
Morgun	4	5.4%	70	94.6%	74	100%
Hádegi	3	10.3%	26	89.7%	29	100%
Eftirmiðdegi	10	11.5%	77	88.5%	87	100%
Alls	17	8.9%	173	91.1%	190	100%
Notendahópur (óg)						
Hjólár daglega allan ársins hring	7	8.3%	77	91.7%	84	100%
Hjólár daglega að sumri og 3-4x að vetri	4	8.0%	46	92.0%	50	100%
Hjólár 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	6	10.9%	49	89.1%	55	100%
Alls	17	9.0%	172	91.0%	189	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; * $p < 0,05$, ** $p < 0,01$, *** $p < 0,00$.

Hvað sýnileikafatnað varðar voru 88 af 187 þátttakendum klæddir á þann hátt, eða 47,1% en tafla 52 sýnir hvernig bakgrunnsgreiningin kemur út fyrir þessa breytu. Í viðhorfskönnuninni sögðust tæp 40% þátttakenda nota sýnileikafatnað fremur eða mjög oft.

Tafla 52. Notar sýnileikafatnað í vettvangskönnun - Bakgrunnsgreining

	Nei		Já		Alls	
Kyn (óg)						
Karl	69	48.9%	72	51.1%	141	100%
Kona	30	65.2%	16	34.8%	46	100%
Alls	99	52.9%	88	47.1%	187	100%
Aldur (*)						
18-29	17	89.5%	2	10.5%	19	100%
30-39	17	42.5%	23	57.5%	40	100%
40-49	27	50.9%	26	49.1%	53	100%
50-59	26	56.5%	20	43.5%	46	100%
60-69	11	40.7%	16	59.3%	27	100%
70+	1	50.0%	1	50.0%	2	100%
Alls	99	52.9%	88	47.1%	187	100%
Búseta (óg)						
101	10	62.5%	6	37.5%	16	100%
103	1	50.0%	1	50.0%	2	100%
104	2	66.7%	1	33.3%	3	100%
105	2	33.3%	4	66.7%	6	100%
107	8	72.7%	3	27.3%	11	100%
108	19	70.4%	8	29.6%	27	100%
109	1	14.3%	6	85.7%	7	100%
110	9	50.0%	9	50.0%	18	100%
111	3	75.0%	1	25.0%	4	100%
112	0	0.0%	6	100%	6	100%
170	0	0.0%	3	100%	3	100%
200	31	58.5%	22	41.5%	53	100%
201	7	50.0%	7	50.0%	14	100%
203	1	33.3%	2	66.7%	3	100%
210	4	57.1%	3	42.9%	7	100%
220	1	25.0%	3	75.0%	4	100%
221	0	0.0%	2	100%	2	100%
225	0	0.0%	1	100%	1	100%
Alls	99	52.9%	88	47.1%	187	100%
Börn á heimili (óm)						
Ekki börn	46	59.7%	31	40.3%	77	100%
Börn	53	48.2%	57	51.8%	110	100%
Alls	99	52.9%	88	47.1%	187	100%
Samgöngusamningur (óm)						
Nei	52	55.9%	41	44.1%	93	100%
Já	39	46.4%	45	53.6%	84	100%
Á ekki við	8	80.0%	2	20.0%	10	100%
Alls	99	52.9%	88	47.1%	187	100%
Tímasetning ferðar (óm)						
Morgun	35	48.6%	37	51.4%	72	100%
Hádegi	17	58.6%	12	41.4%	29	100%
Eftirmiðdegi	47	54.7%	39	45.3%	86	100%
Alls	99	52.9%	88	47.1%	187	100%
Notendahópur (óm)						
Hjólár daglega allan ársins hring	36	42.9%	48	57.1%	84	100%
Hjólár daglega að sumri og 3-4x að vetri	29	60.4%	19	39.6%	48	100%
Hjólár 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	33	61.1%	21	38.9%	54	100%
Alls	98	52.7%	88	47.3%	186	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; * $p < 0,05$, ** $p < 0,01$, *** $p < 0,00$.

Spurt var hver tilgangur ferðarinnar var og voru 72,7% á leið í eða úr vinnu, 5,6% á leið í eða úr skóla, 0,5% var að fylgja eða hjóla með barni, 5,1% var að sinna erindum og 16,2% var að hjóla sér til afþreyingar. Tafla 53 lýsir bakgrunnsgreiningu.

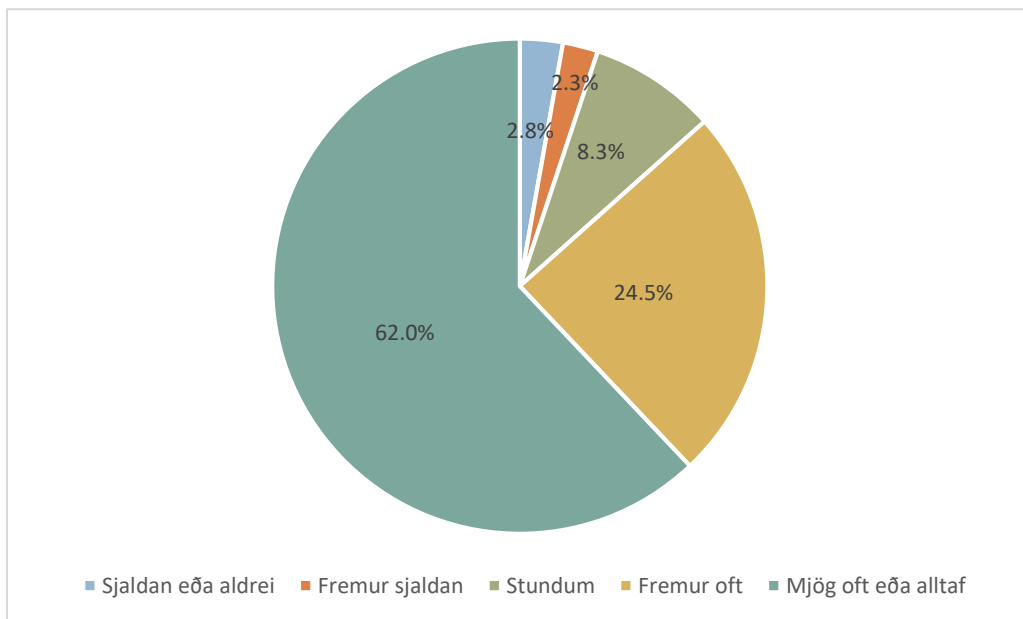
Tafla 53. Tilgangur ferðar í vettvangskönnun - Bakgrunnsgreining

	Fara í /úr vinnu		Fara í /úr skóla		Fylgja börnum/hjóla með börnum		Sinna erindum		Til afþreyingar		Alls	
Kyn (óg)												
Karl	119	75.3%	7	4.4%	0	0.0%	7	4.4%	25	15.8%	158	100%
Kona	38	65.5%	5	8.6%	1	1.7%	4	6.9%	10	17.2%	58	100%
Alls	157	72.7%	12	5.6%	1	0.5%	11	5.1%	35	16.2%	216	100%
Aldur (óg)												
18-29	5	23.8%	10	47.6%	0	0.0%	2	9.5%	4	19.0%	21	100%
30-39	32	72.7%	1	2.3%	1	2.3%	2	4.5%	8	18.2%	44	100%
40-49	51	89.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.8%	5	8.8%	57	100%
50-59	45	76.3%	1	1.7%	0	0.0%	4	6.8%	9	15.3%	59	100%
60-69	24	75.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	6.3%	6	18.8%	32	100%
70+	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	3	100%
Alls	157	72.7%	12	5.6%	1	0.5%	11	5.1%	35	16.2%	216	100%
Búseta (óg)												
101	7	41.2%	0	0.0%	0	0.0%	4	23.5%	6	35.3%	17	100%
103	1	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	2	100%
104	2	66.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	33.3%	3	100%
105	6	75.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	25.0%	8	100%
107	6	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	8.3%	5	41.7%	12	100%
108	21	72.4%	4	13.8%	1	3.4%	0	0.0%	3	10.3%	29	100%
109	4	57.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	14.3%	2	28.6%	7	100%
110	13	68.4%	1	5.3%	0	0.0%	2	10.5%	3	15.8%	19	100%
111	3	60.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	40.0%	5	100%
112	5	71.4%	1	14.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	14.3%	7	100%
170	2	66.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	33.3%	3	100%
200	49	77.8%	5	7.9%	0	0.0%	2	3.2%	7	11.1%	63	100%
201	14	93.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	6.7%	0	0.0%	15	100%
203	5	100%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	100%
210	7	77.8%	1	11.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	11.1%	9	100%
220	8	100%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	100%
221	3	100%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	100%
225	1	100%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100%
Alls	157	72.7%	12	5.6%	1	0.5%	11	5.1%	35	16.2%	216	100%
Börn á heimili (óg)												
Ekki börn	53	57.6%	10	10.9%	0	0.0%	6	6.5%	23	25.0%	92	100%
Börn	104	83.9%	2	1.6%	1	0.8%	5	4.0%	12	9.7%	124	100%
Alls	157	72.7%	12	5.6%	1	0.5%	11	5.1%	35	16.2%	216	100%
Samgöngusamningur (óg)												
Nei	68	66.7%	6	5.9%	1	1.0%	8	7.8%	19	18.6%	102	100%
Já	88	88.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.0%	11	11.0%	100	100%
Á ekki við	1	7.1%	6	42.9%	0	0.0%	2	14.3%	5	35.7%	14	100%
Alls	157	72.7%	12	5.6%	1	0.5%	11	5.1%	35	16.2%	216	100%
Tímasetning ferðar (óg)												
Morgun	89	92.7%	6	6.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.0%	96	100%
Hádegi	1	3.4%	2	6.9%	0	0.0%	3	10.3%	23	79.3%	29	100%
Eftirmiðdegi	67	73.6%	4	4.4%	1	1.1%	8	8.8%	11	12.1%	91	100%
Alls	157	72.7%	12	5.6%	1	0.5%	11	5.1%	35	16.2%	216	100%
Notendahópur (óg)												
Hjólur daglega allan ársins hring	76	79.2%	4	4.2%	0	0.0%	3	3.1%	13	13.5%	96	100%
Hjólur daglega að sumri og 3-4x að vetri	43	74.1%	5	8.6%	0	0.0%	3	5.2%	7	12.1%	58	100%
Hjólur 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	37	62.7%	2	3.4%	1	1.7%	4	6.8%	15	25.4%	59	100%
Alls	156	73.2%	11	5.2%	1	0.5%	10	4.7%	35	16.4%	213	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Þá var einnig spurt hversu oft viðkomandi hjólaði um stíginn við Fossvoginn og voru svarmöguleikar á fimm punkta skala frá sjaldan eða aldrei til mjög oft eða alltaf. Um 86,5% hjóla fremur eða mjög oft um stíginn eins og sjá má á mynd 41.



Mynd 41. Hversu oft hjólar þú um stíginn við Fossvog

Fyrir bakgrunnsgreiningu voru svarmöguleikarnir fyrir þessa spurningu sameinaðir í þrjá eins og sjá má í töflu 54.

Tafla 54. Hversu oft hjólar þú um stíginn við Fossvog - Bakgrunnsgreining

	Sjaldan eða fremur sjaldan		Stundum		Fremur oft eða mjög oft		Alls	
Kyn (óg)								
Karl	8	5.1%	12	7.6%	138	87.3%	158	100%
Kona	3	5.2%	6	10.3%	49	84.5%	58	100%
Alls	11	5.1%	18	8.3%	187	86.6%	216	100%
Aldur (óg)								
18-29	0	0.0%	6	28.6%	15	71.4%	21	100%
30-39	1	2.3%	2	4.5%	41	93.2%	44	100%
40-49	5	8.8%	0	0.0%	52	91.2%	57	100%
50-59	4	6.8%	6	10.2%	49	83.1%	59	100%
60-69	1	3.1%	4	12.5%	27	84.4%	32	100%
70+	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	3	100%
Alls	11	5.1%	18	8.3%	187	86.6%	216	100%
Búseta (óg)								
101	2	11.8%	2	11.8%	13	76.5%	17	100%
103	1	50.0%	0	0.0%	1	50.0%	2	100%
104	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	3	100%
105	1	12.5%	0	0.0%	7	87.5%	8	100%
107	0	0.0%	1	8.3%	11	91.7%	12	100%
108	2	6.9%	4	13.8%	23	79.3%	29	100%
109	0	0.0%	2	28.6%	5	71.4%	7	100%
110	1	5.3%	1	5.3%	17	89.5%	19	100%
111	0	0.0%	1	20.0%	4	80.0%	5	100%
112	0	0.0%	1	14.3%	6	85.7%	7	100%
170	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	3	100%
200	2	3.2%	2	3.2%	59	93.7%	63	100%
201	2	13.3%	1	6.7%	12	80.0%	15	100%
203	0	0.0%	1	20.0%	4	80.0%	5	100%
210	0	0.0%	1	11.1%	8	88.9%	9	100%
220	0	0.0%	0	0.0%	8	100%	8	100%
221	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	3	100%
225	0	0.0%	1	100%	0	0.0%	1	100%
Alls	11	5.1%	18	8.3%	187	86.6%	216	100%
Börn á heimili (óm)								
Ekki börn	4	4.3%	10	10.9%	78	84.8%	92	100%
Börn	7	5.6%	8	6.5%	109	87.9%	124	100%
Alls	11	5.1%	18	8.3%	187	86.6%	216	100%
Samgöngusamningur (óg)								
Nei	7	6.9%	9	8.8%	86	84.3%	102	100%
Já	3	3.0%	8	8.0%	89	89.0%	100	100%
Á ekki við	1	7.1%	1	7.1%	12	85.7%	14	100%
Alls	11	5.10%	18	8.3%	187	86.6%	216	100%
Tímasetning ferðar (óg)								
Morgun	2	2.1%	5	5.2%	89	92.7%	96	100%
Hádegi	5	17.2%	4	13.8%	20	69.0%	29	100%
Eftirmiðdegi	4	4.4%	9	9.9%	78	85.7%	91	100%
Alls	11	5.1%	18	8.3%	187	86.6%	216	100%
Notendahópur (óg)								
Hjólar daglega allan ársins hring	3	3.1%	7	7.3%	86	89.6%	96	100%
Hjólar daglega að sumri og 3-4x að vetri	2	3.4%	3	5.2%	53	91.4%	58	100%
Hjólar 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	6	10.2%	7	11.9%	46	78.0%	59	100%
Alls	11	5.2%	17	8.0%	185	86.9%	213	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; * $p < 0,05$, ** $p < 0,01$, *** $p < 0,00$.

Spurt var um ástæðu þess að þátttakendur völdu að hjóla um stíginn við Fossvoginn og voru í boði sömu 11 atriði og var spurt um í viðhorfskönnuninni, auk opins valkosta. Þátttakendur gátu valið að hámarki sex atriði. Í vettvangskönnuninni var 'fljótleg' leið í efsta sæti og 'góðar leiðarmerkingar' í neðsta sæti, sem einnig hafði verið í neðsta sæti í viðhorfskönnuninni (sjá töflu 55).

Tafla 55. Eiginleikar við val á hjólaleið

	Atkvæði í vettvangskönnun	Atkvæði í viðhorfskönnun
Fljótleg	142	238
Um hjólastíg sem er eingöngu ætlaður fyrir hjólreiðar	135	240
Greiðfær með jöfnu yfirborði án mikilla hindrana	134	315
Örugg fyrir mig	110	297
Endurnærandi og veiti mér vellíðan	90	179
Vel þjónustuð af borginni	61	284
Vel upplýst	38	184
Gróðursæl	35	82
Með sem fæstum eða minnstum brekkum	19	168
Skjólgóð fyrir vind	13	178
Með góðum leiðarmerkingum	11	42

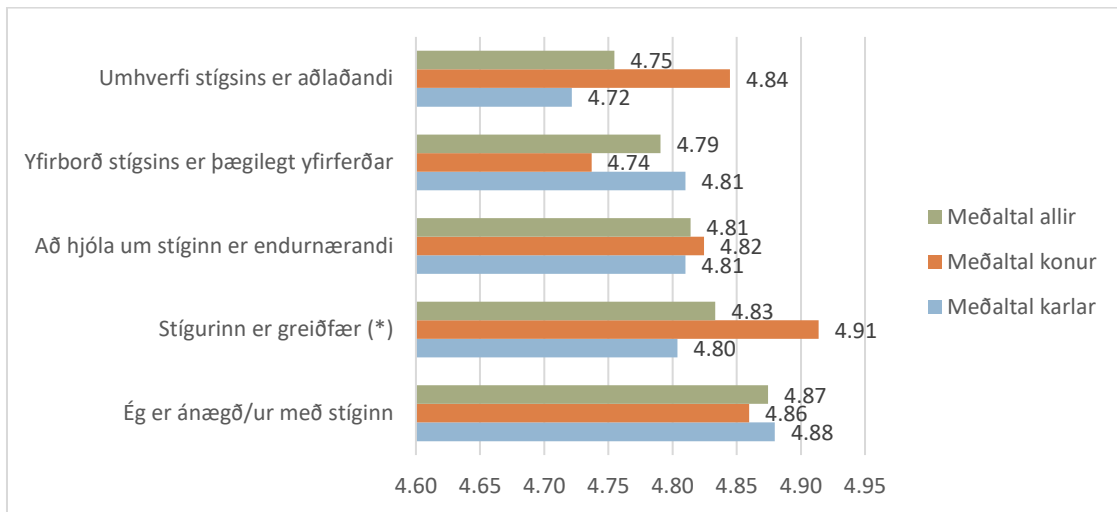
Opnu svörin við hvaða eiginleikar aðrir skiptu máli þegar viðkomandi velur sér hjólaleið eru birt í töflu 56.

Þar má sjá að hentugleiki, umhverfið og lítil mengun koma oft fyrir.

Tafla 56. Aðrir eiginleikar við val á hjólaleið

a.	Þverar fáa bílvegi
b.	Beinasta leiðin
c.	Besta leiðin
d.	Besta leiðin á Granda
e.	Fyrsta og eina valið
f.	Ekki önnur leið í boði
g.	Hentug
h.	Hentug leið
i.	Æfing
j.	Hentugur aukahringur fyrir líkamsrækt
k.	Eina leiðin heim
l.	Nálægt heimili
m.	Fer eftir veðri
n.	Sól
o.	góður vindur
p.	Falleg
q.	Fallegt umhverfi
r.	Útsýnið
s.	Flott útsýni
t.	Flottur stígur
u.	Skemmtileg
v.	Frá mengun
w.	Laus við mengun
x.	Lítill mengun

Spurt var hversu sammála eða ósammála hjólreiðamennirnir í vettvangskönnuninni væru fimm staðhæfingum um umhverfi stígsins. Svarmöguleikar voru fimm punkta skala frá mjög ósammála til mjög sammála. T-próf á meðaltölum karla og kvenna greindi einn marktækan mun og má sjá niðurstöður meðaltala fyrir þessar staðhæfingar á mynd 42. Ljóst var að þátttakendur voru heldur sammála þessum staðhæfingum.



Mynd 42. Hversu sammála eða ósammála ertu eftirfarandi staðhæfingum um umhverfi stígsins

5.2.6. Óhöpp, öryggisupplifun og samanburður

Vegfarendur voru spurðir af því hvort að þeir hefðu lent í slysi á hjóli sem ollið hafi þeim áverkum og eru niðurstöður flokkaðar eftir sömu svarmöguleikum og í viðhorfskönnun. Hér var meiri dreifing innan svara en í viðhorfskönnun en sá munur var á gagnaöfluninni að um fjölvalsspurningu var um að ræða í viðhorfskönnun en alvarlegasta slysið skráð í vettvangskönnuninni. Bakgrunnsgreining er birt í töflu 57.

Tafla 57. Óhapp eða slys á hjóli - Vettvangskönnun

	Nei		Já með litlum eða engum áverkum		Já með miklum eða varanlegum áverkum		Alls	
Kyn (óm)								
Karl	75	47.5%	53	33.5%	30	19.0%	158	100%
Kona	28	49.1%	23	40.4%	6	10.5%	57	100%
Alls	103	47.9%	76	35.3%	36	16.7%	215	100%
Aldur (óg)								
18-29	13	65.0%	6	30.0%	1	5.0%	20	100%
30-39	19	43.2%	20	45.5%	5	11.4%	44	100%
40-49	25	43.9%	19	33.3%	13	22.8%	57	100%
50-59	28	47.5%	24	40.7%	7	11.9%	59	100%
60-69	16	50.0%	7	21.9%	9	28.1%	32	100%
70+	2	66.7%	0	0.0%	1	33.3%	3	100%
Alls	103	47.9%	76	35.3%	36	16.7%	215	100%
Búseta (óg)								
101	7	41.2%	7	41.2%	3	17.6%	17	100%
103	1	50.0%	0	0.0%	1	50.0%	2	100%
104	3	100%	0	0.0%	0	0.0%	3	100%
105	4	50.0%	2	25.0%	2	25.0%	8	100%
107	6	50.0%	5	41.7%	1	8.3%	12	100%
108	17	58.6%	9	31.0%	3	10.3%	29	100%
109	4	57.1%	3	42.9%	0	0.0%	7	100%
110	7	36.8%	6	31.6%	6	31.6%	19	100%
111	1	20.0%	3	60.0%	1	20.0%	5	100%
112	2	28.6%	5	71.4%	0	0.0%	7	100%
170	1	33.3%	1	33.3%	1	33.3%	3	100%
200	34	54.8%	17	27.4%	11	17.7%	62	100%
201	10	66.7%	3	20.0%	2	13.3%	15	100%
203	0	0.0%	4	80.0%	1	20.0%	5	100%
210	4	44.4%	2	22.2%	3	33.3%	9	100%
220	1	12.5%	6	75.0%	1	12.5%	8	100%
221	0	0.0%	3	100%	0	0.0%	3	100%
225	1	100%	0	0.0%	0	0.0%	1	100%
Alls	103	47.9%	76	35.3%	36	16.7%	215	100%
Börn á heimili (óm)								
Ekki börn	46	50.0%	29	31.5%	17	18.5%	92	100%
Börn	57	46.3%	47	38.2%	19	15.4%	123	100%
Alls	103	47.9%	76	35.3%	36	16.7%	215	100%
Samgöngusamningur (óg)								
Nei	53	52.0%	36	35.3%	13	12.7%	102	100%
Já	43	43.4%	36	36.4%	20	20.2%	99	100%
Á ekki við	7	50.0%	4	28.6%	3	21.4%	14	100%
Alls	103	47.9%	76	35.3%	36	16.7%	215	100%
Tímasetning ferðar (óg)								
Morgun	47	49.0%	34	35.4%	15	15.6%	96	100%
Hádegi	12	42.9%	10	35.7%	6	21.4%	28	100%
Eftirmiðdegi	44	48.4%	32	35.2%	15	16.5%	91	100%
Alls	103	47.9%	76	35.3%	36	16.7%	215	100%
Notendahópur (**)								
Hjólar daglega allan ársins hring	33	34.7%	42	44.2%	20	21.1%	95	100%
Hjólar daglega að sumri og 3-4x að vetri	30	51.7%	22	37.9%	6	10.3%	58	100%
Hjólar 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	38	64.4%	11	18.6%	10	16.9%	59	100%
Alls	101	47.6%	75	35.4%	36	17.0%	212	100%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.

Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Þá kom að spurningunni um öryggisupplifun en hún var tvíþætt í vettvangskönnuninni. Annars vegar var spurt um hversu örugg/ur viðkomandi væri þegar hjólað var eftir stignum við Fossvoginn og hins vegar

þegar hjólað væri almennt um í Reykjavík. Tafla 58 inniheldur bakgrunnsgreiningu fyrir fyrri spurninguna og má sjá að 97,2% telja sig mjög eða frekar örugga þegar hjólað er um stíginn við Fossvoginn.

Tafla 58. Öryggisupplifun þegar hjólað er við Fossvoginn - Bakgrunnsgreining

	Mjög óörugg/ur		Frekar óörugg/ur		Hvorki óörugg/ur né örugg/ur		Frekar örugg/ur		Mjög örugg/ur		Alls		Frekar eða mjög örugg/ur
Kyn (óg)													
Karl	3	1.9%	0	0.0%	0	0.0%	34	21.5%	121	76.6%	158	100%	98.1%
Kona	0	0.0%	2	3.4%	1	1.7%	12	20.7%	43	74.1%	58	100%	94.8%
Alls	3	1.4%	2	0.9%	1	0.5%	46	21.3%	164	75.9%	216	100%	97.2%
Aldur (óg)													
18-29	0	0.0%	1	4.8%	1	4.8%	4	19.0%	15	71.4%	21	100%	90.4%
30-39	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	7	15.9%	37	84.1%	44	100%	100%
40-49	1	1.8%	1	1.8%	0	0.0%	15	26.3%	40	70.2%	57	100%	96.5%
50-59	1	1.7%	0	0.0%	0	0.0%	13	22.0%	45	76.3%	59	100%	98.3%
60-69	1	3.1%	0	0.0%	0	0.0%	5	15.6%	26	81.3%	32	100%	96.9%
70+	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	66.7%	1	33.3%	3	100%	100%
Alls	3	1.4%	2	0.9%	1	0.5%	46	21.3%	164	75.9%	216	100%	97.2%
Búseta (óg)													
101	0	0.0%	0	0.0%	1	5.9%	5	29.4%	11	64.7%	17	100%	94.1%
103	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	100%	2	100%	100%
104	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	33.3%	2	66.7%	3	100%	100%
105	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	100%	8	100%	100%
107	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	33.3%	8	66.7%	12	100%	100%
108	1	3.4%	0	0.0%	0	0.0%	7	24.1%	21	72.4%	29	100%	96.5%
109	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	42.9%	4	57.1%	7	100%	100%
110	2	10.5%	0	0.0%	0	0.0%	4	21.1%	13	68.4%	19	100%	89.5%
111	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	20.0%	4	80.0%	5	100%	100%
112	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	28.6%	5	71.4%	7	100%	100%
170	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	3	100%	100%
200	0	0.0%	1	1.6%	0	0.0%	12	19.0%	50	79.4%	63	100%	98.4%
201	0	0.0%	1	6.7%	0	0.0%	3	20.0%	11	73.3%	15	100%	93.3%
203	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	100%	5	100%	100%
210	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	22.2%	7	77.8%	9	100%	100%
220	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	100%	8	100%	100%
221	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	66.7%	1	33.3%	3	100%	100%
225	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100%	1	100%	100%
Alls	3	1.4%	2	0.9%	1	0.5%	46	21.3%	164	75.9%	216	100%	97.2%
Börn á heimili (óg)													
Ekki börn	2	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	19	20.7%	71	77.2%	92	100%	97.9%
Börn	1	0.8%	2	1.6%	1	0.8%	27	21.8%	93	75.0%	124	100%	96.8%
Alls	3	1.4%	2	0.9%	1	0.5%	46	21.3%	164	75.9%	216	100%	97.2%
Samgöngusamningur (óg)													
Nei	2	2.0%	1	1.0%	1	1.0%	19	18.6%	79	77.5%	102	100%	96.1%
Já	1	1.0%	1	1.0%	0	0.0%	23	23.0%	75	75.0%	100	100%	98.0%
Á ekki við	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	28.6%	10	71.4%	14	100%	100%
Alls	3	1.4%	2	0.9%	1	0.5%	46	21.3%	164	75.9%	216	100%	97.2%
Tímasetning ferðar (óg)													
Morgun	2	2.1%	1	1.0%	0	0.0%	15	15.6%	78	81.3%	96	100%	96.9%
Hádegi	1	3.4%	1	3.4%	1	3.4%	7	24.1%	19	65.5%	29	100%	89.6%
Eftirmiðdegi	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	24	26.4%	67	73.6%	91	100%	100%
Alls	3	1.4%	2	0.9%	1	0.5%	46	21.3%	164	75.9%	216	100%	97.2%
Notendahópur (óg)													
Hjólar daglega allan ársins hring	1	1.0%	1	1.0%	0	0.0%	17	17.7%	77	80.2%	96	100%	97.9%
Hjólar daglega að sumri og 3-4x að vetri	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	16	27.6%	42	72.4%	58	100%	100%
Hjólar 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	2	3.4%	1	1.7%	1	1.7%	13	22.0%	42	71.2%	59	100%	93.2%
Alls	3	1.4%	2	0.9%	1	0.5%	46	21.6%	161	75.6%	213	100%	97.2%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf. Stjórnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Þegar spurt er um öryggisupplifun almennt í Reykjavík fellur hlutfall þeirra sem telja sig frekar eða mjög örugga niður í 60%. Tafla 59 greinir frá bakgrunnsgreiningu þessarar spurningar.

Tafla 59. Öryggisupplifun almennt í Reykjavík - Bakgrunnsgreining

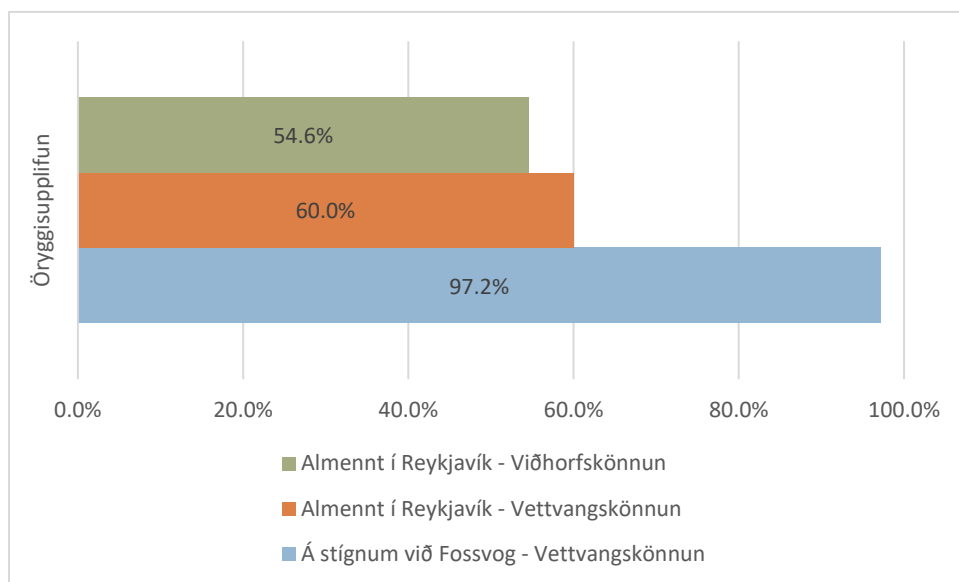
	Mjög örugg/ur		Frekar örugg/ur		Hvorki örugg/ur né örugg/ur		Frekar örugg/ur		Mjög örugg/ur		Alls		Frekar eða mjög örugg/ur
Kyn (óg)													
Karl	4	2.5%	23	14.6%	34	21.5%	77	48.7%	20	12.7%	158	100%	61.4%
Kona	1	1.8%	6	10.5%	18	31.6%	27	47.4%	5	8.8%	57	100%	56.2%
Alls	5	2.3%	29	13.5%	52	24.2%	104	48.4%	25	11.6%	215	100%	60.0%
Aldur (óg)													
18-29	1	4.8%	1	4.8%	5	23.8%	13	61.9%	1	4.8%	21	100%	66.7%
30-39	0	0.0%	7	15.9%	14	31.8%	17	38.6%	6	13.6%	44	100%	52.2%
40-49	2	3.6%	10	17.9%	11	19.6%	27	48.2%	6	10.7%	56	100%	58.9%
50-59	2	3.4%	8	13.6%	13	22.0%	30	50.8%	6	10.2%	59	100%	61.0%
60-69	0	0.0%	3	9.4%	6	18.8%	17	53.1%	6	18.8%	32	100%	71.9%
70+	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	0	0.0%	0	0.0%	3	100%	0.0%
Alls	5	2.3%	29	13.5%	52	24.2%	104	48.4%	25	11.6%	215	100%	60.0%
Búseta (óg)													
101	2	11.8%	4	23.5%	1	5.9%	7	41.2%	3	17.6%	17	100%	58.8%
103	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	100%	0	0.0%	2	100%	100%
104	0	0.0%	1	33.3%	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	3	100%	33.3%
105	0	0.0%	0	0.0%	2	25.0%	3	37.5%	3	37.5%	8	100%	75.0%
107	0	0.0%	1	8.3%	5	41.7%	4	33.3%	2	16.7%	12	100%	50.0%
108	0	0.0%	3	10.3%	7	24.1%	15	51.7%	4	13.8%	29	100%	65.5%
109	0	0.0%	2	28.6%	3	42.9%	2	28.6%	0	0.0%	7	100%	28.6%
110	1	5.3%	4	21.1%	3	15.8%	6	31.6%	5	26.3%	19	100%	57.9%
111	0	0.0%	1	20.0%	2	40.0%	1	20.0%	1	20.0%	5	100%	40.0%
112	0	0.0%	3	42.9%	0	0.0%	2	28.6%	2	28.6%	7	100%	57.2%
170	1	33.3%	0	0.0%	0	0.0%	2	66.7%	0	0.0%	3	100%	66.7%
200	1	1.6%	5	8.1%	21	33.9%	32	51.6%	3	4.8%	62	100%	56.4%
201	0	0.0%	1	6.7%	1	6.7%	12	80.0%	1	6.7%	15	100%	86.7%
203	0	0.0%	0	0.0%	1	20.0%	4	80.0%	0	0.0%	5	100%	80.0%
210	0	0.0%	2	22.2%	2	22.2%	5	55.6%	0	0.0%	9	100%	55.6%
220	0	0.0%	1	12.5%	2	25.0%	4	50.0%	1	12.5%	8	100%	62.5%
221	0	0.0%	1	33.3%	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	3	100%	33.3%
225	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100%	0	0.0%	1	100%	100%
Alls	5	2.3%	29	13.5%	52	24.2%	104	48.4%	25	11.6%	215	100%	60.0%
Börn á heimili (óg)													
Ekki börn	2	2.2%	7	7.6%	25	27.2%	47	51.1%	11	12.0%	92	100%	63.1%
Börn	3	2.4%	22	17.9%	27	22.0%	57	46.3%	14	11.4%	123	100%	57.7%
Alls	5	2.3%	29	13.5%	52	24.2%	104	48.4%	25	11.6%	215	100%	60.0%
Samgöngusamningur (óg)													
Nei	4	4.0%	18	17.8%	25	24.8%	46	45.5%	8	7.9%	101	100%	53.4%
Já	1	1.0%	11	11.0%	20	20.0%	53	53.0%	15	15.0%	100	100%	68.0%
Á ekki við	0	0.0%	0	0.0%	7	50.0%	5	35.7%	2	14.3%	14	100%	50.0%
Alls	5	2.3%	29	13.5%	52	24.2%	104	48.4%	25	11.6%	215	100%	60.0%
Tímasetning ferðar (óg)													
Morgun	2	2.1%	12	12.5%	18	18.8%	47	49.0%	17	17.7%	96	100%	66.7%
Hádegi	2	6.9%	6	20.7%	7	24.1%	13	44.8%	1	3.4%	29	100%	48.2%
Eftirmiðdegi	1	1.1%	11	12.2%	27	30.0%	44	48.9%	7	7.8%	90	100%	56.7%
Alls	5	2.3%	29	13.5%	52	24.2%	104	48.4%	25	11.6%	215	100%	60.0%
Notendahópur (óg)													
Hjólur daglega allan ársins hring	1	1.0%	15	15.6%	13	13.5%	49	51.0%	18	18.8%	96	100%	69.8%
Hjólur daglega að sumri og 3-4x að vetri	1	1.7%	5	8.6%	19	32.8%	29	50.0%	4	6.9%	58	100%	56.9%
Hjólur 3-4x að sumri og 1-2x vikulega að vetri	3	5.2%	9	15.5%	20	34.5%	24	41.4%	2	3.4%	58	100%	44.8%
Alls	5	2.4%	29	13.7%	52	24.5%	102	48.1%	24	11.3%	212	100%	59.4%

ÓG merkir ógilt marktæktarpróf. ÓM merkir ómarktækt marktæktarpróf.
Stjörnur gefa til kynna að marktækur munur er á hópum; *p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,00.

Þátttakendur höfðu tækifæri til þess að greina frá tillögum sínum sem myndu bæta aðstæður á stígunum við Fossvoginn svo þau myndu hjóla oftár þar um. Var um opna spurningu um að ræða og eru svörin birt í viðauka 4. Var almenn ánægja með stígin og þátttakendur á því máli að aðstæður gerðust vart betri í

borginni, þó mætti alltaf gera betur og var fullur aðskilnaður við gangandi, blindhorn, hættulega brú yfir Kringlumýrabraut og bætt þjónusta á stígnum algeng atriði.

Mynd 43 tekur saman niðurstöður spurninganna um öryggisupplifun fyrir báðar kannanir og má sjá að um 97% hjólréiðamanna í vettvangskönnuninni upplifa sig frekar eða mjög örugga á stígnum við Fossvoginn. Um 60% sömu hjólréiðamanna telja sig þó örugga á hjóli almennt í Reykjavík en hlutfallið er aðeins lægra í viðhorfskönnuninni eða rúm 54%.



Mynd 43. Samanburður á öryggisupplifun milli kannana

6. Lokaorð

Sem liður í hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar 2015-2020 var markmið þessa verkefnis að kasta ljósi á öryggisupplifun og viðhorf hjólreiðamanna í Reykjavík. Er þetta í fyrsta skiptið sem borgin skoðar þessa þætti á kerfisbundinn hátt og mun reynslan við framkvæmd verkefnisins nýtast til að bæta komandi gagnaöflun sem ætlunin er að standa fyrir annað hvert ár.

Það ber að nefna það að báðar kannanirnar eru byggðar á sjálfsmati þátttakenda sem getur verið skeikult mat en gefur vísbendingu um raunverulega hegðun. Aðferðarfræði þessara kannana er mismunandi og úrtaksstærð einnig og ber að hafa það í huga þegar skoðaður er samanburður á sambærilegum breytum á milli kannana. Einnig ber að túlka marktækni í vettvangskönnun varlega þar sem úrtaksstærð er lítil.

Hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar leggur áherslu á að hjólreiðakerfið skuli vera byggt upp af vönduðum lausnum sem taka mið af bestu fánlegri þekkingu og taka mið af fjölbreytileika fólks sem hjólar. Þekking um hvaða umhverfiseiginleikar skipta hjólreiðamenn máli við val á hjólaleið, hvers konar hjólreiðanotendur nýta stígana, hverjar ferðavenjur þeirra eru og viðhorf, er afar gagnleg svo unnt sé að mæta þörfum ólíkra notendahópa. Gagnreynd þekking er einnig forsenda vel heppnaðra mjúkra aðgerða sem miða að því að efla hjólreiðar í borginni fyrir ólíka hópa. Niðurstöður verkefnanna tveggja sem hér um ræðir veita mikilvægar vísbendingar um hlutdeild hjólreiða í almennu úrtaki og hagnýtar upplýsingar um mismunandi upplifun og öryggistilfinningu eftir bakgrunni þátttakenda. Regluleg kerfisbundin upplýsingaöflun í framhaldinu gerir Reykjavíkurborg kleift að bera saman hvernig öryggisupplifun hjólreiðamanna í Reykjavík þróast á komandi árum samhliða þeirri innviðauppbyggingu sem stendur til. Niðurstöður þessa verkefnis má einnig hagnýta til þess að styðja við val á bæði hörðum og mjúkum aðgerðum í stefnumótun sem á að bæta öryggisupplifun, þar sem það kom skýrt fram að fyrir utan innviði var hegðun, þekking og tillitssemi annarra vegfarenda var talin til ama og ábótavant.

Viðauki 1. Viðhorfskönnun - Spurningalisti

Kæri viðtakandi,

Reykjavíkurborg kannar nú ákveðna þætti tengda hjólreiðum í Reykjavík og hefur þú lent í handahófskenndu úrtaki meðal íbúa Reykjavíkur.

Þátttaka þín skiptir miklu máli hvort sem þú hjólar mikið eða alls ekkert og gefur þér kost á að koma þínum skoðunum á framfæri. Niðurstöðurnar nýtast við forgangsröðun aðgerða og reksturs hjólreiðastíga í höfuðborginni.

Það tekur um 10 mínútur að svara allri könnuninni og þú getur hætt þátttöku á hvaða tímapunkti sem er. Svörin eru ekki persónurekjanleg í úrvinnslu eða við birtingu niðurstaðna.

Nánari upplýsingar um könnunina veitir Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir yfirverkfræðingur samgöngumála hjá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar (gudbjorg.lilja.erlendsdottir@reykjavik.is).

Með fyrirfram þökk,

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir

Áður en byrjað er ber að upplýsa þig um að farið verður með öll svör sem trúnaðarmál. Þú getur ávallt tekið hlé frá því að svara með því að loka vafranum þínum. Þegar þú smellir aftur á hlekkinn sem kom í tölvupóstinum getur þú haldið áfram að svara frá þeim stað sem þú hættir síðast.

Í hvaða póstnúmeri býrð þú?

CONDITION	f("pnr_update").between(100,165)
	true	false
	Question Spurningar()

sp1

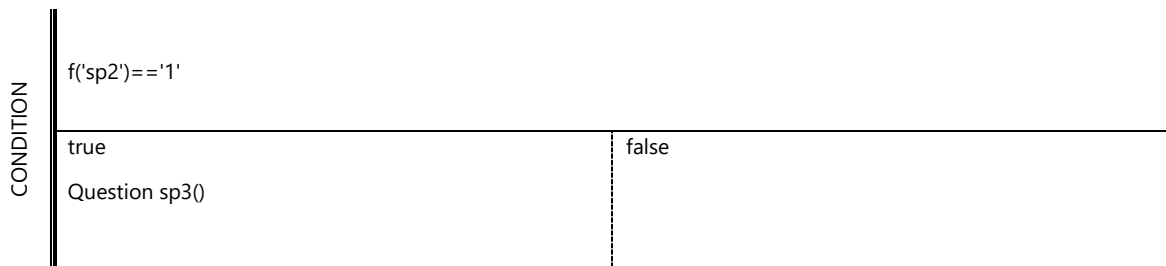
Hefur þú aðgengi að reiðhjóli sem virkar?

- Já (1)
- Nei (2)
- Veit ekki (66)
- Vil ekki svara (88)

sp2

Hver er þinn aðalferðamáti?

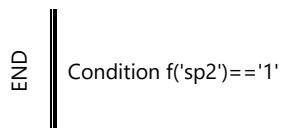
- Reiðhjól (1)
- Strætó (2)
- Ganga (3)
- Einkabíll, sem ökumaður (4)
- Einkabíll, sem farþegi (5)
- Annað, hvað? (6) _____
- Vil ekki svara (88)



sp3

Hver er þinn aðalferðamáti þegar þú hjólar ekki?

- Strætó (1)
- Ganga (2)
- Einkabíll, sem ökumaður (3)
- Einkabíll, sem farþegi (4)
- Annað, hvað? (5) _____
- Vil ekki svara (88)



sp4

Hvað hjólar þú mikið að meðaltali?

		5-7 sinnum í viku (6)	3-4 sinnum í viku (5)	1-2 sinnum í viku (4)	1-3 sinnum í mánuði (3)	Sjaldnar (2)	Aldrei (1)	Veit ekki (66)	Vil ekki svara (88)
Í sumarfærð	(1)	.	.	.	.	.	.	.	.
Í vetrarfærð	(2)	.	.	.	.	.	.	.	.

CONDITION	f('sp4')['1'].any('6','5','4','3') || f('sp4')['2'].any('6','5','4','3')	
	true Question sp5()	false

sp5

Hversu mikil eða lítil áhrif hefur veðurfar á það hvort þú velur að hjóla á milli staða?

- Mjög mikil áhrif – vel hjólreiðar síður ef veður er slæmt (1)
- Frekar mikil áhrif (2)
- Í meðallagi (3)
- Frekar lítil áhrif (4)
- Mjög lítil áhrif – vel hjólreiðar þrátt fyrir að veður sé slæmt (5)
- Vil ekki svara (88)

sp6

Að meðaltali, hversu oft hjólar þú vegna eftirfarandi:

	5-7 sinnum í viku (6)	3-4 sinnum í viku (5)	1-2 sinnum í viku (4)	1-3 sinnum í mánuði (3)	Sjaldan (2)	Aldrei (1)	Veit ekki (66)	Vil ekki svara (88)
Til eða úr vinnu/skóla (1)
Fylgja/hjóla með barni/börnum (2)
Sinna erindum (t.d. tómstundir, útrétta eða versla) (3)
Til affreyingar (t.d. sem líkamsrækt eða útivist) (4)

CONDITION	f('sp6')['1'].any('6','5','4','3')	
	true Question sp7()	false

sp7

Að meðaltali, hvað hjólar þú marga kílómetra í heild þá daga sem þú hjólar til vinnu eða skóla?

- Minna en 3 km (1)
- 3,1 - 5 km (2)
- 5,1 - 10 km (3)
- 10,1 - 15 km (4)

- Meira en 15 km (5)
- Veit ekki (66)
- Vil ekki svara (88)

END
 Condition f('sp6')['1'].any('6','5','4','3')

CONDITION
 f('sp6')['1'].any('6','5','4','3') || f('sp6')['2'].any('6','5','4','3') || f('sp6')['3'].any('6','5','4','3') || f('sp6')['4'].any('6','5','4','3')

true
 Question sp8()

false

sp8

Hvaða eiginleikar skipta mestu máli þegar þú velur þér hjólaleið á milli staða?

Veldu allt að sex atriði

- Að leiðin sé: (1)
- Greiðfær með jöfnu yfirborði án mikilla hindrana (2)
- Fljótleg (3)
- Um hjólastíg sem er eingöngu ætlaður fyrir hjólreiðar (4)
- Með sem fæstum eða minnstum brekkum (5)
- Vel upplýst (6)
- Gróðursæl (7)
- Örugg fyrir mig (8)
- Vel þjónustað af borginni (t.d. hálkuvarnir, mokstur, sópun, gróðursnyrting) (9)
- Með góðum leiðarmerkingum (10)
- Endurnærandi og veiti mér vellíðan (11)
- Skjólgóð fyrir vind (12)
- Annað, hvað? (13) _____

sp9

Hvert af eftirtöldu notar þú við hjólreiðar?

	Sjaldan eða aldrei (1)	Fremur sjaldan (2)	Stundum (3)	Fremur oft (4)	Mjög oft eða alltaf (5)	Á ekki við (66)	Vil ekki svara (88)
Hjálmi (1)
Endurskins- /sýnileikafatnað (2)
Hjólaljós (í myrkri) (3)
Vetrardekk (á veturnar) (4)
Bjöllu (5)

END || Condition f('sp6')['1'].any('6','5','4','3') || f('sp6')['2'].any('6','5','4','3') || f('sp6')['3'].any('6','5','4','3') || f('sp6')['4'].any('6','5','4','3')

END || Condition f('sp4')['1'].any('6','5','4','3') || f('sp4')['2'].any('6','5','4','3')

sp10

Hvað lýsir viðbrögðum þínum best ef þú heyrir í bjöllu hjólreiðamanns, hvort sem þú ert gangandi eða hjólandi?

Vinsamlegast merktu við allt sem á við um þig.

- Mér verður bylt við (1)
- Ég veit ekki hvað ég á að gera (2)
- Ég vik til hliðar (3)
- Ég upplifi frekju að hálfu hjólreiðamannsins (4)
- Mér finnst gott að viðkomandi lætur vita af sér (5)
- Annað, hvað? (6)_____
- Vil ekki svara (88)

sp11

Hefur þú lent óhappi eða slysi á hjóli á síðustu tveimur árum?

Ef þú hefur lent í fleiri en einu slysi merktu þá við allt sem á við.

- Nei (1)
- Já, án áverka (2)
- Já, með litlum áverkum (3)
- Já, með miklum áverkum (4)
- Já, með varanlegum áverkum (5)
- Vil ekki svara (88)

CONDITION || f('sp4')['1'].any('6','5','4','3','2','66','88')

true | false

Question sp12()

sp12

Þegar þú hjólar um Reykjavík, upplifir þú eftirfarandi vegfarendur að jafnaði tillitssama eða ótillitssama?

	Mjög tillitsamir (5)	Frekar tillitsamir (4)	Í meðallagi (3)	Frekar ótillitsamir (2)	Mjög ótillitsamir (1)	Á ekki við (66)	Vil ekki svara (88)
Gangandi vegfarendur (1)
Gangandi vegfarendur með hund í taumi (2)
Hlaupandi vegfarendur (3)
Aðrir hjólréiðamenn (4)
Ökumenn léttra bifhjóla/vespa (5)
Ökumenn fólksbíla (6)
Ökumenn leigubíla (7)
Ökumenn strætisvagna (8)
Ökumenn hópferðabifreiða (9)
Ökumenn flutningabifreiða (10)

sp13

Hversu örugg(ur) eða óörugg(ur) finnst þér þú vera þegar þú hjólar um í Reykjavík almennt?

- Mjög örugg(ur) (5)
- Frekar örugg(ur) (4)
- Í meðallagi (3)
- Frekar óörugg(ur) (2)
- Mjög óörugg(ur) (1)
- Veit ekki (66)
- Vil ekki svara (88)

END

Condition f('sp4')[1].any('6','5','4','3','2','66','88')

sp14

Hefur óöryggi við að hjóla í Reykjavík valdið því að þú hefur valið þér annan ferðamáta en að hjóla á síðustu 12 mánuðum?

- Aldrei (6)
- Mjög sjaldan (5)
- Fremur sjaldan (4)
- Stundum (3)
- Fremur oft (2)

- Mjög oft eða alltaf (1)
 Vil ekki svara (88)

sp15

Hér á eftir koma atriði sem tengjast innviðum.
Hvað af eftirtöldu myndi einna helst bæta öryggisupplifun þína þegar þú hjólar um í Reykjavík?

Veldu allt að fimm atriði sem skipta þig mestu máli.

- ___ Hjólareinar samhliða umferð séu heilmálaðar í einkennandi lit (1)
___ Breiðari hjólastígar (2)
___ Fleiri aðskildir hjólastígar (eingöngu fyrir hjólreiðamenn) (3)
___ Fara frekar um undirgöng eða brýr við þveranir eða gatnamót en yfir götuna sjálfa (4)
___ Fleiri stíga sem liggja um græn svæði (5)
___ Sér umferðarljós fyrir hjólreiðamenn á gatnamótum (6)
___ Notkun gróðurs til að aðgreina stíga fyrir ólíka vegfarendur (7)
___ Jafnara eða sléttara yfirborð stíga (8)
___ Aukin vetrarþjónusta á stígum, s.s. (hálfuvarnir og hreinsun á snjó og klaka) (9)
___ Betur upplýstir stígar (10)

sp16

Hér á eftir koma atriði sem tengjast hegðun og þekkingu.
Hvað af eftirtöldu myndi einna helst bæta öryggisupplifun þína þegar þú hjólar um í Reykjavík?

Veldu allt að fimm atriði sem skipta þig mestu máli.

- ___ Að fleiri hjólreiðamenn noti ljós á hjóli í rökkri (1)
___ Meiri tillitssemi milli ólíkra ferðamáta (2)
___ Meiri þjálfun til að efla hæfni mína sem hjólreiðamaður (3)
___ Að geta valið um að vera á fjölfarinni leið þar sem aðrir sjá til mín, nærri byggð eða öðrum vegfarendum (4)
___ Markvissari handabendingar hjólreiðamanna (5)
___ Takmörkun á hraða hjólreiðamanna á sameiginlegum stígum (6)
___ Að fleiri hjólreiðamenn noti bjöllu til að gera vart við sig (7)
___ Að aðrir vegfarendur haldi sig á því svæði sem þeim er ætlað (8)
___ Að fleiri hjólreiðamenn noti sýnileikafatnað (9)
___ Betri þekking vegfarenda á því hver á réttinn í umferðinni (þ.e. hver á að víkja, fyrir hverjum og hvert) (10)

sp17

Er annað sem gæti bætt öryggisupplifun þína í Reykjavík?

sp101 - Staða á vinnumarkaði

Hvað af eftirfarandi lýsir best þinni stöðu á vinnumarkaði?

- Í launuðu starfi (1)
- Á eftirlaunum (2)
- Í námi (3)
- Sjálfstætt starfandi (4)
- Öryrki (5)
- Atvinnurekandi (6)
- Heimavinnandi (7)
- Atvinnuleitandi (8)
- Í fæðingarorlofi/foreldraorlofi (9)
- Annað, hvað? (10) _____
- Vil ekki svara (11)

CONDITION	f('sp101')== '1' || f('sp101')== '6' || f('sp101')== '4'	
	true	false
	Question q33(samgongusamningur)	

q33 - samgongusamningur

Ert þú með gildan samgöngusamning við vinnustað þinn?

Samgöngusamningur er formlegur samningur á milli vinnuveitenda og starfsmanna um að starfsmenn sem nýta vistvænar samgöngur á leið til og frá vinnu og eða til ferða á vegum vinnuveitanda. Oftast er starfsmanninum umbunað með einhverjum hætti s.s. mánaðarlegum greiðslum, afslætti af strætógjöldum o.s.frv. Heimilt er að draga slíkar greiðslur eða hlunnindi frá skatti.

- Já (1)
- Nei (2)
- Vil ekki svara (3)

END	Condition f('sp101')== '1' || f('sp101')== '6' || f('sp101')== '4'
-----	--

menntun

Hvaða menntun hefur þú lokið?
Merktu við hæstu prófgráðu.

- Ekki lokið grunnskólaprófi eða sambærilegu prófi (1)
- Lokið grunnskólaprófi eða sambærilegu prófi (2)
- Lokið grunnskólaprófi og hef viðbótarmenntun en hef ekki lokið framhaldsskóla (3)
- Lokið framhaldsskóla / iðnnámi (4)
- Lokið framhaldsskóla / iðnnámi og hef viðbótarmenntun en hef ekki lokið háskólanámi (5)
- Lokið BA eða BS gráðu í háskóla eða sambærilegri gráðu (6)
- Lokið meistaraþátt eða doktorsþátt (7)
- Annarri menntun, hverri? (8) _____
- Ég veit ekki (9)
- Vil ekki svara (10)

hjuskapur

Hver er hjúskaparstaða þín?

- Í hjónabandi/staðfestri samvist (1)
- Í sambúð (2)
- Einhleyp(ur)/Ekki í hjónabandi eða sambúð (3)
- Fráskilin(n) (4)
- Ekkja/Ekkill (5)
- Önnur, hver? (6) _____
- Vil ekki svara (6)

fjöldi

Hversu margir að þér meðtöldum/meðtaldri búa á heimilinu?

- 1 (1)
- 2 (2)
- 3 (3)
- 4 (4)
- 5 (5)
- 6 (6)
- 7 (7)
- 8 (8)
- 9 (9)
- 10 eða fleiri (10)
- Vil ekki svara (11)

CONDITION

f("fjöldi").none('1')

true

false

Question born()

born

Hversu margir yngri en 18 ára búa á heimilinu?

- 0 (0)
- 1 (1)
- 2 (2)
- 3 (3)
- 4 (4)
- 5 (5)
- 6 (6)
- 7 (7)
- 8 eða fleiri (8)
- Vil ekki svara (9)

END

Condition f('fjoldi').none('1')

tekjur2

Eru tekjur heimilis þíns að þínu mati hærri eða lægri en meðaltekjur heimila í landinu?

- Mikið hærri en meðaltekjur heimila í landinu (5)
- Nokkuð hærri en meðaltekjur heimila í landinu (4)
- Svipaðar og meðaltekjur heimila í landinu (3)
- Nokkuð lægri en meðaltekjur heimila í landinu (2)
- Mikið lægri en meðaltekjur heimila í landinu (1)
- Vil ekki svara (6)

CONDITION

f('hjuskapur').any('1','2','66')

true

Question tekjur()

false

tekjur

Hverjar eru heildartekjur þínar og maka þíns (að jafnaði) á mánuði fyrir skatt? Með heildartekjum er átt við launagreiðslur, bætur, námslán, foreldraorlof og annað þess háttar.

- Lægri en 250 þúsund (1)

- 250 til 399 þúsund (2)
- 400 til 549 þúsund (3)
- 550 til 799 þúsund (4)
- 800 til 999 þúsund (5)
- 1 milljón til 1,2 milljónir (6)
- 1,2 milljónir eða hærra (7)
- Vil ekki svara (8)

END | Condition f('hjuskapur').any('1','2','66')

CONDITION	f('hjuskapur').any('3','4','5')	
	true	false
	Question tekjurx()	

tekjurx

Hverjar eru heildartekjur þínar (að jafnaði) á mánuði fyrir skatt? Með heildartekjum er átt við launagreiðslur, bætur, námslán, foreldraorlof og annað þess háttar.

- Lægri en 250 þúsund (1)
- 250 til 399 þúsund (2)
- 400 til 549 þúsund (3)
- 550 til 799 þúsund (4)
- 800 til 999 þúsund (5)
- 1 milljón til 1,2 milljónir (6)
- 1,2 milljónir eða hærra (7)
- Vil ekki svara (8)

END | Condition f('hjuskapur').any('3','4','5')

CONDITION	!f('hjuskapur').toBoolean()	
	true	false

Question tekjury()

tekjury

Hverjar eru heildartekjur þínar (að jafnaði) á mánuði fyrir skatt?Með heildartekjum er átt við launagreiðslur, bætur, námslán, foreldraorlof og annað þess háttar.

- Lægri en 250 þúsund (1)
- 250 til 399 þúsund (2)
- 400 til 549 þúsund (3)
- 550 til 799 þúsund (4)
- 800 til 999 þúsund (5)
- 1 milljón til 1,2 milljónir (6)
- 1,2 milljónir eða hærra (7)
- Vil ekki svara (8)

END

Condition !f('hjuskapur').toBoolean()

sp26

Hefur þú einhverjar athugasemdir við þessa könnun sem þú vilt koma á framfæri?

endir2

Þetta er lokasíða könnunarinnar.

Ef þú vilt endurskoða svör þín, smelltu á „Til baka“, en til að ljúka könnun og senda svör þín smellir þú á „Ljúka könnun“.

Kærar þakkir fyrir þátttökuna,
starfsfólk Maskinu

END

Condition f('pnr_update').between(100,165)

Viðauki 2. Vettvangskönnun - Spurningalisti

Upplifun hjólréiðamanna á stígnum við Fossvog

Við erum að leggja fyrir könnun á vegum Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar og erum að stöðva hjólréiðamenn sem eiga hér leið um til að spyrja þá um upplifun og öryggi á hér á stígnum. Það tekur 2 mínútur að svara og öllum þátttakendum gefst þér kostur á að taka þátt í happdrætti um eitt af 10 gjafakortum að verðmæti 10.000 kr. hvert. Má bjóða þér að taka þátt?

Þátttaka þín er okkur mikils virði og mun gagnast okkur við að skilja notendur þessa stígs betur og afa þekkingar sem nýtist í framtíðaruppbyggingu hjólastíga í höfuðborginni. Svörin þín eru ekki persónuþekjanleg og þú getur hætt þátttöku á hvaða tímapunkti sem er.

Kærar þakkir.

Spyrnill:

1. Tími og dagsetning

Dags: _____

Morgunn Síðdegi

2. Notar viðkomandi hjálm?

Nei Já

3. Notar viðkomandi sýnileikafatnað?

Nei Já

4. Hver er tilgangur ferðar þinnar?

- Fara í/úr vinnu
- Fara í/úr skóla
- Fylgja börnum/hjóla með börnum
- Til að sinna erindum (t.d. í tómsundur, útrétta eða versla)
- Til afþreyingar (t.d. sem líkamsrækt eða útivist)

5. Hversu oft hjólar þú hér um?

- Sjaldan eða aldrei
- Fremur sjaldan
- Stundum
- Fremur oft
- Mjög oft eða alltaf
- Vil ekki svara

6. Hver er ástæða þess að þú velur að hjóla um þennan stíg? Veidu allt að 6 atriði. Leiðin er:

- Greiðfær með jöfnu yfirborði án mikilla hindrana
- Fjótlegasti kosturinn á milli staða
- Um hjólastig eingöngu ætlaður fyrir hjólréiðar
- Með sem fæstum eða minnstum brekkum
- Vel upplýst
- Gróðursæl
- Örygg fyrir mig
- Vel þjónustuð leið af borginni (hákuvarnir, mokstur, sópum, gróður snyrtur)
- Með góðum leiðarmerkingum
- Endurnærandi og veitir mér vellíðan
- Skjólsgóð fyrir vindi
- Annað – hvað:

7. Hvað hjólar þú mikið að meðaltali?

Í sumarferð:

- Sjaldan eða aldrei
- 1-3x í mánuði
- 1-2x í viku
- 3-4x í viku
- 5-7x í viku

Í vetrarferð:

- Sjaldan eða aldrei
- 1-3x í mánuði
- 1-2x í viku
- 3-4x í viku
- 5-7x í viku

8. Hversu óörugg/ur eða örugg/ur finnst þér þú vera þegar þú hjólar eftir þessum stíg almennt?

- Mjög óörugg/ur
- Frekar óörugg/ur
- Hvorki óörugg/ur né örugg/ur
- Frekar örugg/ur
- Mjög örugg/ur

9. Hversu óörugg/ur eða örugg/ur finnst þér þú vera þegar þú hjólar um í Reykjavík almennt?

- Mjög óörugg/ur
- Frekar óörugg/ur
- Hvorki óörugg/ur né örugg/ur
- Frekar örugg/ur
- Mjög örugg/ur

10. Myndir þú hjóla oft ef þú hefur tök á að nýta hjólastig eins og þennan viðar?

- Mjög líklega
- Líklega
- Hvorki né
- Ólíklega
- Mjög ólíklega

11. Hefur þú lent óhappi eða slysi á hjóli sem olli þér áverkum? Veljið allt sem við á.

- Nei
- Já, - án áverka
- Já – með litlum áverkum
- Já - með miklum áverkum
- Já – með varanlegum áverkum
- Vil ekki svara

12. Ert þú með gildan samgöngusamning við vinnustað þinn?

- Já
- Nei
- Á ekki við

13. Hversu ósammála eða sammála ertu eftirfarandi staðhæfingum?

	Mjög ósammála	Frekar ósammála	Hvorki/né	Frekar sammála	Mjög sammála
Umhverfi stígsins er aðlaðandi					
Stígurinn er greiðfær					
Yfirborð stígsins er þægilegt yfirferðar					
Ég er ánægð/ur með stíginn					
Að hjóla um stíginn er endurnærandi					

14. Hefur þú einhverjar tillögur sem myndu bæta aðstæður á stígnum við Fossvoginn svo að þú myndir hjóla hér oftar?

15. Hvernig skilgreinir þú kyn þitt:

- Karl
- Kona
- Annað

16. Í hvaða pósthúmi býrð þú? _____

17. Fæðingarár þitt: _____

18. Hversu mörg börn 17 ára eða yngri, búa á þínu heimili að jafnaði? (Í þeim tilfellum að um breytilegan fjölda barna sé um að ræða, vinsamlegast skráið mestan fjölda): _____

19. Netfang fyrir happdrætti: _____

Viðauki 3. Athugasemdir sem gætu bætt öryggisupplifun - Viðhorfskönnun

Tafla 60. Innviðir, viðhald og lýsing

Að samgöngumannvirki séu hönnuð líka fyrir hjólandi og gangandi. Oft á tíðum virðast hönnuðir hafa enga þekkingu eða tilfinningu fyrir því hvernig fólk gengur eða hjólar.
Betra aðgengi fyrir einkabíla
Betra ástand gatna og stíga almennt. Það að afmarka hjólastíg yst á götu gerir t.d. ekkert gagn þegar sá hluti götunnar er bæði svo siginn að hættulegt getur verið að hjóla þar og aðgreiningin frá umferð bifreiða er engin og bílar keyra því jafnan á 'hjólastígnum' (t.d. Hofsvallagata í 107). Meiri samfella í stígagerð. Það hjálpar mér t.d. lítið að afmarka 'hjólastíg' á hluta götu, eins og á Hofsvallagötu, ef ég enda svo, við miðja götu, á hraðbrautarbreiðri götu, án afmarkaðs stígs/hjólareinar á svæði þar sem bílstjórar keyra jafnan allt of hratt. Ef keppnishjólfólk/hjólfólk á racerum héldi sig á götunni þegar það hjólaði jafn hratt og raun ber vitni. Við fjölskyldan forðumst t.d. orðið hjólastígana næst heimili okkar, sérstaklega með börnin, sökum hraða margs hjólfólks á þeim og þess að þjöllunotkun þeirra er því sem næst engin. Afmörkun fyrir hjól fremst við stöðvunarlínu á gatnamótum. Hef notað svoleiðis á nokkrum stöðum erlendis, þar sem ekki eru endilega aðskildir hjólastígir heldur hjólareinar bara hluti götu. Það eykur sýnileika hjólfólks á götunni að vera fremst, fyrir framan umferð bifreiða, á gatnamótum þegar stöðvað er á rauðu ljósi. Betri aðstaða fyrir hjól almennt. Hluti öryggisstillingarinnar er líka að geta örugglega skilið við hjól sín. Rétt eins og hugsað er fyrir bifreiðastæðum þarf að hugsa út í að gera fólk kleift að skilja við hjól sín og læsa þeim örugglega. Reykjavíkurborg mætti gjarnan gera mun betur í þeim málum - t.d. við leikskóla, grunnskóla, sundlaugar og önnur íþróttamannvirki. Það bæði eykur sýnileika hjólfólks, kemur í veg fyrir að hjól liggja þvers og kruss fyrir fólk og kemur í veg fyrir að fólk skilji hjól sín eftir þar sem hvergi er hægt að læsa þeim og skilja þau örugg eftir. Við fjölskyldan göngum t.d. oft í sund í stað þess að hjóla þar sem ekki er gert ráð fyrir 'hjólastæðum'. Nóg er plássíð en engin aðstaða til að læra við eitt né neitt.
Betra gatnakerfi í Reykjavík.
Betri götulýsing og hreinni borg
Betri lýsing
Betri lýsing hjólastíga í Árbæ/kvíslum Betri gangstígur vinna er hafin í því og vona að verði kláruð
Betri lýsing og betri vetrarþjónusta svo sem upphitaðar gangstéttir, ryðja á nóttunni ef það snjóar mikið og salta/sanda klaka á gangstéttum og á bílastæðum.
Betri merkingar við gatnaframkvæmdir. T.d. svo maður endi ekki inni í blindgötu og þurfi að bakka til baka. Það er hættulegt tillitsleysi af hálfu framkvæmdaraðila. Hafa götur ekki óþarflega þröngar og fylla þær af óþörfum innflutningsvörum þar sem bæði bílar og hjól gætu raunverulega ferðast um (Hofsvallagata). Ekki setja hjólfólkaþrot, þar sem fáir hjóla og bílabeygjuakreinar gætu verið. Þá verður 1 bíla akrein í stað 2ja. Þá fara bílarnir inn í íbúðagöturnar til að sleppa við tvöfalt lengri bið á ljósum (Hofsvallagata aftur). Þetta er sérlega þröngt þegar maður sér að verið er að spara með því að fylla hjólfólkaþrotina af snjó í stað þess að aka honum burt. (tvöföld skilaboð)
Betri snjó og hálfu sinnu á göngustígum og hjólastígum.
Betri snjó og hálfuhreinsanir af gangstígum og götum í 101 gæti betur gert mér kleift að hjóla á veturnar.
Betri strætó
Betri umferðarmannvirki þannig að bílar komist líka áfram. Það hlýtur að vera hægt að gera hvort tveggja bæta hjólfólkaþrotu og fyrir bifreiðar, þannig að fólk komist áfram á álagstímum. Strætó virðist ekki vera valkostur nema fyrir suma.
Betri umhírða á hjóla/göngustígum, sérstaklega varðandi glerbrot. Lendi OFT í því að þurfa að stoppa og fara varlega framhjá sömu glerbrotahúgunni marga daga í röð.
Betri vetrarþjónustu heilt yfir. Bæta umferðaflæði.
Breiðari götur til að keyra á. Einkabílum verður ekki lagt.
Breikka umferðagötur fyrir bíla svo þeir komist auðveldlega leiðar sinnar!
Brú eða undirgöng í stað gangbrautar við gatnamót Sæbrautar og Súðarvogar.
Burt með hjólfólki af aksturgötum. Aðgreina göngustíg og hjólfólkaþrot og halda merkingum við árlega allsstaðar. Færa gangbrautir frá hringtorgum. Fjarlægja ómerktar gangbrautir sem þvera vegi t.d. gamla Hringbraut við Landspítala.
Bæta frárennsli frá hjólastígum, sérstaklega á vor og haustin.
Bæta gatnakerfið, fólk velur bíl frekar en hjól!
Bæta þarf skipulagningu göngu og hjólastíga framhjá byggingarframkvæmdum
Ef borgin lærði af reynslu annarra borga og færði hjólareinar af stofnbrautum í næstu götu við hliðina. Að sumar götur væru ætlaðar hjólandi og bílaumferð sé gestaumferð og að hraðhjólandi bandittar séu aðskildir frá rölegheitahjólun.
Ef þau mannvirki sem gerð eru fyrir reiðhjól væru samræmd. Núna finnst mér hvert nýtt mannvirki hafa sér útfærslu. Alltof oft endar hjólaakrein eða -leið án þess að nokkuð taki við, ekki gefið til kynna hvert sé best að fara. T.d. Hverfisgatan. Þegar hjólað er til Austurs og komið að Snorrabraut. Þar má ekki halda beint áfram, ætli maður áfram austur. Ætti maður að hjóla suður Snorrabrautina sem er tvöföld (eiginlega þreföld þarna). Ökumenn bíla yrðu mjög þröngir. Á maður að beygja til vinstri og hjóla norður Snorrabrautina, þar er líka tvöföld akrein. Það er ekki spennandi að hjóla þar sem er tvöföld akrein, þar er hraðinn oft mun meiri. Svona eru þetta út um allan bæ, eilífur bútasamur. Annað dæmi: Stundum er hjólavísir í hringtorgi með einni akrein málaður á miðja akreinina. Það skilja

allir, engin að fara frammúr en það gæti tafið bílaumferð. Svo er stundum hjólavísirinn málaður á hægri brún akreinarinnar í hringtorgi. Þýðir það að það megi taka frammúr? Þýðir það að það séu komnar tvær akreinar, bíla og hjóla? Þýðir það að hugsanlegur innri hringur eigi allt í einu rétt yfir þá sem eru á hugsanlegum ytri hring? ... Svona óvissa skapar óöryggi

Ekki eins margir kantar á gangstéttum.

Er ennþá verið að tala um þegar ég hjóla, eða yfir höfuð? Því ef það er bara almenn öryggisupplifun er það margt og væri gott að fá flokka til að gleyma engu. t.d. finnst mér vanta á veturna að sanda strax fjölfarna göngustíga. Eins þegar snjó leysir að losa sandinn af göngustígum og gangstéttum. Einnig þarf að gera eitthvað varðandi umferðina, Ég er ekki örugg í umferðinni á morgnanna, mér finnst það skárri á daginn.

Fjarlægja með öllu umferðaljósi sem eru umferðarstýrð fyrir bíla (og gangandi/hjólandi fá ekki grænt nema ýtt sé á takka). Lækka hámarkshraða á Hringbraut.

Fleiri akreinar fyrir einkabíl.

Fleiri alvöru gangbrautir. Heildstæðar leiðir þar sem þarf ekki sífellt að fara af götu á gangstétt. Hjólastígar sem ná lengra en eina götu. Ekki einusinni meðfram Miklubraut er samfelldur hjólastígur. Og hvers vegna ekki að leyfa okkur að hjóla mót einstefnu eins og má erlendis víða, t.d. í Brussel? Það myndi minnka strax þörfina fyrir sérstaka hjólastíga og minna okkur á að nota götur en ekki gangstéttir. Ef það er ekki pláss fyrir sérstaka stíga, mætti ekki kenna strætó umferðarreglunar og leyfa hjólreiðar a forgangsakreininum?

Fleiri bílastæði

Fleiri opin græn svæði.

Fleiri upphitaða hjólastíga sem hægt er að nota allt árið. Fleiri undirgöng undir aðalakreinar. Fjarlægja trjágróður of nálægt gatnamótum á mótum hjólaleiða og akreina.

Fullnægjandi viðhald á götum og stígum svo að samgöngukerfið sjálft sé ekki hættulegt!

Fyrst og fremst betri vetrarþjónusta eins og áður hefur komið fram, verulega léleg í Grafarvogi, Húsaferfi þekki ég best færri blómaker

Gangbrautir væru almennilega merktar. Hraðahindrun þarf ekki að vera gangbraut.

Gatnamót eru almennt ekki hönnuð fyrir umferð hjólandi. Það er yfirleitt tímafrekt og leiðinlegt að fara hjólandi í gegnum gatnamót. Það sama á í sjálfu sér við um að fara gangandi yfir umferðargötur.

Gera fleiri undirgöng eða gangbrýr

Gera hjólastíga í Reykjavík t.d. frá Kjalarnesi til Mosó

Gott samgöngukerfi sem annar vel þöfnni.

gott umferðarflæði - og hringtengja nes og skaga með brúm !

Gæta þess að það sé ekki of langt á milli hjóla- og/eða göngustíga og akbrauta fyrir bíla. T.d. er of langt á milli þegar beygt er af Bústaðavegi niður í Löndin. Þetta skapar óöryggi og hættu.

Gönguljós eru stundum svo stutt, eins og yfir Bústaðaveg að þú þarft að vera í svaka formi til að ná yfir á grænu.

Hreinsa stíga betur

hreinsun gatna göngustíga og hjólastíga

Hætta að þrenja götur eins og gert var á Grensásveginum og Borgartúni

Laga umferðahnúta og greiða götur einkabilsins.

Lagfæra og bæta gatnakerfið til að liðka fyrir ökutækjum almennt, allt of margir flöskuhálsar og miklar biðraðir í umferðinni á álagstímum með tilheyrandi mengun.

Lagfæringar á gatnakerfinu, fækka holum á götum og djúpum rásum!!

Ljós og merkingar

Lýsing og söndun á göngustígum á vetrartíma

lægri gróður þar sem leiðir skerast eða taka beygju

Meira og betra viðhald á götum Reykjavíkurborgar.

Meiri lýsing á stígum

meiri lýsingu

minni bílaumferð :)

Minni brekkur. Reykjavík er öll í brekkum og því nenni ég ekki að hjóla

Minni umferð á götum/stígum og færri ökutæki/hjól á ferðinni, því að vega-/stígakerfið rúmar hreinlega ekki alla þessa umferð.

Minna hættu á árekstri við bíla á gatnamótum þar á grænu ljósi þar sem bifreið beygjir til hægri án þess að taka eftir hjólreiðamanni sem eftir samsíða hjólreiðastíg úr sömu átt og bifreið og á líka rétt á grænu ljósi.

Mislæg gatnamót á Grensásveg, Háaleitisbraut og Kringlumýri þar sem þessar götur krossa Miklubraut.

Nr. 1, 2 og 3: Fara aftur að sópa og snyrta borgina þegar snjóa byrjar að leysa, ekki nískast við það fram í maí eða jafnvel júní. Sópa ALLA stíga og hjólaleiðir og slá ALLAN ofvaxinn gróður í köntum slíkra leiða og stíga, ekki bara sömu 10-15 prósentin.

Oft eru brúnir gangstétta háar og ógnandi. Þegar maður er ekki vanur hjólreiðamaður þá hefur maður áhyggjur af því að detta á hjólinu og kannski slasa sig. Og er hræddur við hraða bílaumferð og ekki nógu góður í umferðarreglunum sem snýr að rétti bílaumferðar, gangandi og hjóla.

Slett aðkoma frá gangsig að götu við gatnamót

Sléttara yfirborð hjólreiðastíga. Það er víðast hvar lélegt, ójafnt og sprungið

Stytta biðtíma á gönguljósum yfir stofnbrautir. Ef það er of langur tími fer fólk að taka sénsinn.

Upphitaðir hjólreiðastígar

Viðhald gatna og gerð mislægra gatnamóta

Vil leggja sérstaka áherslu á sér-hjólreiðaumferðarljós. Upplifi mig oft óörugga og hrædda á gatnamótum.

Það vantar allt of mikið af göngubrúum og undirgöngum í borginni. Upplifi barnið mitt ekki öruggt sem gangandi vegfaranda þegar það þarf að þvera stærstu umferðargötur borgarinnar.

Það þarf að skoða betur háa kantsteina sem eru víðsvegar í Reykjavík og hindra hjólaafólk, fólk með barnavagna og snjóruðningstæki. Einnig mætti huga að því að hafa gras frekar en grjót eða hellur nálægt kröppum beygjum eins og við sum undirgöng.

Þar sem gangstéttum og hjólastígum er lokað þarf að vera hægt að komast leiðar sinnar án þess að verða á milli steins og sleggju. Sjá til dæmis fjölda ferðamanna sem völdu að ganga á götunni þegar gangstéttum var lokað kringum framkvæmdir á lóðinni við hliðina á Hörpunni. Það var alls ekki nógu vel merkt hvert ætti að fara.

Þéttbýli skapar mér mestu ónæðin og óöryggi, gerið þið eitthvað í því? Þið pakkid okkur inn í ákveðin hverfi eins og sardinum í dós! Ekki ásættanlegt!

Þrifa göngustíga áður en komið er mitt sumar

Tafla 61. Sérými fyrir hjólreiðamenn

1. Fleiri aðskildir hjólastígar
2. Fleiri aðskildir hjólastígar
1. hjólastígar milli svæða og hverfa í Reykjavík verði ekki meðfram umferðaræðum heldur séu búnar til tengingar þannig að unnt sé að hjóla án þess að vera í hættu vegna bílaumferðar. 2. Vespum, bæði rafmagns og bensín verði komið af göngustígum, oft eru á þessu krakkar sem kunna ekki umferðarreglur og taka ekki tillit til annarra vegfarenda og skapa því stórhættu. 3. Auðveldara og tryggara verði að nýta strætó með hjól meðferðis.
Að augljóst sé að stígurinn sé hjólreiðastígur, eins og í Berlín
Að á sameiginlegu og hjólreiðarstígum stígum sé hægrri regla virt. Oft kemur fólk vinstra megin fyrir blindhorn. Oft eru krossgötur með mjög lítið útsýni og það virðist sem engar umferðarreglur gildi þar. Fólk hjólar á fullu yfir án þess að vita hvor einhver sé að koma.
Að banna hjólreiðar á gangstígum
Að hjólastígar séu fleiri og skýrari valkostir.
Að hjólreiðamenn séu á stígum en ekki á götunni
Að hjólreiðastígar séu beinir og gróðri og öðru viðhaldið þannig að sýnileiki hjólreiðamanns sé í lagi, bæði fyrir aðra að vara sig á hjólreiðamanninum og fyrir hjólreiðamanninn að geta varið sig á annarri umferð. Margir stígar hlykkjast í gegnum mikinn gróður og enda jafnvel beint út á gangbraut þar sem sýnileiki er mjög slæmur. T.d. hringtorg hjá Bauhaus út á Vesturlandsveg.
Að hjólreiðastígar séu vel merktir og ekki í alfaraleið. Mér finnst t.d. hjólastígarnir á Sæbrautinni mjög góðir.
Að hægt væri að ferðast um alla borgina á hjólastígum, frekar en að flakka á milli hjólastíga, gatna, gangstétta til að komast leiðar sinnar. Hjólaleiðir ættu að vera stysta mögulega leiðin - ekki um græn svæði - (nema til hjólagamans) - bæta við gróðri og skipuleggja byggð þannig að vindstrengir minnki, t.d. væri hægt að rækta upp breiðu umferðareyjuna sjávarmegin við Borgartúnið og reyna þannig að minnka vindstrengi þar um slóðir. Sjávarleiðin í norðan verðri Reykjavík er illfær um leið og eilítið blæs. Útlit er fyrir að nýbyggingar við höfnina í kringum hörpu muni leiða af sér sama eðlisfræðivandamálið með vindinn - kvíður magnist og finni sér leið á milli húsanna, frekar en að leiðast yfir þökin eins og í gamla vesturbænum t.d. þar sem ysta byggð er lágreist og leiðir vindinn yfir þökin. Hjóla ljós við allar stærri götur - margt vel gert nú þegar í þeim efnunum, en margt vantar upp á.
Að passað sé upp á að rými á göngu/hjólastígum sé gott; oft og víða er lokað fyrir göngustíga vegna framkvæmda í lengri tíma og þá þurfa vegfarendur að fara um umferðagötu. Það sé almennt gert ráð fyrir gangandi og hjólaumferð allsstaðar.
Að útbúnir verði sér hjólaeiðir fyrir hjólreiðamenn sem stunda hjólreiðar sem íþrótt og fara hratt yfir.
Að það sé alltaf í boði að nota hjólreiðastíg og að fólk þurfi aldrei að nota götur þar sem bílar keyra um.
aðgreindir hjólreiðarstígar og áframhaldandi uppbygging á þeim
Aðskilið frá bílaumferð
Aðskilja göngu (gangstéttir) og hjólastíga alveg
Aðskilja hjóla og göngustíga.
Aðskilja sem mest gangandi, hjólandi og bílandi
Aðskilnað reiðhjóla og gangandi...STRAX
Aðskilnaður milli bifreiða og hjólastíga
Algerlega aðskildir stígar fyrir hjólreiðafólk og gangandi. Vantar göngubrýr/göng yfir/undir fjölfarnar götur á nokkrum stöðum. Oft mjög erfitt að sjá hjólreiðafólk úr bíl þegar beygt er inn eða út af aðalbraut og hjólreiðafólk á réttinn ef það hjólar áfram.
Algjörlega aðskild umferð hjóla og bíla.
Betri reglur um hjólreiðar og fleiri stíga fyrir þá
Fleiri aðgreindir hjólastígar frá gangandi
Fleiri aðskildir stígar aðskildir frá gangandi vegfarendum

Fleiri góðir hjólreiðastígar. Kjalarnesingar hafa orðið útundan hvað hjólreiðastíga varðar. Samt er Kjalarnes hluti af Reykjavík!

Fleiri hjólastíga - eða hjólaakreinar.

Fleiri hjólastíga.

Fleiri hjólastígar

Fleiri hjólastígar, skiptir með línu fyrir þá sem koma úr hvorri átt fyrir sig.

Fleiri stígar og því miður eru þjóðvegir innan sem og utan borgarmarkanna stórhættulegir fyrir hjólreiðamenn og akandi. Ég veit að þjóðvegir eru á höndum ríkisins en eitthvað þarf samt að gera. Það hefur legið við stórslysum vegna hjólandi fólks á allskonar hjólum. Hjólum sem fólk liggur í, hjólum með hliðarvagna, hjólum með aftan í vagna o.fl.. Og í oft í mjög varasömum veðrum og miklum sviptivindum. Hjólreiðar eru ekki bara á þartilgerðum stígum í miðbæ Reykjavíkur.

Fleiri öruggir hjólastígar víðar um borgina. Að tryggj sé að börn geti hjólað víðar án þess að vera innan um akandi umferð.

Gera fleiri hjólreiðastíga

Hjólreiðastígur út um allt

Hraðatakmarkanir hjóla og vespa, aðgreining frá gangandi og akandi vegfarendum. Reglur um hjálmanotkun, aldur og fjölda sem mega sitja saman vespu.

Já að hjólreiðamenn hætti að hjóla um allt og á gangsettum á ógnarhraða, hef 2svar verið hjóluð niður við að ganga út úr húsinu mínu, gleymdi að kíkja til hægri og vinstri áður en ég gekk út. Var með stóran kassa í fanginu annað skipti. Meiðsli og smá áfall. Poli ekki frekjuna í hjólreiðafólki, það er ekki lengur hægt að ganga á göngustígum fyrir öllu þessu hjólreiðafólki og alls ekki með börn. Kemur hljóðlaust að manni brunandi eða hringir við eyrað á manni þessir fáu og er það heldur seint.

Hræðilegt að mæta þeim í þröngum götum akandi þeir víkja ekki eins og bílstjóra er háttur að sýna samvinnu, heldur vaða nánast í lakkid á bílnum þó maður hægi mjög mikið á sér - veit ekki hvaða yfirlæti þetta er. En inn á milli er frábært hjólaafólki en þau eru ekki nógu mörg

Já að hjólreiðamenn sem halda að þeir séu að keppa í tour de france læri að fara varlega. Má alveg setja hraðatakmarkanir á þetta lið.

Já, ég vil að hjólreiðarmenn virði umferðarljós. Stundum telja þeir sig hafna yfir það ef umferð er lítil.

Já, mjög mikilvægt atriði: Að sandur sé sópaður af gangstéttum og hjólreiðastígum þegar ekki er lengur þörf fyrir hann. T.d. þegar hálka af völdum íss er farin. Sandur og mól á gangstéttum getur skapað mikla hættu.

Labba mjög mikið á stígnum við Grafarholt og í Elliðaárdalnum, held að aðskilnaður göngu og hjólastíga sé forgangsverkefni sem tryggir öryggi beggja hópa.

Lengri og betri hjólastígar í grónum hverfum og að hjólaleiðin sé "stysta" leiðin - því það er leiðin sem hjólreiðarmenn velja oftast fyrst!

Merktar gangbrautir sebrabrautir - þá hægja bílstjórar á sér.

Mér finnst bílaumferðin þannig að ég vil helst ekki hjóla ef ég þarf að blandast henni

mér finnst hjólreiðarfolk ekki taka tillit til gangandi vegfarenda, og eignir sér göngustígana.

Mikilvægast að aðgreina gangandi og hjólandi því að það er mikil slysgildra að hafa t.d. börn eða dýr í taumi og hjólandi umferð. Mikilvægt líka að hafa hjólabrautir beinar, ekki með trjám of nálægt, til að hafa útsýni yfir umferð á svæðinu.

Reykjavík og Ísland er ekki og verður ekki hjólaaland, sama hvað ákveðinn hópur (góða fólkið) reynir að troða þessu inn á okkur, við búum ekki öll í 101 þótt Holu Hjálmar haldi það

Sameiginlegir göngu og hjólreiðastígar eru orðnir hættulegir, hjól koma í gagnstæðar áttir og útsýni kannski lélegt (beygja) og þá skapast oft hætta.

Samfelldan hjólastíg gegnum Hlemmsvæðið sem ég hjóla mikið framhjá eftir Laugaveg/Hverfisgötu, framkvæmdaaðilar (t.d. hjá Hverfisgötu) þvinga hjólandi og gangandi umferð oft ólöglega út á akbraut og skapa stórhættu,

Sér hjólastígar með tvær akstursáttir

Sér hjólreiðastígar allsstaðar og sér leið fyrir hjól yfir götur. Slasaði mig illa þegar ég lenti á illa staðsettum kanti á leið yfir Kringlumýrarbraut.

Sérgreindir hjólastígar, t.d. í Fossvogi eru of nærri gangstígum. Hjólástígurinn í raun eins og hraðbraut þar sem hjólað er á 30-40 km hraða og það þarf að hafa miklar gætur á börnum þegar þessir stígar eru þveraðir eða liggja nærri göngustígum. Börn undir 10 ára aldri eiga ekki erindi inn á þessa stíga og það er tímaspursmál hvenær þar verður alvarlegt slys. Hjólreiðastígar verða að vera lengra frá göngustígum þar sem börn hjóla og ganga.

Það að alltaf sé völ á að hjóla eftir gangstétt (þ.e. að maður sé ekki þvingaður til að hjóla á götunni við hliðina á bílunum).

Það væri svo æðislegt að áfram yrði haldið að byggja upp stígakerfið í borginni og nágrennsveitarfélögum þar sem aðrir vegfarendur geta verið í friði og ró fyrir bílaumferð. Sérstaklega framhjá öllu kraðakinu á stofnleiðum. Og að leiðirnar séu vel kynntar og haldið út í up to date korti, svo maður renni ekki blint í sjóinn þegar maður hjólar á nýjan stað. Plús að gæta hagsmuna okkar þegar verktakar eru að byggja. Ekki leyfa þeim að girða fyrir hjólastíga frekar en bílgötur. Hverfisgatan og Miklabrautin áleiðis í Grafarvog hafa verið martröð fyrir borgarhjólið mitt í sumar. Hvað þá barnið mitt. Hleypi honum ekki einum í Hverfisgötuna, 14 ára. Ansi mikið að hjóla á umferðargötu og undirlagt af risavöxnum túristarútum í blindbeygjum. Bara HUGSA um okkur líka. Við erum ekki inni búi úr gleri og stáli.

Tafla 62. Löggæsla, löggjöf og öruggt hjólastæði

15 km hámarkshraði hjólandi á göngustígum/gangstéttum og eftirlit lögreglu með því að hámarkshraði hjólandi fólks sé virtur - sem og að hjólandi virði umferðarljós
Að setja reglur um hversu langt frá hjóli ökutæki verður að vera þegar tekið er frammúr hjólinu
Að útrýma vafaatriðum í umferðarmerkingum.
Að það væri bannað að mótorhjól séu á gangstéttum og stígum. Í dag er heimilt að mótorhjól sem ná að ég held 20 km hraða megi vera á gangstétt - mér finnst það fáránlegt. Einnig mætti banna þeim hjólréiðamönnum sem hjóla mjög hratt (racer) á gangstéttum - og einhverjum stígum.
Aukin sýnileiki lögreglu víða um borgina
banna hjólhesta a zebrabrautum fyrir gangandi fólk
Banna hjólréiðar á götum
Banna hjólréiðar í bilaumgerð
Banna hundafólki að vera með hundana í slaktaumi á almennum göngustígum. Banna vélknúnum (rafknúnum) ökutækjum (hjólum) að vera á göngustígum.
BANNA REIÐHJÓL
Banna reisir hjól á gangstígum of mikill hraði Spurning að setja hraða hindranir á gangsettar reisir hjól fara á svo miklum hraða að gangandi er í mikilli hættu
Betri löggæsla lögreglunnar
Betri reglur um hjólréiðar og fleiri stíga fyrir þá
Finns oft allt of mikill hraði á hjólréiðamönnum á hjóla/göngustígum, sérstaklega þeim sem eru að æfa hjólréiðar. Þyrftu að halda sig á stígum sérstaklega ætluðum fyrir hjólréiðar en þeir eru allt of fáir. Þessi hraði skapar mikla hættu fyrir gangandi og skokkandi vegfarendur.
Fleiri lögreglupjóna sýnilega
Fleiri merkingar um hraðatakmark í umferðinni
Fleiri sínilegri lögregglumenn, fleiri sínilegar myndavélar, meiri lísing, og fl.
færri löggur. þær eru ekki að hjálpa. þær beita ofbeldi.
Hraðatakmarkanir hjóla og vespa, aðgreining fra gangandi og akandi vegfarendum. Reglur um hjálmanotkun, aldur og fjölda sem mega sitja saman vespu.
Lækkun hraða akandi vegfarenda á stofnvegum
Lögregla sem virkar og tekur líka á ökuníðingum sem ferðast á hjólum
Lögreglan sýnilegri
Meira eftirlit með hraðakstri
Meiri sýnileg löggæsla almennt. Umferðarhegðun sumra er ekki til fyrirmyndar, en það er "aldrei" lögregla sem fylgist með. Held að lítið sé orðið á lögreglustarfið sem eingöngu skrifstofustarf eða útköll.
Reiðhjól af umferðagötum
Setja hámarkshraða á hjólastíga
Sjáanlegri lögregla (en ég veit að þeir eru undirinnannaðir...)
skýrari reglur um vespunotkkun á hjólréiðastígum/gangstéttum
Sterkari lög og reglugerðir sem vernda hjólréiðafólk í umferðinni, gera reiðhjólum hærra undir höfði í almennri umferð.
Taka hjól af akbrautum
Takmarka hjólréiðar á götum sérstaklega stofngötum
Tryggari leið til að geyma-læsa hjóli, er með dýrt hjól og frekar óruggur um að því sé stolið
Upplýst undirgöng og öryggismyndavélar þar.
Upplýstir göngustígur og öryggismyndavél
Vöktuð hjólastæði
Það á að setja hraðatakmarkanir á hjólandi vegfarendur. Það á að setja hörð viðurlög ef hjólað er of hratt eða gáleysislega. Það þarf nauðsynlega að banna létt bifhjól og vespur á stígum. Þessi tæki fara mun hraðar yfir heldur en hefðbundin hjól og eiga ekkert erindi innan um börn og aðra sem ferðast á hjólum. Einnig valda þau hávaða og mengun (bensín knúin bifhjól/vespur) og skemma því verulega fyrir upplifun og hollustu þeirra sem um stígana fara. Rafmagnsreiðhjól eru frábær en því miður er of mikið af ólöglegum rafmagnsreiðhjólum í umferð sem fara of hratt á stígum. Það vantar að lögregla sinni eftirliti á stígum og taki úr umferð eða sekti mótorhjól og ólögleg rafmagnsreiðhjól sem nota hjólréiðastíga til að ferðast um.
Fleiri sýnilegri lögreglumenn, fleiri sýnilegar myndavélar, meiri lísing, og fl.

Tafla 63. Bætt hegðun og fræðsla hjólreiðamanna

Að hjólandi hægi á sér eða stöðvi í stað þess að hjóla á miklum hraða yfir gangbraut. Einkum í myrkri.
Að hjólreiðafólk taki tillit til gangandi vegfarenda á göngu/hjólreiðastígum borgarinnar, gefi merki með bjölluþjófum og ekki takmarka hraða sinn innan um gangandi fólk. Í umferðinni eiga þeir til að sveigja og beygja fyrir bíla, gangandi vegfarendur o.s.fr.
Að hjólreiðamenn á miklum hraða haldi ekki alltaf að þeir eigi réttinn alls staðar
Að hjólreiðamenn fari eftir umferða reglum
Að hjólreiðamenn fylgi umferðarreglum. Ótrúlega algengt að sjá þá svissa á milli gatna, göngu og hjólastíga því það hentar þeim betur hverju sinni, oftast til að komst hjá rauðu ljósi eða öðrum hindrunum.
Að hjólreiðamenn hægi á sér þegar þeir eru á leið að bílaaksturgötu, sem þeir ætla að hjóla yfir jafnvel þó þeir eigi vist réttinn.
Að hjólreiðamenn og konur fari eftir umferðarljósum. Of algengt að hjólað sé á götu og svo beint yfir á rauðu
AÐ HJÓLREIÐAMENN SKJÓTI SÉR EKKI MILLI BÍLA. ÞEIR TAKA FRAM ÚR Á LJÓSUM BARA TIL AÐ ÞURFA AÐ LÁTA TAKA FRAM ÚR SÉR AFTUR EFTIR AÐ GRÆNT KEMUR, BARA TÍMASPURSMÁL HVENÆR ÞESSI HEGÐUN LEIÐIR TIL ALVARLEGRA SLYSA. ER MEST HRÆDDUR UM AÐ KEYRA NIÐUR HJÓLREIÐAMANN AF ÞESSU TAGI
að hjólreiðamenn sýndu meiri tillitssemi og fylgdu almennt betur umferðarreglum
Að hjólreiðamenn taki tillit til annara í umferðinni og gæti að því að ökumenn eða gangandi hafi verið þeirra varir. Allt of margir fara um með offorsi og dónaskap.
Að hjólreiðamönnum beri að gefa hljóðmerki fyrir framúrtöku, það verði vel kynnt svo aðrir líti ekki á það sem frekju.
Að hjólreiðar séu bannaðar á mestu umferðargötum gangandi vegfarenda, s.s. Laugavegi. Gangandi vegfarendum stafar nú mest hætta af hjólreiðafólki.
Að hjólreiðarmenn fari eftir umferðarlögum.
Að löggæslan taki harðar á umferðarlagabrotum hjólreiðamanna, eins og að hjóla gegn rauðuljósi, sem er orðið saknæmt í dag og sérstaklega þarf að taka á þeim sem eru á keppnishjólunum út um allt og virða engar reglur.
Að reiðhjólafólk stoppi á rauðu ljósi og við stöðvunarskyldu
Að ég sem gangandi vegfarandi sé öruggur gagnvart hjólreiðamönnum á miklum hraða á stígum.
Ég myndi vilja meiri fræðslu í hvernig á að hjóla fyrir börn og unglina, sem myndi skila sér þannig inn á heimilin og í framtíðina.
Fræðsla, fræðsla, fræðsla, öryggi er helst ógnað vegna annara vegfarenda sem telja hjólreiðamenn rót alls ills og ógna með hnefa, orðum eða öllu verra með ökutæki.
Hámarka hraðann á hjólreiðamönnum og nota bjölluma til að gera vart við sig
Herferð sem kynnrir skyldur og rétt hjólreiðamanna, sérstaklega til að koma í veg fyrir að þeir hjóli á gangstéttum nema í undantekningartilvikum og til að akandi vegfarendur viti af hverju hjólreiðamenn staðsetja sig ekki alltaf á brún akreinar. Þessi kynning er til en mætti sýna hana oftar.
hjálmur
Hjól eiga ekki að vera á göngustígum
Hjóla oftar helst daglega
Hjólaði á stígum í Vail Colorado og undantekningarlaust kallaði sá sem var að fara fram úr "To Your Left" eða fer fram úr vinstra megin. Einnig voru heilar línur þar sem ekki mátti taka fram úr og önnur umferðarmerki eins og blindbeygjur, blindhæðir o.s.fr. Þetta mætti koma í Rvk.
hjólafærni unga hjólreiðamanna
Hjólreiðafólk af göngustígum
Hjólreiðafólk þarf að sýna fólk á göngustígum tillitssemi og nota BJÖLLUNA tímanlega.
Hjólreiðamenn eru til vandræða á göngustígum og í bílaumferð. Þeir stefna gangandi fólk í voða ítrekað og eru sem hópur mjög sjálfhverfur. Mikilvægt að koma hjólum af bílvegum og göngustígum. FRekari þróun akbrauta fyrir bíla mundi bæta mikið
Hjólreiðamenn hjóla hægjar, sumir hverjir
Hjólreiðamenn sem nota hjóla/göngustíga sem eins konar kappakstursbrautir skapa oft hætta og eru einkar ótillitssamir
Hjólreiðamenn sem æða áfram á gangstéttum ættu að slá af ferðinni svo forðast megi slys
Hjólreiðamenn virði umferðarreglur!
Hraðatakmarkanir hjóla og vespa, aðgreining frá gangandi og akandi vegfarendum. Reglur um hjálmanotkun, aldur og fjölda sem mega sitja saman vespu.
Hægja á hjólreiðamönnum! Ég geng mikið og fram hjá mér bruna endalaust hjólreiðamenn að slá eigin og annara hraðamet. Hætta að hjóla á umferðargötum.
Hætta að leggja svona mikið í þetta og fá hjólreiðafólk til að taka tillit til bæði gangandi og akandi vegfarenda
já, það þarf að brýna fyrir hjólreiðafólki að það er ekki yfir aðra hafið í umferðinni. Stundum er eins og það líti á sig sem forréttindafólk, sér í lagi þeir sem virðast hjóla reglulega og hafa hjólreiðar sem lífstíl. Stundum þarf maður að leggja mikið á sig til að halda þessu fólk á lífi, þar sem það virðir engar reglur.
Kenna þarf hjólreiðamönnum umferðareglurnar. Of margir hjólreiðamenn hegða sér eins og þeir séu á hraðbrautum á hjólastígum og skipta oft t.d. við gatnamót frá því að vera á gangstétt, á götunni með eða á móti umferðastefnu, þvera á ská yfirgatnamót án nokkurra bendinga.

Kort yfir hjólreiða- og göngustíga.

margir hjólreiðar menn fara yfir á rauðu ljósi og fara oft ekki eftir neinum reglum

meiri bjöllu notkun

Meiri hjólamenning

Meiri tillitssemi hjólandi gagnvart gangandi.

Mér finnast umferðareglurnar stundum óljósar og vildi sjá forgang hjólamanna á umferðagötum, þar sem eru sérstakar hjólareinar, gagnvart hægri beygju bíla eins og er í Danmörku. Almennt má skoða allar þessar umferðareglur hjóla betur.

Mér finnst að vanta að fólk geri sér grein fyrir hvaða týpur af hjólamanneskju það sé, stór munur er á þeim sem velja sér sportstílinn sem gengur út á hraða og kapp við klukkuna og þeim sem hafa alist upp við hjólamenningu Dana og Hollendinga t.d. þar sem hjólamennska er allt önnur og yfirvegaðri. Sportmennskan er aggressivari og þarf að skerpa á reglum og kurteisi í þeim hópi frekar en hinum sem hjóla á danskan máta.

Mætti kenna hjólreiðamanni umferðareglurnar

Setja upplýsingaskilti um hvert hvaða stígur leiðir, svipað og við umferðargötur. Þessi hluti borgarinnar þetta margur km.

Skylda hjólreiðamenn til að nota öryggistæki, s.s. bjöllu og ljós því þeir skapa oft hættu fyrir gangandi á göngustígum.

Upplýsa hjólreiðamenn um umferðareglur. Þeir virðast sumir hverjir halda að þeir eigi allan rétt alltaf.

Skyldunotkun á hjálum. Setja númer á hjól og sekta brotlega hjólreiðamenn.

Taka tillit til allra og hægja á hjólahraða, þegar þú nálgast gangandi fólk...:-)

Takmarka hraða hjólreiðarmanna, þeir eru stórhættulegir því þeir vilja hjóla svo hratt

umburðarlindi allra við alla

Varðandi hjólreiðar - nei ekki endilega, en ég forðast staði þar sem mikið er um reiðhjól.

Það er fráleitt að heimila hjólreiðar á gangstéttum. Í hverfum þar sem er 30 km hámarkshraði á götum eiga reiðhjól auðvitað betur heima þar en á gangstéttum. Hraði gangandi vegfarenda er á bilinu 2-6 km/klst meðan reiðhjólum er iðulega ekið á 30-40 km hraða.

Það mætti kenna mörgum hjólreiðamönnum umferðareglurnar. Það er víða pottur brotinn í umferðar menningu okkar. Þeir virða ekki rétt annarra í umferðinni, hjóla of oft yfir á rauðu ljósi. Mætti halda að þeir væru einir í umferðinni. En svo eru aðrir sem eru alveg til fyrirmyndar.

Það sem myndi bæta öryggi hjólreiðamanna og annara, allra í umferðinni, er betri kunnátta á því hvernig eigi að hjóla í umferðinni, og hvernig bílar og hjól eiga að ferðast saman. Það er mjög lítill skilningur á bæði hjólreiðum, gangandi vegfarendum, og bílandi umferð í Reykjavík. Til dæmis var lítið rætt hér í könnuninni hegðun fólks á gatnamótum en þar eru oftast flest slys á hjólafólki.

Það væri frábært að fá aðstöðu til þess að geta æft hjólreiðar án þess að þurfa að fara á götur. Vandamálið er það að æfingar fara fram á göngustígum þar sem enginn aðstaða er til. Æfingar fara fram á Götum og t.d. Krísvík af því að aðstaða er ekki til. Fólk hjólar Reykjavíkur hring og það þarf að klára þann hring fyrir hjólandi. Eftir það er að búa til góða æfinga aðstöðu sem gæti verið hringur og annar með brekkum.

Tafla 64. Bætt hegðun annarra vegfarenda og tillitssemi

Að bílstjórar sem bakka eða keyra út af bílastæðum taki tillit til hjólandi

Að hjólreiðar verði teknar til marks um eðlilegan ferðamáta með kröfur á ökumenn að taka tillit til hjólreiðafólks annars liggi sektir við. Sama á við um gangbrautir, þar á gangandi að vera í forgangi en ekki ökumaður sem sýnir "velvild" í að hleypa gangandi /hjólandi yfir.

Að hundaeigendur hafi hunda sína í ól og þarf að vera stutt í þeirri ól þegar þeir mæta hjólafólki

Að rafmagns vespur fái ekki að vera á gangstígum. Mjög hættulegt og gangandi vegfarendur eru varnarlausir

Að skilgreina hver á rétt við gangbrautir. Hjólreiðamenn (á spítthjólun) vaða oft blindandi út á gangbrautir og munar oft litlu að maður keyri á þá.

Að taka á lausagöngu hunda - það gengur ekki að bara sé hægt að ná í hundaeftirlitsmenn á skrifstofutíma - allt of mikið um lausa hunda með eða án eigenda - t.d. í Laugardalnum, Fossvogsdal, úti í Skerjafirði, í Nauthólsvík, í Öskjuhlíð og víðar.

Að ökumenn hætti að vera á netinu

Að ökumenn læri að nota stefnuljós.

Að ökumenn séu ekki nær hlið hjólreiðamanna en sem nemur 1 metra á götu, til að lenda ekki í utan í þeim. Að allir vegfarendur sýni hvor öðrum tillitssemi í umferðinni.

Almennt meiri kurteisi

Atvinnubílstjórar, einkum bílstjórar sendibílfreiða og ferðafólks leggja oft á gangstéttum þannig að maður sér umferð framundan og þeir stöðva oft bílana skyndilega á miðjum götum til að hleypa fólki út eða inn en gefa ekki merki. Það sama á við um þá, þeir hindra útsýni. Ég bý í miðbænum og hef ótal sinnum lent í því að fá járnflísar og glerbrot í dekkinn. Það er vissulega öryggismál að fólk í framkvæmdum þrifi upp eftir sig. Fólk gefst upp á að hjóla ef það er alltaf að lenda í því að dekkinn springi!"

Aukin meðvitund bílstjóra (bifreiða) í umferðinni um hjólréiðafólk og bæta einbeitingu. Það fer engan vegin saman að vera undir stýri og vera í símanum samtímis.

Bætt hegðun bílstjóra. Stefnuljós, Hraðatakörkun, Virðing fyrir gulu ljósi. Betri gangbrautamerkingar. Veit oft ekki hvort um gangbraut yfir götu er að ræða.

Ef Íslendingar gætu hætt að vera svona miklir Íslendingar og farið að taka tillit til annarra ;)

Einkabíllinn má taka betur tillit til hjólréiðamanna almennt, hef of oft lent í háska við það að ökumenn fari yfir á rauðu ljósi, þ.e. þá er ég á grænu gönguljósi.

Ekki leggja á gangstétt

ég er hræddust við strætó bílstjóra, margir mjög ótillitsamir. Sama á við um suma atvinnubílstjóra

Fólk virði hámarkshraða og noti stefnuljós

Fræðsla, fræðsla, fræðsla, öryggi er helst ógnað vegna annara vegfarenda sem telja hjólréiðamenn rót alls ills og ógna með hnefa, orðum eða öllu verra með ökutæki.

Gangandi vegfarendur noti ljós eða endurskin eins aðrir í myrkri.

Já. Ég hef margoft næstum orðið fyrir bíl vegna þess að bílstjórinn lítur ekki upp úr símanum þegar hann fer yfir gangbraut, bæði hef ég verið hjólandi og gangandi. Ef ég hefði í þessi skipti farið yfir hefði einfaldlega verið keyrt á mig, stundum á mjög miklum hraða. Bílstjórar eru svo langtum meiri hætta fyrir hjólafólk (fólk, ekki bara menn!) heldur en annað fólk á hjólum.

Lækka hraða einkabíla

Lækka umferðahraða bíla, fleiri 30 km götur

Markviss fræðsla til ökumanna um rétt hjólréiðamanna og hættunar sem steðja að þeim frá bílum og ótillitssömum ökumönnum. Til dæmis réttur hjólréiðamanna til að taka ríkjandi stöðu á vegi þegar vegöxl eða göngustígar eru hættulegir. stefnuljós

Taka leigubílstjórar og strætó bílstjórar í gegn - stórháttulegar í umferðinni

Vandamálið er fólk sem keyrir bíla, það tekur EKKI tillit til þeirra sem hjóla, það er algjörlega suicide mission að ætla sér að hjóla í Reykjavík, hef prufað að vera á systur minnar vespu og guð minn góður hvað ég geri það ekki aftur. Fyrir utan það er allt of mikið af hjólafóli sem virðir svo aftur á móti ekki gangandi fólk. Þannig að þetta er fucked up

Því miður hef ég takmarkaða reynslu sem hjólréiðamaður en ég er mjög meðvitað um rétt og hættur reiðhjólafólks og passa mig vel í umferðinni þegar ég er á bíl tek mikið tillit til þeirra og veit þeirra rétt.

Ökumenn séu meðvitaðri um hjól sem koma úr gagnstæðri átt þegar ekið er inn á umferðargötur, þ.e. að þeir líti ekki bara til umferðar á götunni sem þeir ætla inná heldur líka til hjóla sem koma úr öfugri átt.

Viðauki 4. Athugasemdir sem gætu bætt aðstæður - Vettvangskönnun

Tafla 65. Athugasemdir sem bætt gætu aðstæður við hjólreiðastíginn við Fossvog

Að gæta þess að lýsing sé ætíð til staðar og að stígur sé vel mokaður.
Aðgreina samgönguhjólreiðar og afþreyingarhjólreiðar
Aðskilja stíga
Aðskilnaður og umhverfi er gott á þessum stíg, vil ekki blandaða umferð.
Afmarka stíg betur hjá kaninum ofarlega í Elliðaárdal.
Ath um þrengingu á stíg í Fossvogsdal, væntanlega tímabundin
Auka hjólreiðar
Bæta aðgengi að þessum stíg
Bæta leiðir (tengingar) að þessum stíg
Bæta lýsingu blindhorn á stíg, sirka 150 metra frá brú, yfirborð nálægt blindhorni er hált, grindverk við flugvöll því vindur ýtir hjólreiðamönnum til hliðar og minnkar pláss. Bæta "fun factor" t.d. með að hafa sýnilega teljara - svo hjólreiðamenn sjái nr. hvað þeir eru o.fl.
Bæta sjónlínu
Bæta snjómokstur
Bæta tengingar og samskipt á milli sveitarfélaga
Bæta tengingar við stíginn
Bæta tengingu í Skerjafirði og merkingar
Bæta þjónustu á stíg, aðgreina stíg við Nauthól og takmarka hraða.
Bæta við stígum en ekki þrengja götur
Banna mótorhjól, létthjól og vespur, sér í lagi knúin jarðeldsneyti. Staðsetning skilta þarf að vera í öruggri fjarlægð frá stíg.
Banna mótorhjól, vespur og léttar bensínknúnar vélar, mengun
Banna vélknúin létt bifhjól og hafa skilti í öruggri fjarlægð
Besti stígurinn en vantar betri tengingu við Borgartún
Besti stígurinn í Reykjavík - má bæta aðra stíga mjög mikið
Betra viðhald
betri aðgreining á hjólandi og gangandi
Betri hálkuvörn
Betri lýsing
Betri lýsingu við flugvöllinn.
Betri mokstur
Blaut brú er sleip og ótti við hálu á brú.
Blindhæð (Lyngbrekka inn á Fossvoginn - rotaðist þar). Ósáttur við að geta ekki hjólað Skerjafjörð
Blindhorn
Blindhorn á stíg 150 frá brú. Þarf að þjónusta stíginn vel og fyrir. Væri gott að fá breiðari stíg.
Blindhorn á stíg er slysigildra, óþægilegt fyrir gangandi hjá Nauthól þar sem vantar allar merkingar og stígarnir krossa
Blindhorn vegna trjágróðurs, þarf að snyrta. Vantar fleiri viðgerðarstanda.
Blönduð umferð á brú
Breikka merkingar hjá gróðurhúsinu. Betri tengingar.
Brú hál og engin lýsing.
Brú yfir Fossvog - þarf að laga
Brúin er hættuleg, blindhorn á stíg
Brúin er hættuleg
Brúin er hál að vetri + staurarnir gulu
Brúin hál og blindhorn á henni
Brúin sleip og blönduð umferð
Ég hjóla úr Árbænum. Gamli rafstöðvarvegurinn er hættulegur í vetrarfærð. Snjóhreinsun þar er lakari en á stígum og þar myndast því hjólför í snjóinn eftir bíla sem eru hættuleg fyrir hjólreiðamenn. Á einum stað í Fossvogi skyggja tré á sjónlínu á stíg sem kemur úr Kópavogi
Ekki öruggt fyrir börn þegar hjólreiðamenn eru að keppnishjóla
Er öruggur á stíg en upplifir ekki það sama fyrir börn. Erfitt að komast frá Gerðunum yfir í Laugardal, engin örugg leið þar.
Fara í samstarf við Kópavog um mokstur. Bæta aðstæður við flugvöllinn.
Farið að sjá á yfirborði - holur
Finnst bensínvespur vera orðnar of algengar á stígum

Fleiri aðskilda hjólastíga
Fleiri aðskilda stíga - aðskilja alla leið
Fleiri ljósastaurar, breikka stíginn og hreinsa götur betur t.d. vinnusvæði
Fleiri svona stíga
Fleiri svona stíga. Klára leiðina að norðan svo það verði samfelld stígakerfi.
Fljótari að háлкуverja
Frábært að hafa aðskilnað, hefur verið nokkuð vel skafað
Fylgjast betur með viðhaldi t.d. ljósaperum
Gangandi á hjólastíg
Gera skjólvegg
Gróðurinn í Óskjuhlíðinni bætir stíginn en hann þyrfti að vera skjólbetri nærri flugvellingum.
Háлкуverja oftar
Hundar fara oft yfir á hjólastíg, þarf líka að laga "mætingar staði" þar sem stígar krossa.
Kanínur í Elliðaárdal eru hættulegar. Ég hef einu sinni hjólað yfir kanínu, datt ekki og kanínan hvarf inn í runna.
Laga beygjur - breikka þær, á stígnum undir Borgarspítalanum. Blindbeygja vegna gróðurs og erfiðar (krappar) í háلكu.
Laga tengingu hjá Hlíðarenda
Laga vegkafla fyrir ofan HR, orðinn holóttur, sópa sand mun fyrr eftir veturinn, sandurinn fær að liggja of lengi og er varasamur
Ljósatafir annarsstaðar
Losna við blindbeygjur
Lýsing er oft biluð - vantar nýjar perur, fleiri svona stíga
Lýsing í Nauthólsvík - þar eru lágir staurar sem stundum virka ekki
Lýsing við og á brú er slæm - yfirborð sleipt og hættulegt, þyrftu að vera tvær brýr til að skilja að gangandi og hjólandi umferð, brúin er líka blindhæð og blindbeygja.
Lýsing virðist tímasett en ekki í takt við birtustig - mætti kveikja á lýsingu á stígnum fyrr
Má bæta úr skjóli fyrir vind og verja stíginn betur fyrir ís.
Mætti auka gróður til að skapa skjól. Þarf að laga blindhorn á stíg (150 m frá brú) svo þarf að fjarlægja holræsabrunn fyrir neðan sumarbústað.
Mætti fara vel yfir malbik og skoða hvar rætur eru að mynda ójöfnur
Mætti lýsa betur, kveikja ljós fyrr. Mætti þjónusta stíg betur og moka betur
Mætti vara við háلكu á stíg
Mætti vera betri lýsing, það koma illa lýstir kaflar á stígnum að Nauthólsvík.
Mætti vera meiri gróður við sjó og meira skjól
Meira skjól
Merkingar - ábótavant, Lýsing mætti vera betri.
Merkingar við Haugvöll
Mikill vindur
Minnka beygju, blind og hættuleg í háلكu
Mjög góður stígur
Moka og háлкуverja fyrr á morgnanna, þ.e. fyrir 06:30
Moka og salta fyrr
Nauthólsvík
Nauthólsvík athuga
Of mikill hraði á þeim sem eru á keppnishjólum, það á ekki heima með öðrum á stígnum.
Öryggi, göngubrú við Fossvog
Passa betur hvernig aðskilnaður er háttað, vantar skýrari merkingar og aðkilnað
Ryðja vel og snemma á veturna
Samræma snjómokstur milli sveitarfélaga, ekki nota salt.
Sandur eftir á vorin, situr lengi á stíg, þarf að háлкуverja eftir þörfum. Brúin er mjög hál.
Skafa oft og betur að vetri
Skafa snjó oft og samræma mokstur á milli sveitarfélaga
Skafa stíg vel í vetur og fara í samstarf við Kópavog um þjónustu á stígnum
Skildinganesið er ekki gott
Sléttari stígar, aðrir eru verri
Snyrta gróður betur - skyggir fyrir útsýni
Snyrta gróður í Fossvoginum við beygjur
Sópa snjó á veturna, snyrta gróður frá blindhornum t.d. á stígum ofan úr Kópavogi
Sópa stíg betur, glerbrot
Stíginn má sópa oft, Leiðinlegt þegar springur vegna glerbrota og steinar geta verið hættulegir.
Stígur mætti vera breiðari., Gróður skyggir fyrir horn og takmarkar sjónsvið.

Stígurinn er góður en aðkoma úr austri frá Fossvogi/löndunum er oft ómokuð á veturna, þ.e. gatan og gangstétt sem liggur að brúinni yfir Kringlumyrabraut.

Tengingin við miðbæinn endar á bílaplani, bæta tengingar

Tengja stígakerfið betur svo að hjólreiðamenn þurfi ekki að fara út á götu.

Tengja þennan stíg í hring

Það er blindhorn vegna gróðurs inni í Fossvogi þar sem stígar krossa.

Það þarf að losna við blindhorn á stíg, Steinræsi á milli stíga sem væri vont að detta á

þarf að laga blindhorn á stíg. Snyrta tré við bensinstöðina N1.

þarf að lagfæra merkingar fyrir gangandi við kaflann hjá Nauthólsvík, þar sem stígarnir eru sameiginlegir.

þarf að snyrta tré sem skyggja á útsýni í Fossvogi, við HK hjólagatnamót. Síðan þarf að moka betur á Rafveituvegi þar sem för eftir bíla verða hættuleg hjólreiðafólki.

Þetta er öruggasti stígurinn

Þjónusta stíg vel í vetur.

Þjónusta stíginn vel.

Þjónusta vel til að losna við klaka

Þverstígur í Elliðaárdal hindrar sýn sem er hættulegt, passa að sópa betur (sópa 2 x) hef dottid í möl

Þyrfti reglur þar sem er víxlun á akreinum við Nauthól.

Vetrarhálsa, salta og samræma milli sveitarfélaga