



MANNVIT



GRUNNET SAMGANGNA - HJÓLREIÐASTÍGAR

VEGAGERÐIN

VERKEFNI STYRKT AF RANNSÓKNARSJÓÐI
VEGAGERÐARINNAR

FEBRÚAR 2022

ÓLÖF KRISTJÁNSDÓTTIR

Efnisyfirlit

1. Inngangur	1
2. Bakgrunnur og forsaga	2
3. Uppbygging hjólaleiða í nágrannalöndum	4
3.1 Danmörk	4
3.2 Svíþjóð	5
3.3 Noregur	6
3.4 Bretland	7
4. Hlutverk Vegagerðarinnar varðandi hjólreiðastíga	9
4.1 Hlutverk Vegagerðarinnar í dag	9
4.2 Endurskoðun á hlutverki Vegagerðarinnar - tillögur	11
4.2.1 Gagnsæi, jafnræði og samræming	12
4.2.2 Hjólaleiðir í dreifbýli – tengingar milli þéttbýliskjarna og annarra áfangastaða	13
4.2.3 Rekstur og viðhald	13
5. Hjólaleiðir í grunnnetið	14
5.1 Lykilhjólaleiðir - höfuðborgarsvæðið	16
5.2 Lykilhjólaleiðir - þéttbýliskjarnar	19
5.3 Hjólaleiðir - ferðamannastaðir og -leiðir	23
5.4 Aðrar hjólaleiðir - meðfram þjóðvegum og samfelldar leiðir	25
6. Samantekt	28
7. Heimildaskrá	29
Viðauki A Svar við fyrirspurn á Alþingi	30

Skýrslan er unnin af Ólöfu Kristjánsdóttur samgönguverkfræðingi M.Sc. og fagstjóra samgangna hjá Mannviti í samráði við Valtý Þórisson forstöðumann áætlanadeildar og Katrínu Halldórsdóttur samgönguverkfræðing M.Sc. hjá Vegagerðinni og Árna Frey Stefánsson samgönguverkfræðing M.Sc. hjá Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu.

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.

1. Inngangur

Í samgönguáætlun 2020-2034 sem samþykkt var á Alþingi í júní 2020 er í 5 ára aðgerðaáætlun sett fram verkefnið „Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna og á vinsælustu ferðamannleiðum“. Við gerð samgönguáætlunar er unnið í takt við fimm meginmarkmið um að samgöngur séu öruggar, greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar og að þær stuðli að jákvæðri byggðaþróun. Verkefnið um skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga er sett fram undir markmiði um greiðar samgöngur.

Í samgönguáætlun er stefnt að því að byggja upp og styrkja grunnnet allra samgangna. Í skilgreindu grunnneti er um 5.000 km vegakerfi, 38 hafnir, 13 flugvelli og nokkrar ferju-, skipa- og flugleiðir. Sérstök aukin áhersla er í áætluninni lögð á almenningssamgöngur, bæði á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni. Þá verður unnið að því að auka möguleika hjólandi í umferðinni í samræmi við stefnu stjórnvalda. Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatríði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Tilgangur þessa verkefnis er að skoða hvernig að skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga verði best staðið og hvaða hjólaleiðir ættu að verða hluti af grunnnetinu. Skoðuð eru erlend dæmi um hvernig grunnnet samgangna er skilgreint og á hvaða hátt tenging hjólreiðastíga er þar sett fram (kafli 3) og farið er yfir hvernig Vegagerðin kemur að hjólreiðum í dag, þ.e. utanumhaldi, hönnun og fjárveitingum (kafli 4). Einnig eru settar fram tillögur að leiðum í netið (kafli 5). Skoðaðar eru bæði núverandi leiðir og mögulegar nýjar leiðir, og einnig leiðir bæði innan og utan þéttbýlis.

Áhersla á hjólreiðar styður við öll fimm meginmarkmiðin samgönguáætlunar og er mikilvægur liður í að bæta öryggi, greiðleika, hagkvæmni og umhverfislega sjálfbærni samgangna og getur haft mjög jákvæð áhrif á byggðaþróun. Með hjólreiðum má gera samgöngur umhverfisvænni, ódýrari og aðgengilegri auk þess sem hjólreiðar hafa jákvæð áhrif á lýðheilsu.

Veturinn 2019-2020 kom fram fyrirspurn á Alþingi varðandi gerð hjólreiðastíga (sjá viðauka A) og í svari samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við henni kom fram að sérfræðinganevnd á vegum umhverfisráðuneytisins benti árið 2009 á lagningu stíga fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur sem aðgerð til að draga úr nettóútstreymi gróðurhúsalofttegunda á Íslandi.

Samhliða þessu verkefni er unnið annað verkefni sem fjallar um að greina kosti þess að lykilleiðir almenningssamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna.

2. Bakgrunnur og forsaga

Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir tímabilið 2020-2034 var samþykkt á Alþingi 29. júní 2020. Um er að ræða uppfærða og endurskoðaða samgönguáætlun til fimmtán ára á grunni þeirrar sem samþykkt var á Alþingi í febrúar 2019. Einnig var samþykkt þingsályktun um samgönguáætlun (aðgerðaáætlun) fyrir fyrsta tímabilið 2020-2024.¹ Í henni er tiltekið áfram verkefni um að ljúka skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga sem sett hafði verið fram í samgönguáætluninni árið áður:

“4. ALMENN SAMGÖNGUVERKEFNI

Unnið verði að öðrum eftirtöldum verkefnum í samræmi við settar áherslur 15 ára áætlunarinnar.

4.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Verkefni til að ná þessu markmiði verði m.a.:

- 1. Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna og á vinsælustu ferðamannaleiðum. (Ábyrgð: Vegagerðin)”*

Á vef samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins segir:

“Við gerð samgönguáætlunar er unnið í takt við fimm meginmarkmið að samgöngur séu öruggar, greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar og að þær stuðli að jákvæðri byggðapróun.”²

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 segir:

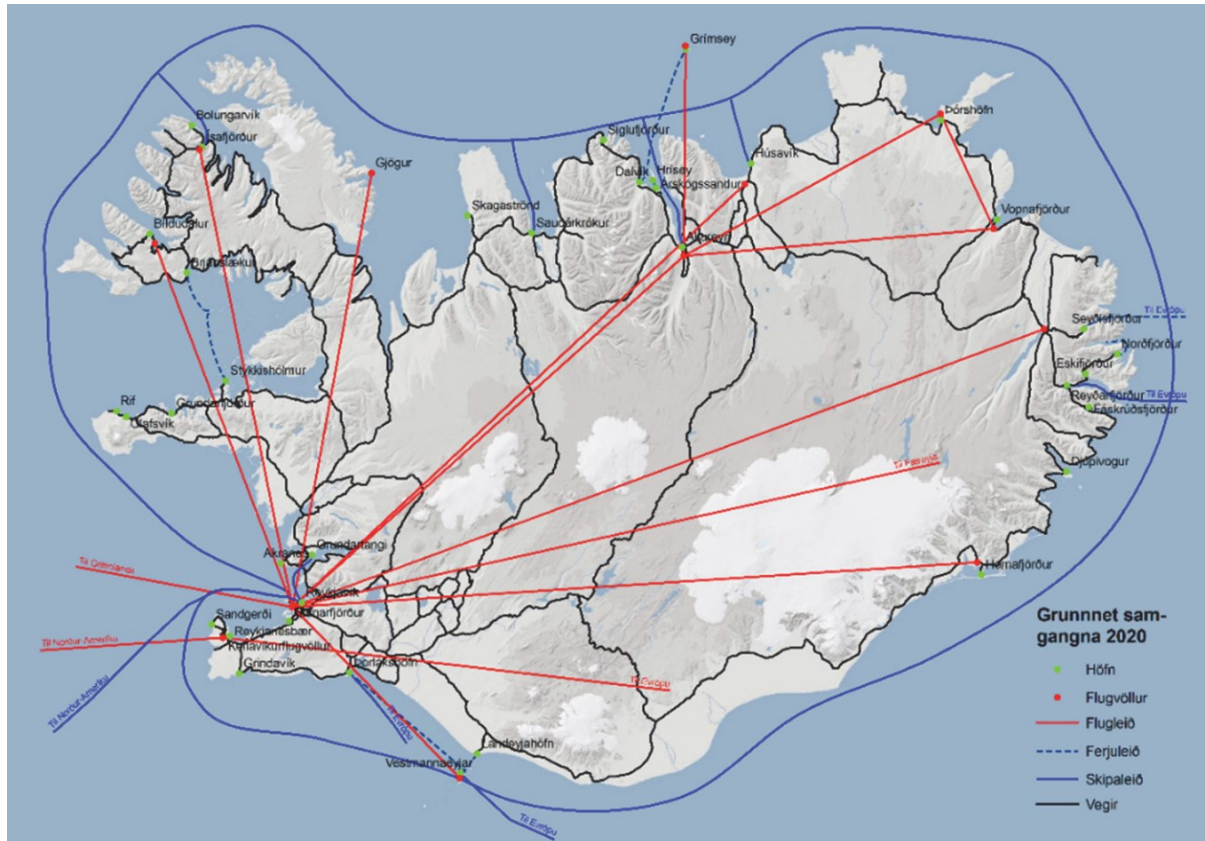
*Grunnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í a-lið 2. mgr. 8. gr. vegalaga, nr. 80/2007: „Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.“ Til grunnnetsins teljast einnig allir áætlunarflugvellir, helstu flugleiðir og helstu hafnir, ferju- og siglingaleiðir meðfram ströndinni og inn á hafnir. Á sama hátt teljast siglingaleiðir og flugleiðir til og frá landinu til grunnnets samgöngukerfisins. **Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsmati við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.** Skilgreint grunnnet samgangna á Íslandi er tæplega 5.000 km vegakerfi, 36 hafnir og 13 flugvellir. Innviðir samgangna eru umfangsmeiri og er þjóðvegakerfi Íslands tæplega 13.000 km að lengd.*

Grunnetið er samfellt og liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til. Helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlissvæðunum teljast til netsins.

Litlar breytingar hafa orðið á grunnneti samgangna frá síðustu samgönguáætlun. Helst ber að nefna að bundið slitlag er nú komið á allan hringveginn og lokun flugbrautar númer 06/24 á Reykjavíkflugvelli. Helstu fyrirsjáanlegar breytingar eru á megingátt millilandaflugs með vörur og fólk um Keflavíkflugvöll.

¹ Þingskjal 598, 2019-2020.

² Stjórnarráðið, Samgönguáætlun 2020-2034.



Mynd 1: Grunnnet samgangna eins og það er sýnt í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034.

3. Uppbygging hjólaleiða í nágrannalöndum

Hér er farið yfir skilgreiningar grunnnets og á hvaða hátt tenging hjólreiðastíga er þar sett fram, á Norðurlöndunum og í Bretlandi.

3.1 Danmörk

Danska vegagerðin (Vejdirektoratet) ber ábyrgð á að skipuleggja, byggja og viðhalda dönsku þjóðvegum. Það eru hraðbrautir, stór hluti af héraðsvegum og brýr um allt landið, samtals um 3.800 km. Stofnunin tryggir að vegfarendur geta farið sínar leiðir á auðveldan og öruggan hátt. Þetta er gert með stöðugum umferðarupplýsingum og með því að hreinsa vegi eftir slys og önnur atvik.³

Danska vegagerðin styður samþætt vega- og flutningskerfi sem tekur sérstaklega tillit til umhverfis og öryggis vegfarenda. Stofnunin sér um tvo sjóði sem miða að því að bæta aðstæður fyrir hjólreiðar í Danmörku.

- Annar sjóðurinn kallast Danish Government Bicycling Subsidy Fund sem styrkir ýmis fjölbreytt verkefni sem tengjast hjólreiðum í sveitarfélögum, samtökum og fyrirtækjum ásamt verkefnum meðfram danska vegakerfinu sem danska vegagerðin sér um.
- Hinn sjóðurinn er Supercycle Highway Fund, sem styrkir og aðstoðar stofnunina við svokallaða supercycle highways (hraðbrautir hjólreiða) í fimm stærstu borgum landsins.

Danska vegagerðin tekur einnig þátt í öðrum fjölmörgum verkefnum sem tengjast hjólreiðum á landsvísi. Meðal annars aðstoðar stofnunin við að skipuleggja og halda National Bicycle Conference (Hjólreiðafing) í samvinnu með Danish Cyclists' Federation (Hjólreiðasamband Danmerkur). Unnið er að stjórnun á hjólreiðaleiðum á landvísi og utanumhald á tölfræðigögnum, þar með vísitölu fyrir þróun hjólreiðaumferðar í Danmörku.⁴

Í skýrslunni „Hjólreiðastígar í dreifbýli“ sem unnin var fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar árið 2014 segir: “Danir vinna að skipulagi hjólaleiðanna í svæðisskipulagi og það sama á við um viðhald leiðanna sem er í sameiginlegri ábyrgð sveitarfélaganna og dönsku vegagerðarinnar. Ef í ljós kemur að það þurfi nauðsynlega að breyta veglínu þá er það útfært í skipulagi hvers sveitarfélags og tilkynnt til vegagerðarinnar. Danska vegagerðin sér síðan um að koma réttri veglínu inn í vefkort og hafa aðgengilegar kortaupplýsingar um legu og ástand hjólaleiðanna. Reglur um hjólaleiðirnar eru aðgengilegar á síðunni www.trafikken.dk.”⁵

³ Vejdirektoratet (2022).

⁴ Cycling embassy of Denmark (2022).

⁵ VSÓ Ráðgjöf fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar (2014).

Map 10.2 Bike lanes on the national road network, June 2014



Mynd 2: Hjólaleiðir á þjóðvegakerfinu í Danmörku í júní 2014.⁶

3.2 Svíþjóð

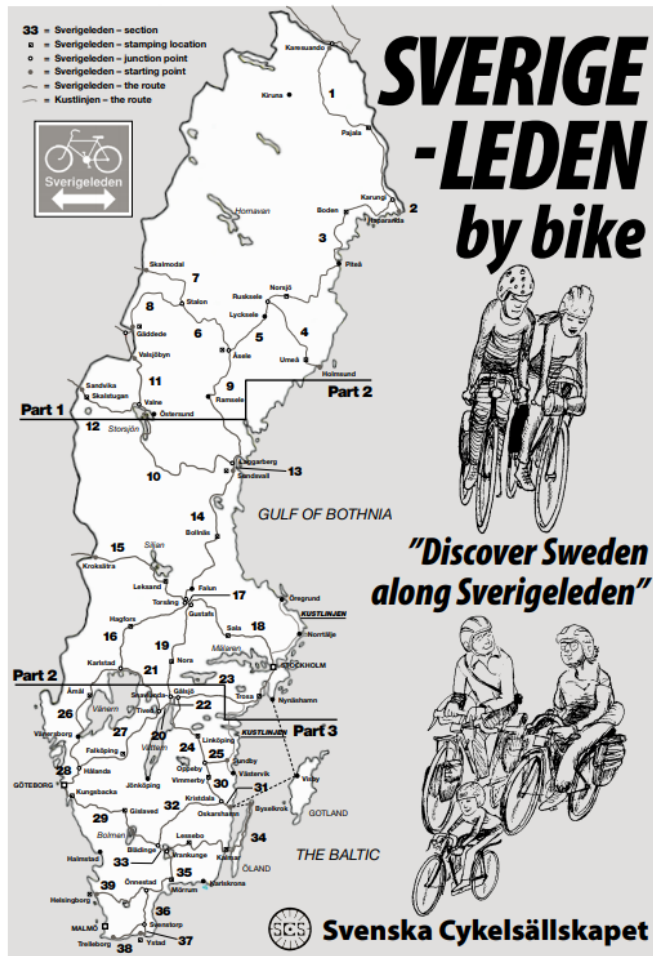
Sænska vegagerðin (Swedish Transport Administration) er ábyrg fyrir skipulagningu vega- og flutningakerfisins til langs tíma fyrir allar tegundir umferðar, þar með talið framkvæmdum, rekstri og viðhaldi á þjóðvegum og járnbrautum. Út frá samfélagssjónarmiði er sænsku vegagerðinni ætlað að skapa aðstæður fyrir sjálfbært vegakerfi sem er bæði hagkvæmt og alþjóðlega samkeppnishæft.⁷

Í skýrslunni „Hjólreiðastígar í dreifbýli“ sem unnin var fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar árið 2014 kemur fram: „Áhugaverð þróun hefur orðið í Bretlandi og Svíþjóð og er hún að mörgu leyti lík því sem er að gerast hér á landi með aðgerðum samtakanna Hjólafærni. Í Svíþjóð hafa frjáls félagasamtök sem kallast Svenska sykelsällskapet í samstarfi við Vegagerðina staðið fyrir merkingum leiða. Megin

⁶ Road Directorate (2014).

⁷ Trafikverket (2022).

hjóllaleiðin í Svíþjóð kallast Sverigeleden og er 2.620 km löng og nær frá Helsingborg í suðri til Karesuando í norðri.⁸



Mynd 3: Sverigeleden eða Svíþjóðarleiðin, landsnet hjóllaleiða í Svíþjóð.⁹

Sverigeleden eða Svíþjóðarleiðin er landsnet hjóllaleiða í Svíþjóð. Leiðin var sett upp af hjólreiðasamtökunum Svenska Cykelsällskapet frá 1984 til 1988. Leiðanetið, sem telur 39 númeraðar leiðir, nær yfir 9.500 km. Aðalleiðin liggur frá Karesuando nyrst í Svíþjóð til Helsingborgar í suðri, 2.620 km að lengd. Hún skiptist í 15 númeraða leggi. Leiðirnar liggja um öll héruð Svíþjóðar nema Gotland. Sumar leiðirnar tengjast leiðum í Noregi og Finnlandi. Mest af leiðinni er á malbikuðum vegum með lítilli umferð eða malbikuðum stígum.¹⁰

3.3 Noregur

Norska vegagerðin (Statens vegvesen) ber ábyrgð á þróun á skýrum reglum og stöðluðum forskriftum fyrir snjallar samgöngur og nútíma vegagerð. Þessar reglur munu eiga við alla vegi í Noregi. Norska vegagerðin sér um helstu „slagæð“ landsins sem samanstendur af þjóðvegum og evrópskum vegum en 2/3 af allri umferð er á henni. Þessir vegir eru þjóðhagslega mikilvægir þar sem þeir tengja alla landshluta saman. Til viðbótar veitir norska vegagerðin stjórnvöldum faglegar ráðleggingar um hvaða

⁸ VSÓ Ráðgjöf fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar (2014).

⁹ Svenska Cykelsällskapet (2022).

¹⁰ Wikipedia, Sverigeleden (2022).

þjóðvegi og stofnvegi eigi að viðhalda eða byggja frá grunni. Vegagerðin skipuleggur einnig, framkvæmir og viðheldur vegum sem stjórnvöld ákveða að gera vegagerðina ábyrga fyrir. Með ráðgjöfum og verktökum, þróar vegagerðin snjallar og öruggar samgöngur fyrir almenning, hvort sem fólk gengur, hjólar, keyrir eða notar almenningssamgöngur.¹¹

Í skýrslunni „Hjólreiðastígar í dreifbýli“ segir: „Hlutverk norsku Vegagerðarinnar er fyrst og fremst stefnumótun, leiðbeiningar og upplýsingagjöf en snýr takmarkað að skipulagi og uppbyggingu hjólaleiða. Vegagerðin stýrir framkvæmdum við landskerfið í samstarfi við viðkomandi sveitarfélög. Nú stendur yfir átaksverkefni með Óslóborg að fullhanna og útfæra stofnstíga innan borgarmarkanna og hefur Vegagerðin tekið ábyrgð á tengingum sem liggja meðfram landsvegum s.s. meðfram Ring 1, og aðalvegum t.d. meðfram E6 og E18. Norska Vegagerðin ber ábyrgð á þeim hjólastígum sem eru skilgreindir sem stofnstígar í landsvegakerfinu, þ.e. tengingum á milli svæða. Vegagerðin ber enga ábyrgð á hjólastígum sem tilheyrta vegakerfi sveitarfélags. Norska Vegagerðin setur viðmið til hönnunar hjólastíga og vinnur leiðbeiningar fyrir sveitarfélög og þeirra hönnuði. Þar er bæði að finna leiðbeiningar sem snúa að tæknilegum útfærslum við val á legu hjólastíganna og viðmið og kröfur til leiðbeiningar við hönnun stíganna. Sveitarfélögin geta fengið ráðgjöf og hvatningu með ýmsu móti hjá norsku Vegagerðinni og hafa verið sett á laggirnar ýmis átaksverkefni t.d. Sykkelpynettnetverket þar sem sveitarfélögin geta sótt hugmyndir og nauðsynlegar upplýsingar.“¹²

3.4 Bretland

Highways England sér um rekstur, viðhald og þróun á hraðbrautum og helstu stofnvegum („A-vegum“) í Bretlandi eða alls um 6.920 km. Sveitarfélagsvegum er stjórnað af viðkomandi sveitarstjórn.¹³

Í skýrslunni „Hjólreiðastígar í dreifbýli“ segir: “Á Bretlandseyjum er það félagið Sustrans sem hefur skilgreint þjóðleiðir hjólreiða með danska hjólreiðakerfið sem fyrirmynd. Leiðakerfið nefnist National Cycle Network og inniber tíu meginleiðir (e. National Routes) og fjölda svæðisbundinna leiða (e. Regional routes). Sustrans samanstendur af u.þ.b. 14.000 mílum eða 22.300 km af merktum hjólaleiðum á Bretlandseyjum og þar af eru um 3.500 km í Skotlandi. Hjólaleiðirnar eru fyrst og fremst lengri leiðir en margar þeirra eru líka mikilvægar sem vistvænar samgönguleiðir. Leiðir Sustrans eru að mestu látnar fylgja gönguleiðum eða þar sem umferðarþungi er minni. Þar er leiðin ekki aðgreind frá ökuleiðum. Þar sem ekki reynist mögulegt að koma fyrir leiðum samhliða gönguleiðum er hjólaleiðinni komið fyrir í samráði við Vegagerðina á þjóðvegum. Sveitarfélögin geta sótt styrki til útfærslu hjóla- og gönguleiðanna s.s. Successful Community Links. Markmið Community Links er að hlutdeild ferða á hjólum verði að lágmarki 10% árið 2020.”¹⁴

Transport for London (TfL) er samþætt samgöngustofa (e. integrated transport authority) sem ber ábyrgð á að fylgja stefnu og skuldbindingum borgarstjórans varðandi samgöngur í London, þ.m.t. um daglegan rekstur almenningssamgöngunets höfuðborgarsvæðisins ásamt því að stjórna aðalvegum í London. Eitt af hlutverkum Transport for London er að hvetja fólk til að fara ferðir sínar fótgangandi

¹¹ Statens vegvesen (2022).

¹² VSÓ Ráðgjöf fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar (2014).

¹³ Highways England (2022).

¹⁴ VSÓ Ráðgjöf fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar (2014).

eða hjólandi. Stofan vinnur samkvæmt samgöngustefnu borgarstjórans og því markmiði að 80% allra ferða verði farnar fótgangandi, hjólandi eða með almenningsamgöngum fyrir árið 2041.

Hjólaleiguáætlun TfL (Santander Cycles), býður upp á hjól til leigu allan sólarhringinn í og við miðbæ London. Hjólaleigukerfið er styrkt af Santander og er rekið af Serco fyrir hönd TfL. Þjónustan býður upp á 11.500 hjól sem dreifast á um 750 hjólastöðvar. Þessar stöðvar eru venjulega 300-500 metra frá hvor annarri og eru staðsettar utan aðalvega, nálægt ferðamannastöðum, í almenningsgöörðum og við neðanjarðar- og járnbrautarstöðvar.

Samkvæmt TfL verða flestar núverandi og fyrirhugaðar hjólahraðbrautir (e. Cycle Superhighways) ásamt rólegum hjólaleiðum (e. Quietways) sameinaðar í eitt net sem verður kallað ‚hjólabrautir‘ (e. Cycleways). Hjólahraðbrautir bjóða upp á beinari leiðir inn í og gegnum London. Margar þessara hjólahraðbrauta hafa aðgreinda kafla sem aðskilja hjólreiðafólk frá bílaumferð, auk breikkaðra göngustíga, nýrra gangbrauta og öryggisbættum vegamótum. Rólegar hjólaleiðir eru staðsettar við umferðarminni götur.¹⁵

¹⁵ Transport for London (2022).

4. Hlutverk Vegagerðarinnar varðandi hjólreiðastíga

4.1 Hlutverk Vegagerðarinnar í dag

Í þessum kafla er veitt yfirlit yfir hvernig Vegagerðin kemur að hjólreiðastígum í dag, utanumhaldi, hönnun og fjárveitingum. Samkvæmt vegalögum er vegakerfi landsins skipt upp í þjóðvegi, sveitarfélagsvegi, almenna stíga og einkavegi, þar sem þjóðvegir og sveitarfélagsvegir skulu mynda eðlilegt og samfellt vegakerfi til tengingar byggða landsins. Sveitarfélagsvegir eru vegir sem ekki teljast þjóðvegir skv. 8. gr., eru í umsjá sveitarfélaga og ætlaðir almenningi til frjálsar umferðar.

Í vegalögum (nr. 80/2007) koma fram eftirfarandi greinar:¹⁶

III. kafli. Flokkun vega.

[...]

10. gr. Almennir stígar.

Almennir stígar eru reiðstígar, göngu- og hjólreiðastígar sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar og haldið er við af fé ríkis eða sveitarfélaga.

Ákvæði laga þessara um vegi gilda einnig um almenna stíga eftir því sem við á.

11. gr. Einkavegir.

Einkavegir eru vegir sem hvorki teljast þjóðvegir né sveitarfélagsvegir og eru í eigu einstaklinga, fyrirtækja eða opinberra aðila.

IV. kafli. Veghald.

12. gr. Almenn.

Veghaldari ber ábyrgð á veghaldi vegar. Við veghaldið skal gæta umferðaröryggis og að umferð eigi greiða og góða leið um vegi að teknu tilliti til umhverfis-, náttúru- og minjaverndar í samræmi við kröfur sem leiðir af gildandi lögum á hverjum tíma.

13. gr. Veghaldarar.

Vegagerðin er veghaldari þjóðvega. Sveitarfélög eru veghaldarar sveitarfélagsvega.

Eigendur einkavega hafa veghald þeirra.

[...]

27. gr. Hjólreiða- og göngustígar.

Í samgönguáætlun er heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðar- mestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög.

Í lögum um Vegagerðina (nr. 120/2012) kemur eftirfarandi fram:¹⁷

1. gr. Hlutverk og markmið.

Vegagerðin er sérstök ríkisstofnun sem heyrir undir yfirstjórn ráðherra.

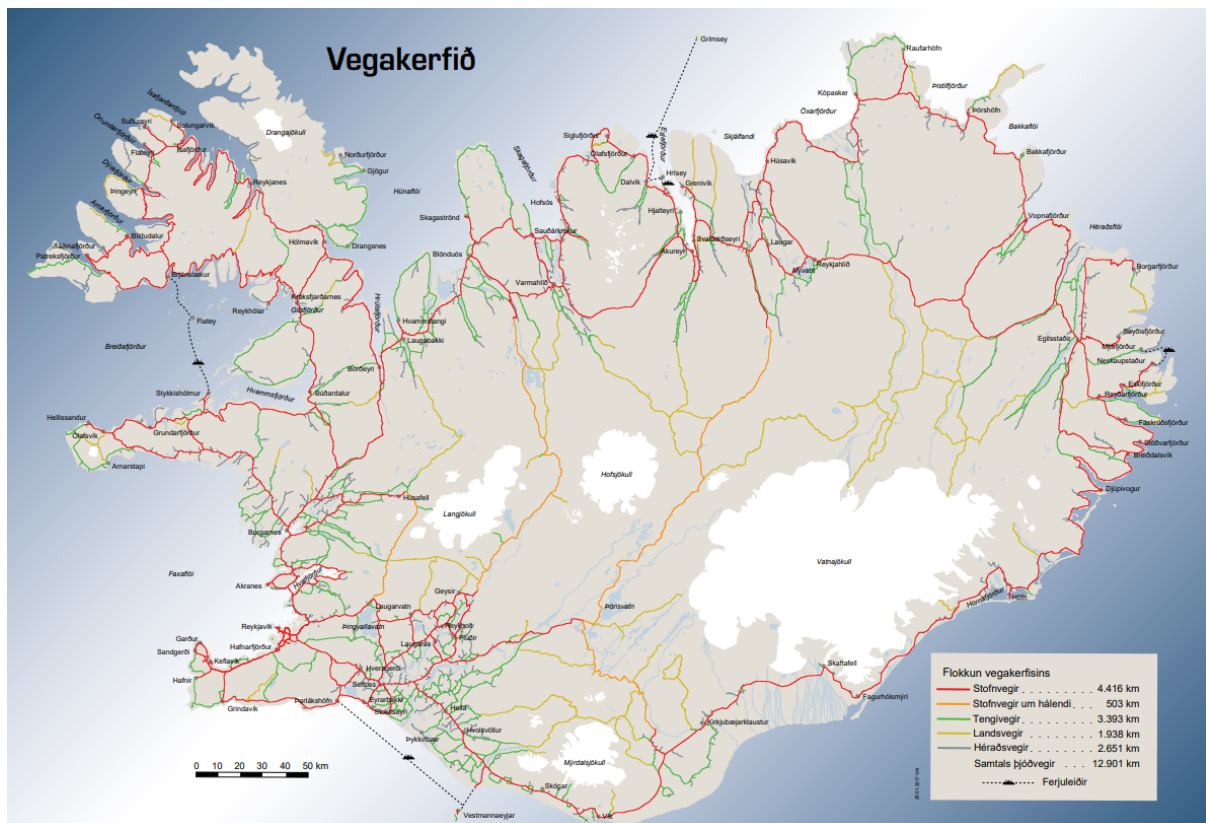
Vegagerðin hefur það hlutverk að byggja upp, viðhalda og reka samgöngukerfi ríkisins samkvæmt lögum þessum og öðrum lögum sem stofnunin starfar eftir.

Vegagerðin skal í starfsemi sinni stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hagkvæmum samgöngum. Þá skal stofnunin stuðla að því að samgöngur þróist í samræmi við samfélagsleg og umhverfisleg markmið.

¹⁶ Vegalög nr. 80/2007.

¹⁷ Lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála nr. 120/2012.

Samkvæmt vef Vegagerðarinnar er hlutverk hennar skilgreint nánar á eftirfarandi hátt: „Að þróa og annast samgöngukerfi, á sjó og landi, á sem hagkvæmastan hátt með þarfir samfélagsins að leiðarljósi. Með þessu er átt við að samgöngur séu tryggar allt árið með eins litlum tilkostnaði og eins miklum þægindum og hægt er fyrir vegfarendur. Sérstök áhersla er lögð á samgöngur innan þjónustusvæða og að leiðarvísun sé eins skilmerkileg og frekast er kostur. Við gerð vega og viðhald þeirra er lögð sérstök áhersla á að slys verði sem fæst á vegfarendum, ekki síst gangandi og hjólandi vegfarendum. Reynt er að taka sem mest tillit til óska vegfarenda og að sambúð vegar og umferðar við umhverfi og íbúa sé sem best. Sérstaklega er reynt að hafa mengun eins litla og hægt er og sýna náttúru og minjum tillitssemi.“



Mynd 4: Kort af öllum ferjuleiðum og þjóðvegum og flokkun þeirra í stofnvegi, tengivegi, landsvegi og héraðsvegi.¹⁸

Eftirfarandi er álit lögfræðinga Vegagerðarinnar og samkvæmt því ætti að vera hægt að skilgreina hjólastíga sem hluta af grunnneti samgangna í samgönguáætlun hverju sinni. Hins vegar sé Vegagerðin ekki veghaldari hjólastíga og því hæpið að fullyrða að Vegagerðin geti sett fram áætlun um uppbyggingu þeirra og vinna að skilgreiningu þeirra.

Í álitu lögmannna hjá Vegagerðinni kom fram:

Vegalög fjalla um vegakerfi landsins í heild sinni sem skiptist síðan í þjóðvegi, sveitarfélagsvegi, almenna stíga og einkavegi, sbr. 6. gr. þeirra. Almennir stígar eru því hluti af vegakerfi landsins. Vegagerðin er síðan veghaldari þjóðvega og heldur utan um vegaskrána en hún er skrá yfir alla þjóðvegi landsins. Vegagerðin er þannig ekki veghaldari stíga, hvorki reiðstíga né almennra stíga.

¹⁸ Vegagerðin (2017).

Í lögum um samgönguáætlun er aftur á móti fjallað um grunnkerfi samgangna. Í 2. mgr. 2. gr. kemur fram að skilgreina skuli grunnkerfi það sem ætlað er að bera meginþunga samgangna í samgönguáætlun. Það, hvernig grunnnet samgangna er skilgreint hverju sinni, er því eða a.m.k. getur því verið, breytilegt í samgönguáætlun hverju sinni.

Lög um Vegagerðina mæla fyrir um að Vegagerðin hafi það hlutverk að byggja upp, viðhalda og reka samgöngukerfi ríkisins (væntanlega þá þjóðvegakerfið), sbr. 2. mgr. 1. gr. Verkefni eru nánar skilgreind og útfærð í lögnum og kemur þar m.a. fram að Vegagerðin móti almenna stefnu og viðmið um byggingu, viðhald og þjónustu samgöngumannvirkja, annist forsendugreiningu og frumrannsóknir vegna þeirra, greini og beri saman ólíka valkosti, geri tillögu að forgangsroðun verkefna, frumhanni mannvirki og meti kostnað, arðsemi og umhverfisáhrif þeirra, framkvæmd SGÁ o.fl., uppbyggingu vega, sjóvarnargarða og leiðsögu- og eftirlitskerfa auk þess að hafa umsjón með framkvæmdum við samgöngumannvirki og samgöngukerfi sem njóta beinna ríkisstyrkja.

Eðlilegt er að skýra þessi hugtök í lögum um Vegagerðina „samgöngukerfi ríkisins“, „samgöngumannvirki“, „samgöngukerfi“ í samræmi við skilgreiningar í ákvæðum vegalaga en þar er sérstaklega mælt fyrir um það að Vegagerðin sé veghaldari þjóðvegakerfisins en ekki alls vegakerfis landsins, sbr. umfjöllun hér að framan.

Miðað við framangreint sé ég ekki annað en að hægt sé að skilgreina stíga sem hluta af grunnneti samgangna í samgönguáætlun hverju sinni.

Hins vegar er hæpið að fullyrða að Vegagerðin geti sett fram áætlun um uppbyggingu hjólaleiða og vinna að skilgreiningu þeirra, þar sem Vegagerðin er ekki veghaldari þeirra skv. lögum.

Í svari samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn á Alþingi (sjá viðauka A) veturinn 2019-2020 kom fram:

Vegagerðin, í samráði við sveitarfélög í landinu, ákveður hvaða hjólreiðastígar verða styrktir af samgönguáætlun. Í uppfærðri samgönguáætlun sem nú er á samráðsgáttinni til umsagnar er lagt til að varið verði rúmum 1,2 milljörðum kr. til gerðar hjólastíga á landsbyggðinni. [...] Frumkvæði að lagningu veganna, skipulagning þeirra, hönnun og mat á kostnaði er hins vegar hjá sveitarfélögum. Sveitarfélög fara með skipulagsvald hvert á sínu svæði. Vegagerðin sér síðan um að fjármagna hluta ríkisins að formskilyrðum uppfylltum. Vegagerðin hefur verið í samvinnu um þessi mál við mörg sveitarfélög sem þjóðvegur 1 liggur um en í ljósi þess sem hér að framan segir hafa ekki verið nægar forsendur fyrir kostnaðarmati Vegagerðarinnar fyrir gerð hjólreiðastíga meðfram þjóðvegi 1. [...] Núgildandi vegalög tóku gildi 1. janúar 2008. Í þeim er heimilað í fyrsta sinn að veita fé af samgönguáætlun til gerðar göngu- og hjólreiðastíga í ákveðnu hlutfalli á móti sveitarfélögum.

4.2 Endurskoðun á hlutverki Vegagerðarinnar - tillögur

Ofangreint fyrirkomulag varðandi stíga er annað en fyrirkomulag varðandi vegi og velta má upp spurningum um hvers vegna það er og hvort það sé gott fyrirkomulag. Tiltölulega stutt er síðan stígagerð varð fyrst viðfangsefni samgönguáætlunar, þ.e. með gildistöku núgildandi vegalaga árið 2008. Eðlilegt er að taka stöðuna nú nokkrum árum eftir slíka breytingu og meta hvort það fyrirkomulag sem hefur komist á sé það besta eða hvort bæta megi það á einhvern hátt. Mikilvægt er

að fyrirkomulag varðandi frumkvæði að lagningu stíga, vali á gerð þeirra og hver beri kostnað og ábyrgð á rekstri og viðhaldi sé á þann hátt að það styðji sem best við markmið stjórnvalda um að leggja áherslu á hjólreiðar og á að bæta öryggi, greiðleika, hagkvæmni og umhverfislega sjálfbærni samgangna og hafa jákvæð áhrif á byggðapróun. Einnig er mikilvægt að fyrirkomulagið sé þannig að það tryggji gagnsæi og jafnræði sem Vegagerðinni sem opinberri stofnun ber skylda til að tryggja. Bæði gagnsæi varðandi val á leiðum og jafnræði milli sveitarfélaga.

Hafa verður í huga að til að breyta hlutverki Vegagerðarinnar þarf lagabreytingu, því um útvíkkun á hlutverki Vegagerðarinnar væri að ræða. Æskilegt væri að þær tillögur sem settar eru fram hér yrðu teknar fyrir í stefnumótunarvinnu í framhaldi af þessari skýrslu.

Í áliti lögfræðinga Vegagerðarinnar sem kemur fram í kaflanum hér á undan, er útskýrt í 2. málsgrein að Vegagerðin sé ekki veghaldari stíga, hvorki reiðstíga né almennra stíga, vegna þess að í vegalögum er talað um að Vegagerðin sé veghaldari þjóðvega. Benda má á að þetta er vegna þess að orðalag vegalaga býður ekki upp á annað vegna þess að þar segir sérstaklega „veghaldari þjóðvega“. M.ö.o. er ekki gert ráð fyrir að stígar þurfi rekstraraðila. Þetta þyrfti að ávarpa í næstu endurskoðun vegalaga, því mikilvægt er að líta á hjólastíga sem hluta af samgöngukerfinu rétt eins og vegi.

Í góðri samvinnu sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar hefur undanfarin ár verið gert mikið átak í uppbyggingu hjólastíga á höfuðborgarsvæðinu og stofnhjólanet fyrir höfuðborgarsvæðið hefur verið skilgreint. Með tilkomu Samgöngusáttmálans er samþykkt uppbygging til næstu 15 ára og í staðfestri framkvæmdaáætlun sáttmálans verður samtals 6 milljörðum króna varið í hjóla- og göngustíga og rúmum 2 milljörðum í göngubrýr og undirgöng á höfuðborgarsvæðinu á árunum 2019-2033.

4.2.1 Gagnsæi, jafnræði og samræming

Mikilvægt er að Vegagerðin geti sett fram stefnu um skilgreiningu, uppbyggingu og rekstur hjólaleiða. Mælt er með að endurskoða núverandi fyrirkomulag varðandi hjólastíga til að Vegagerðin bæti gagnsæi og jafnræði og að hlutverkið „veghaldari hjólastíga“ verði skilgreint. Til að gera það væri æskilegt að Vegagerðin setji fram stefnu um hjólastígaverkefni, forgangsröðun og flokkun leiða. Sveitarfélögin geti þá séð hvort hugmynd sem þau eru mögulega með samræmist stefnu og forgangsröðun. Æskilegt væri að sýna á korti hvaða stígar eru komnir í dag og mynda svo stefnu út frá því. Þannig verði hægt að gera forgangsröðun um framhaldið miðað við sambærilegan framkvæmdahraða. Vegagerðin setji þar jafnframt fram útskýringar á mótframlaginu, hverjar eru forsendurnar fyrir því að fá 50% mótframlag og hverjar eru forsendurnar fyrir því að fá herra mótframlag og hafi þessar upplýsingar aðgengilegar til að tryggja gagnsæi og jafnræði. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er nú í samþykktarferli ný verklagsregla varðandi fjárveitingar til hjóla- og göngustíga og hverjar séu forsendur herra mótframlags (70%).

Einnig er lagt til að Vegagerðin flokki stíga eftir notkun, eða komi á flokkun í samvinnu við sveitarfélögin. Flokkun gæti verið til dæmis í samgöngustíga, útivistarstíga og ferðamannastíga. Út frá slíkri flokkun væri hægt að setja fram skilyrði fyrir mótframlagi. Til dæmis að eðlilegt væri að stígar sem þjóna fyrst og fremst íbúum sveitarfélags fái 50% mótframlag en stígar sem einnig þjóna ferðamönnum fái herra mótframlag.

4.2.2 Hjólaleiðir í dreifbýli – tengingar milli þéttbýliskjarna og annarra áfangastaða

Þegar fjallað er um hjólastíga má, eins og með vegi, skipta þeim í annars vegar stíga innan þéttbýliskjarna og hins vegar stíga sem eru tengingar milli þéttbýliskjarna. Þó sveitarfélögin fari með skipulagsvaldið og eigi og reki sveitarfélagavegi þá ber samt Vegagerðin allan kostnað og sér um rekstur og viðhald á þjóðvegum, þ.e. vegum sem tengja þéttbýliskjarna, og hefur frumkvæði að lagningu þeirra. Hér er lagt til að skoðað verði að sambærilegu fyrirkomulagi verði komið á varðandi hjólastíga. Það er, að um hjólastíga utan þéttbýliskjarna, sem gjarnan tengja saman þéttbýliskjarna eða tengja þéttbýliskjarna við ferðamannastaði eða aðra vinsæla áfangastaði, gildi það sama og um þjóðvegi. Að Vegagerðin geti haft frumkvæði að lagningu þeirra, þó í samráði við viðkomandi sveitarfélag rétt eins og á við um lagningu vega, kostað þá að fullu og séð um rekstur og viðhald þeirra, þ.m.t. snjómokstur eða tryggt viðkomandi sveitarfélagi fjárframlag til snjómoksturs.

Segja má að hjólastígar séu í raun eins og vegir að þessu leyti, þ.e.a.s. það er sama staða og með vegi varðandi það hver hefur hagsmuni af því að tengja saman sveitarfélög eða áfangastaði innan ólíkra sveitarfélaga. Það eru ekki endilega hagsmunir hvers og eins sveitarfélags að leggja hjólastíga og þess vegna ætti það að vera hlutverk Vegagerðarinnar, rétt eins og með vegi. T.d. hafa lítil sveitarfélög ólíklega bolmagn og/eða áhuga á að leggja hjólastíg gegnum sveitarfélagið sem þjónar fyrst og fremst sem tenging milli nágrennasveitarfélaga eða milli ferðamannastaða. Dæmi um þetta gæti verið lagning hjólastígs meðfram þjóðvegi 1, eða lagning hjólastígs meðfram þjóðvegum á og að vinsælum ferðamannasvæðum eins og frá höfuðborgarsvæðinu að Þingvöllum eða Gullfossi og Geysi.

Ólíkt uppbyggingu hjólastíga leggur Vegagerðin, borgar, viðheldur og rekur og getur haft frumkvæði að lagningu hjólareina, t.d. meðfram hliðarvegum eða rólegum vegum¹⁹. Meðan lagning hjólareina getur verið fjármögnuð að fullu af Vegagerðinni er lagning hjólastíga ekki fjármögnuð á sama hátt. Um hjólastíga gildir að Vegagerðin greiðir mótframlag ef sveitarfélag vill leggja hjólastíg og hjólastígurinn er í eign og ábyrgð sveitarfélagsins. Því þarf sveitarfélagið að sjá um rekstur og viðhald hjólastígsins. Þetta fyrirkomulag getur haft þau áhrif að sveitarfélag þiggur frekar hjólarein þó hún sé síðri kostur fyrir hjólandi vegfarendur heldur en hjólastígur.

4.2.3 Rekstur og viðhald

Endurskoða þyrfti fyrirkomulag varðandi kostnað vegna reksturs og viðhalds hjólastíga, sem tilheyra grunnetinu, þ.e. hvort sveitarfélag ætti að fá mótframlag til að standa straum af vissum kostnaði vegna snjómoksturs, t.d. vegna hjólastíga sem þjóna fyrst og fremst ferðamönnum eða sem tengingar milli sveitarfélaga. Vegagerðin gæti einnig sett fram viðmið um kröfur til snjómoksturs, t.d. magn hjólaumferðar á veturna, og viðmið um þjónustustig mismunandi flokka af stígum. Þetta gæti komið í veg fyrir að sveitarfélag veigri sér við að fá stíg á sínar herðar útaf framtíðarkostnaði við snjómokstur. Með þessu móti gæti Vegagerðin til dæmis sett fram stefnu um hjólastíg fyrir ferðamenn frá höfuðborgarsvæðinu að Þingvöllum og Gullfoss og Geysi en jafnframt sett fram viðmið um að ekki teldist ástæða til að halda úti snjómokstri á þeirri leið á veturna. Hvort sem er í þéttbýli eða dreifbýli væri gott að geta samræmt kröfur um snjómokstur og Vegagerðin gæti verið þar í hlutverki samræmingaraðila.

¹⁹ Hjólastígur er stígur sem greinilega er aðskilinn frá akbraut meðan hjólarein er skilgreind sem sérrein í götustæðinu.

5. Hjólaleiðir í grunnnetið

Eins og fram kemur í kafla 2 hér á undan er **uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur forgangsatríði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun**. Tilgangur þess að skilgreina samgönguleið sem hluta af grunnnetinu er því að tryggja fjármuni í uppbyggingu, viðhald og rekstur þess og færa innviði frammar í forgangsröðun. Eins og fram kemur í kaflanum hér á undan veitir Vegagerðin aðeins mótframlag í byggingu hjólastíga en frumkvæðið er hjá sveitarfélögunum ásamt rekstri og viðhaldi stíganna. Í kafla 4.2 hér á undan er lagt til að skoðað verði að bæta fyrirkomulag varðandi stefnu um lagningu hjólastíga og rekstur og viðhald þeirra. Sé horft til þess hver tilgangurinn er með því að skilgreina hjólastíga sem hluta af grunnnetinu þá styður það enn frekar við það að skoða nánar þetta fyrirkomulag.

Í þessu samhengi mætti mögulega sjá fyrir sér að Vegagerðin leggi hjólastíga, sem tilheyra grunnnetinu, innan þéttbýliskjarna í samstarfi við sveitarfélögin og þau sjá svo um rekstur og viðhald þeirra, þó mögulega með fjárframlagi af samgönguáætlun. Eða að Vegagerðin skilgreini og fjármagni lágmarks þjónustustig, sem sveitarfélögunum er svo heimilt að auka við. Vegagerðin geti síðan einnig gert tillögu að uppbyggingaráætlun hjólreiðastíga í grunnneti utan þéttbýlis, milli sveitarfélaga og að vinsælum ferðamannastöðum, og séð um rekstur og viðhald þeirra stíga. Allir þessir stígar geta verið skilgreindir sem hluti af grunnnetinu.

Veturinn 2019-2020 kom fram fyrirspurn á Alþingi (sjá viðauka A) og í svari samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við henni kom fram:

- *Lögð hefur verið áhersla á að hafa hjólreiðastíga þar sem þörfin hefur verið mest. Það er fyrst og fremst innan þéttbýlis og út frá stærstu þéttbýlisstöðum, jafnframt á miklum ferðamannastöðum, svo sem í Mývatnssveit.*
- *Það er ljóst að mikil þörf er fyrir þessar framkvæmdir. Í dreifbýli er þörf fyrir stíga fyrir hjólandi umferð meðfram umferðarmestu stofnvegum til að bæta umferðaröryggi. Í þéttbýli er þörf á hjólreiðastígum til að tryggja öruggar og greiðfærar leiðir fyrir hjólandi vegfarendur.*

Í þessum kafla er skoðað hvaða hjólaleiðir leggja ætti til að taka inn í grunnnetið miðað við ofangreinda punkta. Kaflanum er skipt í eftirfarandi undirkafla:

1. Hjólaleiðir meðfram þjóðvegum
2. Hjólaleiðir - ferðamannastaðir og -leiðir
3. Lykilhjólaleiðir - þéttbýliskjarnar
4. Lykilhjólaleiðir - höfuðborgarsvæðið

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 er gert ráð fyrir fjármagni í hjóla- og göngustíga upp á 4,5 ma.kr. Með mótframlagi frá sveitarfélögunum gæti upphæðin verið allt að 9 ma.kr. Gróflega má áætla að það dygði fyrir allt að 300 km af stígum, eða að meðaltali um 20 km á ári.

Í Samgöngusáttmála fyrir samgöngur á höfuðborgarsvæðinu 2020-2034 er gert ráð fyrir fjármagni í hjóla- og göngustíga upp á 6,0 ma.kr. (8,2 ma.kr. í göngu- og hjólastíga, göngubrýr og undirgöng). Gróflega má áætla að það gæti dugað fyrir um 200 km af stígum eða að meðaltali um 13 km á ári.

Tafla 6 – Framkvæmdáætlun Samgöngusáttmála 2020–2034.
Framkvæmdir að hluta fjármagnaðar af samgönguáætlun. Bein framlög af samgönguáætlun til Samgöngusáttmála, sjá töflu 5.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd Kafli [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1.1.2020			Hönnunarstig lokið	Öryggi	Greidderni	Umhverfi	Bygðamál
			1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034					
Kaflamr.	Kaflaheiti									
1	Hringvegur									
e2	Norðlingaváð – Bæjarháls	2	1.200		1.200	Skilgr./Frumdr.	X	X		
e3	Bæjarháls – Vesturlandsvegur	1	440	440		Forh./Verkh.	X	X		
f3	Skarhólabraut – Hafnarsvegur *	1,8				Forh./Verkh.	X	X		
40	Hafnarfjarðarvegur									
	Stokkur í Garðabæ		7.600		4.300	3.300	Skilgr./Frumdr.	X	X X	
41	Reykjanesbraut									
04-11	Holtavegur – Stekkjarbakki		2.200	2.200		Skilgreining	X	X X		
12	Gatnamót við Bústaðaveg		1.100	1.100		Skilgr./Frumdr.	X	X X		
12	Undirgöng í Kópavogi – skuld *									
13	Alftanesvegur – Lækjargata		13.100	500	12.600	Skilgr./Frumdr.	X	X X		
14	Kaldárselsvegur – Krýsuvíkvegur *	3,3	1.600	1.600		Verkhönnun	X	X		
49	Miklabraut									
03-04	Stokkur		21.800	12.500	9.300	Skilgr./Frumdr.	X	X X		
411	Arnarnesvegur									
	Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut	1,3	1.600	1.600		Skilgr./Frumdr.	X	X		
	Borgarlína									
	Ártún – Hlemmur *	5,2	8.300	8.300		Skilgr./Frumdr.	X	X X X		
	Hamraborg – Hlemmur *	7,9	8.200	8.200		Skilgr./Frumdr.	X	X X X		
	Mjódd – BSÍ	4,5	8.400	1.600	6.800	Skilgr./Frumdr.	X	X X X		
	Fjörður – Miklabraut	7,9	9.400		7.800	1.600	Skilgr./Frumdr.	X	X X X	
	Ártún – Spöng	4,8	5.300		1.100	4.200	Skilgreining	X	X X X	
	Hamraborg – Lindir	2,8	3.600	3.600		Skilgr./Frumdr.	X	X X X		
	Borgarlína um Keldur og Blikastaðaland	8,4	5.800			5.800	Skilgreining	X	X X X	
	Hjola- og göngustigar		6.000	3.360	1.680	960		X	X X	
	Umferðarstýring, aukilið umferðarflæði og öryggisáðgerðir *		6.810	2.070	2.580	2.160		X	X X	
	Göngubrýr og undirgöng *		2.100	750	750	600		X	X X	
Samtals Samgöngusáttmálinn			47.820	48.110	18.620					

*Verkefni að hluta eða öllu leyti fjármögnuð í samgönguáætlun 2019–2023 fyrir árið 2019.

Mynd 5: Skjáskot úr samgöngusáttmála.²⁰

	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Öryggi	Greidderni	Umhverfi	Bygðamál
Ýmsar framkvæmdir, undir 1.000 millj. kr.			4.500				
Tengivegir, bundið slitlag	5.209	7.112	7.448	X	X	X	
Breikkun brúa	2.500	2.600	4.700	X	X		
Hjola- og göngustigar	1.216	1.500	1.750	X			
Samgöngurannsóknir	100	100	100				
Héraðsvegir	550	750	750				
Landsvegir utan stofnvegakerfis	800	850	900				
Styrkvegir	500	500	500		X		
Reiðvegir	375	400	400				
Smábrýr	250	250	250	X	X		
Girðingar	300	300	300	X			
Sameiginlegur jarðgangakostnaður	50	50	50				
Samtals sameiginlegt	11.850	14.412	21.648				
Samtals nýframkvæmdir	68.295	76.552	75.548				
Þar af ófjármagnað í fjármálaáætlun	4.500						

Mynd 6: Skjáskot úr samgönguáætlun.

Eftirfarandi mynd sýnir þá hjólastíga sem Vegagerðin hefur tekið þátt í að gera utan höfuðborgarsvæðisins undanfarin ár.

²⁰ Stjórnarráðið, Samgönguáætlun 2020–2034.



Mynd 7: Hjólástígar sem Vegagerðin hefur tekið þátt í að gera utan höfuðborgarsvæðisins.

5.1 Lykilhóllaleiðir - höfuðborgarsvæðið

Búið að gera

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu ásamt Vegagerðinni kortlögðu lykilleiðir á höfuðborgarsvæðinu árið 2016. Samráðshópur með fulltrúa frá hverju sveitarfélagi kortlagði og skilgreindi fjórar lykilleiðir, eina standleið og ýmsar tengileiðir. Lykilleiðirnar voru skilgreindar sem leiðir milli sveitarfélaga eða tengingar milli hverfishluta. Vegagerðin tekur þátt í framkvæmdakostnaði við uppbyggingu sumra leiðanna. Leiðirnar voru litaðar til aðgreiningar og settar fram sem rauð, gul, græn og fjólablá lykilleið og blá standleið, sjá eftirfarandi mynd. Leiðirnar voru hugsaðar sem greiðfærar, auðrataðar og að hægt væri að komast um á tiltölulega skilvirkan hátt. Bláa leiðin, standleiðin, var hugsuð sem útsýnisleið sem væri hægari í yfirferð og lögð áhersla á upplifun og öryggistilfinningu þar sem hún er ekki við meginstofnæðar bílaumferðar. Lykilleiðir tengja saman miðsvæði sveitarfélaganna og þjóna þeim tilgangi að vera skilvirk tengileið milli sveitarfélaga.



Mynd 8: Núverandi lykilleiðir hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu.

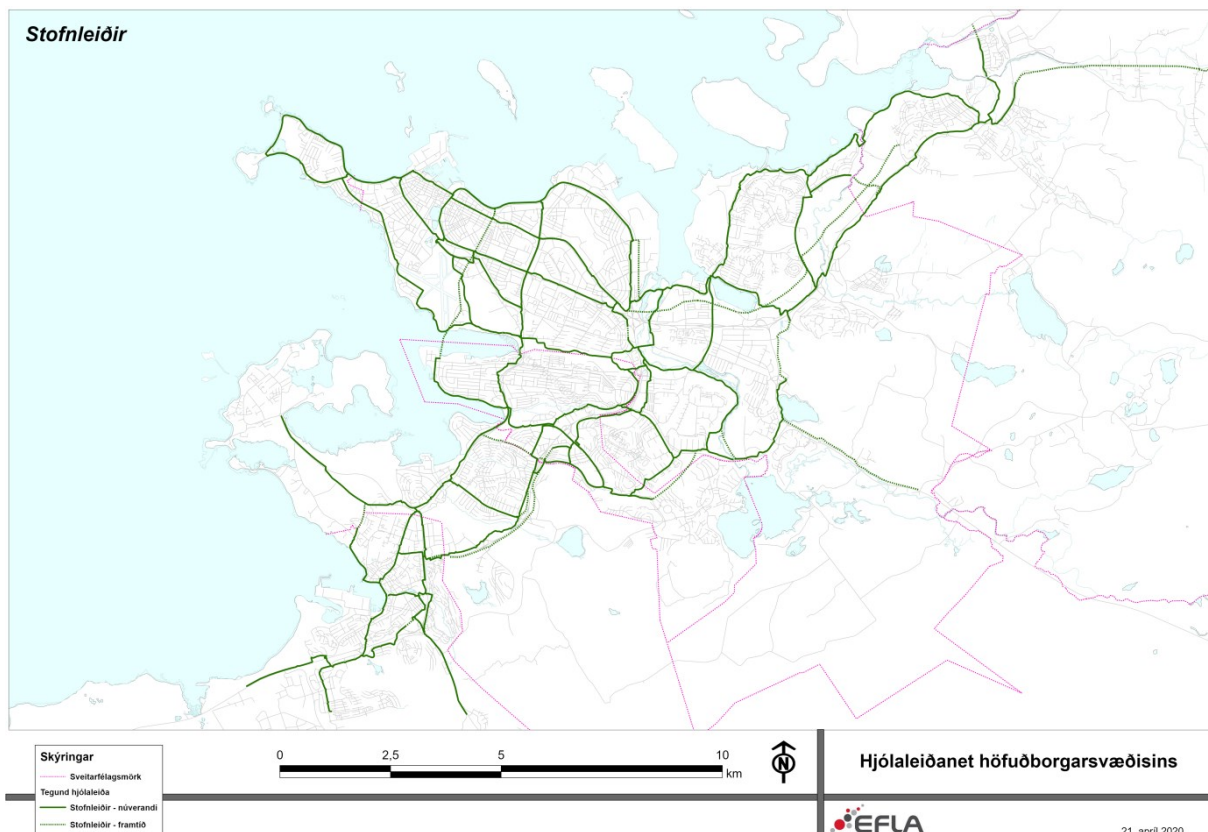
Á sama tíma var í gangi verkefni hjá Höfuðborgarstofu sem kallað var Reykjavík loves cycling, þar sem markmiðið var að búa til áfangastaði út frá miðbæ Reykjavíkur. Skapaðir voru áfangastaðir fyrir ferðamenn til að hjóla út frá miðbæjarsvæðinu og því er hægt að tengja saman lykilleiðir og búa til hring. Rauða og fjólubláa leiðin mynda hring inn á gulu leiðina til að komast niður í miðbæ, gula og græna leiðin mynda hring sem byggir á markmiði Reykjavík loves cycling.

Bláa leiðin er ekki tengd um Garðabæ þar sem skilgreining á leiðarvali liggur ekki fyrir þar eða er ekki samþykkt. Þá er bláa leiðin um Gróttu ekki skilgreind sem stofnleið í kortlagningu stofnleiða er, líklega þar sem hún hvorki tengir saman sveitarfélög né hverfishluta.

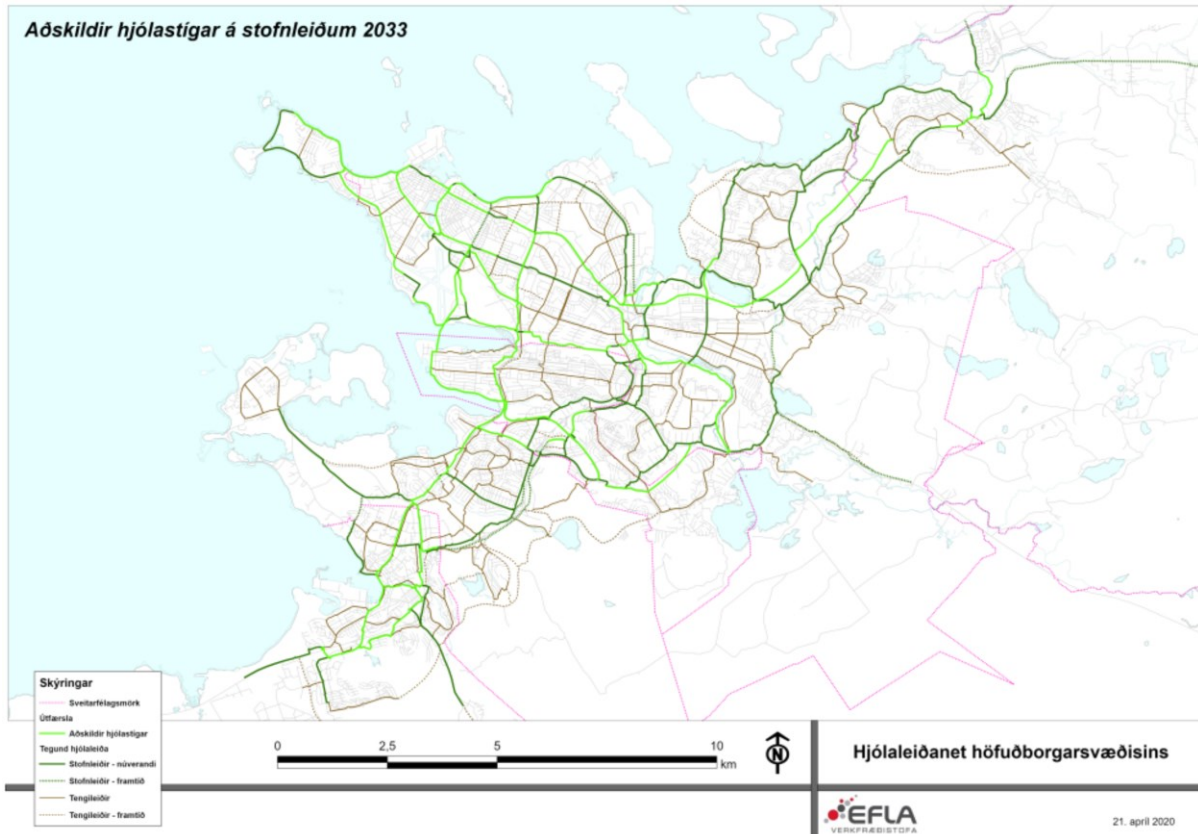
Á kortinu er einnig flokkurinn *ýmsar tengileiðir* þar sem fulltrúar sveitarfélaganna hafa séð þörf til að sýna aðrar leiðir og eru nokkrar slíkar leiðir merktar inn, bæði sem leiðarval milli lykilleiða og sem tengingar innan sveitarfélags milli hverfishluta. Viðbótarskilgreining á tengingum milli hverfishluta innan sama sveitarfélags virðist sýna aðra áherslu í uppbyggingu stofnstíganets fyrir hjólréiðar en fyrir lykilleiðir. Þar er verið að skoða leiðir til að íbúar innan sveitarfélags komist til fjölmennra atvinnusvæða á reiðhjóli. Uppbygging lykilleiða virðist beinast meira að því að sameina skilvirkar samgöngur að miðbæjarsvæðum og fyrir ferðamennsku sem virðist líka vera grunnur í skilgreiningu stofnleiða fyrir hjólréiðar á höfuðborgarsvæðinu. Þá er þessi uppbygging einnig merki um áherslu hvers sveitarfélags á breyttar ferðavenjur og styrkingu leiða innan sveitarfélagsins að atvinnusvæðum innan sveitarfélagsins og styrkingu við aðliggjandi byggðir.

Á áætlun

Í Samgöngusáttmála ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu 2020-2034 er sett fram sameiginleg stefna í uppbyggingu samgönguinnviða, þar með talið með fjárfestingu upp á 6,0 ma.kr í hjóla- og göngustígum (8,2 ma.kr. í göngu- og hjólastígum, göngubrúum og undirgöngum). Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) og Vegagerðin sjá um skipulagningu og framkvæmdir í samræmi við sáttmálann. Í byrjun árs 2020 hófu hjólahópur SSH og Vegagerðarinnar vinnu við kortlagningu stofnleiða fyrir hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu til að ákveða hvaða hjólainnviðir verði byggðir til ársins 2033 með fjármagni úr sáttmálanum. Niðurstöður vinnunnar má sjá á eftirfarandi tveim myndum.



Mynd 9: Stofnleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu skv. stefnumótunarvinnu 2020.



Mynd 10: Stofnleiðir og tengileiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu skv. stefnumótunarráttinu 2020 þar sem skærgrænar leiðir eru þær sem áætlað er að verði aðgreindir stofnstígar árið 2033.

Umræður

Samtari SSH og Vegagerðarinnar varðandi stofnstíga hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu er jákvætt og hefur undanfarin ár leitt til nokkuð heildstæðrar myndar stofnstígakerfis á svæðinu. Einnig væri æskilegt að bæta heildstæða stefnu varðandi rekstur og viðhald stíganna. Mögulega gæti verið jákvætt ef Vegagerðin tæki einnig þátt í kostnaði við rekstur og viðhald stíganna þ.a. hún gæti þá verið í hlutverki samræmingaraðila og sett fram samræmd markmið og mælikvarða um gæði snjómoksturs og viðhalds þvert á sveitarfélagamörk á höfuðborgarsvæðinu. Það gæti leitt til betri gæða og meiri áreiðanleika fyrir notendur stofnstígakerfisins á svæðinu.

5.2 Lykilhjólaleiðir - þéttbýliskjarnar

Þegar horft er til þéttbýliskjarna fyrir utan höfuðborgarsvæðið er mikilvægt að líta m.a. til þess hverjir eru þeir fjölmennustu, en eftirfarandi bæir og bæjarkjarnar eru með flesta íbúa (Þjóðskrá Íslands):

1. Reykjanesbær með um 19.500 íbúa
2. Akureyri með um 19.000 íbúa
3. Árborg (Selfoss, Stokkseyri, Eyrarbakki) með rúmlega 10.000 íbúa
4. Akranes með um 7.500 íbúa
5. Fjarðabyggð (Reyðarfjörður, Eskifjörður, Neskaupsstaður, Fáskrúðsfjörður) með um 5.000 íbúa

Í svari við fyrirspurn á Alþingi (sjá viðauka A) kom eftirfarandi fram: „Á næstu árum er fyrirhugað að styrkja stígagerð meðfram stofnleiðum í

- **Suðurnesjabæ,**
- **Akureyri,**

- **Árborg og Ölfusi**
- **Fjarðabyggð,**
- **Vogum,**
- **Borgarnesi,**
- **Grundarfirði,**
- **Dalvík,**
- **Skútustaðahreppi“**

Það var farið í öll þessi verkefni sem talin voru upp í svarinu, nema verkefni í Borgarnesi og Grundarfirði.

Í svarinu eru fjórir af fimm fjölmennustu bæjarkjörnunum nefndir en ekki Akranes, sá fjórði stærsti. Ef Akranesi væri bætt við væri betra samræmi m.t.t. stærðar þéttbýliskjarna.

Búið að gera

1. Reykjanesbær og nágrenni - Búið er að leggja stíg frá Reykjanesbæ að Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Þessi stígur tengist stígakerfinu í Reykjanesbæ og það er stígakerfi í gegnum Reykjanesbæ og að Innri Njarðvík.
2. Akureyri og nágrenni - Unnið er að heildarskipulagi fyrir stígakerfi á Akureyri þar sem Vegagerðin styrkir stofnstíga. Unnið er að tengingu frá Vaðlaheiðargöngum að Skógarböðunum og tengingu frá Akureyri að brúnni yfir Eyjafjarðará.
3. Árborg (Selfoss, Stokkseyri, Eyrarbakki) - Lagðir hafa verið stígar til að tengja saman Selfoss, Eyrarbakka og Stokkseyri.



Mynd 11: Helstu verkefni sem Vegagerðin hefur komið að við Reykjanesbæ.



Mynd 12: Helstu verkefni sem Vegagerðin hefur komið að á og við Akureyri.



Mynd 13: Helstu verkefni sem Vegagerðin hefur komið að í Árborg, tengingar milli þéttbýliskjarna.

Einnig hefur verið lagður stígur í Suðurnesjabæ milli Garðs og Sandgerðis, meðfram Grindavíkurvegi, meðfram Vatnsleysustrandarvegi við Voga, meðfram Suðurstrandarvegi við Þorlákshöfn og í jaðri Grindavíkur, að golfskála, í Snæfellsbæ hefur verið lögð tenging milli Ólafsvíkur og Rífs, í Dalvík hefur verið lagður stígur meðfram Ólafsfjarðarvegi og í Fellabæ hefur verið lagður stígur meðfram Hringvegi við Lagarfljót.

Á áætlun

1. Reykjanesbær og nágrenni – Haldið verður áfram tengingum út frá Reykjanesbæ, þ.e. frá núverandi stíg í Innri-Njarðvík að Grindavíkurvegi og milli Grindavíkurvegar og Voga.
2. Akureyri og nágrenni – Á næstu árum verður unnið að stofnstíg og nýrri brú yfir Glerá.
3. Árborg (Selfoss, Stokkseyri, Eyrbakki) – Á áætlun er að halda áfram með tengingu milli Selfoss og Eyrbakka.
4. Hella-Hvolsvöllur – Komið er í 5 ára áætlun að skoða hjólastíg milli Helli og Hvolsvallar.

Umræður

Leggja mætti áherslu á uppbyggingu hjólastíga á og við Akranes og Fjarðabyggð til að tengja saman Reyðarfjörður, Eskifjörður, Neskaupsstaður og Fáskrúðsfjörð.

5.3 Hjólaleiðir - ferðamannastaðir og -leiðir

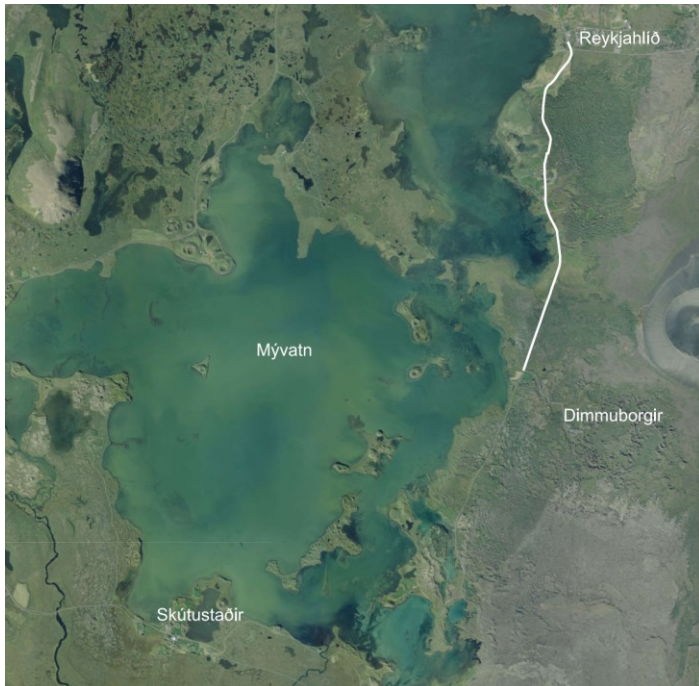
Búið að gera

Eins og kom fram í síðasta kafla þá er búið að leggja hjólastíg frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar í Reykjanesbæ. Það er mikilvæg ferðamannaleið en aðeins fyrsti leggur á leið milli flugstöðvarinnar og höfuðborgarsvæðisins. Einnig hefur verið lagður stuttur kafli við Voga. Á Reykjanesi hefur einnig verið lagður stígur meðfram Grindavíkurvegi framhjá Bláa Lóninu.



Mynd 14: Búið er að leggja stíga út frá Vogum og meðfram Grindavíkurvegi.

Mývatn er vinsæll ferðamannastaður og búið er að leggja stíg við Mývatn frá Reykjavíki að Dimmuborgum.



Mynd 15: Búið er að leggja stíg við Mývatn frá Reykjahlíð að Dimmuborgum.

Á áætlun

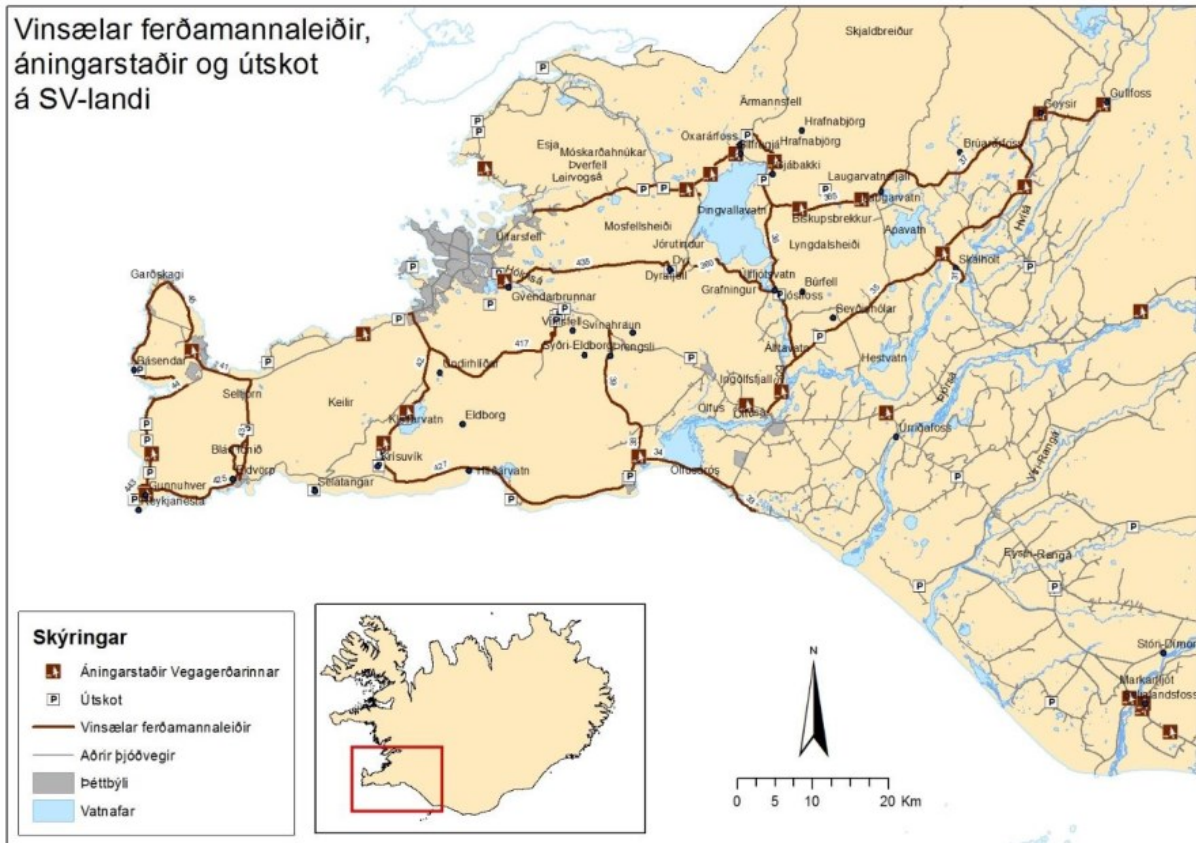
Til að halda áfram uppbyggingu hjólastíga á Reykjanesinu, þá er á áætlun að leggja stíg frá Innri Njarðvík að Grindavíkurvegi og frá Grindavíkurvegi að Vogum. Einnig er á áætlun að leggja stíg meðfram Reykjanesbraut framhá álverinu, Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun. Áhugi er á að ná tengingu frá Hafnarfirði og í Voga, og í raun vantar lítið upp á, aðeins rúmlega km kafla, ef horft er til þess að nota hliðarvegi, Vatnsleysustrandarveg og núverandi vegslóða meðfram ströndinni.

Á áætlun er að halda áfram uppbyggingu við Mývatn, þ.e. frá Dimmuborgum að Skútustöðum.

Umræður

Með tengingum milli þéttbýliskjarna á Reykjanesi, bæði það sem búið er að gera og það sem er á áætlun, verður komið ágætis hjólaleiðanet um Reykjanesið. Jákvætt væri að halda áfram til að gera samfellda tengingu frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar alla leið að höfuðborgarsvæðinu. Þar með væri kominn fyrstu leggurinn af samfelldri hjólaleið til höfuðborgarsvæðisins fyrir hjólaferðamenn sem koma til landsins með flugi.

Skoða mætti tengingar frá höfuðborgarsvæðinu að Þingvöllum og um Grímsnesið og að Gullfoss og Geysi til dæmis. Á eftirfarandi mynd má sjá vinsælar ferðamannaleiðir, áningarstaði og útskot á SV-landi, sem horfa mætti á við val og forgangs röðun á lagningu hjólreiðastíga til að tengja saman þá staði.



Mynd 16: Vinsælar ferðamannaleiðir, áningarstaðir og útskot á SV-landi.

5.4 Aðrar hjólaleiðir - meðfram þjóðvegum og samfelldar leiðir

Kaflarnir hér á undan fjalla um hjólastíga innan höfuðborgarsvæðisins og annarra þéttbýliskjarna og við og að ferðamannastöðum. Í þessum kafla er velt upp hvort skoða ætti aðrar leiðir meðfram þjóðvegum t.d. hjólaleiðir út frá höfuðborgarsvæðinu, eða samfelldar lengri leiðir. Þá mætti horfa til fyrirmynda eins og Sverigeleden í Svíþjóð, eða til Bretlands þar sem skilgreindar hafa verið þjóðleiðir hjólréiða, National Cycle Network, sem inniber tíu meginleiðir (National routes) og fjölda svæðisbundinna leiða (Regional routes), eins og fram kom í kafla 3 hér á undan. Einnig hefur komið til umfjöllunar áður að skoða möguleika á skráningu hjólaleiðar á Íslandi sem EuroVelo leið sem er evrópskt samstarfsverkefni sem hýst er af Evrópsku hjólréiðasamtökunum.

Á áætlun

Varðandi hjólaleiðir út frá höfuðborgarsvæðinu og meðfram þjóðvegum þá eru áætlanir um lengingu stígs frá Mosfellsbæ að Mógilsá í Kollafirði og við undirbúning breikkunar Hringvegar um Kjalarnes er jafnframt gert ráð fyrir skilgreindri hjólaleið allt að Hvalfjarðarvegi sunnan Hvalfjarðarganga. Þá eru framkvæmdir við breikkun Hringvegar milli Hveragerðis og Selfoss hafnar og er gert ráð fyrir skilgreindri hjólaleið á þeim kafla. Fjallað var um tengingar ú frá höfuðborgarsvæðinu í átt að Flugstöð Leifs Eiríkssonar í kaflanum um ferðamannaleiðir hér á undan.

Umræður

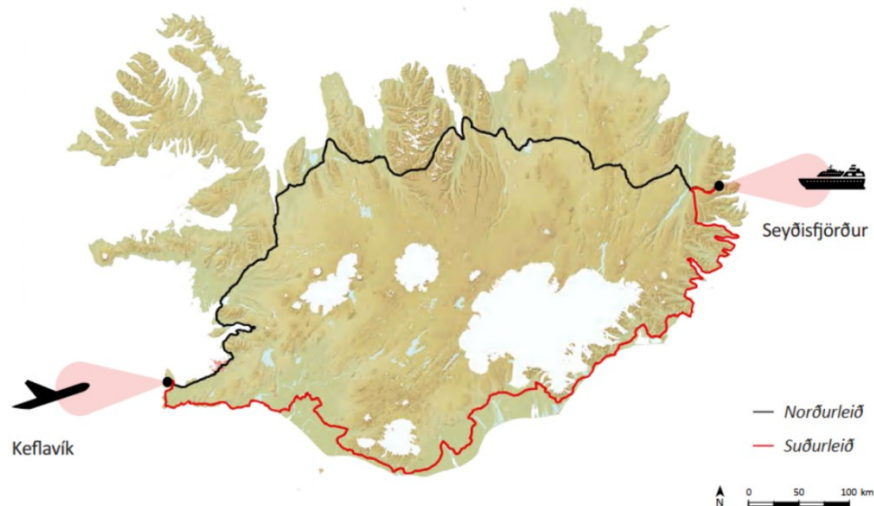
Fyrir nokkrum árum var Vegagerðin þátttakandi í skoðun á EuroVelo ásamt Ferðamálastofu, Hjólafærni og Landssamtökum hjólreiðamanna (LHM). Evrópsku hjólreiðasamtökin (ECF) standa að EuroVelo en samtökin snúast um að gera og halda við korti um meginkerfi hjólaleiða í Evrópu. Til stóð að hjólreiðaleið milli Seyðisfjarðar og Reykjavíkur yrði sett á þetta kort og þannig yrði sú leið hluti af EuroVelo leið 1 – Atlantic Coastal Route. Því miður náðist ekki að fjármagna kostnað við þessa leið.

Í skýrslu Eflu fyrir Nýsköpunarsjóð Námsmanna frá 2013 „Hjólaleiðir á Íslandi“²¹ er greint hvað þarf til svo Ísland komist á kort EuroVelo verkefnisins. Lagt var mat á það hvort hjólaleið á Íslandi uppfyllti kröfu EuroVelo til hjólaleiða og gagna aflað til að geta sótt um skráningu leiðar hjá samtökunum. Skráning á leið hjá EuroVelo ætti að styrkja hjólaferðamennsku á Íslandi og styðja við þau fjölmörgu verkefni sem þegar eru í gangi á sviði hjólaferðamennsku á Íslandi. Færð eru rök fyrir því að það ætti að vera eftirsóknarvert markmið fyrir Ísland að laða hjólaferðamenn til landsins þar sem þeir skilja meira fjármagn eftir sig í landinu en hinn almenni ferðamaður, staldra lengur við, fara hægar yfir og notast að auki við sjálfbæran ferðamáta sem er eitt af megin markmiðum íslenskra stjórnvalda í uppbyggingu ferðamennsku. Sett var upp eftirfarandi rannsóknarspurning sem leitast var við að svara: *Hvað þarf til svo hægt sé að koma hjólaleið/um á Íslandi inn á kort EuroVelo?*



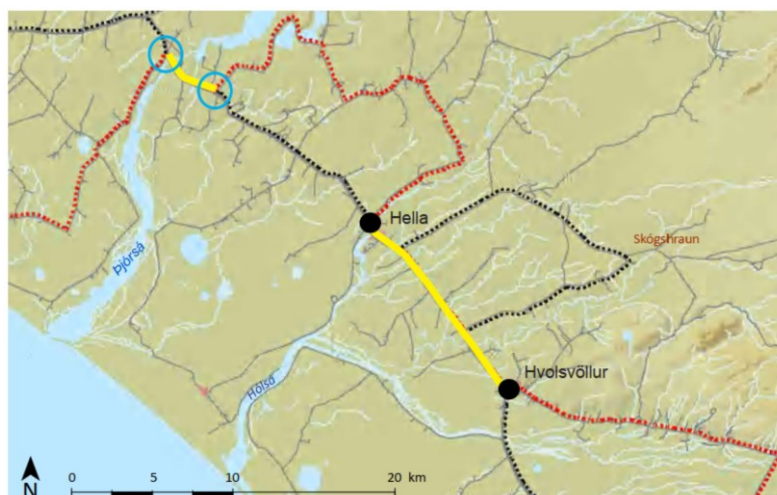
Mynd 17: Markmið verkefnis Eflu um EuroVelo var m.a. að skoða hvort forsendur væru fyrir EuroVelo leið á Íslandi.

²¹ Hjólaleiðir á Íslandi (2013).



Mynd 18: Mynd úr skýrslu Eflu sem sýnir tvær megin leiðir fyrir mögulega EuroVelo leið á Íslandi, Norðurleið og Suðurleið.

Í skýrslu Eflu voru teknar til skoðunar tvær megin leiðir fyrir mögulega EuroVelo leið á Íslandi, Norðurleið og Suðurleið. Suðurleiðin var metin ákjósanlegri kostur en Norðurleiðin og var því tekin til nánari skoðunar í því verkefni. Búið er að meta Suðurleiðina og greina hvað þarf til að leið teljist möguleg EuroVelo leið. Til er gagnagrunnur um leiðina, bæði gögn í landupplýsingakerfi og gagnagrunnur með upplýsingum um ástand vega o.fl. Mikilvægt undirmerki var að greina hvað vantaði upp á til að leið væri heildstæð. Niðurstaðan er að ekki þarf að grípa til stóraðgerða til að raunhæft teljist að leið komist inn á kort EuroVelo. Þær úrbætur sem að setja þyrfti í forgang væri hjólreiðastígur eða hjólarein frá gatnamótum Hringvegjar og Urriðafossvegjar (sem sjá má merkt á korti með bláum hring) að gatnamótum Heiðarvegjar og Hringvegjar (sem sjá má merkt á korti með bláum hring) og einnig á kaflanum á milli Hellsu og Hvolsvallar. Á myndinni hér fyrir neðan má sjá þessa kafla merkta með gulum línunum.



Mynd 19: Kaflar sem þarfnast úrbóta til að geta orðið hluti af EuroVelo leið eru gulmerktir á myndinni.

Úrbætur sem þessar ættu einnig að styrkja þennan samgöngumáta milli Hellsu og Hvolsvallar, bæði fyrir hjólaferðamenn en ekki síður fyrir íbúa á svæðinu. Íhuga má aðgerðir á fleiri stöðum í þeim tilgangi að bæta leiðina og tryggja betra umferðaröryggi fyrir hjólreiðamenn.

6. Samantekt

Í samgönguáætlun 2020-2034 sem samþykkt var á Alþingi í júní 2020 er í 5 ára aðgerðaáætlun sett fram verkefnið „Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna og á vinsælustu ferðamannaleiðum.“. Tilgangur þessa verkefnis var að skoða hvernig að skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga verði best staðið og hvaða hjólaleiðir ættu að verða hluti af grunnnetinu. Skoðuð voru erlend dæmi um fyrirkomulag varðandi uppbyggingu hjólaleiða (kafla 3) og farið var yfir hvernig Vegagerðin kemur að hjólreiðum í dag, þ.e. utanumhaldi, hönnun og fjárveitingum (kafla 4). Einnig eru settar fram hugleiðingar varðandi leiðir í netið (kafla 5). Skoðaðar voru bæði núverandi leiðir og mögulegar nýjar leiðir, og einnig leiðir bæði innan og utan þéttbýlis.

Í kafla 4 um hlutverk Vegagerðarinnar var fjallað um að núverandi fyrirkomulag varðandi hjólastíga er annað en fyrirkomulag varðandi vegi og hvaða áhrif það hefur. Benda má á að orðalag vegalaga setur skorður vegna þess að þar segir sérstaklega „vegaldari þjóðvega“ þar sem talað er um veghald. Þetta þyrfti að ávarpa í næstu endurskoðun vegalaga, því mikilvægt er að líta á hjólastíga sem hluta af samgöngukerfinu rétt eins og vegi og taka með í reikninginn að hjólastígar þurfa þjónustu og veghald. Tiltölulega stutt er síðan stígagerð varð fyrst viðfangsefni samgönguáætlunar, þ.e. með gildistöku núgildandi vegalaga árið 2008. Eðlilegt er að taka stöðuna nú nokkrum árum eftir slíka breytingu og meta hvort það fyrirkomulag sem hefur komist á sé það besta eða hvort bæta megi það á einhvern hátt. Mikilvægt er að fyrirkomulag varðandi frumkvæði að lagningu stíga, vali á gerð þeirra og hver beri kostnað og ábyrgð á rekstri og viðhaldi sé á þann hátt að það styðji sem best við markmið stjórnvalda um að leggja áherslu á hjólreiðar. Einnig er mikilvægt að fyrirkomulagið sé þannig að það tryggi gagnsæi og jafnræði sem Vegagerðinni, sem opinberri stofnun, ber skylda til að tryggja. Bæði gagnsæi varðandi val á leiðum og jafnræði milli sveitarfélaga. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er nú í samþykktarferli ný verklagsregla varðandi fjárveitingar til hjóla- og göngustíga og forsendur mótframlags, sem er skref í þessa átt. Mikilvægt er að Vegagerðin geti sett fram stefnu um skilgreiningu, uppbyggingu og rekstur hjólaleiða.

Þegar fjallað er um hjólastíga má, eins og með vegi, skipta þeim í annars vegar stíga innan þéttbýliskjarna og hins vegar stíga sem eru tengingar milli þéttbýliskjarna. Þó sveitarfélögin fari með skipulagsvaldið og eigi og reki sveitarfélagavegi þá ber samt Vegagerðin allan kostnað og sér um rekstur og viðhald á þjóðvegum, þ.e. vegum sem tengja saman byggðir landsins (sbr. 8. grein vegalaga), og gerir tillögu að uppbyggingaráætlun þeirra. Hér er lagt til að skoðað verði að sambærilegu fyrirkomulagi verði komið á varðandi hjólastíga. Það er, að um hjólastíga utan þéttbýliskjarna, sem gjarnan tengja saman þéttbýliskjarna eða tengja þéttbýliskjarna við ferðamannastaði eða aðra vinsæla áfangastaði, gildi það sama og um þjóðvegi. Að Vegagerðin móti heildstæða áætlun grunnnets hjólreiðastíga á Íslandi, byggt á skilgreiningu sem fest verði í lög. Forgangsröðun framkvæmda taki mið af því í tillögu til samgönguáætlunar hverju sinni. Þetta sé gert í samráði við viðkomandi sveitarfélag rétt eins og á við um lagningu vega, og að Vegagerðin geti kostað hjólastíga að fullu og séð um rekstur og viðhald þeirra, þ.m.t. snjómokstur eða tryggt viðkomandi sveitarfélagi fjárframlag til snjómoksturs.

Í skýrslunni er einnig velt upp spurningum sem stefnumótun í framhaldinu þarf að svara. Til að breyta hlutverki Vegagerðarinnar þarf lagabreytingu, því um útvíkkun á hlutverki Vegagerðarinnar væri að ræða. Æskilegt væri að þær tillögur sem settar eru fram hér yrðu teknar fyrir í stefnumótunarvinnu í framhaldi af þessari skýrslu og unnin verði heildstæð áætlun fyrir hjólreiðar á Íslandi.

7. Heimildaskrá

1. Þingskjal 598. (2019-2020). Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024. Sótt af <https://www.althingi.is/altext/150/s/0598.html>.
2. Stjórnarráðið. Samgönguáætlun 2020-2034. Sótt í febrúar 2022 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaetlun/samgonguaetlun-2020-2034/>.
3. Vejdirektoratet, Information in English (2022). Sótt í febrúar 2022 af <https://www.vejdirektoratet.dk/sektion/information-english#1>.
4. Cycling embassy of Denmark, Danish Road Directorate (2022). Sótt í febrúar 2022 af <https://cyclingsolutions.info/member/danish-road-directorate/>.
5. VSÓ Ráðgjöf fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar (2014). *Hjólreiðastígar í dreifbýli – Með dæmum frá Mývatnssveit*.
6. Road Directorate. (2014) *The trunk road network in Denmark 2014*. Sótt í febrúar 2022 af https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/the_trunk_road_network_in_denmark_2014.pdf.
7. Trafikverket, Which authority does what within transportation (2022). Sótt í febrúar 2022 af <https://www.trafikverket.se/en/startpage/about-us/Trafikverket/Which-authority-does-what-within-transportation/>.
8. Svenska Cykelsallskapet (2022). Sótt í febrúar 2022 af <http://www.svenskacykelsallskapet.se/images/sveledeng.pdf>.
9. Wikipedia, Sverigeleden (2022). Sótt í febrúar 2022 af <https://is.wikipedia.org/wiki/Sverigeleden>.
10. Statens vegvesen, All of Norway forward – today and in the future (2022). Sótt í febrúar 2022 af <https://www.vegvesen.no/en/about-us/about-the-organisation/about-the-norwegian-public-roads-administration/our-service-to-society-tasks-and-responsibilities/all-of-norway-forward/>.
11. Highways England, About us. (2022). Sótt í febrúar 2022 af <https://www.gov.uk/government/organisations/highways-england/about>.
12. Transport for London, What we do (2022). Sótt í febrúar 2022 af <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/what-we-do?intcmp=2582>.
13. Vegalög nr. 80/2007. Sótt í febrúar 2022 af <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2007080.html>.
14. Lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála nr. 120/2012. Sótt í febrúar 2022 af <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2012120.html>.
15. Vegagerðin (2017). *Vegakerfið 2017*.
16. Efla (2013). *Hjólaleiðir á Íslandi*.

Viðauki A Svar við fyrirspurn á Alþingi

Veturinn 2019-2020 kom fram eftirfarandi fyrirspurn á Alþingi og svar samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við henni: (<https://www.althingi.is/altext/150/s/0311.html>)

1. Hefur farið fram kostnaðargreining á gerð hjólreiðastíga meðfram þjóðvegi 1 og helstu stofnleiðum? Ef svo er, hvert er kostnaðarmat sundurliðað eftir svæðum?

Vegagerðin, í samráði við sveitarfélög í landinu, ákveður hvaða hjólreiðastígar verða styrktir af samgönguáætlun. Í uppfærðri samgönguáætlun sem nú er á samráðsgáttinni til umsagnar er lagt til að verið verði rúmum 1,2 milljörðum kr. til gerðar hjólastíga á landsbyggðinni. Þetta er mun meira fé en verið hefur að teknu tilliti til þess að í uppfærðri áætlun er lagt til að hjólastígar á höfuðborgarsvæðinu verði hluti af samgöngusáttmálanum. Frumkvæði að lagningu veganna, skipulagning þeirra, hönnun og mat á kostnaði er hins vegar hjá sveitarfélögunum. Sveitarfélög fara með skipulagsvald hvert á sínu svæði. Vegagerðin sér síðan um að fjármagna hluta ríkisins að formskilyrðum uppfylltum. Vegagerðin hefur verið í samvinnu um þessi mál við mörg sveitarfélög sem þjóðvegur 1 liggur um en í ljósi þess sem hér að framan segir hafa ekki verið nægar forsendur fyrir kostnaðarmati Vegagerðarinnar fyrir gerð hjólreiðastíga meðfram þjóðvegi 1. Nú þegar hefur verið lagður stígur milli Reykjavíkur og Mosfellsbæjar.

2. Er til áætlun um gerð framangreindra hjólreiðastíga?

Áætlanir eru til um lengingu stígs frá Mosfellsbæ að Mógilsá í Kollafirði. Við undirbúning breikkunar Hringvegur um Kjalarnes er jafnframt gert ráð fyrir skilgreindri hjólaleið allt að Hvalfjarðarvegi sunnan Hvalfjarðarganga. Framkvæmdir við breikkun Hringvegur milli Hveragerðis og Selfoss eru hafnar og er gert ráð fyrir skilgreindri hjólaleið á þeim kafla. Um getur verið að ræða sjálfstæðan hjólreiðastíg eða skilgreinda hjólaleið á hliðarvegum með tiltölulega lítilli umferð og lægri umferðarhraða.

Lögð hefur verið áhersla á að hafa hjólreiðastíga þar sem þörfin hefur verið mest. Það er fyrst og fremst innan þéttbýlis og út frá stærstu þéttbýlisstöðum, jafnframt á miklum ferðamannastöðum, svo sem í Mývatnssveit. Reynt hefur verið að gera áætlanir til þriggja ára í senn á þessum stöðum. Á þennan hátt hefur verið unnið á suðvesturhorni landsins allt frá árinu 2012.

Undanfarin ár hefur einnig verið unnið á svæðum utan suðvesturhornsins með þessum hætti. Nefna má stígagerð milli Ólafsvíkur og Rífs, stígagerð frá Akureyri að Hrafnagili í Eyjafjarðarsveit og stígagerð frá Reykjahlíð að Dimmuborgum í Mývatnssveit.

Á næstu árum er fyrirhugað að styrkja stígagerð meðfram stofnleiðum í Suðurnesjabæ, Vogum, Borgarnesi, Grundarfirði, Dalvík, Akureyri, Skútustaðahreppi, Fjarðabyggð, Árborg og Ölfusi.

3. Hefur farið fram mat á hagrænum áhrifum slíkra stíga með tilliti til ferðaþjónustu, ferðavenja almennings, umhverfisþátta og kolefnisjöfnunar?

Rannsóknir á þessu sviði hafa víða verið gerðar. Árið 2009 var gefin út skýrsla sérfræðinganevndar á vegum umhverfisráðuneytisins um möguleika á að draga úr nettóútstreymi gróðurhúsalofttegunda á Íslandi. Þar kemur fram að í Kaupmannahöfn er áætlað að fyrir hverja milljón kílómetra á ári sem farnir eru á reiðhjóli náist eftirfarandi sparnaður:

- 25 milljóna kr. sparnaður í heilbrigðiskerfi á ári,

- 67 milljóna kr. sparnaður á hverju ári vegna þess að dregur úr vinnutapi,
- fjarvistardögum fækkar, ævi íbúa lengist og tíðni langvarandi sjúkdóma minnkar.

4. Hefur verið haft samráð við samtök hjólréiðafólks og ferðaþjónustuaðila um áætlaða gerð framangreindra hjólréiðastíga?

Samtök hjólréiðafólks hafa verið höfð með í ráðum á suðvestursvæðinu við skipulagningu og útfærslu hjólréiðastíga. Samtökin hafa einnig verið með í ráðum þegar samdar hafa verið leiðbeiningar um gerð hjólréiðastíga. Leiðbeiningarnar hafa verið unnar af sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu í samráði við Vegagerðina.

Fyrir nokkrum árum var Vegagerðin þátttakandi í svokölluðu EuroVelo-verkefni ásamt Ferðamálastofu, Hjólaafærni og Landssamtökum hjólréiðamanna (LHM). Evrópsku hjólréiðasamtökin (ECF) standa að EuroVelo-verkefninu. Það snýst um að gera og halda við korti um meginkerfi hjólréiðastíga í Evrópu. Til stóð að hjólréiðastígar milli Seyðisfjarðar og Reykjavíkur yrðu settir á þetta kort. Þannig yrði þessi leið hluti af EuroVelo leið 1 – Atlantic Coastal Route. Því miður náðist ekki að fjármagna kostnað af umsjónarmanni leiðarinnar.

5. Telur ráðherra að leggja beri aukna áherslu á hjólréiðastíga í þéttbýli og dreifbýli?

Núgildandi vegalög tóku gildi 1. janúar 2008. Í þeim er heimilað í fyrsta sinn að veita fé af samgönguáætlun til gerðar göngu- og hjólréiðastíga í ákveðnu hlutfalli á móti sveitarfélögum. Við gerð samgönguáætlunar 2012–2015 var í fyrsta sinn tilgreind fjárveiting til göngu- og hjólréiðastíga á grundvelli þessarar heimildar. Þá var fjárveitingin bundin við suðvesturhorn landsins. Síðan þá hefur fjárveiting verið tilgreind í samgönguáætlun til gerðar hjólréiðastíga á hverju ári. Þær fjárveitingar hafa ekki verið bundnar við suðvesturhornið.

Það er ljóst að mikil þörf er fyrir þessar framkvæmdir. Í dreifbýli er þörf fyrir stíga fyrir hjólandi umferð meðfram umferðarmestu stofnvegum til að bæta umferðaröryggi. Í þéttbýli er þörf á hjólréiðastígum til að tryggja öruggar og greiðfærar leiðir fyrir hjólandi vegfarendur.

Sérfræðinganevnd á vegum umhverfisráðuneytisins benti árið 2009 á lagningu stíga fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur sem aðgerð til að draga úr nettóútstreymi gróðurhúsalofttegunda á Íslandi.