



# Staða hjólreiða á landsvísu

Aðferðafræði og ávinningur stefnumótunar

Mars 2015



**SKÝRSLA - UPPLÝSINGABLAÐ**

Titill skýrslu <b>Staða hjólreiða á landsvísu, aðferðafræði og ávinningur stefnumótunar</b>		Tegund skýrslu Rannsóknarskýrsla	
Verkheiti Staða hjólreiða á landsvísu. Rannsóknarverkefni		Verkkaupi Vegagerðin	
Verkefnisstjóri - EFLA Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir		Verkefnisstjóri / fulltrúi verkkaupa Þórir Ingason/Ásbjörn Ólafsson	
Höfundur Eva Dís Þórðardóttir	Skýrslunúmer	Verknúmer 2970-183	Fjöldi síðna 44
Lykilorð Hjólreiðastefna, markmið, innviðir, stefnumótun, skipulagsáætlanir			
Staða skýrslu <input type="checkbox"/> Í vinnslu <input type="checkbox"/> Drög til yfirlstrar <input checked="" type="checkbox"/> Lokið		Dreifing skýrslu og upplýsingablaðs <input checked="" type="checkbox"/> Opin <input type="checkbox"/> Dreifing með leyfi verkkaupa <input type="checkbox"/> Trúnaðarmál	



Upplýsingablað Staðahjólreiða á landsvísu Rannsóknarskýrsla					
Höfundur:		Dags.	Verknúmer:		Skýrslunúmer:
Eva Dís Þórðardóttir		27.02.2015	2970-183		N/A
Útgáfa	Lýsing	Höfundur	Rýni	Dags.	Samþykkt
1	Rýni	EDP	BF	2.10.2014	GLE
2	Rýni	EDP	GLE	02.11.2014	GLE
3	Rýni	EDP	GLE/BK	9.02.2015	BK
4	Rýni	EDP	ÁÓ	17.02.2015	GLE



## EFNISYFIRLIT

<b>MYNDASKRÁ</b> .....	<b>I</b>
<b>TÖFLUSKRÁ</b> .....	<b>I</b>
<b>1 INNGANGUR</b> .....	<b>1</b>
<b>2 STAÐA HJÓLREIÐA Á ÍSLANDI</b> .....	<b>3</b>
2.1 LÖG OG REGLUGERÐIR.....	3
2.2 HJÓLREIÐASTEFNA RÍKISINS .....	4
2.3 HJÓLREIÐASTEFNA SVEITARFÉLAGA.....	4
2.3.1 SVÆÐISSKIPULAG .....	5
2.3.2 AÐALSKIPULAGSÁÆTLANIR .....	7
2.3.3 SVÆÐISBUNDIN VERKEFNI.....	10
2.3.4 ÁTAKSVERKEFNI Á VEGUM RÍKIS OG SVEITARFÉLAGA .....	11
<b>3 ALMENNT UM STÖÐU HJÓLREIÐA Í EVRÓPU</b> .....	<b>12</b>
3.1 LANDSSTEFNA UM HJÓLREIÐAR OG SKIPULAGSÁÆTLANIR .....	12
3.2 HVERJAR ERU HINDRANIRNAR? .....	13
<b>4 STAÐA HJÓLREIÐA Í NOREGI</b> .....	<b>14</b>
4.1 LÖG OG REGLUGERÐIR.....	14
4.2 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM RÍKISINS .....	14
4.3 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM LANDSHLUTARÁÐA OG SVEITARFÉLAGA	15
4.4 ÁTAKSVERKEFNI Á VEGUM RÍKIS OG SVEITARFÉLAGA .....	16
<b>5 STAÐA HJÓLREIÐA Í SKOTLANDI</b> .....	<b>18</b>
5.1 LÖG OG REGLUGERÐIR.....	18
5.2 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM RÍKISINS .....	18
5.3 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM LANDSHLUTARÁÐA OG SVEITARFÉLAGA	19
5.4 ÁTAKSVERKEFNI Á VEGUM RÍKIS OG SVEITARFÉLAGA .....	20
<b>6 NIÐURSTAÐA</b> .....	<b>21</b>
<b>7 UMRÆÐA</b> .....	<b>23</b>
<b>HEIMILDIR</b> .....	<b>25</b>
<b>VIÐAUKI</b> .....	<b>28</b>

## MYNDASKRÁ

<b>Mynd 1.</b> Yfirbyggt hjólaskýli við Flensborgarskólann í Hafnarfirði (Sesselja Traustadóttir, 2014)	3
<b>Mynd 2.</b> <i>Skýringarkort af grunngerð Snæfellsness. Á kortinu er hjólaleið merkt með ljós/turkis blárri línu (Heimild: <a href="http://ssk-snaef.alta.is">http://ssk-snaef.alta.is</a>).</i>	6
<b>Mynd 3.</b> Sveitarfélög á Íslandi eru 72, þar af taka 53 sveitarfélög á hjólreiðum með einhverjum hætti í aðalskipulagsáætlunum sínum (Heimild: Landmælingar Íslands, 2014).	7
<b>Mynd 4.</b> Framtíðar hjólastígakerfi borgarinnar (Heimild: Reykjavíkurborg, 2013).	8
<b>Mynd 5.</b> Hjólastandur fyrir utan Háskólann í Reykjavík (Heimild: EFLA verkfræðistofa).	10
<b>Mynd 6.</b> Þeir aðilar sem þurfa að koma að stefnumótun varðandi hjólreiðar (Heimild: Statens vegvesen (2012)).	15
<b>Mynd 7.</b> Helstu hagsmunaaðilar sem koma þyrftu að stefnumótun um hjólreiðar á Íslandi.	23

## TÖFLUSKRÁ

<b>Tafla 1.</b> Yfirlit um hvað er búið að gera og hvað þarf að gera til að auka hlutdeild hjólreiða (ekki tæmandi listi).	24
--	----



## 1 INNGANGUR

Aukin bílaumferð hefur margvísleg áhrif á íbúa landsins, þar má nefna aukna loftmengun, meiri hávaða, lífsstílls tengda sjúkdóma ásamt auknu álagi á vegakerfið. Allt þetta er gífurlega kostnaðarsamt fyrir ríki og sveitarfélög. Í þessari skýrslu er ætlunin að skoða hvernig stjórnvöld geta stuðlað að því að auka hlutdeild samgöngumáta sem hafa ekki í för með sér þessi neikvæðu áhrif sem áður voru nefnd. Verður það gert með því að skoða hvernig önnur lönd hafa innleitt hjólreiðastefnu á misjöfnum stigum stjórnsýslunnar.

Helstu markmið rannsóknarverkefnisins eru:

- að rýna hjólreiðastefnu samanburðalanda,
- að rýna markmið samanburðarlanda varðandi hjólreiðar og skoða hvernig löndin ætla sér að ná markmiðum sínum,
- að rýna hvaða ávinning samanburðarlöndin ætla að verði af stefnu sinni,
- að rýna lög og reglugerðir samanburðarlanda/nágrannaþjóða er varða hjólreiðar,
- að skoða hvernig hjólreiðum er fundinn staður innan stjórnsýslunnar hjá öðrum löndum, bæði á ríkis – og sveitarstjórnarstigi,
- að rýna stöðu hjólreiða hér á landi í gegnum aðalskipulagsáætlanir og svæðisbundin verkefni.

Hjólreiðar sem samgöngumáti og til íþróttaiðkunnar hafa margvíslega kosti í för með sér. Hjólreiðar eru sjálfbær ferðamáti, heilsueflandi og uppbygging og viðhald hjólreiðastíga er mun ódýrara en uppbygging og viðhald vegakerfisins. Hjólreiðar hafa einnig jákvæð áhrif á hreyfiproska og umhverfisvitund barnanna okkar.

Hjólreiðar hafa stórauðist undanfarin ár hér á landi bæði til íþróttaiðkunnar og sem sjálfbær og ódýr ferðamáti. Þessa aukningu má helst greina á höfuðborgarsvæðinu þar sem að innviðir fyrir hjólreiðar hafa batnað til muna undanfarin ár. Sem dæmi má nefna samstarf sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um gerð stígakerfis sem tengir flest sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu. Aukningu hjólreiða fylgja auknar kröfur frá almenningi um innviði fyrir hjólreiðar. Þegar innviðirnir eru ekki til staðar skapast árekstrar milli ólíkra samgöngumáta. Vélknúin umferð hefur hingað til haft vegina fyrir sig og ekki þurft að taka tillit til hjólreiðafólks.



Rannsóknarnefnd samgönguslysa gaf út skýrslu í október 2014; „Hjólreiðaslys á Íslandi“. Þar eru hjólreiðaslys tekin saman á árunum 2005 -2010, alls leituðu 3349 einstaklingar til Landsspítalans eftir að hafa slasast við hjólreiðar. Tekið er fram í skýrslunni að vanskráning hjólreiðaslysa er talsverð. Í umræðu kafla skýrslunnar tekið fram að mikil hlutfallsleg aukning sé á slysum í aldursflokknum 25 -64 ára. Aukningin er um 170%. Ætlað er að rekja megi það til aukningar á hjólreiðum hjá þessum aldursflokki.

Talað er um að ef hjólreiðar halda áfram að aukast þarf að huga vel að þessum málaflokki með forvörnum og fræðslu<sup>1</sup>.

Tilgangur þessarar skýrslu er að kynna hvernig aðrar þjóðir sem standa á svipuðum stað og Ísland þegar kemur að hjólreiðum hafa sett sér langtímamarkmið um að auka hlutdeild hjólreiða. Einnig er ætlunin að gefa heildarsýn á stöðu hjólreiða á landsvísu í gegnum skipulagsáætlanir og svæðisbundin verkefni hér á landi.

Uppsprettan af þessu rannsóknarverkefni er verkefni sem unnið var sumarið 2013, „Hjólaleiðir á Íslandi“. Markmið þess verkefnis var að skoða hvað þyrfti til að fá leið EuroVelo til að ná til Íslands. En EuroVelo er samevrópskt hjólreiðanet sem leggur áherslu á ferðahjólamennsku. Höfundar verkefnisins gerðu sér fljótt grein fyrir að ríkið hefur ekki sett niður markmið um hvernig eigi að auka hlutdeild hjólreiða og hamlar það framgangi við að hjólreiðar verði raunhæfur samgöngumáti í þéttbýlisstöðum jafnt stórum sem smáum.

Árið 2004 vann OECD skýrslu sem byggð var á spurningum til nokkurra landa um þeirra nálgun í stefnumótunarvinnu til að auka hjólreiðar í sínu landi. Þó svo að skýrslan sé kominn til ára sinna gefur hún góða mynd á hvaða vandamál virðast vera í öllum þessum löndum. Í skýrslunni kemur fram að engin ein leið sé rétt þegar kemur að því að móta stefnu um hjólreiðar. Er það vegna þess að misjafnt er hvernig samfélagið, efnahagur, loftslag og landslag er í hverju landi. Skýrslu OECD var ætlað að gefa til kynna hvaða lykilþætti þarf að móta stefnu um, ásamt því hvaða hindranir hafa orðið á vegi þjóðanna sem spurðar voru<sup>2</sup>. Hægt er að segja að álíka markmið séu með þessa skýrslu og skýrslu OECD. Ekki er ætlunin að koma með eina rétta leið sem hægt er að fara eftir heldur að skoða hvernig sambærileg lönd og Ísland hafa mótað sér heildstæða stefnu um hjólreiðar og reyna að fá gefa einhverja mynd á hvernig staðan er á öllu landinu í þessum málaflokki í gegnum skipulagsáætlanir.

---

<sup>1</sup> Rannsóknarnefnd samgönguslysa (2014)

<sup>2</sup> OECD (2004)



## 2 STAÐA HJÓLREIÐA Á ÍSLANDI

Umræðan um hjólreiðar á Íslandi hefur oft snúist um að ekki sé raunhæft að nota hjólreiðar sem samgöngumáta. Þessi umræða hefur þó breyst til muna og með breytingum koma tækifæri.

Erfitt er að meta stöðu hjólreiða á Íslandi vegna skorts á tölfræði en slíkt er nauðsynlegt til þess að hafa gögn til að bera saman ár frá ári og á milli árstíða. Tölfræði gögn um hjólreiðar eru mikilvægur liður í að geta forgangsraðað verkefnum eins og hvar er mesta þörfin á stígum og hjólastæðum, en ekki síður til þess að hægt sé að setja raunhæf markmið til þess að auka hlutdeild hjólreiða og hafa mælanleg viðmið.

### 2.1 LÖG OG REGLUGERÐIR

Eins og nefnt hefur verið áður hefur ekki tíðkast hér á landi að tala um hjólreiðar sem eiginlegan samgöngumáta Íslendinga. Þar af leiðandi hefur ekki verið neinn þrýstingur að móta lög og reglur um hjólreiðar nema að vissu marki. Hér á eftir er samantekt á þeim lögum og reglugerðum sem fjalla um hjólreiðar og aðstöðu til hjólreiða. Það er aðeins í vegalögum og skipulagslögum sem lítillega er fjallað um uppbyggingu aðstöðu vegna hjólreiða.



**Mynd 1.** Yfirbyggt hjólaskýli við Flensborgarskólann í Hafnarfirði (Sesselja Traustadóttir, 2014)

#### VEGALÖG NR. 80/2007

Í vegalögum segir meðal annars að ákvæði laganna gildi einnig um almenna stíga. Almennir stígar eru skilgreindir sem reiðstígar, göngu- og hjólreiðastígar sem ætlaðir eru almenningi til frjálstra ferða. Nánar er fjallað um hjólreiða- og göngustíga í 27. gr. laganna en þar segir:

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

Umfjöllun um hjólastíga eða hjólreiðar í vegalögum er ekki meiri en hér er tekin saman.

## SKIPULAGSLÖG OG SKIPULAGSREGLUGERÐ

Í skipulagslögum nr. 123/2010 er sagt í 2. mgr. 12. gr. að sett skuli „*stefnumið um einstaka þætti varðandi...atvinnusvæði...samgöngur*“. Þegar að talað er um samgöngur má áætla að setja skuli stefnumið og skilmála varðandi hjólreiðar þar sem að hjólreiðar falla undir samgöngur. Ný skipulagsreglugerð tók gildi árið 2013, í 5.3.2.5. gr. reglugerðarinnar segir að áhersla skuli lögð á öruggar, greiðar og aðlaðandi leiðir fyrir gangandi og hjólandi. Tekið er fram að gera skuli grein fyrir fjölda bílastæða sem og stæðum fyrir reiðhjól.

## ÖNNUR LÖG OG REGLUGERÐIR SEM FJALLA UM HJÓLREIÐAR

Fleiri lög og reglugerðir fjalla um hjólreiðar á einn eða annan hátt. Ekki verður farið ítarlegar í þessi lög né reglugerðir en eftirfarandi lög og reglugerðir taka á hjólreiðum að einhverju leyti:

- Umferðarlög nr. 50/1987 - Um hvernig hjólreiðamenn og aðrir haga sér í umferðinni
- Reglugerð nr. 631/1999 um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar barna
- Reglugerð nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra
- Reglugerð nr. 057/1994 um gerð og búnað reiðhjóla

## 2.2 HJÓLREIÐASTEFNA RÍKISINS

Segja má að fyrsti vísir að hjólreiðastefnu stjórnvalda sé að finna í samgönguáætlun, í áætluninni er bæði sett fram stefnumótun og markmið. Stefnumótunin er að „...*hjólandi og gangandi vegfarendum verði auðveldað að komast leiðar sinnar. Skapaðar verði aðstæður til að ganga og hjólreiðar í þéttbýli verði greiður og öruggur samgöngumáti.*“ Í áætluninni kemur fram að markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur sé að:

*„ Áætlun um sjálfbærar samgöngur verði unnin í samvinnu við sveitarfélög með aukna áherslu á almenningsamgöngur, göngu og hjólreiðar með þau markmið að leiðarljósi að draga úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og auka nærþjónustu við borgarana“.*

Í samgönguáætlun er einnig tekið fram hvaða áherslur þurfi til þess að ná þessum settu markmiðum. Er nefnt að mikilvægur liður þess er að klára að skilgreina grunnet hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna og því fjármagni sem ætlað er til göngu- og hjólreiðastíga verði forgangsraðað í uppbyggingu á netinu á áætlunartímabili (2011 -2022).

Forsætisráðuneytið heldur utan um verkefnið „*Efling græna hagkerfisins*“. Fyrsta skýrsla verkefnisins var gefin út í september 2011. Efling græna hagkerfisins snýst um uppbyggingu græns hagkerfis í anda sjálfbærrar þróunar. Hið opinbera gegnir lykilhlutverki í því að koma á grænu hagkerfi, meðal annars með beitingu hagrænna hvata. Dæmi um hagræna hvata verkefnisins sem snúa að hjólreiðum eru t.d. lækkun vörugjalda á reiðhjólum og búnaði tengdum þeim, samgöngustyrki hjá hinu opinbera sem og hjá einkareknum fyrirtækjum. Þá leggur græna hagkerfið til að tollar verða felldir niður á reiðhjólum og tengdum búnaði<sup>3</sup>.

## 2.3 HJÓLREIÐASTEFNA SVEITARFÉLAGA

Skipulagsvaldið liggur hjá sveitarfélögum og ber þeim skylda til að móta stefnu um landnotkun og samgöngur og er það gert í gegnum svæðis – og/eða aðalskipulagsáætlanir. Afar misjafnt er hvort og hvernig mótuð er stefna um hjólreiðar í skipulagsáætlunum sveitarfélaganna. Á Íslandi er til sjálfstæð stefna um hjólreiðar í nokkrum sveitarfélögum t.d. í Reykjavík og Kópavogsbæ. Í þessum kafla verður farið yfir svæðis – og aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaganna með áherslu á hjólreiðar.

<sup>3</sup> Alþingi (2011)

### 2.3.1 SVÆÐISSKIPULAG

#### *Gildandi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins (2001 -2024)*

Í kafla 3 í gildandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins kemur fram að nokkrum málum sé vísað til næstu endurskoðunar svæðisskipulagsins og þar á meðal svæðisbundnu stígakerfi fyrir gangandi og hjólandi. Einnig kemur fram að við ákvörðun um þjónustukjarna (bæjar-, svæðis- og landskjarna) sé hægt að hafa áhrif á dreifingu verslana og þjónustuhúsnaðis og með því sé hægt að draga úr þörf fyrir akandi umferð og stuðla þannig að sjálfbærari samgöngumáta eins og hjólreiðum.

*„Stefnt er að því að byggt verði upp svæðisbundið stígakerfi í áföngum sem nýtist fólki til að komast leiðar sinnar í daglegum erindagjörðum. Skipulagt verði svæðisbundið stígakerfi fyrir hjólandi og gangandi umferð á höfuðborgarsvæðinu sem tengja saman íbúðarsvæði og helstu atvinnu- og kjarnasvæði. Gert er ráð fyrir að tillaga að slíkum stíganetum liggi fyrir við fyrstu endurskoðun svæðisskipulagsins. Nánari útfærsla stígakerfa fer fram á aðalskipulagsstigi.“<sup>4</sup>*

#### *Tillaga að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins (2015 – 2040)*

Árið 2014 var tillaga að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins kynnt. Í því er mun meiri áhersla á vistvæna samgöngumáta eins og hjólreiðar heldur en í gildandi svæðisskipulagi. Hægt er að rekja það til mikillar vitundavakningar almennings um ávinning og gæði vistvænna samgangna sem og stefnumörkun ríkis og sveitarfélaga um að auka hlutdeild vistvænna samgöngumáta. Í öðrum kafla fylgiriti VI „Næstu skref í samgönguverkefnum“, er farið í þróun stofnleiða hjólreiða. Þar kemur fram að næstu skref í þróun stofnleiða á höfuðborgarsvæðinu eru að:

*„Svæðisskipulagsnefnd setur fram viðmið um hönnun, merkingar og rekstur göngu- og hjólaleiða sem sveitarfélög hafa til hliðsjónar. Þannig verður unnið að samræmdri útfærslu og þjónustustigi á stofnleiðum göngu- og hjólreiða á svæðinu.“*

*„Við gerð fjögurra ára þróunaráætlunar greinir svæðisskipulagsnefnd hvar bæta þarf stofnleiðakerfi göngu- og hjólreiða eftir því sem höfuðborgarsvæðið þróast. Sú greining verði grundvöllur samvinnu við ríkið við gerð samgönguáætlunar og annarrar opinberrar stefnumótunar.“*

*„Sveitarfélögin innleiða stofnleiðir göngu- og hjólreiða inn í aðalskipulagsáætlanir og útfæra þær nánar ásamt innri göngu- og hjólaleiðum sveitarfélaganna sem eiga að mynda heildstætt kerfi.“*

Lagt er upp með ákveðið verklag við næstu skref en í því er t.d. fólgið að fulltrúar sveitarfélaga og ráðgjafa sameinist um útgáfu leiðbeininga um hönnun göngu- og hjólaleiða og merkinga, sameinist um tilhögun snjómoksturs, hálkuvana og hreinsunar á göngu- og hjólreiðastígum og sameinist um þróun „Borgarlínu“ og stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins<sup>5</sup>.

Sú niðurstaða sem tekin er saman í tillögunni er að ef hagkvæmar og umhverfisvænar samgöngur eru markmiðið þá er ljóst að samgöngu- og skipulagsyfirvöld eiga að stefna að uppbyggingu þéttari byggðar og leggja um leið áherslu á eflingu almenningsgangna, göngu og hjólreiða í stað þess að fylgja áfram þeirri stefnu sem sett er fram í núgildandi svæðisskipulagi<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Samvinnunefnd um svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu (2002)

<sup>5</sup> Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2014)

<sup>6</sup> Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2014)

### Tillaga að svæðisgarði Snæfellsnes

Í tillögu að svæðisgarði Snæfellsnes er tekið tillit til hjólreiða og er það gert bæði þegar kemur að ferðaþjónustu og að samgönguinnviðum. Á korti fyrir samgönguinnviði Snæfellsnes er hjólaleið skilgreind sem sjá má á mynd 2. Í greinargerð svæðisgarðsins segir að: „Samgöngukerfi Snæfellsness bjóði upp á fjölbreytta fararmáta og almenningsamgöngur eflist“. Hjólaleiðin er einnig sett inn á þemakort fyrir „ferðalag“ þar er verið að sýna að hún nýtist líka fyrir ferðahjólamennsku.



**Mynd 2.** Skýringarkort af grunngerð Snæfellsness. Á kortinu er hjólaleið merkt með ljós/turkis blárrí línu (Heimild: Svæðisskipulagsnefnd Snæfellsnes, 2014).

### Svæðisskipulag Suðurnesja

Í svæðisskipulagi Suðurnesja 2008 – 2024 er fjallað um að huga skuli að tengingu milli þéttbýlisstaða fyrir gangandi og hjólandi umferð. Einnig kemur fram að „við uppbyggingu á atvinnusvæðum skal miða við að tengingar séu greiðar við þéttbýli/íbúabyggð og að þær geri ráð fyrir almenningsamgöngum og/eða hjólandi og gangandi“. Í svæðisskipulaginu eru sett fram markmið um hjólreiðar. Áhersla er lögð á samvinnu sveitarfélaga á Reykjanesi um að til verði samfelld göngu- og hjólastíganet um sveitarfélögin. Markmið er sett um að stígakerfið eigi að ná til höfuðborgarsvæðisins og að huga þurfi að tengingu við Keflavíkurflugvöll. Ekki er gerð grein fyrir þessum tengingum á milli sveitarfélaganna á skýringaruppdrætti fyrir samgöngur líkt og gert er með stofn- og tengivegi og fyrirhugaðar sporbrautar- samgöngur<sup>7</sup>.

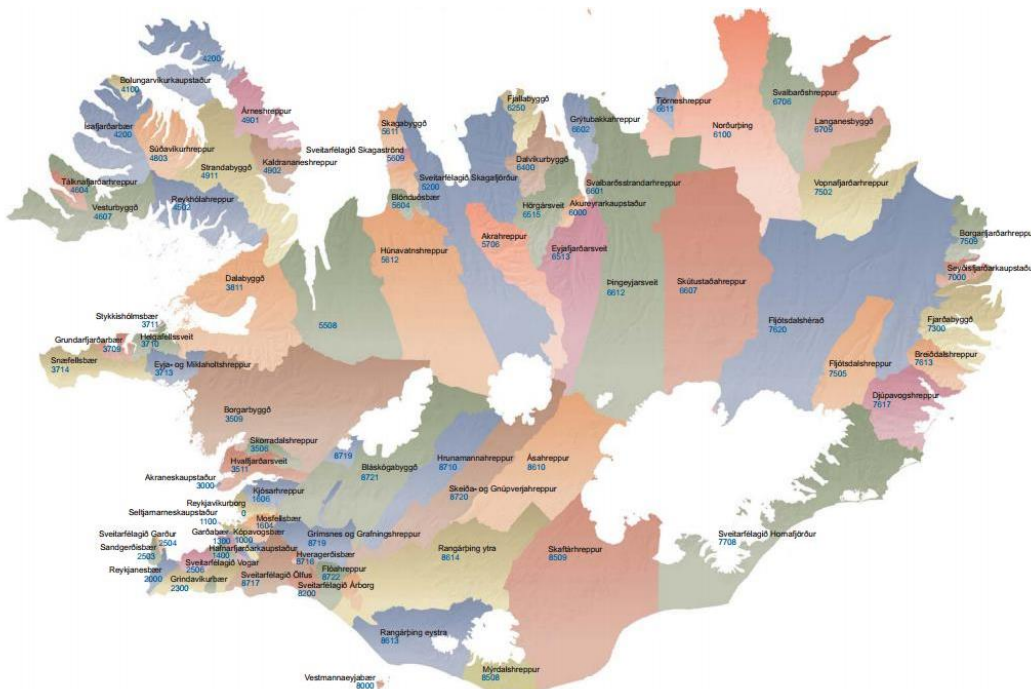
<sup>7</sup> Samvinnunefnd um svæðisskipulag Suðurnesja (2012)

## Svæðisskipulag Eyjafjarðar 2012 - 2024

Ekki er neitt fjallað um hjólreiðar í svæðisskipulagi Eyjafjarðar. Í kafla um samgöngur er aðeins fjallað um vegi, göng, hafnir og flugsamgöngur.

### 2.3.2 AÐALSKIPULAGSÁÆTLANIR

Í viðauka 1 er samantekt á stöðu hjólreiða í aðalskipulagsáætlunum allra sveitarfélaga á Íslandi. Mikill munur er á umfjöllun um hjólreiðar á milli sveitarfélaga. Minni sveitarfélög hafa oft á tíðum enga stefnu né markmið um hjólreiðar. Hafa þarf í huga að sumar þessara aðalskipulagsáætlana eru orðnar 10 ára eða eldri. Viðhorfsbreytingin til hjólreiða hefur að mestu orðið á síðustu 5-10 árum. (Því er athyglisvert að sjá muninn á nýju aðalskipulagsáætlunum sem hafa verið samþykktar á síðustu 5 árum og þeim sem voru samþykktar t.d. um og upp úr 2000). Greinilegt er að breytt viðhorf til hjólreiða og áhersla á minni umhverfisáhrif frá samgöngum er að skila sér inn í aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga, þá sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu. Þau sveitarfélög sem eru að endurskoða sína aðalskipulagsáætlun og þau sem að ákveða að endurskoða hana í kjölfar sveitarstjórnkosninganna hafa mikil tækifæri til þess að setja sér markmið um að auka hjólreiðar í sínu sveitarfélagi. Taflan sem að sýnir stöðuna í viðauka 1 er ætluð sem yfirlit þar sem að helstu markmið hafa verið listuð upp skv. aðalskipulagsáætlunum. Út frá þeirri yfirferð verður hér í kjölfarið gert grein fyrir stefnu og markmiðum fimm sveitarfélaga: Reykjavík, Kópavogi, Akureyrarkaupstað, Fljótshálsa og Ísafjarðarbæ. Þessi sveitarfélög voru valin þar sem að þau hafa stóra þéttbýlisstaði þar sem að tækifæri eru til þess að tryggja góða innviði fyrir auknar hjólreiðar.



**Mynd 3.** Sveitarfélög á Íslandi eru 72, þar af taka 53 sveitarfélög á hjólreiðum með einhverjum hætti í aðalskipulagsáætlunum sínum (Heimild: Landmælingar Íslands, 2014).

## Reykjavík

Nýtt aðalskipulag Reykjavíkurborgar, 2010-2030, var samþykkt í borgarstjórn 26. nóvember 2013. Í aðalskipulaginu er að finna kafla sem ber heitið „Vistvænni samgöngur“ í honum er undirkafla sem fjallar um hjólreiðar og annar sem setur stefnu um hjólastæði. Í aðalskipulaginu setur Reykjavíkurborg sér eftirfarandi markmið um hjólreiðar:

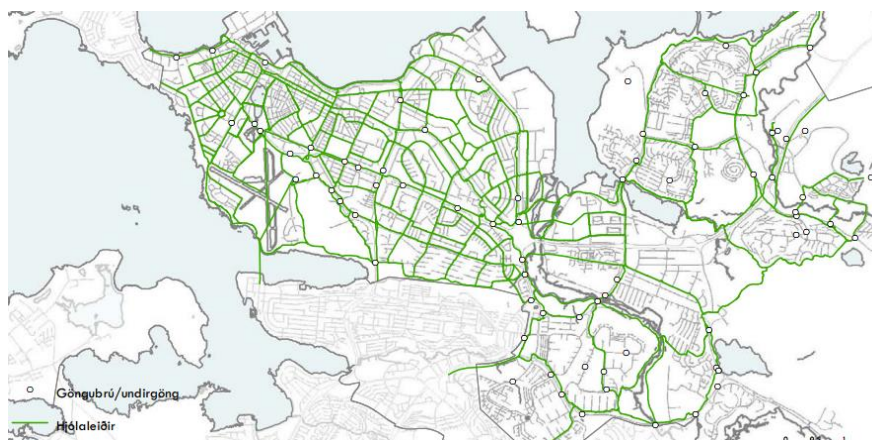
- „Auka hlutdeild hjólandi í samgöngum borgarinnar með markvissum og fjölþættum aðgerðum. Hlutdeild hjólreiða í öllum ferðum verði a.m.k. 8% árið 2030.
- Hjólaleiðir verði í samræmi við Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur. Við hönnun og útfærslu þeirra verði hverjum sinni tekið mið af markmiðum og ákvæðum fyrirliggjandi heildaráætlunar.
- Við endurhönnun stofn- og tengibrauta og lykilkatna innan hverfa verði þarfi hjólandi ávallt í fyrirrúmi.
- Forgangur hjólandi umferðar verði almennt aukinn við gatnamót og við þveranir um umferðargötur. Sérstaklega verði hugað að þessu þar sem umferðarþungar götur þvera borgarluta og aðskilja hverfi innan hans
- Hjólaleiðir, útfærsla og hönnun þeirra, verði lykilviðfangsefni við gerð hverfisskipulags. Við gerð hverfisskipulags verði Hjólreiðaáætlun lögð til grundvallar, jafnframt því sem hún verður uppfærð í einstökum atriðum í samræmi við niðurstöðu skipulagsvinnunar.“<sup>8</sup>

Út frá þessum markmiðum gerir Reykjavíkurborg einnig grein fyrir lykilaðgerðum og ákvörðunum eins og áframhaldandi uppbyggingu stígakerfis í samræmi við Hjólreiðaáætlun borgarinnar o.fl.

Í aðalskipulaginu er tekið fram að hjól og strætó eru samgöngumátar sem geta vel farið saman og stutt hvor annan. Heimilt er að taka hjól með í strætó í Reykjavík ef að pláss leyfir. Tekið er fram að kanna þurfi nánar með Strætó hvernig megi stuðla að samnýtingu þessara tveggja samgöngumáta.

Reykjavíkurborg leggur áherslu á hönnun hjólaleiða og tekur fram að hönnun þurfi að hæfa aðstæðum á hverjum stað og nauðsynlegt sé að lausnirnar séu fjölbreyttar. Lagt er upp með ákveðna skilgreiningu á hjólastígakerfi sem ætlað er að tengja öll hverfi borgarinnar og að sveitarfélagsmörkum. Tekið er fram að uppbygging netsins sé á herðum borgarinnar en einnig þurfi það að gerast í samstarfi við Vegagerðina þegar verið er að huga að uppbyggingu við stofnæðar.

Aðalskipulagið fjallar einnig um mikilvægi eflingar hjólreiða í borginni og eru átaksverkefnið Hjólað í vinnuna nefnd og hversu mikilvægt það sé að hvetja til hjólreiða.



**Mynd 4.** Framtíðar hjólastígakerfi borgarinnar (Heimild: Reykjavíkurborg, 2013).

<sup>8</sup> Reykjavíkurborg (2013)

## Kópavogur

Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024 var samþykkt í febrúar 2014. Aðalskipulagið er metnaðarfullt í garð hjólreiða og eru lagðar til leiðir til þess að ná settum markmiðum. Kópavogsbær samþykkti hjólreiðastefnu fyrir sveitarfélagið árið 2012 og er vitnað til hennar í gildandi aðalskipulagi. Markvisst er unnið eftir stefnunni ásamt þeim viðbótum sem lagt er upp með í aðalskipulaginu eins og bygging göngu- hjólabrúar yfir Fossvoginn<sup>9</sup>. Þau meginmarkmið sem Kópavogsbær setur sér og snúa að hjólreiðum eru sem dæmi:

- „Reykjanesbraut verði endurskoðuð með tilliti til hjólreiða.
- Við uppbyggingu á samgöngumannvirkjum verði gert ráð fyrir sérstökum stígum fyrir hjólreiðamenn.
- Hjóla- og göngustígar verði aðskildir á stofnleiðum.
- Athafnasvæði skulu verða skipulögð með áherslu á gott aðgengi fyrir gangandi og hjólandi.
- Gerð verði úttekt á því hvar er þörf á að bæta aðgengi að útivistarsvæðum fyrir hjólandi vegfarendur.
- Unnið verði eftir hjólreiðaráætlun fyrir Kópavogsbæ með áherslu á greiðfært og öruggt stofnstígakerfi og öruggar leiðir milli heimilis og skóla.
- Markvisst verði unnið að bættri aðstöðu fyrir hjólafork, t.d. með hjólagrindum og hjólaskýlum.
- Þegar að lokið verður við Arnarnesveginn að Fifuhvammsvegi í Sölum munu bætast við göngu- og hjólatengingar milli sveitarfélaganna.
- Eldri reiðleiðum um Linda- og Salahverfi verði breytt í göngu- og hjólreiðastíga.
- Hugmyndir eru um að leggja 50 km stíg á svokölluðum Græna trefli höfuðborgarsvæðisins. Um 2 km eru hugaðir innan Kópavogs.
- Huga skal að gangandi og hjólandi á athafnasvæði Kópavogshafnar.
- Göngu og hjólastígakerfi innan Kópavogsbæjar verði samfellt og greiðfært og vel tengt öðrum sveitarfélögum.
- Kópavogsbær verði þátttakandi í verkefnum sem taka mið af sjálfbærri þróun í bænum, s.s. Evrópskri samgönguviku, degi umhverfisins, lífshlaupinu og hjólað í vinnuna.“<sup>9</sup>

## Akureyrarkaupstaður

Akureyri er fjölmennasta þéttbýlið á Norðurlandi og mikill háskólabær. Gildandi aðalskipulag Akureyrar var samþykkt árið 2006 og gildir 2005-2018. Samkvæmt aðalskipulaginu er stefnt á að bæta göngu – og hjólreiðar í sveitarfélaginu almennt og á sérstökum svæðum eins og í kringum skóla. Í samgöngukafla er tekið fram að skilgreindir eru aðalstígar sem jafnframt er ætlað að vera meginhjólaleiðir. Ekki er gerð grein fyrir leiðum til að efla hjólreiðar eða áformum um uppbyggingu hjólastíga á ákveðnum svæðum<sup>10</sup>.

## Fljótsdalshérað

Fljótsdalshérað er víðfeðmt sveitarfélag og tilheyra Egilsstaðir, fjölmennasti þéttbýlisstaður Austurlands, því. Í aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028 kemur fram að mikilvægt er að skipulag bjóði upp á margvíslega ferðamáta, ekki síst þá heilsusamlegri eins og t.d. göngu og hjólreiðar. Í aðalskipulagi er sagt að gera þurfi ráð fyrir göngu- og hjólaleiðum í þéttbýli og þar sem það er viðeigandi í dreifbýli. Aðalskipulagið setur fram markmið en einnig markvissar leiðir til að ná markmiðum eins og áherslu á lagningu göngu- og hjólastíga í þéttbýlinu, meðfram Eyvindará, umhverfis Löginn og út að Eiðum. Hjóla-

<sup>9</sup> Kópavogsbær (2014)

<sup>10</sup> Akureyrarkaupstaður (2006)

og göngustígar skulu vera hluti af samgöngum á svæðinu þar sem það er hægt. Samkvæmt aðalskipulaginu ætti lagning hjóla- og göngustíga að styrkja áherslu Fljótsdalshéraðs á græna ímynd og velferð<sup>11</sup>.

### Ísafjarðarbær

Ísafjarðarbær er stærsti þéttbýlisstaður Vestfjarða. Í aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008- 2020 er lögð áhersla á að tengja miðbæinn við hafnarsvæðið og sögustaði, m.a. með göngu- og hjólreiðastígum. Ætlunin er að bæta tengingar göngu- og hjólreiðastíga við samgönguleiðir. Talið er mikilvægt í aðalskipulaginu að tengja íbúðarhverfin við útivistarsvæði og náttúru með öruggum göngu- og hjólaleiðum og mynda þannig grænt net. Í aðalskipulaginu kemur fram að áhersla á að vera á það að gera net göngu- og hjólaleiða til þess að hjólreiðar verði raunhæfur samgöngumáti því mikilvægt sé að íbúar hafi val um samgöngur. Sett er fram þarfagreining á hvar hægt er að setja hjólaleiðir eins og við skagann á milli Arnar- og Dýrafjarðar þar sem talin er áhugaverð hjólaleið. Í aðalskipulaginu er bent á þörfina á öruggri göngu- og hjólaleið á milli Hnífsdals og Eyrarinnar, þar sem hröð umferð er um þessa leið og börn í Hnífsdal sækja skóla og æfingar á Eyrinni. Í aðalskipulaginu er talið að forgangsatriði sé að leggja örugga göngu- og hjólaleið á milli Hnífsdals og Ísafjarðar og ljúka við að tengja saman hverfin í Skutulsfirði. Einnig er mikilvægt að gerð verði undirgöng undir Vestfjarðaveg á milli Holta- og Tunguhverfis til að tryggja örugga tengingu á milli þessara hverfa<sup>12</sup>.



Mynd 5. Hjólastandur fyrir utan Háskólann í Reykjavík (Heimild: EFLA verkfræðistofa).

### 2.3.3 SVÆÐISBUNDIN VERKEFNI

Vinna er hafin við að gera heildstæðan gagnagrunn um hjólreiðar á Suðurlandi. Sigrún Kapítola Guðrúnardóttir hefur yfirumsjón með verkefninu fyrir hönd Sambands íslenskra sveitarfélaga. Ætlunin er að hefja virkt samráð við sveitarfélög og landeigendur á Suðurlandi um hagkvæmni og ávinning af ferðahjólamennsku sem og hjólreiðum fyrir íbúa á svæðunum. Hjólaleiðum er skipt upp í þrjá flokka; meginleiðir með föstu undirlag, fjallahjólaleiðir, gróft undirlag, mishæðótt og jafnvel vöð, framtíðarleiðir sem gert er ráð fyrir að komi inn í framtíðinni (þarfnast sérstakra framkvæmda og/eða samninga við landeigendur)<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Fljótsdalshérað (2009)

<sup>12</sup> Ísafjarðarbær (2009)

<sup>13</sup> Samband Íslenskra sveitarfélaga, Sigrún Kapítola Guðrúnardóttir (2015)



Ferðamálastofa í samstarfi við Vegagerðina og Landsamtök hjólréiðamanna hafa fengið samþykkt EuroVelo leið frá Seyðisfirði til Keflavíkur af evrópska hjólréiðasambandinu. EuroVelo kerfið er heildstætt hjólréiðanet innan Evrópu sem markaðsett er fyrir ferðahjólréiðar. Markmið kerfisins er einnig að stuðla að auknum hjólréiðum hjá íbúum Evrópu. Það að slík leið sé samþykkt hér á landi gefur aukin tækifæri til þess að byggja upp innviði á þessari leið. Í dag er leiðin meðfram vegum þar sem að umferð er lítil, en áhugi hefur verið hjá sveitarfélögum á Suðurlandi til þess að byggja upp innviði og þjónustu í kringum leiðina<sup>14</sup>.

#### 2.3.4 ÁTAKSVERKEFNI Á VEGUM RÍKIS OG SVEITARFÉLAGA

Ríkið hefur sett á laggirnar átaksverkefni í samstarfi við aðra hagsmunaaðila, helst ber þar að nefna *Hjólum í vinnuna* sem er samstarfsverkefni Íþrótt- og Ólympíusamband Íslands ásamt Embætti landlæknis. *Hjólum í skólann* er annað álíka verkefni í samstarfi samstarfsverkefni Íþrótt- og Ólympíusambands Íslands, Hjólafræni á Íslandi, Embættis Landlæknis, Reykjavíkurborg, Samgöngustofu og Sambands íslenskra framhaldsskólanema. Verkefni sem þessi hvetja til hjólréiða og skapa umræðu um ávinning af hjólréiðum fyrir einstaklinga og hið opinbera. Það er mikilvægur liður í því að auka hjólréiðar að halda slíkum verkefnum áfram jafnt og þétt.

---

<sup>14</sup> EFLA verkfræðistofa og Nýsköpunarsjóður námsmanna (2013)

### 3 ALMENNT UM STÖÐU HJÓLREIÐA Í EVRÓPU

Víða í Skandinavíu og á meginlandi Evrópu hafa hjólreiðar verið viðurkenndur samgöngumáti í áratugi eins og í Danmörku og Hollandi. Í vestur Evrópu eru um 5 – 10 % daglegra ferða farnar á hjóli og hafa Holland og Danmörk langstærsta hlutfallið eða 27 % og 18 %<sup>15</sup>. Í mið og austur Evrópu liggur þetta hlutfall milli 1 – 5 %. Til samanburðar var hlutfall þeirra sem hjóla í Reykjavík 5,5 % samkvæmt könnun sem var gerð var 2014<sup>16</sup>.

#### 3.1 LANDSSTEFNA UM HJÓLREIÐAR OG SKIPULAGSÁÆTLANIR

Undanfarin ár og áratugi hafa mörg lönd mótað sér stefnu varðandi hjólreiðar. Afar misjafnt er hvernig lönd nálgast þessa stefnumótun. Sum lönd hafa gert heildstæða stefnu um hjólreiðar á meðan önnur hafa innleitt stefnu um hjólreiðar í samgönguáætlun eða jafnvel í heilbrigðisáætlun. Í flestum löndum er stefna um hjólreiðar á herðum svokallaðra svæðaráða eða sveitarfélaga. En það er oftast það ráðuneyti sem fer með samgöngumál sem hefur ábyrgð á að samhæfa og koma á samstarfi milli hagsmunaaðila<sup>15</sup>.

Það er reynsla annarra landa að landsstefna um hjólreiðar sé öflugt tæki til þess að hvetja til hjólreiða í þéttbýli. Slík stefna skapar sameiginleg markmið til lengri tíma<sup>17</sup>. Þau lönd sem hafa náð hvað bestum árangri eins og Holland og Danmörk segja að það sé þeirra reynsla að árangur hafi náðst vegna þess að stjórnvöld setji sér langtímamarkmið um hjólreiðar. Hjólreiðastefna ein og sér mun ekki auka sjálfbærar ferðamáta en slík stefna vinnur með stefnum eins og heilbrigðisstefnu, menntastefnu og samgöngustefnu. Innleiðing og samspil milli hjólreiðastefnu og annarra stefna sem að taka á landnotkun, umhverfi, heilsu og efnahagi er afar mikilvægt. Þetta krefst samhæfingar milli mismunandi stiga í stjórnsýslunni, einkageirans, samstarfi við hagsmunaaðila, félagasamtök og hjólreiðasamtök. Stefna um hjólreiðar getur verið öflugt tæki til að auka hlutdeild hjólreiða þá sérstaklega innan þéttbýlis<sup>15</sup>. Með því að móta stefnu fyrir landið eru stjórnvöld einnig að lýsa yfir pólitískum stuðningi við að hjólreiðar verði viðurkenndur samgöngumáti sem fái jafnt vægi í umræðu og stefnumótun líkt og aðrir samgöngumátar. Stefna ríkis um hjólreiðar getur leitt af sér:

- mótun sameiginlegra markmiða sem ráðuneytin þurfa að vinna að í sameiningu,
- gott fordæmi, þegar að ríkið hefur lýst yfir pólitískum vilja til að auka hjólreiðar munu hjólreiðar komast hærra upp í umræðustiganum og verða viðurkenndur samgöngumáti
- vitundarvakningu sem leiðir af sér að hætt verður að ýta umræðunni um hjólreiðar til hliðar í t.d. samgönguáætlun eða álíka stefnu stjórnvalda.

Á Englandi settu borgir/bæir sér markmið um að auka hjólreiðar en ekki ríkið. Talið var að það væri mun raunhæfara að setja markmiðin eftir borgum/bæjum því að misjafnt væri hvernig innviðir voru á landsbyggðinni<sup>18</sup>. Á Englandi hefur borgin Birmingham sett sér markmið sem er í formi herferðar sem nefnist „*Birmingham hjólreiðaupppreisn*“ (e. *Birmingham cycle revolution*) en það er 20 ára stefna um að gera hjólreiðar vinsælan samgöngumáta innanbæjar. Markmið herferðarinnar er að innan 10 ára verði 5% ferða innan Birmingham farnar á hjóli og 10% eftir 20 ár. Veittur var styrkur fyrir verkefninu sem á að nýtast í að hrinda af stað fyrsta verkhluta sem er hjólanet meðfram helstu stofnæðum sem eru í 20 mínútna hjólafæri við miðbæinn. Ráðast var í að leggja 114 km af nýjum hjólastígum, bæta um 95 km af

<sup>15</sup> OECD (2004)

<sup>16</sup> Capacent Gallup (2014)

<sup>17</sup> Department of Transport (2009)

<sup>18</sup> Department for Transport (2013)

eldri hjólastígum, aðgreina hjólreiðar frá annarri umferð, lækka umferðarhraða, nota línuvegi meðfram stokkum og nýta græn svæði og tryggja hjólreiðastæði<sup>19</sup>.

### 3.2 HVERJAR ERU HINDRANIRNAR?

Þó svo að mörg lönd séu að ná árangri í að auka hjólreiðar glíma þau samt sem áður við erfiðleika rétt eins og hér á landi. Í skýrslu frá OECD þar sem fjallað er um reynslu landa við að innleiða vistvænar samgöngustefnur, kemur fram að flest lönd hafa sömu vandamál. Fyrst ber að nefna að erfitt getur verið að feta sig innan stjórnsýslunnar þegar kemur að skipulagsvaldi, misjafnt er hvort að áætlaðir hjólreiðastígar séu á svæðum sem eru í eigu ríkis, sveitarfélaga eða einkaaðila. Annað mikilvægt atriði er að hjólreiðar fá oft litla athygli í umræðunni um samgöngur eins og við gerð samgönguáætla og álíka stefnuskjala hjá ríkinu. Mörg lönd bentu á að hjólreiðaáætlanir krefjast fjölda hagsmunaaðila sem hafa ólíkra hagsmuna að gæta. Því geti oft verið erfitt að lenda niðurstöðu sem flestir séu samþykkr. Vegna þess þarf að vinna lárétt og lóðrétt t.d. innan stjórnsýslunnar sem getur oft reynst erfitt. Einnig er talað um að öryggisumræða sé oft mikil hindrun þar sem að bent er á hversu berskjaldaðir hjólreiðamenn eru í umferðinni. Síðast en ekki síst nefna mörg lönd að skortur sé á tæknilegum skilningi sem getur oft leitt til lélegrar hönnunar á innviðum fyrir hjólreiðar. Það má heldur ekki gleyma að breyta þarf hugsunarhætti um hjólreiðar í mörgum löndum. Hjólreiðar eru oft á tíðum aðeins hugsaðar sem íþrótt, útivist eða leikur barna en ekki sem samgöngumáti<sup>20</sup>.

Í næstu tveimur köflum er ætlunin að bera okkur saman við tvö lönd, Noreg og Skotland. Ástæða fyrir vali á þessum löndum er að Skotland er líkt Íslandi hvað varðar landslag og innviði, bæði Ísland og Skotland hafa miðhálandi, fjöll og það er langt á milli þéttbýlisstaða. Noregur er einnig með keimlíka innviði þ.e.a.s. þar eru miklar hæðarbreytingar í landslagi og þar er vegakerfið í misjöfnu ástandi líkt og á Íslandi, finna má álíka ástand þjóðvega eins og þekkist á t.d. Vestfjörðum. Norsk löggjöf og stjórnsýsla er mun líkari okkar löggjöf og stjórnsýsla heldur en Skota en bæði samanburðarlöndin hafa hjólreiðastefnur og löggjöf um hjólreiðar sem hægt er að líta til.

---

<sup>19</sup> Birmingham City Council (2014)

<sup>20</sup> OECD (2004)

## 4 STAÐA HJÓLREIÐA Í NOREGI

Það er margt líkt með norskri hjólamenningu og íslenskri. Noregur fær snjópunga vetrarmánuði og veðurfar og hæðarbreytingar hafa áhrif á fjölda ferða sem farnar eru á hjóli yfir háveturinn. Meðalhlutfall hjólreiða í Noregi er um 7% frá maí til september en restina af árinu fellur talan niður í 1%<sup>21</sup>.

Veghaldarar eru þrír í norsku stjórnsýslunni, ríkið hefur ábyrgð á 11% af vegakerfinu, *fylkeskommuner* sem er álíka og landshlutasamtökin hér á landi en þó mun formlegri stjórnsýsla eru ábyrgar fyrir 48% af vegakerfi Norðmanna. Síðan eru sveitarfélögin veghaldarar fyrir restinni eða 41%<sup>21</sup>.

### 4.1 LÖG OG REGLUGERÐIR

Norðmenn hafa vegalög sem heita *Lov om vegar (veglova)*. Í 13 § reglugerðarinnar er gerð grein fyrir því að á öllum stigum samgönguskipulags skuli tekið tillit til þarfa hjólreiða. Stefna um hjólreiðar á landsvísu skal vera hluti af samgönguáætlun (*no. Nasjonal transportplan 2014 – 2023*).

Fjallað er um reglur varðandi hjólreiðar í reglugerð sem ber heitið *Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)* þar er að finna upplýsingar um hverjir hafa afnot af vegum og stígum og hverjir hafa forgang. Í 4 § reglugerðarinnar segir að hjólandi umferð megi nota hjólareinar eða hjólastíga en ekki önnur farartæki. Í reglugerðinni er 18 § sérstaklega tileinkaður hjólandi umferð. Kaflinn heitir, *Sérstök ákvæði fyrir hjólreiðamenn (no. Særlige bestemmelser for syklende)*.

### 4.2 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM RÍKISINS

Norðmenn hafa landsstefnu um hjólreiðar sem heitir *Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel*. Skýrslan er viðauki við samgönguáætlun Norðmanna, *Nasjonal transportplan 2014 – 2023*.

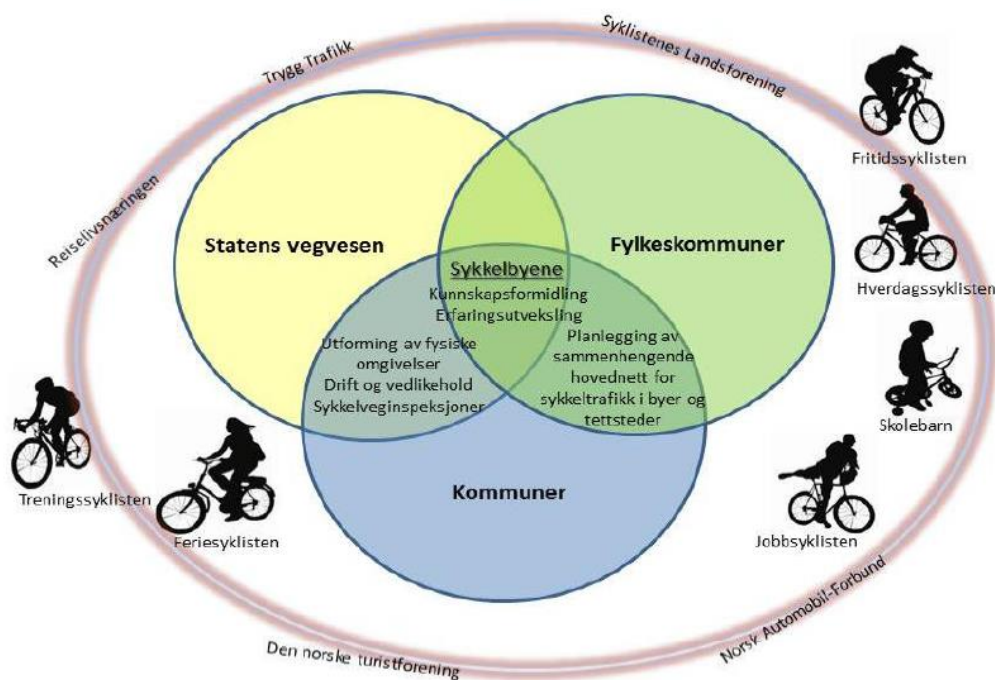
Norðmenn setja sér meginmarkmið um að 8% allra ferða verði farnar á hjóli fyrir árið 2023. Norðmenn eins og fleiri þjóðir sjá að mesta aukningin getur átt sér stað í þéttbýli en þeirra mat er að þar ætti talan að liggja í kringum 10 – 20%. Norðmenn setja sér einnig nokkur undirmarkmið sem eru:

- að hjólreiðar séu viðurkenndur samgöngumáti,
- að hjólandi umferð tvöfaldist í það minnsta í borgum og helstu þéttbýlisstöðum,
- að bæta framkomu gagnvart hjólreiðamönnum í umferðinni sem og bæta öryggi fyrir hjólreiðafólk,
- að 80% barna og unglinga gangi eða hjóli til og frá skóla<sup>21</sup>.

Skipulagsvaldið liggur hjá landshlutum og sveitarfélögum. Með því liggur stór ábyrð hjá þeim hluta stjórnsýslunnar þegar kemur að því að auka hlutdeild hjólreiða sem samgöngumáta. Í hjólreiðastefnu Norðmanna er talað um mikilvægi samstarfs vegagerðar, landshlutaráða og sveitarfélaga. Norðmenn hafa sett upp graf sem sýnir hvernig þessir opinberu aðilar þurfa að vinna saman í málaflokknum til þess að ná settu markmiði (sjá mynd nr. 5). En norska vegagerðin (*no. Statens vegvesen*) hefur skýrt hlutverk þegar kemur að hjólreiðum en það er :

- að sjá til þess að samgöngugeirinn þróist í samhengi við þá stefnu sem stjórnvöld setja í samgöngumálum landsins,
- að hvetja og styðja þá aðila sem eru ábyrgir fyrir samgöngum landsins,
- að búa yfir sérfræðipækkingu og verkfærum varðandi hjólreiðar,
- að bæta aðstöðu til hjólreiða í vegakerfinu sem er á ábyrgð vegagerðarinnar ásamt því að tryggja góðar og heildstæðar lausnir fyrir bæi og þéttbýlisstaði,
- að styðja við gerð hjólainnviða með sérfræðipækkingu, útgáfu kennsluefnis og leiðbeiningum<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Statens vegvesen Vegdirektoratet (2012)



**Mynd 6.** Þeir aðilar sem þurfa að koma að stefnumótun varðandi hjólreiðar (Heimild: Statens vegvesen (2012)).

#### Tenging við almenningssamgöngur

Hjólreiðar og almenningssamgöngur geta stutt við hvort annað og þar af leiðandi stuðlað að vistvænum ferðamáta. Í hjólreiðastefnu Norðmanna benda þeir á áhugaverðan punkt um að huga þurfi að því við skipulagningu innviða að almenningssamgöngur séu ekki að keppa við hjólreiðar heldur séu þessir tveir ferðamátar að vinna saman að því að fólki velji þá farakosti fram yfir einkabílinn<sup>22</sup>.

#### Vetrarþjónusta og aðstaða á stígum

Í stefnunni er mikilvægi vetrarþjónustu gerð skil. Þar er sett krafa um að aðalstígakerfið fyrir gangandi og hjólandi og aðkomustígar að almenningssamgöngum séu settir í forgang. Einnig er áréttað mikilvægi þess að eftir veturinn og yfir vetrartíman sé stígakerfið hreinsað. Vetrarþjónustan er mikilvæg þar sem að aukning hefur verði í hjólreiðum á veturnar og til þess að sú þróun haldi áfram þarf stjórnýslan að þjónusta þennan samgöngumáta. Mælt er með að malbíkinu sem er lagt á stígakerfið sé viðhaldið til þess að veita þessum samgöngumáta bestu gæði sem völ er á. Í *Region øst* hefur ástand stíga verið kortlagt sem gefur góðan grunn til þess að halda við og uppfæra inniviði fyrir hjólreiðar<sup>22</sup>.

#### Hraðalækkandi aðgerðir

Í hjólreiðastefnu Norðmann er mælt með að lækka hámarkshraða á götum þar sem að margir gangandi og hjólandi fara um í 30/40 km/klst. Með slíkum aðgerðum er verið að tryggja umferðaröryggi og gefa tækifæri til þess að hjólreiðar og vélknúin umferð samnýti götuplássið<sup>22</sup>.

### 4.3 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM LANDSHLUTARÁÐA OG SVEITARFÉLAGA

Landshlutaráð og sveitarfélög móta sér hjólreiðastefnu og áætlun um aðgerðir sem tekur mið af landsstefnu um hjólreiðar. Norska vegagerðin er þessum opinberu aðilum til halds og traust og veitir þeim aðstoð eins og með sérfræðipokkingu og leiðbeiningum. Eins og fram hefur komið bera landshlutaráð og

<sup>22</sup> Statens vegvesen Vegdirektoratet (2012)

sveitarfélögin ábyrgð á stórum hluta vegakerfis Noregs, því er það þeirra að gera ráð fyrir hjólreiðum í sínum áætlunum um samgöngur og fjárhagsáætlunum.

Í samgönguáætlunar Norðmanna kemur fram að það þurfi að hvetja landshlutaráð og sveitarfélög til þess að setja fjármagn í uppbyggingu innviða fyrir hjólreiðar. Í samgönguáætluninni er gert ráð fyrir að hægt sé að sækja um styrk til ríkisins ef að fyrir liggur samstarfssamningur á milli vegagerðar, landshlutaráða og sveitarfélaga um að auka hjólreiðar á ákveðnum svæðum.

Aukning á hjólreiðum í bæjunum Kongsberg, Notodden, Grimstad, Sandefjord og Mandal hefur verið gífurlega á aðeins 4 árum. Þar hefur vegagerðin, landshlutaráð og sveitarfélög unnið markvisst saman að því að auka hjólreiðar í samstarfi líkt og samgönguáætlun gerir ráð fyrir. Norðmenn hafa því séð ávinning þess að stofna til slíks samstarfs. Þeir taka einnig fram að samstarfið sé hagkvæmt fjárhagslega og að mikilvægt sé að slíkt samstarf sé undirritað til minnst 5 ára því að það sé langtímamarkmið að auka hlutdeild hjólreiða<sup>23</sup>.

Suður Þrándalög (*no. Sør-Trøndelag fylkeskommune*) sem er landshlutaráð hefur sett saman svokallaðan umhverfispakka (*no. Miljøpakke*) í samstarfi við norsku vegagerðina og sveitarfélagið Þrándheim. Umhverfispakkanum er ætlað að fá fleiri til þess að leggja einkabílnum og taka strætó, ganga eða hjóla. Markmiðið er að draga úr CO<sub>2</sub> losun, koma í veg fyrir umferðarhnúta og gera Þrándheim að meira aðlagandi sveitarfélagi fyrir alla. Hluti af umhverfispakkanum er hjólreiðastefna Þrándheims „*Sykelstrategi for Trondheim 2014- 2025*“. Í stefnunni eru markmiðið sett hátt en ætlunin er að Þrándheimur verði besti hjólabær Noregs. Þrándheimur setur sér þrjú markmið:

Að fleiri hjóli

- Hjólreiðar tvöfaldist
- Fleiri börn, ungmenni og konur hjóli

Að það sé öruggt að hjóla

- Færri hjólreiðamenn sem slasist
- Fleiri hjólreiðamenn finni að þeir séu öruggir í umferðinni

Að það sé einfalt að hjóla

- Þrándheimur hafi heildstætt hjólreiðanet
- Góð gæði á innviðum til þess að geta hjólað allt árið
- Fleiri hjólastæði

Í stefnunni er einnig að finna aðferðir til þess að ná þessum markmiðum. Áhersla er á góðan rekstur og gott viðhald þar sem að slíkt getur gert það að verkum að eldri innviðir nýtist betur og að þeim nýju sé haldið við. Samskipti og menntun eru nauðsynleg til að hvetja fólk jafnt og þétt til þess að nota aðra ferðamáta. Skipulag sem setur hjólreiðar í forgang er forsendan fyrir því að góðir innviðir byggist upp. Hjólavænt skipulag getur einnig verið liður í því að fleiri búi í hjólafæri við vinnustað, matvöruverslanir og annarskonar þjónustu<sup>24</sup>.

#### 4.4 ÁTAKSVERKEFNI Á VEGUM RÍKIS OG SVEITARFÉLAGA

Til að auka hlutdeild hjólreiða þarf hið opinbera á öllum stigum að halda uppi átaksverkefnum, fræðslu og vissum áróðri til almennings. Slík verkefni eru víða í Noregi og á öllum stigum stjórnsýslunnar. Allt eru þetta verkefni sem hjálpa til við að ná markmiðinu um að 8 % ferða verði farnar á hjóli fyrir 2020. Sem

<sup>23</sup> Statens vegvesen Vegdirektoratet (2012)

<sup>24</sup> Trondheim kommune, Sør – Trøndelag Fylkeskommune, Statens Vegvesen (2014)

dæmi má nefna að ef opnað er fyrirtæki í Stavanger sem hefur fleiri en 50 starfsmenn ber þeim að móta samgöngustefnu, erlendis hefur slíkt stuðlað að því að ferðir með bíl í vinnu hafi minnkað um 10%<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Statens vegvesen Vegdirektoratet (2012)

## 5 STAÐA HJÓLREIÐA Í SKOTLANDI

Stjórnsýsla Skota er lík þeirri norsku að því leyti að fyrst er ríkisstig síðan landshlutasstig og loks sveitarstjórnarstig. Því er ábyrgð á vegum einnig skipt upp eftir þessum stigum í Skotlandi. Það er langt á milli þéttbýlisstaða í Skotlandi líkt og á Íslandi og landslagið er keimlíkt. Því eru vandamálin hjá Skotum lík þeim vandamálum sem Ísland er að reka sig á í sínum fyrstu skrefum vegna stefnumótunar um hjólreiðar.

Staða hjólreiða í Skotlandi er sú að um 1% daglegra ferða eru farnar á hjóli. Edinburg hefur náð hæsta hlutfallinu eða um 7% <sup>26</sup>.

### 5.1 LÖG OG REGLUGERÐIR

Gildandi lög varðandi hjólreiðar í Skotlandi eru vegalög Skota sem heita *The Roads (Scotland) Act 1984*. Í lögnum er tekið á því hvar má hjóla og hvar ekki. Árið 2003 voru lög sett sem heita *Land Reform (Scotland) Act 2003*. Í þeim lögum eru hjólreiðum gefin ákveðin aðgangur að því að hjóla á stígum, sem er þó háður því að aðgangur hafi ekki verið bannaður á þeim stígum samkvæmt *Traffic Regulation Order* eða í gegnum önnur lög eða reglugerðir. Ekki er að finna nein lagaleg ákvæði um að gera skuli hjólreiðastefnu á landsvísu en hægt er að finna vísi að því í nokkrum lögum þar með talið *Climate Change (Scotland) Act 2009* þar sem að Skotar lýsa því hvernig þeir ætla að bregðast við loftlagsbreytingum en inni í því er að auka hlutdeild virks ferðamáta.

### 5.2 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM RÍKISINS

Skotland er hluti af Bretlandi og tilheyrir þeir því einnig neti sem kallast *National Cycling network (NCN)* sem er einskona landsnet hjólaleiða sem liggur um Bretland, Skotland og hluta Írlands. NCN leiðir eru á umferðarlitlum vegum eða á sérstökum hjólastígum sem fara í gegnum bæi. Þar sem að nauðsynlegt er fyrir NCN leið að fara inn á þjóðveg eða umferðarþungan veg er það gert í samstarfi við skosku vegagerðina.

Markmið NCN er að:

- Skapa landsnet sem er öruggt og aðlaðandi með hágæða leiðum sem eru ekki fyrir vélknúna umferð.
- Auglýsa göngu og hjólreiðar sem eitt form af samgöngumáta sem tengir saman almenningssamgöngukerfi. Netinu er ætlað að uppfylla þarfir ólíkra samfélagshópa sem og fólks á öllum aldri.
- Stuðla að og hjálpa til við að koma á neti hjólaleiða á svæðis og sveitarstjórnarstigi.<sup>26</sup>

Skotar hafa mótað sér sjálfstæða stefnu um hjólreiðar sem þeir kalla *Cycling action plan for Scotland (CAPS)*. Í fyrstu útgáfu stefnunnar sem kom út 2010 setja Skotar sér sautján markmið sem miða að því að auka hjólreiðar <sup>26</sup>. Meginmarkmið CAPS 2010 er að 10% allra ferða verði farnar á hjóli árið 2020. Þar var einnig gerð grein fyrir að 1% ferða í Skotlandi væru farnar á hjóli.

Eitt af markmiðum CAPS 2010 var að byggja upp net hjólaleiða innan þéttbýlisstaða sem tengjast síðan NCN, með því næst að tengja þéttbýlisstaði og dreifbýlu svæðin með hjólaleiðum og skapa þannig aðstæður til þessa að hjólreiðar séu valkostur sem samgöngumáti fyrir alla <sup>26</sup>.

Tveimur árum síðar eða 2012 kom út skýrsla sem ber heitið *Cycling Action Plan for Scotland: Progress Report* <sup>27</sup>. Í skýrslunni er farið yfir þau markmið sem sett voru fram í CAPS 2010 og metið hvort þau hafi náðst. Ef markmiðin hafa ekki náðst er skoðað út af hverju og hverju þarf að breyta til þess að ná þeim

Niðurstaða skýrslunnar var að þrjár megináherslur hafi vantað í vinnuna fram að þessu en þær eru:

- að hefja endurskoðun CAPS, sem sé leidd af skoska ríkin;
- öflugan leiðtoga á ríkis og sveitarfélagsstigi; og

<sup>26</sup> The Scottish Government (2010)

<sup>27</sup> Cycling Scotland (2012)



- auka þurfi styrki fyrir hjólaverkefni, með framlögum frá fleiri stöðum innan stjórnsýslunnar<sup>28</sup>.

Skýrslan *Cycling Action Plan for Scotland: Progress Report* gefur góða yfirsýn um hvað hafi náðst og myndar góðan grunn fyrir nýja og endurskoðaða CAPS sem kom út 2013. Því settu Skotar sér ný markmið í CAPS 2013. Að þessu sinni settu þeir sér nítján markmið til þess að ná því að 10% ferða verði farnar á hjóli árið 2020. Hér eru listuð upp ellefu markmið af þessum nítján:

- Skipa árlega í nefnd sem að ráðherra sem fer með stjórn samgöngumála situr í ásamt fulltrúa sveitarfélaga og fulltrúa skosku vegagerðarinnar. Skipa einn aðila sem formann sem mun sjá um að leiða og stjórna nefndinni.
- Þróa stefnumiðaða áætlun fyrir sveitarfélögin til þess að styðja við almennar hjólreiðar. Kortleggja nauðsynlega uppbyggingu innviða ásamt því að styðja við aðgerðir sem breyta ferðavenjum fólks.
- Halda áfram að þróa og viðhalda tengingum innan svæða til að styðja við virkan ferðamáta, sérstaklega í þéttbýli þar sem hægt er að ná háu hlutfalli í hjólreiðum. Einnig innviðum tengdum hjólreiðum eins og hjólreiðastæðum á aðal áfangstöðum t.d. við skóla, lestarstöðvar, stærri strætóstoppistöðvum, verslunarsvæðum og vinnustöðum.
- Halda áfram að þróa og viðhalda NCN til að tryggja langferðir, tengja dreifbýlu svæðin og stuðla að hjólaferðamennsku.
- Þróa betri tengingar við almenningsamgöngur í samvinnu við hagsmunaaðila eins og almenningsamgöngukerfið.
- Kynna innleiðingu 30 km/klst áætlunar í öllum íbúðarhverfum og deila bestu reynslunni af því út um allt land.
- Halda áfram herferðinni *Hjólafærni Skotlands (e. bikability Skotland)*, í hjólreiða þjálfun. Sérstök áhersla á hjólreiðar á vegum. Þetta er herferð sem ætlað er að fara í skóla og virkja um leið foreldra.
- Halda áfram að stuðla að verkefnum sem hvetja framhaldsskólanemendur til að halda áfram að hjóla eftir að grunnskólagöngu þeirra líkur.
- Þróa aðferðir til þess að tryggja betra aðgengi að hjólum eins og með því að hafa hjól aðgengileg við framhaldsskóla og grunnskóla og á þeim svæðum þar sem að hjólatíðni er lægst.
- Gefa árlega út tölfræði sem sýnir stöðu mála á landsvísu.
- Þróa svæðisbundna vöktun, með því að afla tölfræðigagna frá hjólatalningum og könnunum o.s.frv.<sup>29</sup>

### 5.3 HJÓLREIÐASTEFNA Á VEGUM LANDSHLUTARÁÐA OG SVEITARFÉLAGA

Mikill vilji er hjá öllum svæðaráðum og sveitarfélögum að kortleggja og betrumbæta hjólaleiðir en því miður stranda verkefni sem slík oft á fjárskorti. Sveitarfélögin hafa ekki fjármuni til þess að ráðast í stígagerð og eru sveitarfélög oft stór. Í Skotlandi eru tveir staðir innan stjórnsýslunnar sem fjármagna aðgerðir sem efla eiga hjólreiðar, það er ríkið og sveitarfélögin. Ríkið styrkir slíka uppbyggingu í gegnum nokkur meginþemu:

- Stuðningur við sjálfbærni og virkan ferðamáta (styrkir).
- Framtíðarsamgöngur (sjóður).
- Frumkvæði að hjólreiðum á þjóðvegum (styrkir).
- Hjólreiðar og göngu innviðir - öruggari götur (styrkir til sveitarfélaga).

Svæðaráðin í Skotlandi hafa flest sett upp hjólreiðastefnu sem tekur mið af CAPS.

Misjafnt er í Skotlandi hvernig sveitarfélög innleiða markmiðin sem eru í CAPS. Ekki eru öll sveitarfélög komin með hjólreiðaáætlanir. Hinsvegar er að finna á heimasíðum flestra sveitarfélaga einhverjar

<sup>28</sup> Cycling Scotland (2012)

<sup>29</sup> Transport Scotland (2013)

upplýsingar um hjólreiðar bæði stefnumörkun, upplýsingar um ferðahjólamennsku og annan fróðleik á borð við öryggi hjólreiðamanna<sup>30</sup>.

Öll sveitarfélög í Skotlandi hafa tekið þátt í að koma lögum um loftlagsbreytingar á, með því hafa öll sveitarfélög sammælt um að bregðast við loftlagsbreytingum með fjölmörgum aðgerðum. Meðal þessara aðgerða er að auka virkan ferðamáta<sup>31</sup>.

Dæmi um sveitarfélög sem hafa hjólreiðastefnu eru t.d. Edinborg; Áætlun um virkan ferðamáta (e. *Active Travel Action Plan*). Edinborg hefur stefnu um virka ferðamáta þar sem að sett er fram áætlun um göngu og hjólreiðar. Sveitarfélagið segir í áætluninni að gruninn að stefnunni sé að finna í CAPS og í stefnu stjórnvalda (e. *National Physical Activity strategy*)<sup>32</sup>. Glasgow hefur einnig hjólreiðaáætlun sem nefnist *Strategic Plan for Cycling 2010-2020*. Glasgow byggir stefnuna upp eftir þremur þáttum:

- Heilsu (e. *Healt and Wellbeing*)
- Íþróttir (e. *Sports and Participation*)
- Samgöngur (e. *Transport*)

Glasgow setur sér ekki töluleg markmið heldur ætlar borgin sér að hafa bestu innviði fyrir hjólreiðar fyrir árið 2020. Glasgow telur að með því að stefna að því sé borgin að gefa fleirum tækifæri til þess að hjóla til heilsueflingar, til íþróttaiðkunar eða sem samgöngumáta<sup>33</sup>.

## 5.4 ÁTAKSVERKEFNI Á VEGUM RÍKIS OG SVEITARFÉLAGA

Skotar hafa átaksverkefni sem snúa að tæknilegum lausnum og til að vekja athygli á hjólreiðum hjá almenningi.

Til þess að tryggja góða innviði og halda gæðum í hönnun innviða halda Skotar námskeið í hvernig hanna eigi innviði fyrir hjólreiðar. Þeir vilja tryggja bestu vinnubrögðin hjá hönnuðum (verkfræðingum, skipulagsfræðingum og arkitektum) í gegnum leiðbeiningar eins og *Making Cycling Mainstream*, *Designing Streets*, *Cycling by Design cycle guidance* og *Smarter Choices, Smarter Places good practice*.

Það sem snýr beint að almenningi og á að vekja athygli á hjólreiðum eru herferðir t.d. um virðingu við aðra notendur vegarins. Skoska vegagerðin var með herferð sem hét *Gefðu mér svæði til að hjóla á* (en. Give me Cycle Space) og var herferðinni beint að öikumönnum bifreiða. Herferðinni var ætlað að hvetja börn til að hjóla í skólann og vekja öikumenn til meðvitundar að gefa þeim „svæði“ á götunni til þess að hjóla á. Einnig hvetja Skotar vinnumarkaðinn til þess að verða *Hjólavæninir vinnustaðir svo dæmi séu nefnd*<sup>34</sup>.

---

<sup>30</sup> Aberdeen city council (2015)

<sup>31</sup> Climate Change (Scotland) Act 2009

<sup>32</sup> The City of Edinburgh Council (2010)

<sup>33</sup> The City of Glasgow (2010)

<sup>34</sup> The Scottish Government (2010)

## 6 NIÐURSTAÐA

Í þessari skýrslu hefur verið farið yfir hvernig staða hjólreiða er á Íslandi í gegnum skipulagsáætlanir, lög og reglugerðir ásamt því að rýna hjólreiðastefnur, lög og reglugerðir samanburðarlanda. Hér verða degnar saman niðurstöður rýnnar út frá settum markmiðum í upphafi verkefnisins.

### Staða hjólreiða á Íslandi

Staða hjólreiða á Íslandi er afar misjöfn eftir landshlutum líkt og kemur fram í kaflanum *Hjólreiðastefna sveitarfélaga*. Mikil aukning hefur verið á hjólreiðum á höfuðborgarsvæðinu en mun minni aukning hefur verið á landsbyggðinni. Tækifærin liggja innan þéttbýlisstaða (stórra sem smárra) þar sem að stór hluti ferða getur verið farinn á hjóli. Rýnin á skipulagsáætlunum gaf oft til kynna að hugað væri að hjólreiðum og stundum voru sett niður markmið. Segja má hinsvegar að það vantaði að settar væru niður leiðir/aðgerðir til þess að ná þeim markmiðum sem sett voru. Sveitarfélög geta sett leiðir og aðgerðir niður í hjólreiðaáætlun líkt og Reykjavík og Kópavogur gera. Ekki er nauðsynlegt að slíkt komi fram í aðalskipulagi nema upp að vissu marki.

Þar sem að hjólreiðar sem samgöngumáti er fremur „nýtt“ hér á landi höfum við ekki verið að taka skipulega saman tölur eins og um hjólaumferð á umferðarpungum hjólastígum/hjólaleiðum nema að litlu leiti. Því er erfitt að meta stöðu hjólreiða hér á landi vegna skorts á tölfræði. Mikilvægt er að ríkið og sveitarfélögin hugi nú að því að taka saman tölur til þess að geta sett langtímamarkmið og forgangsraða uppbyggingu innviða.

### Markmið samanburðarlanda og hvernig ætla þau að ná markmiðunum sínum

Stefnumörkun skiptir máli og sú rýni sem fram hefur farið á stefnu Skotlands og Noregs sýnir hversu mikilvægt það er að setja markmið og láta aðgerðir fylgja til þess að ná settum markmiðum. Bæði löndin meta út frá tölulegum gögnum að aukning er á hjólreiðum. Hvort reka megji það beint til þess að löndin hafi mótað sér stefnu er ekki hægt að fullyrða. Draga má þá ályktun að vegna bættra innviða og fræðslu sem dæmi, sé árangur að nást og það mætti rekja til aðgerða sem settar eru fram í stefnu ríkjanna sem hefur síðan færst niður á sveitarfélagsstigin.

Skotland ætlar að ná því að 10% ferða verði farnar á hjóli fyrir 2020 og setja sér 19 undirmarkmið til þess að ná því. Markmiðin eru allt frá stjórnslulegum aðgerðum eins og skipun nefndar til þess að tryggja gæði á hönnun innviða, fræðslu til almennings og tryggja fjármagn til málaflokksins í formi styrkja. Hjólreiðastefna Skota er lifandi skjal sem er endurskoðað á tveggja ára fresti, með því eru þeir meðvitaðir um hvernig gengur að ná markmiðinu og hvað má gera betur til þess að ná settu markmiði.

Noregur setur sér meginmarkmið um að 8% allra ferða verði farnar á hjóli fyrir árið 2023. Norðmenn eins og fleiri þjóðir sjá að mesta aukningin getur átt sér stað í þéttbýli en þeirra mat er að þar ætti talan að liggja í kringum 10 – 20%. Norðmenn setja sér undirmarkmið sem eru meira almenns eðlis en markmið Skota. Þau eru að hjólreiðar séu viðurkenndur samgöngumáti, að hjólandi umferð tvöfaldist í það minnsta í borgum og helstu þéttbýlisstöðum, að bæta framkomu gagnvart hjólreiðamönnum í umferðinni, bæta öryggi fyrir hjólreiðafólk og að 80% barna og unglinga gangi eða hjóli til og frá skóla. Það kemur fram hjá Norðmönnum að mikilvægt sé að sinna vetrarþjónustu til þess að hlutfall hjólandi falli ekki yfir vetrarmánuðina en þeir eru markvisst með aðgerðir sem eiga að auka þjónustu við hjólreiðar líkt og vetrarþjónustu.

Út frá rýninni á þessum tveimur hjólreiðastefnum má lesa hversu mikilvægur áróður og fræðsla er til að ná settum markmiðum. Fræðslan þarf að vera á öllum stigum menntunar og ná til vinnustaða og eldri borgara. Fræðslan þarf einnig að vera í verklegu formi s.s. hjólreiðakennslu, hvernig á að hjóla, hvernig á að hjóla með vélknúinni umferð, hvernig á að hanna innviði o.s.frv.

Bæði löndin nefna mikilvægi samvinnu allra hagsmunaaðila og að vinna við eflingu hjólreiða sé þverfagleg vinna og það að efla hjólreiðar tekur tíma. Horfa þurfi nokkur ár fram í tímann við stefnumótunina líkt og við gerð skipulagsáætlana.

### **Hvernig finna samanburðarlöndin hjólreiðum stað í stjórnsýslunni?**

Það kemur skýrt fram hjá báðum samanburðarlöndunum að ekki nægir að til sé stefna fyrir allt landið heldur þarf stefnumótunin að ná niður á hin stigin s.s. landhluta- og sveitarfélagsstig. Slíkt hefur náðst að vissu marki hjá samanburðarlöndunum en bæði löndin taka fram að þar sem það hefur ekki náðst sé oft um að kenna fjárskorti en einnig litlum vilja embættismanna. Hjá báðum löndum fara stefnurnar í gegnum þing og eru samþykktar sem gefur þeim vægi bæði pólitísk og stjórnsýslulegt og því auðveldara fyrir landshlutaráð og sveitarfélög að sækjast eftir styrkjum frá ríkinu. Með því er einnig verið að viðurkenna hjólreiðar sem raunverulegan samgöngumáta.

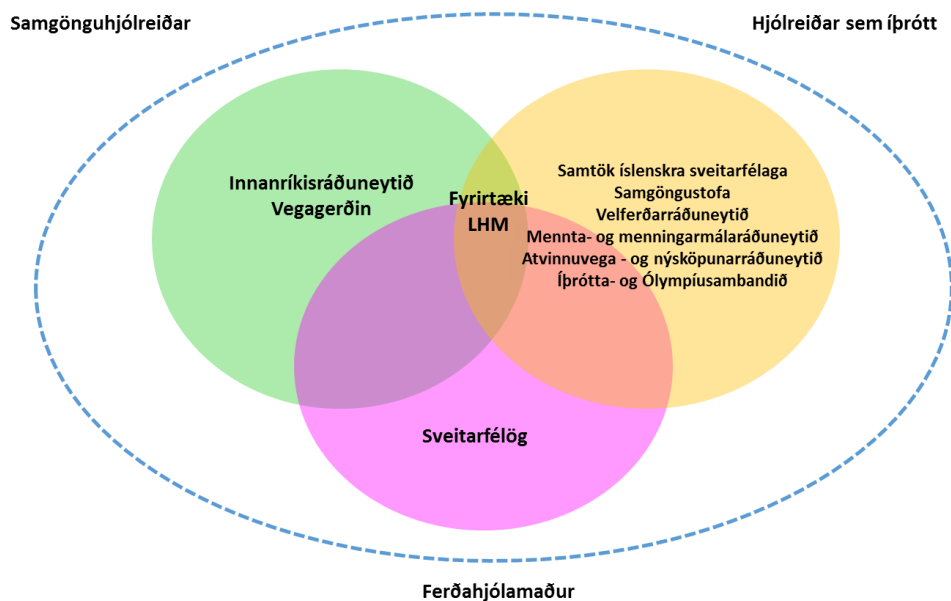
### **Hvaða ávinning sjá samanburðarlöndin af því að hafa hjólreiðastefnu**

Bæði löndin sjá ávinning sem kemur fram í aukningu hjólreiða sem leiðir af sér bættu lýðheilsu og eflingu á umhverfisvænum ferðamáta (draga úr CO<sub>2</sub> losun). Greina má í báðum stefnunum að stefnumótunin snýst einnig að stórum hluta um að veita öllum samgöngumátum sama vægi með því gefa öllum íbúum kost á samgöngumáta sem hentar þeim hvort sem það er bíll, strætó, lest, hjól eða gangandi. Til þess að það sé hægt er mikilvægt að tryggja samvinnu eða samspil milli ólíkra samgöngumáta eins og hjólreiða, almenningsgangna og einkabíllsins. Þessi áhersla kemur fram í hjólreiðastefnu Norðmanna og Skota sem og í aðalskipulagi Reykjavíkur og Kópavogs. Erlendis hefur samvinna almenningsgangna og hjólreiða aukist, tekið er tillit til þess að fólk skiptir um samgöngumáta á sínum daglegu leiðum og þeim því gert kleift að taka hjól með í lest/strætó eða geyma hjólið á öruggum stað. Eins og segir í aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar þá snýst þetta um að íbúar hafi val um samgöngumáta eftir þeirra þörfum.

## 7 UMRÆÐA

Nýtt aðalskipulag Reykjavíkur og Kópavogs eru áberandi skýr hvað varðar hjólreiðar. Tekið er á öllum þeim helstu þáttum sem að Noregur og Skotland taka á í sinni stefnumótun þ.e.a.s. sett eru fram töluleg markmið, undirmarkmið og leiðir/aðgerðir til þess að ná þessum settu markmiðum. Slíka stefnumótun skortir í aðalskipulagsáætlanir á landsbyggðinni og annarsstaðar á höfuðborgarsvæðinu. En þessar skipulagsáætlanir geta verið leiðandi til þess að hefja vinnu við gerð hjólreiðastefnu fyrir allt landið. Mikilvægt er einnig að helstu þéttbýlisstaðir móti sér hjólreiðastefnu sem fari í mun meiri nákvæmni í forgangsröðun aðgerða innan sveitarfélags eða þéttbýlis.

Við upphaf vinnu við gerð hjólreiðastefnu fyrir landið þarf að tryggja að helstu hagsmunaaðilana séu kallaðir að borðinu strax. Mikilvægt er að stefnan sé unnin þvert á t.d. ráðuneyti til þess að tryggja að stefnan skili sér inn í aðrar áætlanir hjá ríkinu eins og stefnu um landnotkun, heilbrigðisstefnu og samgöngustefnu. Hér að neðan er mynd sem sýnir hvernig mætti sjá fyrir sér samstarf ólíkra aðila við gerð hjólreiðastefnu. Við gerð myndarinnar var tekið mið af þeim aðilum sem komu að stefnu Norðmanna og Skota en einnig út frá íslenskrri stjórnvísu. Græna kúlan sýnir þann aðila í stjórnvísunni sem fer með stjórn samgöngumála, gula kúlan sýnir aðra aðila innan stjórnvísunnar sem þurfa að koma að stefnumótuninni á einn eða annan hátt. Sveitarfélögin eru ein í kúlu þar sem að skipulagsvaldið er hjá þeim og það er þeirra ábyrgð að tryggja að t.d. hjólreiðastefna á landsvísu fari inn í aðalskipulag og að þeirri stefnu sé framfylgt á deiliskipulag og framkvæmdastigi. Í miðjunni eru fyrirtæki og Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) en báðir aðilar eru mikilvægir aðilar til þess að halda áfram að efla hjólreiðar á Íslandi. Einkageirinn gerir slíkt í gegnum samgöngusamninga við starfsmenn o.fl. Landssamtökin hafa hvatt til umræðna og fræðslu um hjólreiðar og staðið að kynningarfundum fyrir almenning en einnig staðið að ráðstefnum fyrir sérfræðinga á ólíkum stigum stjórnvísunnar.



**Mynd 7.** Helstu hagsmunaaðilar sem koma þyrftu að stefnumótun um hjólreiðar á Íslandi (Heimild: EFLA verkfræðistofa).

Ísland hefur skrifað undir Kyoto II sáttmálan og er aðili að loftslagssamningi Sameinuðu þjóðanna, þar með hefur landið skuldbundið sig tölulegum markmiðum um að minnka losun gróðurhúsalofttegunda. Í aðgerðaáætluninni er tekið fram að reiknað sé með að efling göngu og hjólreiða geti skilað því að losun verði 20 – 40 Gg minni árið 2020 en hún hefði ella verið. Ávinningur af hjólreiðum er því fjölþættur og stjórnvöld hafa í gegnum ýmis lög, reglugerðir, stefnur (t.d. Græna hagkerfið) og alþjóðlega samninga lýst því yfir að þau ætli að auka hlutdeild virks samgöngumáta. En til þess þarf stefnu sem í kjölfar fylgi áætlun eða aðgerðaáætlun og því sé fylgt eftir á t.d. tveggja ára fresti þar sem að farið er yfir markmiðin og skoðað

hvort þau hafi náðst og ef ekki af hverju náðust þau ekki og hvað þarf til, til þess að ná þeim. Að auka hjólreiðar er langtímaverkefni sem á ekki að snúast um pólitískar skoðanir heldur er aukning hjólreiða hagur allra.

Það er margt jákvætt að gerast í þjóðfélaginu sem snýr að hjólreiðum og margt hefur áunnist síðustu ár en það er samt margt eftir til þess að ná árangri í að gera hjólreiðar að viðurkenndum samgöngumáta hjá ríkinu, sveitarfélögum og almenningi. Hér í lokinn er tafla þar sem búið er að lista upp hvað er búið að gera og hvað þarf að gera, listinn er ekki tæmandi.

**Tafla 1.** Yfirlit um hvað er búið að gera og hvað þarf að gera til að auka hlutdeild hjólreiða (ekki tæmandi listi).

<b>Búið er að:</b>	<b>Það þarf að:</b>
Kynna hjólreiðar og auka hlutdeild hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu.	Safna saman tölulegum upplýsingum um stöðu hjólreiða á landsvísu m.a. umferðartölum.
Standa að árlegum átaksverkefnum.	Veita stefnumótun og uppbyggingu innviða fyrir hjólreiðar aukið fjármagn.
Setja fyrstu drög að hjólreiðaáætlun í samgönguáætlun.	Setja saman starfshóp til að auka hlutdeild hjólreiða. Starfshópurinn þarf að standa saman af fulltrúum frá: iðnaðarráðuneytinu, atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu, umhverfis- og auðlindaráðuneytinu, velferðarráðuneytinu, Vegagerðinni, Samtökum íslenskra sveitarfélaga, Landssamtökum hjólreiðamanna o.fl.
Setja lagaleg ákvæði um samstarf Vegagerðar og sveitarfélag við lagningu hjólreiðastíga við helstu stofnæðar.	Móta heildstæða stefnu um hjólreiðar fyrir allt landið.
Hrinda í framkvæmd staðbundnum verkefnum eins og EuroVelo, Hjólaleiðir á Suðurlandi, Svæðisskipulag Snæfellsnes o.fl.	Skilgreina betur í veglögum hvert hlutverk Vegagerðarinnar er gagnvart hjólreiðum. Skilgreina hver er ábyrgur fyrir hjólreiðum hjá Vegagerðinni.

## HEIMILDIR

Akureyrarkaupstaður (2006). *Aðalskipulag Akureyrar 2005 -2018*. Sótt 02.07.2014 af <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=01634425600797450000>

Alþingi (2011). *Efling græns hagkerfis á Íslandi. Sjálfbær hagsæld – samfélag til fyrirmyndar*. Sótt 31.01.2015 af [http://www.althingi.is/pdf/Graent\\_hagkerfi.pdf](http://www.althingi.is/pdf/Graent_hagkerfi.pdf)

Aberdeen city council (2015). *Cycling Lanes and Routes*. ([http://www.aberdeencity.gov.uk/transport\\_streets/roads\\_pavements/roa\\_cycle\\_lanes.asp](http://www.aberdeencity.gov.uk/transport_streets/roads_pavements/roa_cycle_lanes.asp))

Birmingham City Council (2014). *Birmingham Cycle Revolution*. Sótt 20.12.2015 af [file:///C:/Users/edt/Downloads/311491BCR\\_leaflet\\_2014.pdf](file:///C:/Users/edt/Downloads/311491BCR_leaflet_2014.pdf)

Capacent Gallup (2014). *Ferðir íbúa Reykjavíkur*. Sótt 04.03.2015 af [http://reykjavik.is/sites/default/files/yomis\\_skjol/skjol\\_frettir/4024258\\_ferdavenjur\\_reykjavik\\_111214.pdf](http://reykjavik.is/sites/default/files/yomis_skjol/skjol_frettir/4024258_ferdavenjur_reykjavik_111214.pdf)

Climate Change (Scotland) Act 2009. Sótt 03.05.2015 af <http://www.legislation.gov.uk/asp/2009/12/contents>

Cycling Scotland (2012). *Cycling Action Plan for Scotland: Progress Report*. Sótt 18.03.2014 af <http://www.cyclingscotland.org/wp-content/uploads/2012/11/2012-10-05-CAPS-Progress-Report.pdf>

Department for Transport (2013). *Briefing on the Government's ambition for cycling*. Sótt 04.06.2014 af [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/229473/briefing-governments-ambition-cycling.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/229473/briefing-governments-ambition-cycling.pdf)

Department of Transport (2009). *Ireland's First National Cycle Policy Framework*. Sótt 18.03.2014 af [http://www.smartertravel.ie/sites/default/files/uploads/0902%2002%20EnglishNS1274%20Dept.%20of%20Transport\\_National\\_Cycle\\_Policy\\_v4%5B1%5D.pdf](http://www.smartertravel.ie/sites/default/files/uploads/0902%2002%20EnglishNS1274%20Dept.%20of%20Transport_National_Cycle_Policy_v4%5B1%5D.pdf)

EFLA verkfræðistofa og Nýsköpunarsjóður námsmanna (2013). *Hjólaleiðir á Íslandi*. Sótt 12.02.2014 af [http://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/hjolaleidir\\_a\\_islandi.pdf](http://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/hjolaleidir_a_islandi.pdf)

Fljótsdalshérað (2009). *Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028*. Sótt 02.07.2014 af <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=01634425637269950000>

Ísafjarðarbær (2009). *Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020*. Sótt 02.07.2014 af <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=01634425495236512500>

Kópavogsbær (2014). *Aðalskipulag Kópavogs 2012 – 2024*. Sótt 02.07.2014 af <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=19635308321729233524>

Kópavogsbær, Umhverfissvið (2012). *Hjólreiðaáætlun Kópavogsbæjar*. Sótt 30.06.2014 af [http://www.kopavogur.is/media/album/umhverfi-og-utivist/Kopavogur\\_hjolreidaaetlun\\_2012\\_loka.pdf](http://www.kopavogur.is/media/album/umhverfi-og-utivist/Kopavogur_hjolreidaaetlun_2012_loka.pdf)

Land Reform (Scotland) Act 2003. Sótt 03.05.2015 af <http://www.legislation.gov.uk/asp/2003/2/contents>

Lov om vegar (veglova). Sótt 04.03.2015 af <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23>

OECD (2004). *Implementing sustainable urban travel policies: Moving ahead. National Policies to promote cycling*. Sótt 25.09.2014 af <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/04Cycling.pdf>

Rannsóknarnefnd samgönguslysa (2014). *Hjólreiðaslys á Íslandi*. Sótt 18.02.2015 af [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Hjolreidaslys\\_a\\_Islandi-2/\\$file/Hj%C3%B3rei%C3%B0aslys\\_%C3%A1\\_%C3%8Dlandi-2.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Hjolreidaslys_a_Islandi-2/$file/Hj%C3%B3rei%C3%B0aslys_%C3%A1_%C3%8Dlandi-2.pdf)

Reykjavíkurborg (2014). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 -2030*. Sótt 02.02.2015 af [http://reykjavik.is/sites/default/files/adalskipulag/ar2010-2030\\_a-hluti\\_20140224.pdf](http://reykjavik.is/sites/default/files/adalskipulag/ar2010-2030_a-hluti_20140224.pdf)

Roads (Scotland) Act 1984. Sótt 03.05.2015 af <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/54/contents>

Samband Íslenskra sveitarfélaga, Sigrún Kapítola Guðrúnardóttir (2015). *Minnisblað um verkefni sem ætlað er að efla hjólreiðar á suðurlandi*.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2014). *Vaxtarsamningur fyrir höfuðborgarsvæðið. Framtíð samgangna*. Sótt 05.05.2014 af [http://www.ssh.is/images/Mat\\_samgongusv\\_loka\\_NET.pdf](http://www.ssh.is/images/Mat_samgongusv_loka_NET.pdf)

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2014). *Fylgirit VI, Næstu skref í samgönguverkefnum*. Sótt 19. 12. 2014 af <http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Fylgirit%20til%20kynningar/Fylgirit%206%20H%C3%B6fu%C3%B0borgarsv%C3%A6%C3%B0i%C3%B0%202040%20-%20N%C3%A6stu%20skref%20%C3%AD%20%C3%BEr%C3%B3un%20samg%C3%B6ngukerfa.pdf>

Samvinnunefnd um svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu (2002). *Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins 2001 – 2024*. Sótt 05.05.2014 af <http://www.ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/utgefid%20efni/Sv%C3%A6%C3%B0isskipulag%20hbsv%202001-2024.greinarger%C3%B0.pdf>

Samvinnunefnd um svæðisskipulag Suðurnesja (2012). *Svæðisskipulag Suðurnesja 2008 -2024*. Sótt 04.06.2014 af [http://www.reykjanesbaer.is/files/skyrslur/1\\_08182\\_svaedisskipulag-sudurnesja.pdf](http://www.reykjanesbaer.is/files/skyrslur/1_08182_svaedisskipulag-sudurnesja.pdf)

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2012). *Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel!. Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014- 2023*. Sótt 18.03.2014 af [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/317385](http://www.vegvesen.no/_attachment/317385)

Svæðisskipulag Eyjafjarðar (2013). *Svæðisskipulag Eyjafjarðar 2012 – 2024*. Sótt 05.05.2014 af [http://www.akureyri.is/static/files/Skipulagsdeild/Svaedisskipulag\\_Eyjafjardar/forsendur.pdf](http://www.akureyri.is/static/files/Skipulagsdeild/Svaedisskipulag_Eyjafjardar/forsendur.pdf)

Svæðisskipulagsnefnd Snæfellsnes (2014) *Svæðisskipulag Snæfellsness 2014 – 2026. Tillaga*. Sótt 05.05.2014 af <http://ssk-snaef.alta.is/home>

The Scottish Government (2010). *Cycling action plan for Scotland. Caps, More people cycling more often*. Edinburg. Sótt 18.03.2014 af <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/316212/0100657.pdf>

The Scottish Parliament (2012). *SPICe Briefing, Cycling*. Sótt 02.06.2014 af [http://www.scottish.parliament.uk/ResearchBriefingsAndFactsheets/S4/SB\\_12-24.pdf](http://www.scottish.parliament.uk/ResearchBriefingsAndFactsheets/S4/SB_12-24.pdf)

The City of Edinburgh Council (2010). *Active travel action plan*. Sótt 27. október 2014 af [file:///C:/Users/edt/Downloads/Active\\_Travel\\_Action\\_Plan\\_April\\_11%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/edt/Downloads/Active_Travel_Action_Plan_April_11%20(1).pdf)

The City of Glasgow (2010). *Glasgow's Strategic Plan for Cycling*. Sótt 28. október 2014 af <http://www.glasgow.gov.uk/CHttpHandler.ashx?id=3521>

Transport Scotland (2013). *Cycling action plan for Scotland 2013*. Sótt 18.03.2014 af <http://www.transportscotland.gov.uk/report/j0002-00.htm>



Trondheim kommune, Sør – Trøndelag Fylkeskommune, Statens Vegvesen (2014). *Sykkelstrategi for Trondheim 2014- 2025*. Sótt september 2014 af [http://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Sykkelstrategi\\_trondheim.pdf](http://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Sykkelstrategi_trondheim.pdf)

Vegagerðin (2012). Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011 – 2022. Sótt 19.12.2014 af <http://www.althingi.is/altext/140/s/pdf/1630.pdf>

Vegalög nr. 80/2007. Sótt 04.03.2015 af <https://www.althingi.is/altext/stjt/2007.080.html>

## VIÐAUKI

Tafla með stöðu hjólreiða í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaga

SVEITARFÉLAG	AÐALSKIPULAG	STEFNA UM HJÓLREIÐAR
<b>Garðabær</b>	Aðalskipulag Garðabæjar 2004 – 2016 (verið að endurskoða. Sveitarfélagið hefur sameinast við Álftanes.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skv. aðalskipulagi skal vera göngu- og hjólastígur frá Hraunsholti að Reykjanesbraut.</li> <li>• Stefna skv. aðalskipulagi er að ný byggð verði nægilega þétt til þess að hagkvæmt sé og áhugavert að hafa gott net göngu- og hjólaleiða</li> <li>• Tryggðar verði göngu- og hjólaleiðir á milli hverfa, skólasvæða og annarra áfangastaða.</li> <li>• Gert er grein fyrir því að æskilegast sé að börn ferðist fótgangandi eða á hjóli í skólann.</li> </ul>
<b>Hafnarfjörður</b>	Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nýtt aðalskipulag hefur verið samþykkt í bæjarstjórn og í kjölfarið auglýst. Ekki er bætt við stefnu eða markmið varðandi hjólréiðar.</li> <li>• Markmið aðalskipulagsins fyrir umferðarkerfi er að tryggja samfelldar og öruggar samgönguleiðir fyrir, akandi, gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur.</li> <li>• Tekið er fram að með skipulagi og uppbyggingu vandaðs göngu- og hjólréiðastígakerfi skal unni að því að draga úr bílaumferð.</li> <li>• Skv. aðalskipulagi skulu tengsl miðbæjarins og hafnarinnar styrkt, m.a. með samfelldum göngu- og hjólréiðastíg sem nær allt frá Langeyrmölum að Straumsvík.</li> <li>• Í kafla um frístundabyggð er tekið fram að öryggi akvega skuli bætt með því t.d. að aðskilja akandi, gangandi og hjólandi umferð.</li> <li>• Við gerð mislægra gatnamóta skal tekið tillit til þess rýmis sem þarf fyrir, gangandi, hjólandi og ríðandi umferð.</li> </ul>
<b>Kjósahreppur</b>	Aðalskipulag Kjósahrepps 2005-2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engin stefna eða markmið um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Kópavogsbær</b>	Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stefnit er að því að byggja hjólabrú yfir Fossvoginn.</li> <li>• Athafnasvæði skulu verða skipulögð með áherslu á gott aðgengi fyrir gangandi og hjólandi.</li> <li>• Fegra skal og endurbæta verslunar- og þjónustusvæði með bættu aðgengi gangandi og hjólandi.</li> <li>• Reykjanesbraut verði endurskoðuð. Þar verði tekið á hjólaleiðum.</li> <li>• Við uppbyggingu á samgöngumannvirkjum verði gert ráð fyrir sérstökum stígum fyrir hjólréiðamenn.</li> <li>• Hjóla- og göngustígar verði aðskildir á stofnleiðum.</li> <li>• Gerð verði úttekt á því hvar er þörf á að bæta aðgengi að útivistarsvæðum fyrir hjólandi vegfarendur.</li> <li>• Unnið verði eftir hjólréiðaráætlun fyrir Kópavogsbæ með áherslu á greiðfært og öruggt stofnstígakerfi og öruggar leiðir milli heimilis og skóla</li> <li>• Markvisst verði unnið að bættri aðstöðu fyrir hjólafólk, t.d. með hjólagrindum og hjólaskýlum.</li> <li>• Þegar að lokið verður við Arnarnesveginn að Fífuhvammsvegi í Sölum munu bætast við göngu- og hjólatengingar milli sveitarfélaganna.</li> <li>• Eldri reiðleiðum um Linda- og Salahrverfi verði breytt í göngu- og hjólréiðastíga.</li> <li>• Hugmyndir eru um að leggja 50 km stíg á svokölluðum Græna trefli höfuðborgarsvæðisins. Um tveir km eru hugaðir innan Kópavogs.</li> <li>• Huga skal að gangandi og hjólandi á athafnasvæði Kópavogshafnar.</li> <li>• Í umhverfisskýrslu aðalskipulagsins eru áhrif hjólréiða metinn sem og tveir kostir fyrirhugaðrar hjólabrúar yfir Fossvoginn.</li> <li>• Stefnit er að því að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis, m.a. með því að efla almenningsamgöngur og hjólréiðar.</li> <li>• Göngu og hjólastígakerfi innan Kópavogsbæjar verði samfelld og greiðfært og vel tengt öðrum sveitarfélögum.</li> <li>• Kópavogsbær verði þátttakandi í verkefnum sem taka mið af sjálfbærri þróun í bænum, s.s. Evrópskri samgönguvíku, Degi umhverfisins, Lífshlaupinu og Hjólað í vinnuna.</li> </ul>

<p><b>Mosfellsbær</b></p>	<p>Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2011-2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stuðla skal að því að hjólréiðar verði raunverulegur samgöngummáti m.a. með því að gera ráð fyrir hjólréiðastíg meðfram Vesturlandsvegi allt að bæjarmörkum Reykjavíkur.</li> <li>• Gætt verði að mikilvægi vandaðs göngu- og hjólréiðastígakerfis fyrir útivist og hreyfingu.</li> <li>• Hagkvæmt samgöngukerfi, vönduðu göngu- og hjólréiðastígakerfi sem tengist stígakerfi nágrannabyggða.</li> <li>• Skipulag byggðar í Mosfellsbæ miði að því að minnka mengun með því m.a. að stytta ökuleiðir. Sérstaklega verði hugað að göngu-, hjólréiða- og reiðstígum og tengingu þeirra við útivistarsvæði og náttúruna umhverfis bæinn þannig að þeir nýtist til íþróttar- og tómstundaiðkunar.</li> <li>• Stuðla skal að aukinni notkun reiðhjóla sem samgöngutækis, m.a. með lagningu hjólréiðastíga samsíða Vesturlandsvegi.</li> <li>• Gönguleiðir og reiðhjólastígar milli heimils og skóla skulu vera öruggir, upplýstir og greiðfærir og með því dregið úr skólaakstri og stuðlað að nauðsynlegri hreyfingu og útiveru.</li> <li>• Þar sem megingönguleiðir skólabarna þvera umferðargötur verði hámarkshraði 30 km/klst.</li> <li>• Í aðalskipulagi kemur fram að bjóða þurfi upp á raunhæfa valkosti við einkabílinn, s.s. almenningsamgöngur og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðafólk. Einungis þannig er unnt að sporna við notkun einkabílsins og ná eðlilegu jafnvægi á milli byggðar og umferðar.</li> </ul>
<p><b>Reykjavíkurborg</b></p>	<p>Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2010-2030</p>	<p>Tekið er á hjólréiðum í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur (A- hluti) í heilum kafla sem er undir „Vistvænni samgöngur“ hér er farið yfir helstu markmið og leiðir sem settar eru fram í aðalskipulaginu.</p> <p>Markmið</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auka hlutdeild hjólandi í samgöngum borgarinnar með markvissum og fjölþættum aðgerðum. Hlutdeild hjólréiða í öllum ferðum verði a.m.k. 8% árið 2030.</li> <li>• Hjólréiðir verði í samræmi við Hjólréiðaáætlun Reykjavíkur.* Við hönnun og útfærslu þeirra verði hverju sinni tekið mið af markmiðum og ákvæðum fyrirbyggjandi heildaráætlunar.</li> <li>• Við endurhönnun stofn- og tengibrauta og lykilmatna innan hverfa verði þarfir hjólandi ávallt í fyrirrúmi.</li> <li>• Forgangur hjólandi umferðar verði almennt aukinn við gatnamót og við þveranir um umferðargötur. Sérstaklega verði hugað að þessu þar sem umferðarþungar götur þvera borgarhluta og aðskilja hverfi innan hans.</li> <li>• Hjólréiðir, útfærsla og hönnun þeirra, verði lykilviðfangsefni við gerð hverfisskipulags. Við gerð hverfisskipulagsins verði Hjólréiðaáætlunin lögð til grundvallar, jafnframt því sem hún verður uppfærð í einstökum atriðum í samræmi við niðurstöðu skipulagsvinnunnar.</li> </ul> <p>Lykilaðgerðir og ákvarðanir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hjólabrú yfir Sæbraut-Elliðaárósa að nýrri byggð í Elliðaárvogi;</li> <li>• Nýr hjólaás frá miðborginni að framtíðarbyggð í Vatnsmýri;</li> <li>• Hjólastæði/geymslur við allar nýbyggingar sbr. Bíla- og hjólastæðastefna;</li> <li>• Áframhaldandi uppbygging stígakerfis í samræmi við Hjólréiðaáætlun. Árið 2015 skulu vera 50 km af hjólréiðum í borginni og 100km árið 2020.</li> </ul> <p>Í aðalskipulaginu er einnig skilgreint hjólréiðastígakerfi farið er í hönnun hjólréiða og hvernig eigi að efla hjólréiðar með átaksverkefnum og fræðslu.</p>
<p><b>Seltjarnarneskaupstaður</b></p>	<p>Aðalskipulag Seltjarnarsness 2006-2024</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stefnt er að því að frágangur og viðhald allra göngu- og hjólréiðastíga á skipulagstímabilinu verði til fyrirmyndar.</li> </ul>
<p><b>Grindavíkurbær</b></p>	<p>Aðalskipulag Grindvíkur 2010-2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Í aðalskipulagi Grindavíkurbæjar er fjallað um hjólréiðastíga og má sjá á skýringarupprætti um samgöngur að gert er ráð fyrir hjóla- og gönguleiðum þar sem gamlir vegir verða nýttir að hluta.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Einnig segir í aðalskipulaginu að gert sé ráð fyrir göngu- og hjólréiðastíg meðfram Grindavíkurvegi að Reykjanesbraut og meðfram Nesvegi að golfvelli.</li> <li>Einnig er talað um að við gerð nýs Suðurstrandarvegjar sé tækifæri til að nota gamla veginn sem útivistarstíg</li> </ul>
<b>Reykjanesbær</b>	Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2008-2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í aðalskipulagi Reykjanesbæjar segir að „hið flata landslag á Reykjaneskaga bjóði upp á góða aðstöðu til hjólréiða.</li> <li>Gagnvart ferðafólki eru hjólréiðar valkostur til að njóta náttúrunnar innan sveitarfélagsins og myndi flokkast sem vistvæn ferðamennska. Göngustígar á óbyggðum svæðum innan sveitarfélagsins geta hentað vel fyrir iðkun fjallahjólréiða.</li> <li>Stefnt er að því að mynda góða tengingu úr þéttbýli Reykjanesbæjar suður fyrir Reykjanesbraut fyrir hjóla- og reiðstíga svo náttúrusvæði á Reykjaneskaga verði aðgengileg hjólandi og ríðandi fólki.</li> <li>Innan þéttbýlisins eru hjólréiðar góður kostur til að koma sér á milli staða. Stefnt er að því uppbygging gatnakerfis taki mið af þörfum hjólandi umferðar.</li> <li>Stuðlað verði að fjölbreyttum samgöngum og ferðamáta í bæjarfélaginu fyrir akandi, hjólandi og gangandi</li> <li>Lífæðin mun fara um Fitjar, um mislæga tenginu, til að tengja byggð sitt hvoru megin Reykjanesbrautar við Fitjar. Lögð er áhersla á að tengingin sé aðgengileg fyrir gangandi og hjólandi og tengi opin svæði beggja vegna Reykjanesbrautar</li> </ul>
<b>Sandgerðisbær</b>	Aðalskipulag Sandgerðisbæjar 2008-2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hið flata landslag á Rosmhvalanesi býður upp á góða aðstöðu til hjólréiða. Hjólréiðar meðfram strandlengju Sandgerðisbæjar er valkostur í vistvænni ferðamennsku.</li> <li>Göngustígar á óbyggðum svæðum innan sveitarfélagsins geta hentað vel fyrir iðkun fjallahjólréiða.</li> <li>Innan þéttbýlis Sandgerðisbæjar er stefnt að því að net göngu- og hjólréiðastíga tengi saman græn svæði innan byggðar og þau séu því aðgengileg öllum íbúum.</li> <li>Stefnt er að því að uppbygging gatnakerfis taki mið af þörfum hjólandi umferðar.</li> <li>Lögð er áhersla á göngu- og hjólatengingar meðfram stofn- og tengivegum við Keflavíkurflogvöll, Sveitarfélagið Garð og Reykjanesbæ.</li> <li>Lifandi miðbæjargata, Strandgatan, skeri sig úr með markvissri uppbyggingu verslunar, þjónustu og íbúða þar sem umferð gangandi, hjólandi og akandi er gert jafn hátt undir höfði.</li> </ul>
<b>Sveitarfélagið Garður</b>	Aðalskipulag Gerðahrepps 1998-2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin stefna eða markmið um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Sveitarfélagið Vogar</b>	Aðalskipulag Vogar 2008-2028	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gert er ráð fyrir stígakerfi með göngu- og hjólréiðastígum um byggðina og einnig stígakerfi sem tengir byggðina við nærliggjandi hverfi, náttúru og útivistarsvæði.</li> <li>Opin svæði skulu mynda samfellu svo sem auðið er, og verði þau gerð aðgengileg og tengd innbyrðis með samfelldum göngu- og hjólréiðastígum.</li> <li>Byggt verði upp göngu-, hjóla- og reiðstígakerfi sem miði að því að tengja byggðina innbyrðis, tengja byggðina við útivistarsvæði og við nágrannasveitarfélög.</li> <li>Við skipulag samgangna innan þéttbýlis hafi gangandi og hjólandi vegfarendur forgang ásamt almenningsvögnum.</li> <li>Gert er ráð fyrir hjólréiðastíg frá gatnamótum Reykjanesbrautar og Grindavíkurvegar og þaðan inn á Vogastapa. Gamli vegurinn á Vogastapa er að hluta skilgreindur sem hjólréiðastígur sem einnig nýtist sem göngustígur. Samsíða honum að hluta er reiðleið en</li> </ul>

		<p>göngu- og hjólréiðastígarnir tengjast inn í Reykjanesbæ. Gert er ráð fyrir að þessir stígar haldi áfram í gegnum eða framhjá þéttbýlinu í Vogum og áfram inn á stíga á Vatnleysuströnd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gert er ráð fyrir að hjólréiðastígur haldi áfram meðfram Vatnleysustrandarvegi að Reykjanesbraut og meðfram henni að mislægum gatnamótum við Hvassahraun, og tengist þaðan inn í Hafnarfjörð.</li> <li>Gert er ráð fyrir göngu- og hjólréiðastíg meðfram Vogabraut sunnanverðri, frá þéttbýlinu og að mislægum gatnamótum við Reykjanesbraut, til að bæta aðgengi yfir Reykjanesbraut og að fyrirhuguðum biðskýlum almenningsvagna við Reykjanesbraut</li> </ul>
<b>Akraneskaupstaður</b>	Aðalskipulag Akraness 2005-2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gerð er grein fyrir göngu- og hjólréiðastígakerfi og reiðleiðum um bæjarlandið.</li> <li>Stígakerfið er flokkað á þann hátt að stofnstígar innan byggðar njóta forgangs í uppbyggingu og viðhaldi og þær verða einnig meginhjóllaleiðir þar sem gert er ráð fyrir endurbótum og aðgerðum til þess að auðvelda hjólréiðar og gera þær öruggari.</li> <li>Lögð skal áhersla á góðar og öruggar samgöngur. Stefna skal að því að almenningssamgöngur og hjólréiðar verði raunhæfir valkostir sem flestra.</li> <li>Stofnstígar eru jafnframt meginhjóllaleiðir þar sem stefnt er að endurbótum og aðgerðum til þess að auðvelda hjólréiðar og gera þær öruggari.</li> <li>Stofnstígar fá forgang í uppbyggingu og viðhaldi (t.d. vetrarviðhaldi).</li> <li>Áhersla á stofnstíga, sem jafnframt eru reiðhjóllaleiðir, ætti einnig að stuðla að minni bílaumferð þar sem kjöraðstaðir eru til hjólréiða í bænum og hefð fyrir notkun reiðhjólsins sem samgöngutækis.</li> </ul>
<b>Borgarbyggð</b>	Aðalskipulag Borgarbyggðar 2010-2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í skipulagstillögum þéttbýlisstaðanna er reynt að bæta aðgengi fyrir hjólandi og gangandi með það að markmiði að draga úr akstri.</li> <li>Í þéttbýli sé gert ráð fyrir rúmum svæðum til útivistar og að svæðin tengi saman hverfi þannig að svæðin nýtist gangandi sem hjólandi á milli hverfa.</li> <li>Áhersla skal lögð á einfalt, greitt og öruggt net göngu- og hjólréiðastíga sem hvetji fólk til að draga úr notkun einkabílsins innan svæðisins.</li> </ul>
<b>Dalabyggð</b>	Aðalskipulag Dalabyggðar 2004-2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>Við skipulag umferðarkerfis er stefnt að því að auka öryggi akandi, gangandi og hjólandi vegfarenda. Lögð er áhersla á einfalt og öruggt gatnakerfi sem stuðlar að lágmarks mengun. Lögð verði áhersla á öruggar gönguleiðir til og frá skóla.</li> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum með það að leiðarljósi að þeir tengist atvinnu- og útivistarsvæðum.</li> </ul>
<b>Eyja- og Miklaholtshreppur</b>	Ekki til aðalskipulag	
<b>Grundarfjarðarbær</b>	Aðalskipulag Grundarfjarðar þéttbýli 2003-2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar</li> </ul>
<b>Helgafellssveit</b>	Ekki til aðalskipulag	
<b>Skorradalshreppur</b>	Aðalskipulag Skorradalshrepps 2010-2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engir sérmerktir hjólréiðastígar eru. Fara má upp úr Skorradal um 10 km línuveg /landsveg frá Fitjum og er þá komið inn á Uxahryggjaveg. Línuvegur liggur einnig upp frá brú á Fitjaá (við leið inn á Síldarmannagötur eystri) um Botnsheiði til Grafardals.</li> <li>Um Vatnshornsskóg liggur slóði, sem er allt í senn; göngu-,reið-,hjóla- og flóttaleið. Í kafla 2.6 er gerð grein fyrir gömlum þjóðleiðum á svæðinu sem nýttast ýmist eða allt í senn sem göngu-, hjóla- og reiðleiðir</li> </ul>
<b>Snæfellsbær</b>	Aðalskipulag Snæfellsbæjar 1995 - 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar</li> </ul>
<b>Hvalfjarðarsveit</b>	Aðalskipulag Hvalfjarðarsveitar 2008-2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byggt verði upp heildstætt kerfi göngu- og reiðleiða, sem og hjólréiðaleiða í sveitarfélaginu.</li> <li>Uppi voru hugmyndir um að skilgreina einnig hjólréiðaleiðir inn á göngu- og reiðleiðakort. Fallið var frá því að svo stöddu vegna mikils umfangs þeirrar vinnu og ákveðið þess í stað að endurbæta og yfirfara göngu- og reiðleiðakortið frá eldri skipulagsáætlunum.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Þegar deiliskipulag er gert fyrir ný frístundabyggðasvæði skal gert ráð fyrir rúmum svæðum fyrir gönguleiðir, hjólreiðaleiðir, reiðleiðir og útivist og tryggja aðgengi að vatnsföllum, vötnum og sjó þar sem slíkt á við.</li> </ul>
<b>Stykkishólmurbær</b>	Aðalskipulag Stykkishólms 2002 -2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engin umfjöllun er um hjólreiðar</li> </ul>
<b>Árneshreppur</b>	Aðalskipulag Árneshrepps 2005-2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engin umfjöllun er um hjólreiðar</li> </ul>
<b>Bolungarvíkurkaupstaður</b>	Aðalskipulag Bolungarvíkur 2008 - 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stefnit skal að því að öll íbúðarhverfi verði í góðum tengslum við útivistarsvæði, og að hugað verði að göngu- og hjólaleiðum og aðgengi fyrir alla.</li> <li>• Lögð er áhersla á að bæta og fjölga göngu- og hjólaleiðum, þannig að þær hvetji til útivistar en verði jafnframt raunhæfur valkostur sem samgönguleið.</li> <li>• Áhersla verði lögð á bættar göngu-, hjóla- og reiðleiðir.</li> <li>• Göngu- og hjólaleið er á gamla þjóðveginum meðfram golfvellingum</li> <li>• Innan þéttbýlisins verði áhersla lögð á að gera net göngu- og hjólaleiða sem verði raunhæfur valkostur í samgöngum.</li> <li>• Talið er mjög kostnaðarsamt að halda leiðinni við sem bílvegi en mun einfaldara ef um gönguleið, reiðleið eða jafnvel hjólaleið er að ræða.</li> <li>• Mikilvægt er að tryggja öruggar göngu- og hjólaleiðir innan þéttbýlisins.</li> <li>• Þegar vegurinn um Óshlíð verður lagður af, er gert ráð fyrir að hann verði nýttur sem reiðleið auk göngu- og hjólaleiðar.</li> <li>•</li> </ul>
<b>Ísafjarðarbær</b>	Aðalskipulag Ísafjarðar 2008-2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Því er lögð áhersla á það að tengja miðbæina við hafnarsvæðið og sögustaði, m.a. með göngu- og hjólreiðastígum að sjó og fjöru, útsýnisstöðum og tengingum við græn svæði.</li> <li>• Bæta skal tengingar göngu- og hjólreiðastíga við samgönguleiðir, eins og fjallað er um í kafla 12 um samgöngur.</li> <li>• Mikilvægt er að tengja íbúðarhverfin við útivistarsvæði og náttúru með öruggum göngu- og hjólaleiðum og mynda þannig grænt net.</li> <li>• Innan þéttbýlissvæða verði áhersla lögð á það að gera net göngu- og hjólaleiða sem verði raunhæfur valkostur í samgöngum.</li> <li>• Það er einnig mikilvægt að íbúar hafi val um samgöngur.</li> <li>• Skaginn á milli Arnar- og Dýrafjarðar er einnig vinsælt gönguland, en þar eru jafnframt áhugaverðar hjólaleiðir. Þörf er á öruggri göngu- og hjólaleið á milli Hnífsdals og Eyrarinnar, þar sem hröð umferð er um þessa leið og börn í Hnífsdal sækja skóla og æfingar á Eyrinni.</li> <li>• Gott aðgengi að göngu- og hjólaleiðum er mikilvægur þáttur í því að efla lýðheilsu. Göngu- og hjólreiðastígakerfi sem tengir saman hverfin hvetur almenning til aukinnar hreyfingar og útivistar. Stígakerfið á einnig að vera valkostur við aðrar samgönguleiðir og geta þannig stuðlað að heilnæmara umhverfi.</li> <li>• Það er því lögð áhersla á mynda net göngu- og hjólaleiða í og við þéttbýlisstaðina sem jafnframt tengir þá saman, þar sem það á við.</li> <li>• Mikilvægt er að göngu- og hjólaleiðir verði lagðar þannig að jákvæð áhrif frá umhverfinu nýtist sem best en að neikvæð áhrif, eins og frá bílaumferð, verði lágmarkuð.</li> <li>• Áhersla skal einnig lögð á það að leita öruggra lausna þar sem göngu- og hjólaleiðir þvera stærri umferðargötur. Forgangsbætur er að leggja örugga göngu- og hjólaleið á milli Hnífsdals og Ísafjarðar og ljúka við að tengja saman hverfin í Skutulsfirði.</li> <li>• Einnig er mikilvægt að gerð verði undirgöng undir Vestfjarðaveg á milli Holta- og Tunguhverfis til að tryggja örugga tengingu á milli þessara hverfa.</li> </ul>

<b>Kaldrananeshreppur</b>	Aðalskipulag Kaldrananesshrepps 2010-2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar</li> </ul>
<b>Reykholahreppur</b>	Aðalskipulag Reykholahrepps 2005-2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Við skipulag umferðarkerfis er stefnt að því að auka öryggi akandi, gangandi og hjólandi vegfarenda. Lögð er áhersla á einfalt og öruggt gatnakerfi sem stuðlar að lágmarks mengun. Lögð verði áhersla á öruggar gönguleiðir til og frá skóla.</li> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum með það að leiðarljósi að þeir tengist atvinnu- og útivistarsvæðum.</li> </ul>
<b>Strandabyggð</b>	Aðalskipulag Strandabyggðar 2010-2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar</li> </ul>
<b>Súðavíkurhreppur</b>	Aðalskipulag Súðavíkurhrepps 1999 - 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>Að gera ráð fyrir göngustígum, hjólabrautum og reiðstígum um byggðina í Súðavík.</li> <li>Aukning hefur orðið á vélhjóra- og reiðhjólanotkun á síðustu árum og hefur það skapað aukna slyshættu í umferðinni og ónæði. Gera þarf ráð fyrir að göngustígar geti að einhverju leyti nýst sem hjólréiðastígar. Í nýjum hverfum þarf að gera ráð fyrir göngu- og hjólréiðastígum í upphafi.</li> <li>Brýnt er að ganga frá götum, grasreimum, gangstéttum svo og göngu- og hjólréiðastígum og stuðla þannig að bættu umferðaröryggi í þorpinu.</li> <li>Meginstígakerfið þjónar gangandi og hjólandi umferð.</li> <li>Meðfram þjóðveginum er gert ráð fyrir göngu- og hjólréiðastíg sem tengir saman nýju og gömlu Súðavík.</li> <li>Gera þarf ráðstafanir til þess að hindra hraðan akstur um þéttbýlið og tryggja umferð gangandi fólks og hjólréiðamanna, m. a. með merktum gangbrautum.</li> </ul>
<b>Tálknafjarðarhreppur</b>	Aðalskipulag Tálknafjarðarhrepps 2006-2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum með það að leiðarljósi að þeir tengist atvinnu- og útivistarsvæðum.</li> </ul>
<b>Vesturbyggð</b>	Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006 - 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum með það að leiðarljósi að þeir tengist atvinnu- og útivistarsvæðum.</li> </ul>
<b>Akrahreppur</b>	Aðalskipulag Akrahrepps 2010-2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar</li> </ul>
<b>Blönduósþéttbýli</b>	Aðalskipulag Blönduósþéttbýlis 2010- 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mótuð stefna hvað varðar hjólastíga og samnýtingu þeirra og göngustíga.</li> <li>Tryggt verði gott aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda að útivistarsvæðum.</li> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum með það að leiðarljósi að þeir tengist atvinnu- og útivistarsvæðum.</li> <li>Aðalgönguleiðir verði hannaðar þannig að þær nýtist jafnt gangandi og hjólandi vegfarendum.</li> <li>Tryggja skal góðar hjólaleiðir innan og milli hverfa. og a.m.k. sé gert ráð fyrir einni aðal leið í og úr hverju hverfi sem er auðvelt að hjóla allar árstíðir. Leiðirnar geta verið hvort heldur sem er á sér hjólastígum, göngustígum, gangstéttum eða í götu.</li> </ul>
<b>Húnavatnshreppur</b>	Aðalskipulag Húnavatnshrepps 2010 - 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fjölbreytt aðstaða verði fyrir hendi til leikja- og tómstundastarfs. Tryggt verði gott aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda að útivistarsvæðum.</li> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum með það að leiðarljósi að þeir tengist atvinnu- og útivistarsvæðum.</li> </ul>
<b>Húnaþing vestra</b>	Aðalskipulag Húnaþings vestra 2002-2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Sveitarfélagið Skagafjörður</b>	Aðalskipulag Sveitarfélagið Skagafjörður 2009 -2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>



<b>Skagabyggð</b>	Aðalskipulag Skagabyggðar 2010- 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Sveitarfélagið Skagaströnd</b>	Aðalskipulag Skagastrandar 2010-2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gönguleiðir og göngustígar myndi greiðar og áhugverðar leiðir um byggð og óbyggð svæði í sveitarfélaginu. Sama gildi um reiðleiðir og hjólaleiðir.</li> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum</li> </ul>
<b>Akureyrarkaupstaður</b>	Aðalskipulag Akureyrar 2005 -2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skv. aðalskipulaginu er stefna um að bæta göngu – og hjólréiðar í sveitarfélaginu almennt og á sérstökum svæðum eins og í kringum skóla.</li> <li>Í samgöngukafla er tekið fram að skilgreindir eru aðalstígar sem jafnframt er ætlað að vera meginhjólréiðir.</li> </ul>
<b>Dalvíkurbyggð</b>	Aðalskipulag Dalvíkurbyggðar 2008 – 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stefnan er skv. aðalskipulag að endurbótum á göngu-, reið- og hjólastígakerfi í sveitarfélaginu.</li> </ul>
<b>Eyjafjarðarsveit</b>	Aðalskipulag Eyjafjarðarsveitar 2005 – 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Fjallabyggð</b>	Aðalskipulag Fjallabyggðar 2008 -2028	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í ASK Fjallabyggðar er stefnt að þéttun byggðar á skipulagsstímabilinu og er bent á að þéttun byggðar stuðlar að umhverfisvænni lífsstíl þar sem að fjarlægðir henta vel gangandi og hjólandi umferð.</li> <li>Í kafla um grunnkerfi er nefnt að hvetja þurfi fólk til að ganga og hjóla þar sem að vegalendir í þéttbýli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar séu allar í göngu og hjólaferlaga.</li> </ul>
<b>Langanesbyggð</b>	Aðalskipulag Langanesbyggðar 2007 - 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>Megin áhersla aðalskipulagsins varðandi athafnasvæði er að þau skulu færð lengra frá íbúðarsvæðum en verði tengd betur íbúðarsvæðunum með vegum og hjóla- og göngustígum.</li> <li>Göngu- og hjólastígar eru mikilvægar tengingar fyrir bæði börn og fullorðna innan þéttbýlisstaða milli hverfa, að vinnustað, skóla og hverslags þjónustu. Nauðsynlegt er að tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda sem best því vegalendir innan þéttbýlanna eru stuttar. Koma þarf í veg fyrir hraðakstur á mestu umferðargötunum og leggja gangstéttar meðfram götum. Í nýjumhverfum þarf að gera ráð fyrir göngu- og hjólréiðastígum og sjá til þess að hverfi þéttbýlanna séu tengd með stígum.</li> </ul>
<b>Grýtubakkahreppur</b>	Aðalskipulag Grýtubakkahrepps 2010 - 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í kafla 6.1.3 er nefnt að stefnt sé að því að skrá og kortleggja gömlu samgönguleiðirnar til þess að hægt sé að nýta þær fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi.</li> </ul>
<b>Hörgársveit</b>	Aðalskipulag Hörgárbyggðar 2006 – 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gert er ráð fyrir hjólaleið samsíða og sunnan við Hringveginn frá Lónsbakka við Þelamerkurskóla. Hjólaleiðin tengist undirgöngum norðan við Hlíðarbæ og við Þelamerkurskóla.</li> <li>Hugað verði sérstaklega að göngu- og hjólréiðastígum með það að leiðarljósi að þeir tengist atvinnu- og útivistarsvæðum.</li> </ul>
<b>Norðurþing</b>	Aðalskipulag Norðurþings 2010 -2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unnið verði kort sem sýni fjölbreyttan ferðamáta eins og akandi, gangandi, hjólandi og ríðandi.</li> <li>Bæta aðstæður fyrir gangandi og hjólandi til að stuðla að bættri lýðheilsu.</li> <li>Lögð er áhersla á að lækka kantsteina á öllum gangstéttum í þéttbýli til þess að greiða fyrir umferð fatlaðra, gangandi og hjólréiðamanna. Í dreifbýli er gert ráð fyrir að stígar geti þjónað ólíkum samgöngumátum eins og hjólandi og ríðandi.</li> <li>Stíganet verði þétt til þess að flestir gangi eða hjóli sínar daglegur leiðir.</li> </ul>

<b>Skútustaðahreppur</b>	Aðalskipulag Skútustaðahrepps 2011 - 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sérstök áætlun hefur verið unnin um gerð hjólastígs í kringum Mývatn út frá forsendum vistvænna samgangna og um leið að stuðla að öruggari umferð á þjóðvegum innan sveitarinnar.</li> <li>• Gert er ráð fyrir að innan sveitarfélagsins verði núverandi slóðar nýttir ef aðstæður leyfa. Nefndir eru nokkrir staðir þar sem að hægt væri að nýta slóða. Einnig er gert ráð fyrir að hægt sé að nýta slóða sem eru gömul vegstæði og liggja þessir slóðar meðfram eða við hringleiðina.</li> </ul>
<b>Svalbarðasstrandahreppur</b>	Aðalskipulag Svalbarðsstrandahrepps 2008 -2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Í meginatriðum skipulagstillögunnar stendur að gert sé ráð fyrir göngu- og hjólastígum meðfram þjóðvegi eftir sveitarfélaginu endilöngu</li> <li>• Stefnt skal að gerð hjólréiðastíga og merkingu gönguleiða.</li> </ul>
<b>Tjörneshreppur</b>	Aðalskipulag Tjörneshrepps 2008 - 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Þingeyjarsveit</b>	Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2010 - 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Framtíðarsýn og meginmarkmið segja um hjólréiðar að gerða þurfi gönguleiðir- hjólréiðar- og reiðstígakerfi þannig að þau þjóni jafnt íbúum, gestum og ferðabjónustu og séu vel merkt.</li> </ul>
<b>Borgarfjarðahreppur</b>	Aðalskipulag Borgarfjarðahrepps 2004- 2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Breiðdalshreppur</b>	Aðalskipulag Breiðdalshrepps 1983 - 2003	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Djúpavogshreppur</b>	Aðalskipulag Djúpavogshrepps 2008 - 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvatt verði til notkunar annars ferðamáta en vélknúinna ökutækja, til dæmis með öruggum og aðlaðandi göngustígum og hjólréiðum innan þéttbýlisins á Djúpavogi.</li> </ul>
<b>Fjarðarbyggð</b>	Aðalskipulag Fjarðarbyggðar 2007 - 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Almenn markmið eru í aðalskipulaginu um að auka hjólréiðar og að gott aðgengi hjólandi og gangandi umferðar sé inn á helstu þéttbýlissvæðin. Ekki er að finna nein áform um gerð hjólréiðastíga eða álíka</li> </ul>
<b>Fljótsdalshérað</b>	Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ennfremur er mikilvægt að skipulag bjóði upp á margvíslega ferðamáta, ekki síst þá heilsusamlegri eins og t.d. göngu og hjólréiðar.</li> <li>• Gert sé ráð fyrir göngu- og hjólréiðum í þéttbýli og þar sem það er viðeigandi í dreifbýli.</li> <li>• Í ljósi áherslna á náttúruvernd, útivist, ferðamennsku og aukna meðvitund um umhverfismál má ætla að lagning hjóla- og göngustíga sem samgöngumáta styrki áherslu Fljótsdalshéraðs á græna ímynd og velferð.</li> <li>• Lögð verði áhersla á lagningu göngu- og hjólastíga í þéttbýlinu, meðfram Eyvindará, umhverfis Lögin og út í Eiða. Hjóla- og göngustígar skulu vera hluti af samgöngum á svæðinu þar sem þess er kostur.</li> </ul>
<b>Fljótsdalshreppur</b>	Aðalskipulag Fljótsdalshrepps 2004- 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Seyðisfjarðarkaupstaður</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekki er mikið um hjólréiðar eða hjólastíga í aðalskipulagi Seyðisfjarðarkaupstaðar annað en að bent er á að helstu hjólréiðir séu vegirnir út með firðinum beggja vegna og vegurinn upp á Vestdal</li> </ul>
<b>Vopnafjarðahreppur</b>	Aðalskipulag Vopnafjarðahrepps 2006 - 2 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nauðsynlegt er að tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda sem best því vegalengdir innan þéttbýlisins eru tiltölulega stuttar.</li> </ul>

<b>Ásahreppur</b>	Aðalskipulag Ásahrepps	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í aðalskipulagi Ásahrepps stendur að áform séu uppi um að gerður verði hjólréiðastígur meðfram Suðurlandsvegi í tengslum við breikkun hans. Ekki er fjallað frekar um hjólréiðar eða stefnu varðandi gerð hjólastíga</li> </ul>
<b>Bláskógabyggð</b>	Aðalskipulag Þingvallasveitar 2004 -2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tryggðir verði möguleikar á gönguleið og hjólréiðaleið umhverfis Þingvallavatn í framtíðinni. Með skilmálum í deiliskipulagi um fjarlægð mannvirkja frá vatni, girðingar og fleira, verði tryggt svigrúm til að framfylgja þessu markmiði.</li> </ul>
	Aðalskipulag Biskupstungnahrepps 2000 – 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eingöngu er gert grein fyrir göngu og reiðleiðum á uppdrætti og enginn umfjöllun er um hjólréiðar í greinargerð</li> </ul>
	Aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nefnt er í aðalskipulaginu að bæta þurfi aðstöðu fyrir hjólréiðafólk þar sem að á svæðinu séu haldnar hjólréiðakeppnir. Engar hjólréiðastígar eða leiðir eru inni á skipulagsuppdrætti.</li> </ul>
<b>Flóahreppur</b>	Aðalskipulag Flóahrepps	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lítið er fjallað um hjólréiðar í aðalskipulagsáætlun í Flóahreppi en aðalskipulag hreppsins samanstendur af þremur áætlunum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aðalskipulag Flóahrepps 2009-2018 í fyrrum Villingaholtshreppi</li> <li>Aðalskipulag Gaulverjahrepps 2003-2015</li> <li>Aðalskipulag Hraungerðishrepps 2003-2015</li> </ul> </li> <li>Í aðalskipulagi Hraungerðishrepps og Gaulverjahrepps segir: „óheimilt er að setja niður girðingu á vatns-, ár- eða sjávarbakka þannig að hindri umferð gangandi manna. Þegar girða á yfir forna þjóðleið eða skipulagðan göngu-, hjólréiða- eða reiðstíg skal sá sem girðir hafa þar hlið á girðingu eða göngustíga“ . Í aðalskipulagi Flóahrepps er ekki fjallað um hjólréiðar</li> </ul>
<b>Grímsnes- og Grafningshreppur</b>	Aðalskipulag Grímsnes og Grafningur 2008 – 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stefnumörkun í aðalskipulaginu er meðal annars að ...“vegstæði í nýjum byggðum skal vera rúmgott, m.a. til að skapa rými fyrir hugsanlega göngu- og hjólréiðastíga.</li> </ul>
<b>Hrunamannahreppur</b>	Aðalskipulag Hrunamannahrepps 2003 - 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gera skal ráð fyrir göngustígum og hjólabrautum í og við þéttbýli.</li> <li>Lögð skal áhersla á skráningu og kortlagningu gamalla samgönguleiða og stefnt er að því að þær verði opnar gangandi, hjólandi og ríðandi ferðamönnum, allt eftir aðstæðum á hverri leið og í samráði við viðkomandi landeigendur.</li> <li>Meginstígakerfið þjónar gangandi og hjólandi umferð og tengir saman helstu svæði kaupsins, verslunar- og þjónustusvæðin við þjóðveginn og athafnasvæðin.</li> <li>Ekki er gert ráð fyrir sér stökum reiðhjólabrautum. Meginstígakerfið er jafnframt reiðhjólastígakerfi. Innanbæjar er miðað við að hjólað verði á akbraut húsgatna og á gangstéttum meðfram aðalgötum. Hugað skal að leiðbeinandi merkingum fyrir reiðhjólafólk.</li> <li>Tryggja skal umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eftir föngum m.a. með merktum gangbrautum þar sem göngu- og hjólréiðastígar skera aðalgötur.</li> <li>Tryggja skal umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eftir föngum m.a. með merktum gangbrautum þar sem göngu- og hjólréiðastígar skera aðalgötur.</li> </ul>
<b>Hveragerðisbær</b>	Aðalskipulag Hveragerðis 2005 - 2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhersla er lögð á öruggar og skilvirkar samgöngur í bænum og er þá jafnt horft til gangandi og hjólandi umferðar og bílaumferðar.</li> <li>Að skapað verði kerfi reiðstíga, göngu- og hjólréiðastíga sem mynda samhangandi heild og tengja útivist og byggð í öllum bæjarhlutum.</li> </ul>
<b>Mýrdalshreppur</b>	Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012 - 2028	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólréiðar.</li> </ul>
<b>Rangárþing eystra</b>	Aðalskipulag Rangárþings – eystra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í aðalskipulagi Rangárþings eystra er gert ráð fyrir að reiðhjólastígar séu ekki sér heldur verði þeir taldir sem hluti af meginstígakerfi sveitarfélagsins</li> </ul>

<b>Rangárþing ytra</b>	Aðalskipulag Rangárþing - ytra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í aðalskipulagi Ásahrepps stendur að áform séu uppi um að gerður verði hjólreiðastígur meðfram Suðurlandsvegi í tengslum við breikkun hans. Ekki er fjallað frekar um hjólreiðar eða stefnu varðandi gerð hjólastíga</li> </ul>
<b>Skaftárhreppur</b>	Aðalskipulag Skaftárhrepps 2010 -2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í samráði og samvinnu við Skaftárhrepp verður lokið við merkingu göngu- og reiðleiða svo og mögulegra reiðhjólaleiða á afréttum Skaftárhrepps 2013.</li> </ul>
<b>Sveitarfélagið Hornafjörður</b>	Aðalskipulag Sveitarfélagsins Hornafjarðar 1998 - 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólreiðar.</li> </ul>
<b>Skeiða- og Gnúpverjahreppur</b>	Aðalskipulag Skeiða- og Gnúpverjahrepps 2004 - 2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engin umfjöllun er um hjólreiðar.</li> </ul>
<b>Sveitarfélagið Árborg</b>	Aðalskipulag Árborgar 2010 -2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>Í aðalskipulagi Árborgar segir að stefnumið aðalskipulagsins sé að „auðvelda umferð gangandi og hjólandi vegfarenda þannig að þei eigi örugga og greiða leið um sveitarfélagið“. Fjallað er um að efla eigi tengsl þéttbýliskjarna á svæðinu svo sem Eyrarbakka, Stokkseyrar og Selfoss með því að gera t.d. göngu- og hjólastíga milli þeirra.</li> </ul>
<b>Sveitarfélagið Ölfus</b>	Aðalskipulag Ölfuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lítið er fjallað um hjólreiðar í aðalskipulagi sveitarfélagsins Ölfuss. Þó er nefnt í kafla um göngu- og hjólastíga að</li> <li>þétttriðið net góðra göngu- og hjólastíga sé um sveitarfélagið</li> </ul>
<b>Vestmannaeyjabær</b>	Aðalskipulag Vestmannaeyja 2002 – 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>Annað lykiltríði samhliða uppbyggingu nýrra byggðakjarna felst í þétttriðnu neti göngu- og hjólreiðastíga. Það tengir saman íbúðasvæðin, bæði eldri og yngri, við þjónustukjarna og útivistarsvæði, en skapar um leið örugga og aðlaðandi útivistarmöguleika fyrir íbúa bæjarins og gesti þeirra.</li> </ul>