

## Svar

### Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Ólafi Þór Gunnarssyni um hjólreiðastíga.

Vegagerðin hefur undanfarið unnið að nýrri stefnumótun um starfshætti Vegagerðarinnar sem nú er á lokastigi. Í nýrri stefnu er lögð meiri áhersla en áður á samþættingu samgöngumáta. Þetta er fyrst og fremst gert með lagningu hjólreiðastíga og aðskilnaði leiða þannig að óvarðir vegfarendur eru færðir fjær akvegum. Leitast er við að horfa heildstætt á vistvæna ferðamáta óháð mörkum sveitarfélaga.

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

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

Nú þegar hefur verið lagður stígur milli Reykjavíkur og Mosfellsbæjar.

*2. Er til áætlun um gerð framangreindra hjólreiðastíga?*

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

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

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

Á næstu árum er fyrirhugað að styrkja stígagerð meðfram stofnleiðum í Suðurnesjabæ,

Vogum, Borgarnesi, Grundarfirði, Dalvík, Akureyri, Skútustaðahreppi, Fjarðabyggð, Árborg og Ölfusi.

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

Rannsóknir á þessu sviði hafa víða verið gerðar. Árið 2009 var gefin út skýrsla sérfræðinganeftndar á vegum umhverfissráðuneytisins um möguleika á að draga úr nettóútstreymi gróðurhúsalofttegunda á Íslandi.<sup>1</sup> Þar kemur fram að í Kaupmannahöfn er áætlað að fyrir hverja milljón kílómetra á ári sem farnir eru á reiðhjóli náist eftirfarandi sparnaður:

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

4. *Hefur verið haft samráð við samtök hjólreiðafólks og ferðaþjónustuaðila um áætlaða gerð framangreindra hjólreiðastíga?*

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> [https://www.stjornarradid.is/media/umhverfissraduneyti-media/media/pdf\\_skrar/loftslag.pdf](https://www.stjornarradid.is/media/umhverfissraduneyti-media/media/pdf_skrar/loftslag.pdf)