



## Samgöngukerfi hjólreiða um höfuðborgarsvæðið

---

*Greining og mat á áframhaldandi uppbyggingu fyrir samtök sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.*

# Samgöngukerfi hjólreiða um höfuðborgarsvæðið

## greining og mat fyrir áframhaldandi uppbyggingu

### Nefndarmenn starfshóps um hjólreiðar:

Kristinn Jón Eysteinnsson (Reykjavíkurborg) – formaður starfshóps  
Baldur Pálsson (Seltjarnarnes)  
Bjarki Valberg (Kópavogur)  
Björg Helgadóttir (Reykjavíkurborg)  
Guðbjörg Brá Gísladóttir (Garðabær)  
Helga Stefánsdóttir (Hafnarfjörður)  
Katrín Halldórsdóttir (Vegagerðin)  
Tómas Guðberg Gíslason (Mosfellsbær)

### Gestir sem komu fyrir starfshópinn:

Daníel Reynisson (fulltrúi sveitarstjórnar- og samgönguráðuneytisins), Kolbrún Guðný Þorsteinsdóttir (Samgöngustofa), Eva Sigrún Óskarsdóttir (Samgöngustofa), Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir (EFLA), Berglind Hallgrímsdóttir (Verkís), Hörður Bjarnason (Mannvit), Lilja G. Karlsdóttir (Viaplan)

## FORMÁLI

Verkefni starfshóps um hjólreiðar sem fellur undir kafla 2.3.1 í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins var að setja fram viðmið um hönnun, merkingar og rekstur göngu- og hjólaleiða sem sveitarfélög hafa til hliðsjónar. Þannig verði unnið að samræmdri útfærslu og þjónustustigi á helstu göngu- og hjólaleiðum á svæðinu með það að markmiði að gera hjólreiðar að raunhæfum samgöngukosti á höfuðborgarsvæðinu, allt árið.

### Verkefni starfshóps skv. erindisbréfi voru eftirfarandi:

- A. Verkefnishópur fer yfir leiðbeiningar Reykjavíkurborgar (frá 2012) og Vegagerðarinnar (í vinnslu) um hönnun göngu- og hjólaleiða og merkingar og leggi til breytingar og viðbætur ef þörf krefur. Leiðbeiningarnar verða birtar og nýttar í uppbyggingu uppfærslu stofnleiða um höfuðborgarsvæðið.
- B. Sveitarfélög fari yfir tilhögun snjómoksturs, hálkuvarna og hreinsun á göngu og hjólreiðastígum. Í framhaldinu verða í skýrslu sett fram sameiginleg viðmið sveitarfélaganna um ásættanlegt þjónustustig á stofnleiðum hjólreiða
- C. Metið verður hvort ástæða er til að endurskoða eða uppfæra fyrirbyggjandi áform um uppbyggingu stofnleiða hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu þegar lega samgöngu og þróunaráss og fleiri atriði liggja fyrir. Útgangspunktur verður sameiginleg sýn sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar frá 2012 um þær leiðir sem sveitarfélögin og Vegagerðin fjármagna saman.
- D. Skoðaðir annmarkar á núverandi lögum og reglugerðum um hjólreiðar og hönnun hjólreiðastíga og hjólareina í götum með það leiðarljós að uppfæra þau til samræmis við þarfir hjólreiða sem samgöngumáta í dag.



## INNGANGUR

Starfshópur fundaði að jafnaði einu sinni í viku, tvo tíma í senn, að undanskildum sumarmánuðum og desember tímabilið, maí 2017 til febrúar 2018. Fundarboð voru alla jafna boðuð með góðum fyrirvara þannig að fulltrúar hefðu tækifæri á að skipuleggja viðveru sína fyrir þessa fundi. Sjaldan var 100% mæting á fundina en fulltrúar voru ávallt upplýstir með fundargerðum milli funda um málefni fundanna til þess að hafa skoðanir á þeim umræðum sem starfshópurinn fjallaði um í máli og riti.

Fyrir verkefnið um leiðbeiningar fyrir hönnun reiðhjóla var ráðinn ráðgjafi til verkefnisins til þess að annast breytingar og uppsetningu á nýjum uppfærðum leiðbeiningum sem taka eiga mið af þeirri þróun sem hefur fylgt auknum vexti í hjólreiðum. Þróun þar sem hjólreiðar eru í meira mæli notaðar sem samgöngutæki en áður tíðkaðist. Fullkomin samstaða var um það meðal sveitarfélaganna strax í upphafi að leiðbeiningar yrðu unnar og gefnar út saman ásamt Vegagerðinni til að samræma hönnun fyrir allt höfuðborgarsvæðið. Leiðbeiningarnar eru innblásnar af góðum fyrirmyndum erlendis frá og studdar af rannsóknum sem eiga að tryggja bestu mögulegu lausnir m.t.t. umferðaröryggis.

Starfshópurinn skipaði vinnuhóp um snjómokstur og þjónustu á hjólreiðastígum sem falið var að finna leiðir til þess að vinna að samræmingu um ásættanleg viðmið fyrir alla stofnstíga hjólaleiða á höfuðborgarsvæðinu. Hópurinn skilaði af sér tillögum um næstu skref í áframhaldandi vinnu sem þarf til að ná markmiðum um samræmda þjónustu á skilgreindum göngu- og hjólastígum.

Skoðuð var uppbygging hjólastíga skv. núverandi samkomulagi sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar með það fyrir augum hve mikið væri búið að byggja af sérstökum hjólastígum, þ.e. aðskildum göngu- og hjólastígum annarsvegar og blönduðum stígum hinsvegar. Lagðar eru fram hugmyndir að nýjum viðbótum og breytingum á núverandi samkomulagi til frekari skoðunar þegar núverandi samkomulag um sameiginlega sýn sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar verður tekið til endurskoðunar.

Starfshópurinn ræddi mögulegar hindranir í núverandi lagaumhverfi sem hafa áhrif á þróun mála í uppbyggingu frekari hjólreiðastíga um höfuðborgarsvæðið og þær lausnir sem slíkt kerfi kallar á. Má segja að lög og reglugerðir hafi komið við sögu á einn eða annan hátt í gegnum öll verkefni sem starfshópurinn var að vinna með og eru tilgreind hér á undan. Starfshópurinn lagði áherslu á það við vinnu sína að koma á framfæri nauðsynlegum breytingum á lagaumhverfinu í þágu hjólreiða undir formerkjum SSH sem sameinað afl með stuðningi frá Vegagerðinni til að auka vægi tillagna til breytinga á núgildandi lagaumhverfi.

Vinna starfshópsins var kynnt stjórn SSH á lokastigum verkefnisins, dags.12.02.2018. Þar voru gefin tækifæri á að koma með athugasemdir við vinnu starfshópsins. Helstu athugasemdir sneru að því að ekki væri nógu skýrt tekið fram, með hvaða hætti mætti vinna á þeim vanda að draga úr óæskilegum hraða hjólreiðamanna á stígum, þar sem skuli virða reglur um forgang gangandi og að sýna skyldi stærri hluta af höfuðborgarsvæðinu á korti. Komið var til móts við athugasemdir varðandi hraða á stígum með því að láta verfræðistofuna EFLU vinna sérstaka samantekt um þær lausnir sem nágrannabjóðir hafa beitt til að takast á við sambærilegan vanda. Samantekt sem verður færð inn í leiðbeiningar sem hugmyndabanki, eftir því sem við á, um þær aðgerðir sem mögulegt er að beita og við hvernig aðstæður heppilegt er að beita þeim. Samantekt um hraðaþakmarkandi aðgerðir fyrir hjólreiðamenn á stígum eru í fylgigögnum með skýrslunni).

## A. LEIÐBEININGAR UM HÖNNUN GÖNGU- OG HJÓLREIÐA

### Vinna starfshópsins:

Við uppfærslu á eldri leiðbeiningum frá 2012 ákvað starfshópurinn að leita til sama ráðgjafa og vann eldri leiðbeiningar fyrir Reykavíkurborg og Vegagerðina. Það yrði ákjósanlegri kostur en að búa til nýjar leiðbeiningar frá grunni þar sem eldri leiðbeiningar hafa staðið vel fyrir sínu.

Hafist var handa við gerð leiðbeininga fyrir sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu um hönnun fyrir hjólreiðar í maí 2017. Ráðgjafi og starfsmaður starfshópsins í þeirri vinnu voru Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir, verkfræðingur hjá EFLU verkfræðistofu ásamt Bryndísi Friðriksdóttur og Örnú Kristjánsdóttur samgönguverkfræðingum.

Fólst verkefnið í því að útbúa sameiginlegar leiðbeiningar sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar um hönnun fyrir hjólreiðar sem byggðu á leiðbeiningum Reykjavíkurborgar og vinnu Vegagerðarinnar að sambærilegum leiðbeiningum frá svipuðum tíma sem þó var ekki lokið við.

Í nýjum leiðbeiningum er m.a. tekið á eftirfarandi þáttum:

- Útfærsla á hönnun hjólaleiða eftir aðstæðum
- Rýmisþörf hjólreiðamannsins
- Öryggissjónarmið, ferill og sýn
- Samspil ólíkra ferðamáta
- Uppbygging stíga og umhverfi þeirra
- Sérlausnir
- Gátlisti fyrir hönnun reiðhjólástíga

Við gerð leiðbeininganna var að mestu stuðst við leiðbeiningarnar frá 2012, texti lagfærður, nýjum köflum bætt við, skýringarmyndir lagfærðar og þeim fjölgað. Nokkrar stórar breytingar hafa verið gerðar frá fyrri leiðbeiningum.

Stærsta breytingin er æskileg breidd hjólareina í götu sem nú er 2,2m en var áður 1,5m. Sú breyting byggir á reynslu og rannsóknum um öryggi og öryggistilfinningu vegfarenda.

Strax í upphafi við vinnslu leiðbeininganna var leitast eftir ábendingum frá notendum leiðbeininganna frá 2012 og almenningi (notendum hjólamannvirkja). Þá var í september 2017 auglýst eftir ábendingum á heimasíðu SSH sem deilt var á facebook og bærust athugasemdir frá sex aðilum.

Athugasemdirnar voru tvíþættar.

Annars vegar athugasemdir eða hvatning um að skilgreina gæðakröfur skýrar, t.d. passa að ekki séu búin til blindhorn eða hjólreiðamenn látnir erfiða að óþörfu meðan ökumenn bíla geta komist hindranalítið áfram.

Hins vegar ósk um að hjólástígakerfið sé flokkað þannig að gera megi meiri kröfur til stofnstíga en annarra leiða. Segja má að eldri leiðbeiningar hafi að mestu verið í samræmi við óskir þeirra sem sendu inn athugasemdir. Í sumum tilfellum var skerpt á texta og í örfáum var ekki talið rétt að bregðast við.



**MYND 1** Aðskildir stígar fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur í Fossvogi.

Fundur var haldinn með fulltrúum Vegagerðarinnar, Samgöngustofu, Lögreglunnar og Landssamtaka hjólréiðamanna á vinnslutíma um gerð leiðbeininganna. Fulltrúi Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins var boðaður en komst ekki á fundinn. Markmið fundarins var fyrst og fremst fara yfir með hvaða hætti væri hægt að nálgast framsetningu á leiðbeiningum um öruggar og samræmdar útfærslur fyrir reiðhjól án þess að vera í andstöðu við gildandi lög og reglugerðir. Fundarmenn voru sammála um að verkefnið væri þarft en að ljóst væri að gildandi umferðarlög (50/1987) eða reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra (289/1995) næði nánast ekki utan um neina aðgerð eða útfærslu sérstaklega ætlaða hjólréiðamönnum. Er þetta búið að vera þekkt vandamál lengi en engu að síður hefur ekki tekist að koma inn lágmarksbreytingum þannig að lagaheimild sé fyrir því að leggja hjólastíga, hjólréinar eða aðrar aðgerðir fyrir reiðhjól. Það er því orðið mjög aðkallandi að fá fram lágmarksbreytingar á umferðarlögum og reglugerð um umferðarmerki. Sumir eru þeirrar skoðunar að á meðan ekki sé heimild í lögum og reglugerð fyrir þeim aðgerðum sem leiðbeiningarnar þurfa að fjalla um þá væri ekki rétt að setja þær fram. Engu að síður ákvað starfshópurinn að setja fram í uppfærðum leiðbeiningum lausnir sem eru í samræmi við bestu þekkingu og reynslu nágrannaþjóða en minna jafnframt á, við hvern kafla, þegar ekki er stuðningur við viðkomandi atriði í umferðarlögum og reglugerðum. Þannig er jarðvegur fyrir breytingar undirbúinn og markmið um hvert skuli stefna skýrari.

Þá hefur vinnuhópur innar Vegagerðarinnar lagt til að ráðist verði í endurskoðun á veghönnunarreglum Vegagerðarinnar með tilliti til hjólréiða í kjölfar þess að lög og reglugerðir hafa verið endurskoðuð. Það er einnig mat hópsins að þörf sé á samræmdum útfærslum ríkis og sveitarfélaga sem verði í samræmi við gildandi lög og reglugerðir. Hönnunardeild Vegagerðarinnar fær nú þessar leiðbeiningar til rýni og standa vonir til þess að þær öðlist einnig gildi sem sameiginlegar hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna. Vegagerðin hefur verið að beita sér fyrir því að nýir hjólréiðastígar, sem fjármagnaðir eru að hluta til af samgönguáætlun, sæti umferðaröryggisrýni.

Drög að nýjum leiðbeiningum sveitarfélaganna um hönnun fyrir hjólréiðar eru í fylgigögnum með þessari skýrslu. Verða leiðbeiningarnar í fyrstu gefnar út sem drög og á meðan eru þær í yfirlestri hjá sveitarfélögunum og Vegagerðinni. Í kjölfarið gert ráð fyrir að þær verði sendar á Samgöngustofu, Lögregluna, Landssamtök hjólréiðamanna og hugsanlega fleiri til umsagnar. Samhliða verður öllum gefinn kostur á að koma með athugasemdir eða ábendingar.

## Tillögur stafshópsins:

- Gefnar verði út meðfylgjandi leiðbeiningar um hönnun fyrir hjólreiðar
- Leiðbeiningar verði í fyrstu gefnar út sem drög til loka árs 2018, að því loknu gefin út formlega í byrjun árs 2019.
- Nýjar leiðbeiningar uppfærðar eftir því sem ný lög og reglugerðir ná betur utan um atriði sem núverandi lög standa í vegi fyrir.
- Haldið verði námskeið, fyrir verkefnastjóra sveitarfélaga í samgöngumálum og ráðgjafa sem hanna fyrir sveitarfélögin, um notkun á leiðbeiningunum líkt og gert var fyrir eldri leiðbeiningar sem gefnar voru út 2011.



**MYND 2** Þækilsópur að hreinsa snjó af hjólastígum í Reykjavík.



## B. ÞJÓNUSTA Á GÖNGU- OG HJÓLALEIÐUM

### Vinna starfshópsins:

Í kafla 2.3 í svæðisskipulaginu er sveitarfélögunum gert að tryggja að skilgreindu þjónustustigi á helstu göngu- og hjólaleiðum verði náð og fjallað um mikilvægi þess að ríkið taki áfram þátt í að efla göngu og hjólreiðar sem valkost í samgöngum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og stuðla að jákvæðum áhrifum á heilsu manna.

Í kafla 3.3. í samgönguáætlun ríkisins 2011-2022 er lögð áhersla á að skapa aðstæður til að ganga og hjólreiðar í þéttbýli verði greiður og öruggur samgöngumáti árið um kring. Með aðgerðum sveitarfélaga og ríkis er gert ráð fyrir aukinni hlutdeild göngu og hjólreiða í samgöngum innan þéttbýlis á áætlunartímabilinu.

Núverandi tilhögun vetrarþjónustu á göngu- og hjólastígum, þ.e. snjómokstur, hálkuvarnir og hreinsun á þeim er með þeim hætti að sveitarfélögin forgangsraða sjálf hvaða stígar skuli hreinsaðir, hvenær og hvernig. Sveitarfélögin hafa hvert um sig sína eigin þjónustulýsingu um hvernig þjónusta skuli háttað við stígana, þ.m.t. alla stofnstíga/samgöngustíga sem Vegagerðin fjármagnar með sveitarfélögunum og liggja milli og tengja þau saman. Kostnaður við rekstur vetrarþjónustu á þessum stígum er því alfarið á höndum sveitarfélaganna.

Útkoman er mismikil þjónusta á þeim stígum sem skilgreindir eru af Vegagerðinni og sveitarfélögunum sem megin stofnleiðir hjólaleiða milli sveitarfélaganna. Sú upplifun veldur óöryggi einstaklinga, sem ferðast um lengri veg, um hvort þeir komist leiðar sinnar án þess að þurfa að erfiða um of á köflum leiðar sinnar. Samræmd þjónusta er því mikilvæg til að tryggja að skilgreindar stofn- og tengileiðir fái sömu þjónustu óháð sveitarfélögum til að koma til móts við þarfir hjólreiðafólks sem kys að nota hjólið sem samgöngutæki yfir vetrartíma þegar þörf er á vetrarþjónustu.

Til þess að skoða möguleikann á frekara samstarfi um vetrarþjónustu stíganna ákvað starfshópurinn að skipa annan vinnuhóp sem í sitja verkefnisstjórar vetrarþjónustu frá hverju sveitarfélagi, sem hafa frekari reynslu og þekkingu á því sviði, ásamt fulltrúa frá Vegagerðinni þeim til aðstoðar. Var starfshópnum falið að finna leiðir til að ná saman um ásættanleg viðmið fyrir samræmda vetrarþjónustu sem tryggi jafna þjónustu sveitarfélaganna fyrir skilgreindar stofnleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu, í samráði við Vegagerðina.



**MYND 3** Göngu – og hjólastígur, vetrarþjónusta.



## Tillögur vinnuhóps um þjónustu við stofn hjólastíga:

Til að ná fram samræmdri og jafnri þjónustu í snjómokstri og hálkuvörnum á stofnleiðum hjólréiðastíga á höfuðborgarsvæðinu, þá álitur vinnuhópurinn vænlegast að fara í sameiginlegt útboð á snjómokstri og hálkuvörnum þessara stíga. Skoða þarf vel skiptingu kostnaðar á slíku útboði. Til þess að geta skilgreint þá þjónustu sem þyrfti til að auka þátttöku íbúa í að hjóla allt árið þá þarf að liggja fyrir ítarleg úttekt á stígnum ásamt þarfagreiningu þar sem skoðuð er hegðun, mynstur og þarfir hjólréiðamanna að vetrarlagi. Slík greining og úttekt þyrfti að gefa niðurstöðu eða sterkar vísbendingar til eftirfarandi þátta:

- Hvernig þjónustu viljum við bjóða upp á? Á að reyna að halda stígum hreinum líkt og gert er á aðalleiðum gatna?
- Á að vera munur á þjónustu stíganna eftir tíma dags?  
Vinnuhópurinn álitur að stígar skuli vera greiðfærir milli kl. 7 og 10 og svo aftur milli kl. 15 og 18 á virkum dögum. Hvað með aðra tíma dags, hvernig á þjónustan að vera þá? Er hægt að hafa sama þjónustustígið fyrir alla stígana eða þarf að hafa meiri þjónustu yfir daginn á vissum svæðum, t.d. við háskólana og Landspítalann, óháð tíma dags?
- Kröfur um undirlag á stígum þarf að vera samræmt, ásamt breidd stíganna.
- Tryggja þarf að vélar geti með góðu móti farið yfir götur og gatnamót á þeim leiðum sem valdar verða sem samgöngustígar, en gæta skal að því að rýra ekki öryggi gangandi vegfarenda. Því þarf að fara í úttekt og setja af stað aðgerðaráætlun til að tryggja að leiðirnar séu færar fyrir þær vélar sem þar þurfa að fara um.
- Einnig þarf að tryggja að tengingar við strætóbiðskýli séu aðgengilegar.
- Skrásetja þarf varhugaverða staði þar sem vitað er t.d. hvar skefur mikið og hvar hálkumyndun er líklegust.

Sveitarfélögin fóru saman í tilraunaverkefni með EFLU og Hreinsitækni síðasta vetur þar sem prófað var að sópa valda stíga og hálkuverja með saltþækli. Niðurstöður verkefnisins er að finna í viðhengi. Nágrannabjóðir okkar nota þessa aðferð mikið og hefur hún gengið vel þar. Tilraunin gaf vísbendingu um að þessi leið gæti hentað hér líka. Fara þarf í frekari prófanir með betri búnað en notaður var í verkefninu áður en hægt væri að mæla með þessari aðferð á Íslandi vegna síbreytilegar aðstæðna hérlendis. Hópurinn telur mikilvægt að kynna sér vel hvernig verkferlar eru hjá nágrannalöndum okkar sem nota slíka tækni við vetrarþjónustu á hjólastígum. Reykjavíkurborg er búin að fjárfesta í sóp og þækilvél og ætla þeir að halda stígnum í Fossvogsdal hreinum þegar tækið er komið til landsins. Hópurinn telur að ágætt væri að undirbúa tilraun með þessum búnaði þar sem virkni hans er könnuð samanborið við hefðbundnar aðferðir. Hugsanlega mætti sækja um styrk til rannsóknarsjóðs Vegagerðarinnar. Ef ákveðið verður að fara í slíkt rannsóknarverkefni væri ágætt að byrja veturinn 2018-2019.

## Tillögur starfshópsins:

- Sveitarfélögin taki upp viðræður við Vegagerðina um aðkomu þeirra að vetrarþjónustu á grundvelli vegalaganna um viðhald og þjónustu stíganna. Þessi aðgerð myndi stuðla að öruggum og greiðum hjólaleiðum allt árið.
- Vinnuhóp um snjómokstur verði falið að útfæra tillögur frekar og skilgreina þjónustukröfur fyrir vetrarþjónustu sveitarfélaganna og verklag fyrir útboðsgögn.
- Starfshópur styður tillögur vinnuhóps um að ráðist verði í rannsóknir til að stuðla að aukinni þekkingu og skilvirkni í vetrarþjónustu við íslenskar aðstæður. Hvetja þarf áhugasama til þess að taka að sér slíkar rannsóknir í samstarfi við sveitarfélögin með aðkomu rannsóknarsjóðar Vegagerðarinnar.

## C. ENDURSKOÐUN STOFNLEIÐA HJÓLREIÐA

### Vinna starfshópsins:

Í köflum 2.3.2. og 2.3.3. segir að greint skuli við gerð þróunaráætlunar hvar bæta þurfi helstu göngu- og hjólaleiðir eftir því sem höfuðborgarsvæðið þróast. Sú greining sé grundvöllur samvinnu við ríkið við gerð samgönguáætlunar og annarrar opinberrar stefnumótunar.

### Kortlagning stofnstíga fyrir hjólreiðar:

Í vinnu starfshópsins var eingöngu verið að horfa á þá hjólreiðastíga sem eru hluti af sameiginlegri sýn sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar frá 2012, þ.e. stíga sem sveitarfélögin og Vegagerðin hafa ákveðið að fjármagna saman.

Unnin var skýrsla í mars 2011 um grunnnet hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæðinu af innanríkisráðuneytinu þar sem lagðar voru fram fyrstu hugmyndir að umræðutillögum til skilgreiningar á innviðum hjólastíga sem uppfylla munu eðlileg viðmið um greiðar og öruggar samgönguhjólreiðar. Var þá ákveðið að byrja skilgreiningu grunnnets hjólastíga út frá hnútpunktum, í hverju sveitarfélagi og á mörkum sveitarfélaga. Út frá því voru núverandi hjólreiðainnviðir sem gætu uppfyllt viðmið um greiðfærni merktir á kort. Var þessari nálgun beitt til að sjá hvar mögulega væri þörf á nýjum tengingum og hvaða núverandi göngu- og hjólastígar falla að þessari hugmynd.

Skortur virðist á því að sveitarfélög séu búin að skilgreina sérstaka hjólastíga í aðalskipulagi sínu. Má því í raun segja að þær leiðir sem settar eru fram í samkomulagi Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna um sameiginlega stíga sé aðeins leiðbeinandi fyrir þær leiðir sem taldar eru æskilegar eru fyrir uppbyggingu á stofnstígum ætlaða hjólreiðum. Í samkomulaginu þarf því að felast ákveðinn slaki til breytinga þar sem framtíðar skipulag umferðar og uppbygging á ákveðnum leiðum getur tekið breytingum.

Starfshópurinn fer ekki í djúpa greiningarvinnu við leiðarval og útfærslu stofnstíganna, heldur horfir heildstætt á net stíganna og leggur fram hugmyndir að nokkrum viðbótum inn í kerfið. Þessar hugmyndir þarf að vinna áfram á skipulagsstigi viðkomandi sveitarfélaga í þeim tilfellum þar sem ekki búið að gera sérstaklega ráð fyrir þeim. Viðbætur sem lagðar eru til falla ekki allar að skilgreiningu núgildandi vegalaga um uppbyggingu meðfram umferðarmestu þjóðvegum en engu að síður nauðsynlegar stofnleiðir hjólaumferðar til framtíðar. Þess skal getið að sveitarfélögin semja sjálf við Vegagerðina um þá stíga sem liggja innan þeirra sveitarfélags hvert um sig og því nauðsynlegt að horfa á tengingar milli sveitarfélaganna heildstætt yfir allt höfuðborgarsvæðið við gerð slíkra samninga.



**MYND 4** Aðskildir göngu- og hjólastígar á stofnleiðum.

Þegar horft er til nýjasta svæðisskipulagssins er ljóst að þörf er á að endurskoða ákveðin svæði m.t.t. stofnstíga hjólaleiða. Eftirfarandi eru dæmi um nýjar stofnleiðir sem þörf væri á að skoða frekar við skilgreiningu á upp færðu framtíðar stofnleiðaneti hjólreiða um höfuðborgarsvæðið: Sjá einnig kort í Viðauka I.

- × **Laugarnes** – Sæbraut - Sundahöfn, þar sem skemmtiferðaskip leggjast að bryggju
- × **Höfðabakki** – Frá Gullinbrú að Breiðholtsbraut eftir Höfðabakka og Arnarbakka
- × **Sundabraut** – Skoðað verði að leggja stofnbraut hjólaleiða með lagningu Sundabrautar
- × **Grafarvogur** – Breyting á núverandi legu stofnstígs skv. samkomulagi suður fyrir Grafarvog
- × **Álftanesvegur** – Hafnafjarðavegur að Álftanesi
- × **Borgarholtsbraut/Kársnesvegur** - Frá Mjódd að Kársnesi
- × **Fossvogur** – Frá Kársnesi um nýja Fossvogsbrú að Hringbraut
- × **Vesturlandsvegur** – Tenging frá miðbæ að Kjalarnesi um Leirvog
- × **Þingvallavegur** – Tenging frá miðbæ að Gljúfrasteini.
- × **Reykjanesbraut** – Hvaleyrarholt að Álverinu í Straumsvík
- × **Vallarhverfi** – Tenging frá Krísvíkurvegi meðfram Völlunum, yfir ásfjall og niður með Kaldárselsvegi (Ofanbyggðavegur)
- × **Krísvíkurvegur** – Tenging frá Reykjanesbraut upp með Krísvíkurvegi
- × **Heiðmerkurvegur** – Kaldárselsvegur - Vífilstaðarvatn (Ofanbyggðavegur)
- × **Heiðmörk**

Uppbygging stofnstíga fyrir hjólreiðar:

Þegar áform eru um að leggja nýja stíga fyrir umferð gangandi og hjólandi, á leiðum sem er skilgreind stofnleið hjólaleiða, þarf að huga vel að því að hönnun þeirra stíga uppfylli viðmið um kröfur til hjólaumferðar skv. leiðbeiningum. Líka ef ákveðið er að fyrst verði lagður blandaður stígur, ætlaður bæði gangandi og hjólandi og fyrirhugað er að gera breikkun eða nýjan stíg síðar.

Þarfagreining er nauðsynleg til að farið sé skynsamlega með það fjármagn sem lagt er í uppbyggingu innviða fyrir hjólreiðar. Skilgreina þarf tegund stíga í samræmi við umhverfi hans og þær lausnir sem skal nota hverju sinni m.t.t. hverjir skuli nota stígana og áætlað magn umferðar um stígana til að ákveða tegund og útfærslu stíga á hverjum stað.

Í Evrópu hefur orðið mikil fjölgun rafmagnsreiðhjóna í umferð og talið er að árið 2020 verði framleidd fleiri rafmagnsreiðhjól en reiðhjól sem ekki eru knúin áfram með rafmagn. Ef af líkum lætur má búast við að sú þróun nái til Íslands á næstu árum. Áframhaldandi uppbygging hjólreiðastíga í innviðum samgöngukerfisins er því mjög aðkallandi til þess að vera undir það búin að taka á móti þessum ferðamáta án þess að mikil vandamál skapist við það.

Í krafti samstarfs sveitarfélaganna um hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu hafa sveitarfélögin ákveðið að vinna saman að því að setja upp hjólateljara á öllu höfuðborgarsvæðinu fyrir sumarið 2018 sem mun hjálpa mjög til við það að greina þörfina fyrir frekari uppbyggingu á sérstökum hjólastígum. Alls hafa verið skipulagðir 20 hjólateljarar með hraðamælingu á völdum stöðum höfuðborgarsvæðisins til þess að greina umferð hjólandi og leggja mat á dreifingu hjólreiðamanna um stofnstígana.

Reykjavíkurborg hefur markvisst unnið að því að byggja upp aðskilda göngu- og hjólreiðastíga skv. hjólreiðaáætlun með góðum árangri. Önnur sveitarfélög en Reykjavík eru skemmra á veg komin með uppbyggingu á aðgreindum göngu- og hjólaleiðum. Stór hluti af skilgreindu hjólaneti eru í dag ennþá bara göngustígar eða blandaðir stígar sem aldrei voru hannaðir fyrir umferð samgönguhjóla. Fólk upplifir sig almennt öruggara á leiðum þar sem aðskilnaður er milli gangandi og hjólandi umferðar, frekar en á blönduðum stígum, sérstaklega þar sem hraði hjólreiðamanns getur verið mikill

samanborið við gangandi vegfarenda sem fer hægar yfir. Frekari uppbygging á sérstökum hjólastígum mun því auka á öryggistilfinningu þeirra sem um stígana fara.

Nokkrir nýir stígar hafa verið framkvæmdir á síðustu árum hjá sveitarfélögunum á þessum leiðum. Starfshópurinn hefur ekki gögn til þess að meta hvaða forsendur hafi legið til grundvallar hönnun þeirra stíga en ljóst er að sumir þeirra uppfylla ekki viðmið fyrir hönnun hjóltreiddastíga. Úr því má bæta þar sem aðstæður eru fyrir hendi og nóg pláss til að bæta við sérstökum hjóltreiddastígum sem uppfyllir þarfir hjóltreiddamannsins. Fyrir tíma leiðbeininga um hönnun reiddhjólastíga voru stígar oft á tíðum byggðir sem útivistarstígar en ekki samgöngustígar og uppfylla því ekki viðmið um greiðar og öruggar samgönguhjóltreiddar í dag.

## Tillögur Starfshópsins:

- Stofnstígar hjóltreidda verði skilgreindir sérstaklega í aðalskipulagi sveitarfélaga
- Sveitarfélögin taki til sérstakrar skoðunar hugmyndir starfshóps að nýjum stofnstígum á vettvangi skipulagsmála.
- Hvetur til þess að lögð verði áhersla á áframhaldandi uppbyggingu sérstakra stofnstíga hjóltreidda skv. samkomulagi sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar.

## Önnur verkefni tengd uppbyggingu á hjólastígakerfinu:

Tenging hjóltreidda höfuðborgarsvæðisins við umliggjandi þjóðvegi:

Í kjölfar fjölgunar ferðamanna til Íslands hefur orðið fjölgun á ferðamönnum sem ferðast um á hjóli um þjóðvegi landsins. Þetta hefur orðið til þess að ferðamenn hjóla eftir stofnbrautum þjóðvega inn í borgina í bland við almenna umferð þar sem þeir leggja sjálfa sig og aðra í stórhættu. Unnin var skýrsla eftir Hörð Bjarnason frá Mannvit, styrkt af rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar, sem nefnist „Tenging hjólanets höfuðborgarsvæðisins við umliggjandi þjóðvegi (júlí 2017)“. eru þar gerðar tillögur að úrbótum sem ráðast má í strax og svo varanlegar lausnir til framtíðar. Þessar aðkomuleiðir eru við Reykjanesbraut, Vesturlandsveg og Suðurlandsveg.

Litaðar lykilleiðir:

Samstarfshópur sveitarfélaganna vann að gerð leiðbeininga um merkingar og vegvísun á stofnstígum hjóltreidda um höfuðborgarsvæðið, *Merkingar og vegvísun (Apríl 2018)*, sem endurspeglar þá hugmynd lykilleiða sem ákveðnar hafa verið um höfuðborgarsvæðið. Þar voru lagðar fram tillögur að lituðum lykilleiðum hjóltreidda og samræmdar merkingar fyrir hjólastíga. Þessar leiðir eru að mestu á stígum sem skilgreindir eru sem sameiginlegir stígar sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar. Flest sveitarfélög eru byrjuð á að merkja þessar leiðir eftir þessum leiðbeiningum og sum búin. Viðauki X

Hjólateljarar:

Sveitarfélögin hafa sameiginlega sýnt því áhuga að settir verði teljarar sem telja bæði hjól og gangandi auk hraðamælingar á helstu staði stofnleiða. Þar sem um er að ræða stofnleiðir í skilgreindu neti er Vegagerðin þátttakandi í þessu verkefni og fjármagnar helming á móti sveitarfélögunum. eru þessar mælingar nauðsynlegar til þess að geta framkvæmt þarfagreiningu þannig að taka megi

upplýstar ákvarðanir um nýtingu á fjármagni til uppbyggingar hjólastíga. Kostir þess að sveitarfélögin vinna að þessu í sameiningu er að talningar verða aðgengilegri og verða skráðar í einn gagnagrunn í stað margra.

## D. LAGA- OG REGLUGERÐA UMHVERFI

### Vinna starfshópsins:

Umferðarlög og -reglur eru fyrst og fremst ætlaðar til þess að stuðla að bættu umferðaröryggi og draga úr líkum á slysum og óhöppum allra vegfarendahópa. Lög og reglugerðir sem hafa bein og óbein áhrif á umhverfi hjólréiða og möguleikana til þess að hjólréiðar verði raunverulegur og samkeppnishæfur valkostur við aðra ferðamáta eru eftirfarandi:

- Umferðarlög
- Vegalög
- Lög um starfsemi Vegagerðarinnar
- Reglugerð um umferðarmerkingar
- Samgönguáætlun ríkisins

Starfshópurinn fundaði með fulltrúum Samgöngustofu og Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu þar sem farið var yfir núgildandi laga- og regluverk í tengslum við hjólréiðar. Farið var yfir nauðsyn þess að gera breytingar á lögum og reglum til að hjólréiðar geti orðið raunverulegur valkostur í samgöngum sem stuðli að markmiðum um breyttar ferðavenjur í svæðisskipulagi SSH.

Í lögum um Vegagerðina (2012 nr. 120 30. nóvember) segir m.a.: *Vegagerðin skal í starfsemi sinni stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hagkvæmum samgöngum. Þá skal stofnunin stuðla að því að samgöngur þróist í samræmi við samfélagsleg og umhverfisleg markmið.*

### Umferðarlög nr. 50/1987:

Starfshópnum var falið að skoða annmarka á núverandi lögum og reglugerðum með það að leiðarljósi að þau yrðu uppfærð til samræmis við þarfir hjólréiða sem samgöngumáta í dag. Við upphaf vinnu starfshópsins lagði fulltrúi Vegagerðarinnar í hópnum fram óútgefna skýrslu, *Hjólréiðar, mannvirki og lagaumhverfi (júlí 2017)*, sem unnin var fyrir yfirstjórn Vegagerðarinnar þar sem þessi atriði voru skoðuð. Er í þeirri skýrslu búið að leggja mikla og faglega vinnu við að kortleggja helstu óvissuatriði og brestir í íslenskum lögum er snúa að hjólréiðum.

Starfshópurinn fór yfir þessa skýrslu og tekur undir með þeim tillögum sem þar hafa verið lagðar fram til breytinga á umferðarlögum og reglugerðum. Er þar ekki um tæmandi upptalningu að ræða heldur þau atriði sem brýnast þykir að breyta m.t.t. umferðaröryggs hjólréiðafólks. (sjá skýrslu Vegagerðarinnar í heild sinni í meðfylgjandi gögnum)

Við þessa greiningu hafði vinnuhópur Vegagerðarinnar eftirfarandi að leiðarljósi. Leiðarljós þess vinnuhóps voru eftirfarandi stefnumið og áhersluatriði sem sett voru fram í drögum að fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015-2018.

- Stutt verði við gerð stofnstíga í þéttbýli þannig að ganga og hjólreiðar verði greiður og öruggur samgöngumáti.
- Við gerð stofnstíga meðfram þjóðvegum verði öryggissjónarmið höfð að leiðarljósi við aðskilnað mismunandi samgöngumáta.
- Stutt verði við aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum til að draga úr þörf á uppbyggingu umferðarmannvirkja í þéttbýli.
- Almenningsamgöngur, ganga og hjólreiðar verði raunhæfir valkostir sem dragi úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og bæti lýðheilsu ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna.
- Skipulag og forgangs röðun samgangna í þéttbýli taki mið af umhverfis- og lýðheilsuþætti aðgerðum.
- Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna. Fjármagni til göngu- og hjólreiðastíga verði forgangsraðað til helstu stofnstíga.
- Sjónum verði sérstaklega beint að öryggi óvarinna vegfarenda (gangandi, hjólreiðamanna og ökumanna bifhjóla) á tímabilinu þar sem slysaskráningartölur benda til að á sama tíma og slysum fækkar í heildina fjölgar slysum í þessum flokki vegfarenda.

Á sama tíma og starfshópur SSH var að störfum var í gangi endurskoðun á eldra frumvarpi til umferðarlaga sem aldrei tókst að klára og var frestur til 2. febrúar 2018 að skila inn athugasemdum við það frumvarp. Í nýju frumvarpi á að leggja sérstaka áherslu á nýjan kafla um hjólreiðar í umferðarlögum. Til að undirstrika mikilvægi breytinga á umferðarlögum fyrir hjólreiðar skilaði starfshópurinn inn sameiginlegari áskorun, dags. 1.2.2018, til ráðuneytis samgöngumála þess efnis að gerðar verði nauðsynlegar breytingar á umferðarlögum sem bæti stöðu hjólreiða. Í áskoruninni felst sú krafa að tekið verði sérstaklega tillit til nýrra leiðbeininga um hönnun fyrir reiðhjól þar sem settar eru fram þekktar lausnir við gerð hjólastíga. Einnig var áður nefndri skýrslu Vegagerðarinnar „Hjólreiðar, mannvirki og lagaumhverfi“ sem viðauki með áskoruninni ásamt leiðbeiningunum þar sem taldar eru upp nokkrar af nauðsynlegustu breytingum sem þörf væri á að koma í umferðarlögin.

Eftirfarandi er samantekt úr áður nefndri skýrslu Vegagerðarinnar um tillögur til breytinga á VI. kafla umferðarlaga sem snýr að hjólreiðum. Breytingartillögur eru merktar með yfirstrikun og feitletrun:

1. Lög um hvar hjólreiðamaður skuli staðsetja sig á akbraut (2. mgr. 39. gr.) eru ekki lengur í takt við þær breytingar sem orðið hafa á leyfilegum hámarkshraða, t.d. í 30 km hverfum. Því er eftirfarandi lagt til:

Staðsetning á akbraut (2. mgr. 39. gr.) með viðbót (feitletruð):

Hjólreiðamaður skal hjóla hægra megin á akrein þeirri, sem lengst er til hægri. Akreinina við hlið hennar má þó nota til framúraksturs, ef eigi er unnt að fara fram úr hægra megin.

**Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km/klst. er hjólreiðamanni heimilt að hjóla á miðri akrein enda gæti hann fyllsta öryggis og haldi hæfilegum hraða.**

2. Ákvæði í annarri málsgrein 39. gr. um framúrakstur hægra megin er vert að endurskoða m.t.t. þess þegar reiðhjól fer fram úr öðru reiðhjóli, en ætla má að ákvæðið eigi eingöngu við þegar reiðhjól fer fram úr bifreiðum. Skoða þarf hvort gildandi reglur um samspil hjólreiða og bifreiða í almennri umferð séu fullnægjandi með tilliti til öryggis vegfarenda. Það á sérstaklega við um reglur um forgang á vegamótum og annars staðar þar sem leiðir skerast. Eftirfarandi viðbót við umferðarlög er lögð til:

Forgangur þar sem akstursleið ökutækis sker hjólarein (nýtt):

**Hjólreiðamaður á hjólarein á forgang gagnvart umferð sem beygir þvert á reinina. Þegar ökumaður gefur merki um að hann hyggist beygja þvert á hjólarein skulu hann og hjólreiðamaður á hjólareininni sýna sérstaka aðgát og gagnkvæma tillitsemi.**

3. Forgangur við vegamót hefur verið umdeildur. Mismunandi er hvað gildir í öðrum löndum. Eftirfarandi breyting og viðbót er lögð til:

Forgangur við vegamót (3. mgr. 39. gr. breyting og viðbót):

Hjólreiðamaður, sem nálgast vegamót og ætlar að fara beint áfram eða beygja til vinstri, má vera áfram hægra megin á vegi. ~~Ætli hann til vinstri skal hann fara beint áfram yfir vegamótin og beygja þá fyrst, þegar það er unnt án óþæginda fyrir aðra umferð. Gildir þetta þrátt fyrir umferðarmerki eða önnur merki, nema þau séu sérstaklega ætluð hjólreiðamönnum.~~ **Ætli hjólreiðamaður til vinstri á ljósastýrðum vegamótum skal hann fara beint áfram yfir vegamótin og bíða þar eftir grænu ljósi áður en hann heldur áfram á þeim vegi sem hann ætlar að beygja inn á. Á öðrum vegamótum og ljósastýrðum vegamótum þar sem hjólabox hefur verið afmarkað má hjólreiðamaður beygja til vinstri með annarri umferð enda gæti hann fyllsta öryggis.**

4. Ekki eru til lög um hjólreiðar í hringtorgum. Þar sem tvær akreinar eru í hringtorgi er almennt ekki mælt með að hjólað sé í torginu enda er þá oftast önnur öruggari leið til staðar. Fyrir hringtorg með einni akrein er talið öruggara að hjóla með annarri umferð en að hjólarein sé í torginu. Eftirfarandi viðbót við umferðarlög er lögð til:

Hjólreiðar í hringtorgum með einni akrein (nýtt):

**Hjólreiðamaður sem nálgast hringtorg með einni akrein skal þegar það er öruggt færa sig á miðju akreinar og hjóla þar í hringtorginu og fylgja almennum umferðarreglum. Þegar hann kemur út úr hringtorgi skal hann færa sig til hægri á akrein.**

5. Umferðaróhöpp þar sem hjólandi vegfarendur koma við sögu hafa því miður orðið þar sem ökumenn aka af vegi, t.d. við innkeyrslur. Lögin eru skýr hvað réttarstöðu varðar en rétt þykir að ítreka að þessar aðstæður eru þannig að allir ættu að sýna sérstaka aðgát til að forðast slys. Því er eftirfarandi lagt til:

Forgangur hjólreiðamanna og gangandi vegfarenda á vegamótum (6. mgr. 25. gr.):

Þegar ökumaður ætlar að beygja á vegamótum, ber honum að veita forgang þeirri umferð, sem á móti kemur, svo og gangandi vegfarendum og hjólreiðamönnum sem fara þvert yfir akbraut þá, sem hann ætlar að fara á. Sama á við um akstur yfir eða af akbraut þar sem eigi eru vegamót. **Öllum vegfarendum ber að sýna fyllstu tillitssemi og aðgæslu við þessar aðstæður.**



6. Til þess að ítreka nauðsyn á aðgát ökumanna er svohljóðandi viðbót við 25. gr. lögð til:

**Aðgæsla ökumanna við mót vega og stíga (nýtt, viðbót við 25. gr.)**

**Ökumaður skal hafa sérstaka aðgát við vegamót og þar sem vegir og stígar skerast.**

7. Í ljósi þess að hjólreiðamenn geta farið hratt yfir og því birst öikumönnum annarra ökutækja skyndilega við vega- og stígamót er lagt til að aðgát hjólreiðamanna sé ítrekuð með svohljóðandi viðbót í kafla um sérreglur fyrir reiðhjól:

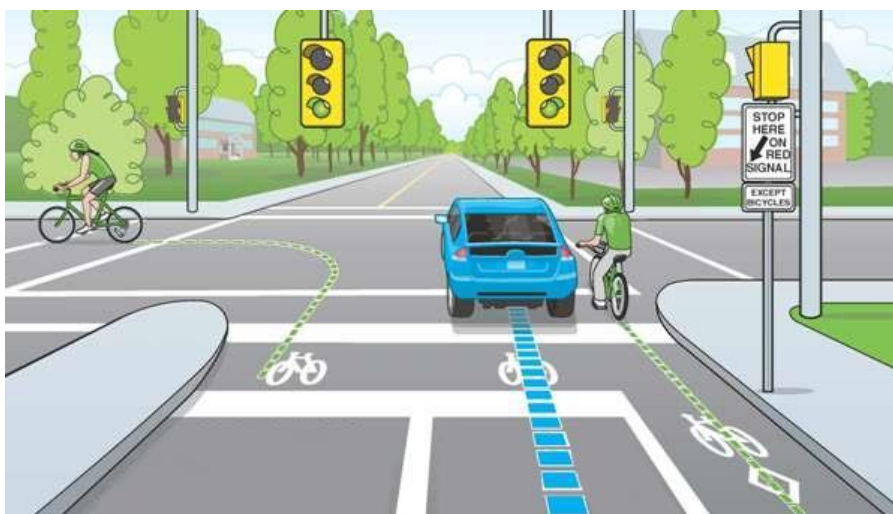
**Aðgæsla hjólreiðamanna á vegamótum og þar sem vegir og stígar skerast (nýtt, viðbót við 39. gr.):**

**Hjólreiðamaður skal sýna sérstaka aðgát við vegamót og þar sem vegir og stígar skerast.**

8. Hjólreiðamaður á hjólastíg sem þverar veg eða götu, fjarri vegamótum, skal víkja fyrir vegfarendum sem koma eftir þeim vegi (þeirri götu) sem hann þverar. Algengt er að stígar séu notaðir jöfnum höndum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Í þeim tilvikum eru ákvæði gildandi laga skýr um það að hjólreiðamaður skal víkja fyrir gangandi vegfaranda og ber að haga sér þannig að ekki valdi hættu og óþægindum. Mögulega mætti herða á gildandi reglum um hjólreiðar á blönduðum stígum og gangstéttum til að draga úr hættu á slysum. Lagt er til að eftirfarandi breyting verði gerð:

**Umferðarreglur á gangstéttum og blönduðum stígum (nýtt, viðbót við 39. gr.)**

Heimilt er að hjóla á gangstétt og gangstíg, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum. Hjólreiðamaður á gangstétt eða gangstíg skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. **Á stígum sem ætlaðir eru jafnt fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og gangstéttum skal hjólreiðamaður gæta ítrustu varkárni og ekki hjóla hraðar en svo að hann geti vikið úr vegi fyrir gangandi vegfarendum sem eiga leið um. Hann skal gefa hljóðmerki þegar hann nálgast gangandi vegfarendur ef ætla má að þeir verði hans ekki varir.**



**MYND 5** Hjólreiðar með almennri umferð í gatnamótum.

### **Vegalög nr. 80/2007:**

Markmið vegalaganna er að setja reglur um vegi og veghald sem stuðla að greiðum og öruggum samgöngum. Gildissvið laganna gildir einnig eftir því sem við á um vegi og stíga sem ætlaðir eru til annarrar umferðar. Þá eru hjólreiðastígar skilgreindir sem almennir stígar í sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar og haldið við af fé ríkis eða sveitarfélaga.

Fyrsti samningur um átak í gerð hjólreiða og göngustíga var undirritaður milli Reykjavíkur og Vegagerðarinnar 31.7.2012 og önnur sveitarfélög fylgdu svo í kjölfarið. Til samkomulagsins telst allur kostnaður við hönnun og nýjar framkvæmdir á þeim stígum sem samkomulagið nær til en ekkert fjallað um viðhald og reksturs þeirra í þeim samningi.

Skv. samkomulaginu hefur Vegagerðin alla jafna verið að greiða um 50% á þessum stofnstígum á mótum viðkomandi sveitarfélagi skv. 27gr. vegalaganna. Engu að síður eru þessir stígar sem ætlaðir eru til hjólreiða á forræði sveitarfélaganna, þ.e. sveitarfélögin eru 100% veghaldarar stíganna. Litið er á það fé sem Vegagerðin setur í stígagerð með sveitarfélögunum skv. 27.gr. vegalaganna sem styrk til sem útskýrir að stórum hluta hversvegna sveitarfélögin hafi fullt forræði eða veghald á stígum og beri því alla ábyrgð á þeim skv. skilgreiningunni um veghald stíga. Í 12.gr vegalaga segir að veghaldari beri ábyrgð á veghaldi vegar og við veghaldið skuli gæta umferðaröryggis og að umferð eigi greiða og góða leið um vegi.

Skv. 44gr. í núgildandi vegalögum er vegamálastjóra heimilt að binda vetrarþjónustu vetrarþjónustu á einstökum vegarköflum því skilyrði að allur kostnaður við hana eða hluti hans verði greiddur með framlagi sveitarfélags eða hagsmunaaðila.

### **Reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995:**

Umferðarmerki og yfirborðsmerkingar eiga stóran þátt í því að koma upplýsingum til vegfarenda um hvaða reglur gilda á hverjum stað og hvernig beri að hegða sér í umferðinni. Í núgildandi reglugerð vantar merkingar sem stuðlað gætu að bættu umferðaröryggi við tilteknar aðstæður. Nágrannabjóðir okkar eiga fjölmörg skilti í öllum flokkum reglugerðar um umferðarmerki ætluð hjólreiðum sem ekki hafa verið tekin upp hér á landi ennþá en löngu orðið tímabært að endurskoða. Sem dæmi má nefna eftirfarandi:

- Skilti ætluð hjólreiðum sem segja til um leiðbeinandi hraða framundan á ákveðnum köflum þar sem tveir samgöngumátar þurfa að deila sama rými
- Stöðvunarmerki og biðskyldumerki sem gilda fyrir umferð hjólreiða á sérreinum fyrir hjól.
- Skilti sem gefa til kynna að hjóla megi á sérrein mótum akstursstefnu bíla í einstefnugötum.
- Skilti sem gefur til kynna að botnlanga-götur eigi aðeins við um bíla en ekki hjólastíga, t.d. þegar hjólaleið liggur um húsagötur.

Skv. upplýsingum frá ráðuneyti Sveitastjórna og samgöngumála stendur til að fara í uppfærslu á reglum um umferðarmerkingar strax í kjölfarið og vinnu við uppfærslu umferðarlaga líkur. Þá gefst tækifæri til þess að leggjast vel yfir þær merkingar sem þörf er á hér á landi til þess bregðast við þeim vanda sem nú þegar er til staðar vegna skorts á merkingum. Líkt og með breytingar á umferðarlögum er sérstök þörf á því að yfirfara reglugerð um merkingar með sama hætti þannig að unt sé að merkja með viðeigandi hætti hvaða reglur skuli gilda á tilteknum stöðum. Áður hafa verið lagðar fram tillögur til þess ráðuneytis sem hefur farið með samgöngumálin um nýjar merkingar og nú síðast í áður nefndri skýrslu Vegagerðarinnar en ekki hafa ekki enn verið sett inn í reglugerð til þessa.

### **Tillögur starfshópsins:**

- Breytingu á umferðarlögum verði fylgt eftir með uppfærslu hönnunarleiðbeininga og annarra atriða sem lögin hafa áhrif á.
- Vegalög verði endurskoðuð og uppfærð með m.t.t. hjólreiða. Að þau endurspegli markmið og stefnur nýjustu samgönguáætlunar ríkisins.
- Farið verði í sérstaka vinnu við skoðun á umferðarmerkjum ætluðum hjólreiðum, unnið í samstarfi við samgöngustofu, Vegagerðina og ráðuneyti samgöngumála.

## NIÐURLAG

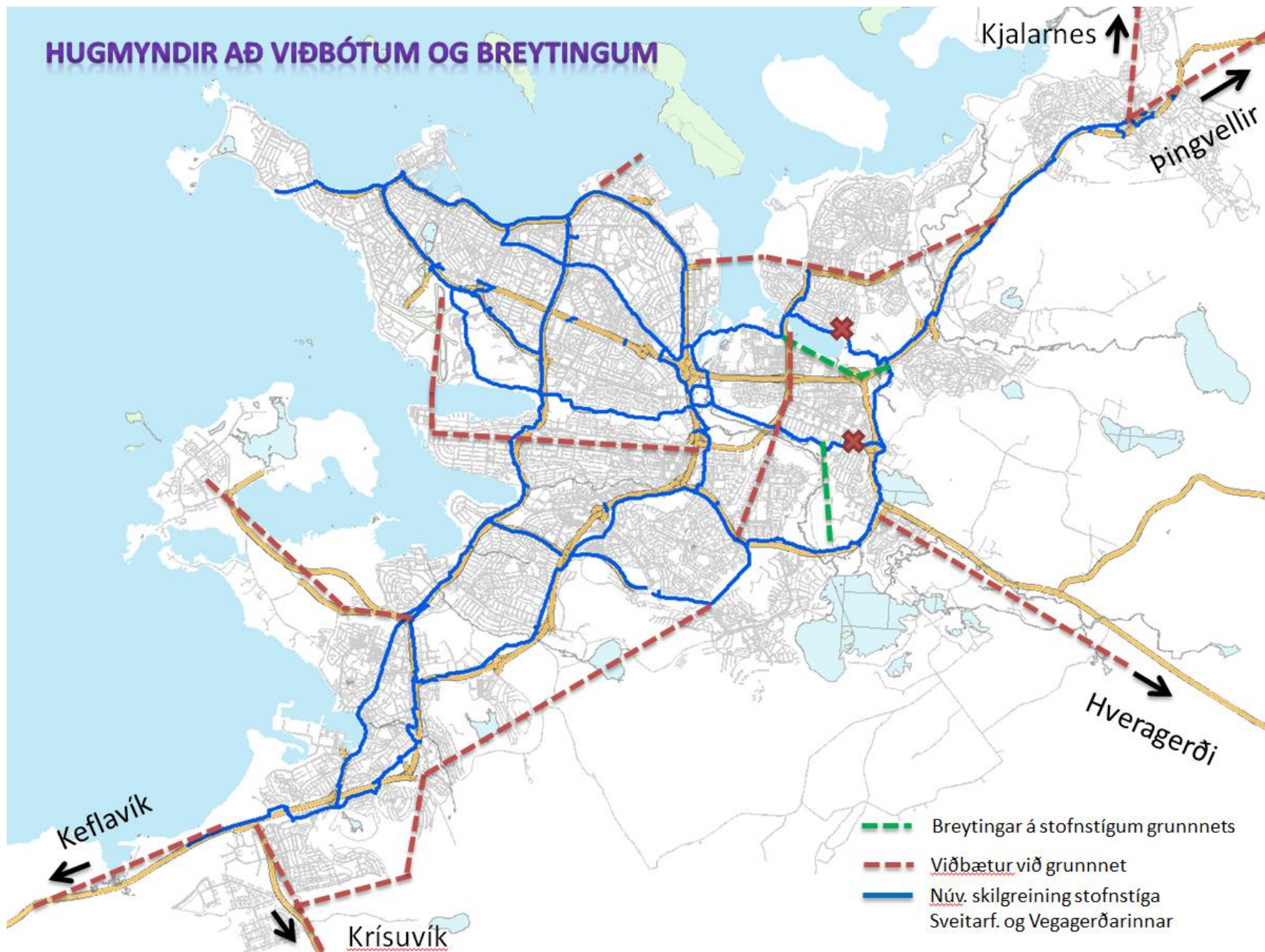
Starfshópur þessi hefur skapað vettvang fyrir sveitarfélögin og Vegagerðina til þess að skipuleggja sig í sameiningu að málefnum hjólréiða um höfuðborgarsvæðið. Sem dæmi má nefna sameiginlegar leiðbeiningar sveitarfélaganna um hönnun reiðhjólástíga og merkingar á helstu stofnleiðum um höfuðborgarsvæðið, lykilleiðir.

Samtal og samstarf um þessi mál hefur sýnt sig að er skref í rétta átt til þess að vinna sameiginlegum hagsmunum sem tengjast hjólréiðum á einn eða annan hátt. Sem dæmi má nefna áframhaldandi vinnu við samræmingu á vetrarþjónustu og aðhaldi með laga- og reglugerðarumhverfi í takt við þróun samtímans.

Fulltrúar allra sveitarfélaganna leggja til að þessi samráðsvettvangur verði festur í sessi og starfi áfram sameiginlega að málefnum hjólréiða þegar um sameignleg hagsmunamál eru að ræða. Þá er lagt til að þessi hópur fundi reglulega, 3-4 sinnum á ári, með fulltrúum annarra ríkisstofnana sem og félagasamtaka sem koma að málefnum samgangna á einn eða annan hátt, t.a.m Samgöngustofu og ráðuneyti.

Telur Starfshópurinn að þörf sé á almennri viðhorfsbreytingu til málefna hjólréiða þegar kemur að fjármögnun á uppbyggingu stofnleiða hjólréiða sem grunnstoð í samgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins. Viðhorfsbreyting sem einnig kallar á að Vegagerðin taki stærri þátt í því að efla hjólréiðar til þess að stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hagkvæmum samgöngum með því að veita auknu fjármagi til reksturs og þjónustu við þessa sömu stíga.

VIÐAUKI I.



## FYLGIGÖGN

### Útgefin fylgigögn:

Lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu, leiðbeiningar um merkingar og vegvísun, apríl 2017

Tenging hjólanets höfuðborgarsvæðisins við umliggjandi þjóðveg, júlí 2017

### Óútgefin fylgigögn:

Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar, drög mars 2018

Hjólreiðar, mannvirki og lagaumhverfi, skýrsla til yfirstjórnar Vegagerðarinnar, dags 27.07.2016

Greinargerð vinnuhóps um samræmda vetrarþjónustu, dags. 29.1.2018

Áskorun á Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, dags. 1.2.2018

Hraðaáttakmarkandi aðgerðir fyrir hjólreiðamenn á stígum, dags.1.3.2018