

Júní 2025



Drög að stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki

Tillögur starfshóps



| Stjórnarráð Íslands
Innviðaráðuneytið

Útgefandi:

Innviðaráðuneytið

Drög að stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki: tillögur starfshóps

Júní 2025

irn@irn.is

stjornarradid.is

Umbrot og textavinnsla:

Innviðaráðuneytið

©2025 Innviðaráðuneytið

ISBN 978-9935-494-60-3

Efnisyfirlit

Útdráttur.....	6
1. Inngangur	7
1.1 Samfélagslegur og efnahagslegur ávinningur af aukinni notkun virkra ferðamáta	8
1.2 Orðskýringar.....	9
2. Samráð	10
2.1 Alþjóðlegur samanburður	10
3. Stöðumat.....	13
3.1 Þróun fjárheimilda	13
3.2 Greining á stöðu: Virkir ferðamatar og smáfarartæki	13
3.3 Ferðavenjur og notkun virkra ferðamáta	15
3.3.1 Ganga.....	15
3.3.2 Innviðir og aðgengi fótgangandi vegfarenda.....	16
3.3.3 Hjólreiðar.....	16
3.3.4 Innviðir fyrir hjólreiðar.....	18
3.3.5 Hjólreiðaáætlanir.....	19
3.3.6 Smáfarartæki.....	19
3.3.7 Innviðir fyrir smáfarartæki.....	20
3.3.8 Smáfarartæki og aðgengismál.....	21
3.4 Slyss á óvörðum vegfarendum.....	22
3.5 Samantekt – tækifæri og áskoranir.....	25
4. Drög að stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki	26
4.1 Framtíðarsýn	26
4.2 Meginmarkmið	26
4.2.1 Meginmarkmið 1: Fækka slysum á óvörðum vegfarendum.....	26

4.2.2	Meginmarkmið 2: Auka aðgengi allra að fjölbreyttum samgöngukostum.....	27
4.2.3	Meginmarkmið 3: Efla gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta.....	28
5.	Aðgerðaáætlun	29
5.1	Aðgerð 1: Auka öryggi óvarinna vegfarenda	29
5.1.1	Sérstök stefnumótun um smáfarartæki.	29
5.1.2	Aukin aðgreining gangandi og hjólandi í stígakerfi.	29
5.1.3	Unnið verði að lagalegri skilgreiningu grunnets hjólastíga.....	29
5.1.4	Bættar gönguleiðir í kringum skóla og frístundasvæði.	29
5.1.5	Lækkun ökuhraða í 30 km/klst á völdum stöðum í þéttbýli.....	29
5.1.6	Samræming hönnunarviðmiða fyrir innviði fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki.	30
5.2	Aðgerð 2: Bæta aðgengi að virkum ferðamátum.....	30
5.2.1	Samræmd og fagleg framkvæmd á hönnun og merkingum stíga.....	30
5.2.2	Auka vetrarþjónustu við innviði virkra ferðamáta og smáfarartækja.....	30
5.2.3	Hagrænir hvatar til kaupa á reiðhjólum rafhjólum.....	30
5.2.4	Markviss áætlanagerð og formfesting innviða fyrir virka ferðamáta	30
5.2.5	Endurskoðun byggingareglugerðar	31
5.2.6	Rannsókn á gönguvæni í Reykjavík.....	31
5.3	Aðgerð 3: Auka gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta.....	31
5.3.1	Fræðsluherferð um samspil ólíkra ferðamáta.....	31
5.3.2	„Hjólað í skólann“ – hjólreiðaáttak á framhaldsskólastigi.....	31
5.3.3	Létt að gera rétt.....	31
5.3.4	Samgöngustefna fyrir vinnustaði hins opinbera.....	32
6.	Áhrif á íslenskt samfélag.....	33
7.	Heimildir	34

Myndaskrá

Mynd 1: Hlutfall ferða fótgangandi eftir landshlutum. Heimild: Ferðavenjukönnun 2019 og 2022.	15
Mynd 2: Algengustu skýringarþættir á hvað þarf að koma til svo fólk hjóli (oftar), eftir landshlutum. Heimild: Ferðavenjukönnun 2022.	17
Mynd 3: Þróun á fjölda alvarlega slasaðra og látinna óvarinna vegfarenda frá 2010. Heimild: Slysaskrá Samgöngustofu.	23
Mynd 4: Aldursdreifing þeirra sem slösuðust í rafhlaupahjólaslysum 2020-2022. Heimild: Minnisblað varðandi slys tengd notkun rafhlaupahjóla innan Reykjavíkurborgar.	24

Töfluskrá

Tafla 1: Hlutfall fótgangandi ferða í stærstu kaupstöðum á landsbyggðinni samkvæmt Ferðavenjukönnun 2022.	15
Tafla 2: Hlutfall hjólandi ferða í stærstu kaupstöðum á landsbyggðinni samkvæmt Ferðavenjukönnun 2022.	17
Tafla 3: Fjöldi innfluttra rafhlaupahjóla á ári. Heimild: Innflutningstölur frá Hagstofu Íslands.	19

Útdráttur

Drög þessi marka fyrstu heildstæðu stefnu stjórnvalda um virka ferðamáta og smáfarartæki á Íslandi. Markmiðið er að móta skýran ramma fyrir þróun samgöngukerfis þar sem gangandi, hjólandi og notendur smáfarartækja njóta öruggs, aðgengilegs og sjálfbærs umhverfis allt árið um kring. Stefnan byggir á greiningu á stöðu og þörfum, alþjóðlegum fyrirmyndum og víðtæku samráði við hagaðila og setur fram meginmarkmið og aðgerðir sem miða að eftirfarandi framtíðarsýn:

Ísland er samfélag sem styður við fjölbreytta ferðamáta. Öruggir innviðir fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki veita raunhæft valfrelsi um fjölbreytta samgöngukosti. Umhverfi virkra ferðamáta er aðlaðandi og aðgengilegt, allt árið um kring.

Þrjú meginmarkmið varða leiðina að þessari framtíðarsýn:

1. Öryggi – fækka slysum á óvörðum vegfarendum.
2. Aðgengi – auka aðgengi allra að fjölbreyttum samgöngukostum.
3. Skilningur – efla gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta.

Aðgerðaáætlun stefnunnar felur í sér fjölbreytt úrræði sem miða að því að bæta innviði, efla vetrarþjónustu, samræma hönnunarviðmið og skipulag og styðja við fræðslu og upplýsingagjöf. Lögð er áhersla á skýra ábyrgðarskiptingu og samhenta framkvæmd á milli ríkis og sveitarfélaga. Þá eru settar fram tillögur um hagræna hvata, greiningarverkefni og mótun samgöngustefnu hjá opinberum vinnustöðum.

Með markvissri innleiðingu og reglulegu mati á árangri er stefnt að því að auka hlutdeild og öryggi virkra ferðamáta, bæta lýðheilsu og efla skilvirkni í samgöngukerfinu. Á sama tíma eru sett skýr markmið um að draga úr umferðartöfum og styðja við loftslagsmarkmið stjórnvalda með heildstæðri og framsýnni nálgun.

1. Inngangur

Drög að stefnu íslenska ríkisins um virka ferðamáta og smáfarartæki (e. micro mobility) líta nú dagsins ljós í fyrsta sinn. Á undanförunum árum hafa ferðavenjur hér á landi verið í mikilli þróun. Íbúum fjölgar ásamt daglegum ferðum til og frá vinnu og skóla og samhliða því eykst þörf á að fjölga raunhæfum valkostum til daglegra ferða¹. Nýlegar samgöngulausnir, eins og smáfarartæki (sérstaklega rafhlaupahjól) hafa á sama tíma rutt sér til rúms. Þessum breytingum fylgja bæði mikil tækifæri og jafnframt áskoranir og því er mikilvægt að móta skýra framtíðarsýn.

Í lok september 2024 skipaði innviðaráðherra starfshóp sem hafði það hlutverk að greina stöðu virkra ferðamáta og smáfarartækja á Íslandi sem og þá valkosti sem til staðar eru til að efla ferðamatana. Byggt á niðurstöðum greininga hefur starfshópurinn mótað tillögu að stefnu og forgangsraðaðri aðgerðaáætlun til næstu ára, ásamt mælanlegum markmiðum.

Með stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki er vörðuð leið að framtíðarsýn þar sem samfélagslegt umhverfi styður við fjölbreytta ferðamáta. Innviðir fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki eru öruggir og þannig úr garði gerðir að virkir ferðamatar eru aðlaðandi og aðgengilegir valkostir, allt árið um kring.

Starfshópurinn var skipaður eftirtöldum fulltrúum:

- Sigrún Helga Lund prófessor í tölfraði við HÍ, fulltrúi ráðherra,
- Gunnar Geir Gunnarsson, tilnefndur af Samgöngustofu,
- Haukur Eggertsson, tilnefndur af Landssamtökum hjólreiðamanna,
- Bryndís Friðriksdóttir, tilnefnd af Vegagerðinni,
- Katrín Halldórsdóttir, tilnefnd af Betri samgöngum,
- Dóra Björt Guðjónsdóttir, tilnefnd af Sambandi íslenskra sveitarfélaga.

Hrefna Hallgrímsdóttir, sérfræðingur á skrifstofu samgangna í innviðaráðuneytinu starfaði einnig með hópunum.

Starfshópurinn fundaði tólf sinnum og bauð ýmsum hagaðilum á samráðsfundi en meðal þeirra sem tóku þátt í samráðsfundum starfshópsins voru fulltrúar fyrirtækja í útleigu smáfarartækja, ÖBÍ réttindasamtaka, Félagi íslenskra bifreiðaeiganda, Walk21 Foundation, Lögreglunni á Höfuðborgarsvæðinu, Heimili og skóla, Samtökum verslunar og þjónustu, Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu en einnig var öllum sveitarfélögum og landshlutasamtökum boðið að koma á framfæri athugasemdum vegna vinnunnar.

¹ Vegagerðin. (2024, 18. júlí). *Fólki fjölgar – umferð allra ferðamáta eykst*. Vegagerðin.

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/folki-fjolgar-umferd-allra-ferdamata-eykst>

Stefnan tekur mið af fyrirliggjandi stefnumörkun sem er að mestu leiti til staðar í samgönguáætlun, vegalögum nr. 80/2007, umferðarlögum nr. 77/2019, skipulagslögum nr. 123/2010, sem og afleiddum reglugerðum. Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2024–2038 var lögð áhersla á að fjölga raunhæfum valkostum til daglegra ferða með eflingu almenningssamgangna og styrkingu innviða fyrir gangandi, hjólandi og notendur smáfarartækja. Jafnframt var fjallað um mikilvægi aukins öryggis þessara ferðamáta, meðal annars með áframhaldandi uppbyggingu stofnstíga. Enn fremur segir í 3. gr. stefnuyfirlýsingar ríkisstjórnarinnar frá desember 2024 að ráðist verði í mikilvægar úrbætur í samræmi við samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins, m.a. til að styðja við fjölbreytta ferðamáta. Að lokum má nefna að stefnumótun í málefnum virkra ferðamáta er í samræmi við aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum en hún miðar að því að ná sameiginlegu markmiði ESB, Íslands og Noregs um 55% samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda árið 2030 miðað við losun árið 2005.²

1.1 Samfélagslegur og efnahagslegur ávinningur af aukinni notkun virkra ferðamáta

Fjárfestingar í innviðum fyrir virka ferðamáta skila töluverðum samfélagslegum og efnahagslegum ávinningi. Aukin notkun virkra ferðamáta dregur úr bílaumferð og tilheyrandi umferðartöfum sem leiðir til skilvirkari umferðar, styttri heildarferðatíma en ella, minni hávaða og minni mengunar. Reglubundin hreyfing sem felst í notkun virkra ferðamáta dregur úr algengi langvinnra sjúkdóma á borð við hjarta- og æðasjúkdóma, sykursýki, offitu og geðræn vandamál. Þetta stuðlar að bættri lýðheilsu og þ.a.l. minna álagi á heilbrigðiskerfið og leiðir því til verulegs samfélagslegs sparnaðar.

Aukin notkun virkra ferðamáta lækkar samgöngukostnað heimila með minni þörf á kaupum og rekstri bifreiða, auk lægri eldsneytis- og viðhaldskostnaðar. Rannsóknir sýna jafnframt að hver króna sem fjárfest er í hjóla- og göngustígum skilar sér margfalt til baka í formi bættrar lýðheilsu og minni fjárfestingarþarfar í kostnaðarsömum innviðum fyrir bílaumferð. Sem dæmi má nefna að fjárfesting í hjólastígum vegna Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins veita 39 m.a. kr. í þjóðhagslegan ábata yfir 50 ára tímabil (frá því að allir stígar vegna sáttamálans hafa komið til framkvæmda).³

Við þetta bætist ábati af bættri heilsu íbúa höfuðborgarsvæðisins vegna aukinnar hreyfingar í daglegum samgöngum með tilkomu Samgöngusáttmálans. Spár með samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins benda til þess að ferðum hjólandi vegfarenda fjölgi úr 60 þúsund árið 2019 í 150 þúsund ferðir á degi

² Skýrsla Environice. „Loftslagsstefna höfuðborgarsvæðisins.“ Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2022.

³ Cowi/Mannvit (2024) Capital Area Transport Pact Socioeconomic Analysis.

hverjum árið 2040. Áætlaður heilsufarsábatí vegna þeirrar aukningar er metinn um 40 ma.kr.⁴

Fjárfesting í traustum innviðum eykur öryggi óvarinna vegfarenda og dregur úr kostnaði vegna slysa. Íbúar sveitarfélaga, sem leggja áherslu á góðan aðbúnað fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, njóta aukins aðgengis að fjölbreyttari og hagkvæmari ferðamátum allt árið um kring. Efnahagslegur ávinningur af fjárfestingum í innviðum fyrir virka ferðamáta er því mikill.

Áhrifin ná einnig til félagslegra þátta, þar sem öruggir og aðlaðandi innviðir stuðla að auknum félagslegum jöfnuði því þeir skapa umhverfi fyrir tekjuminni einstaklinga til að komast ferða sinna á hagkvæman og öruggan hátt. Í heildina sýna rannsóknir og greiningar að fjárfestingar í innviðum fyrir virka ferðamáta bæta ekki einungis heilsu fólks heldur hafa þær jákvæð áhrif á hagkerfið, draga úr opinberum kostnaði vegna heilbrigðis- og samgöngumála og bæta lífsgæði.⁵

1.2 Orðskýringar

Virkir ferðamátar: Hlaup, ganga og hjólreiðar eru þeir ferðamátar sem teljast virkir. Notkun smáfarartækja fellur ekki undir hugtakið virkir ferðamátar þar sem smáfarartæki eru eingöngu knúin áfram af vélarafli.

Reiðhjól: Ökutæki sem er knúið áfram með stig- eða sveifarbúnaði. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfelld hámarksafl er allt að 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið.

Smáfarartæki: Lítið vélknúið ökutæki sem er án sætis, telst hvorki létt bifhjól né reiðhjól og er hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur t.d. vélknúið hlaupahjól og tvíhjola ökutæki á einum öxli.

Gönguvæni: Gönguvæni vísar til þess hversu vel umhverfi og innviðir virka fyrir gangandi vegfarendur. Hugtakið tekur mið af þáttum eins og öryggi, aðgengi, þægindum og hversu aðlaðandi umhverfið er fyrir gangandi fólk.

⁴ Stjórnarráð Íslands. (2024). *Uppfærður samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins: Greinargerð viðræðuhóps ríkis og sveitarfélaga*. Sótt af https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Frettatengd-skjol/Greinarger%C3%B0%20vi%C3%B0r%C3%A6%C3%B0uh%C3%B3ps_agust2024.pdf

⁵ Sjá t.d. Department for Transport (2023); Walk21 & WHO (2024); Nordregio (2025); COWI & Mannvit (2024).

2. Samráð

Eins og fram hefur komið áttu sæti í starfshópnum, auk fulltrúa innviðaráðuneytisins, fulltrúar Samgöngustofu, Vegagerðarinnar, Betri samgangna, Sambands íslenskra sveitarfélaga og Landssamtaka hjólréiðamanna. Starfshópurinn lagði áherslu á samráð við fleiri hagaðila til að tryggja að tekið væri tillit til fjölbreyttra sjónarmiða við vinnuna. Meðal annars var leitað samráðs hjá fulltrúum fyrirtækja í útleigu smáfarartækja, Heimilis og skóla, Samtaka verslunar og þjónustu, ÖBÍ réttindasamtaka, SSH, Lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, sveitarfélögum og landshlutasamtökum. Einnig átti starfshópurinn fund með Bronwen Thornton, forstjóra Walk 21 Foundation en hún er sérfræðingur í stefnumótun fyrir virka ferðamáta á alþjóðavettvangi. Starfshópurinn stefnir einnig að víðtækara samráði við hagaðila, m.a. með stærri samráðsfundi og birtingu þessa þessara stefnudraga í Samráðsgátt stjórnvalda.

2.1 Alþjóðlegur samanburður

Við mótun stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartækja hefur verið litið til Norðurlandanna og annarra Evrópuríkja sem hafa mótað sér sambærilegar stefnur á vettvangi ríkis eða sveitarfélaga.

Horft var til samevrópskrar áætlunar um eflingu hjólréiða sem samgöngumáta (e. Pan-European Master Plan for Cycling Promotion). Áætlunin byggir á helstu aðgerðum 28 ríkja í Evrópu um stefnumótun sem hefur skilað árangri (e. best practice) þegar kemur að því að efla hjólréiðar. Áætlunin er mynduð innan Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) sem er samstarfsverkefni Alþjóðaheilbrigðismálastofnunarinnar (WHO) og Efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu (UNECE). Markmið PEP er að samþætta stefnumótun í samgöngum, heilbrigðismálum og umhverfismálum í Evrópu og stuðla að sjálfbærum og öruggum samgöngum.⁶ Litið var til sambærilegrar áætlunar frá 2024 þar sem fjallað er um leiðir til að efla göngu sem ferðamáta (e. Pan European Master Plan on Walking).⁷ Einnig er vísað til skýrslu Nordregio sem kom út í upphafi 2025 þar sem algengar mýtur um hjólréiðar eru afhjúpaðar og sýnt fram á hvernig hjólréiðar eru hagkvæmur, aðgengilegur og samfélagslega ábatasamur samgöngumáti.⁸

⁶ Sameinuðu þjóðirnar, Efnahagsnefnd Evrópu, og Alþjóðaheilbrigðismálastofnunin. (2021). Samevrópsk áætlun um eflingu hjólréiða. Sótt af <https://unece.org/info/publications/pub/376488>

⁷ Sameinuðu þjóðirnar, Efnahagsnefnd Evrópu, & Alþjóðaheilbrigðismálastofnunin. (2024). Samevrópsk áætlun um göngu. Sótt af <https://unece.org/publications/pan-european-master-plan-walking>

⁸ Nordregio. (2025). Debunking cycling myths: Myths and realities. Sótt af <https://pub.nordregio.org/pb-2025-1-debunking-cycling-myths/myths-and-realities.html>

Noregur: Yfirvöld í Osló hafa lagt áherslu á bætt umhverfi fyrir hjólréiðar og aukna hlutdeild samgöngumátans í umferðinni undanfarna tvo áratugi. Skv. norsku hjólréiðastefnunni er mikilvægasta aðgerðin til þess að efla hjólréiðar sem ferðamáta að bæta innviði. Því var ráðist í aðgerðir til að auka pláss fyrir hjólréiðar t.a.m. með uppbyggingu hjólastíga. Jafnframt var viðhald og vetrarþjónusta á stígum aukin og hagrænir hvatar til kaupa á rafmagnshjólum innleiddir. Aðgerðir stjórnvalda höfðu verulega jákvæð áhrif á umferðaröryggi í Osló. Sem dæmi um það urðu engin banaslys í umferðinni í borginni árin 2019 og 2023.⁹ Aðgerðir byggðu á hjólréiðastefnu norskra samgönguyfirvalda og miðuðu að því að upplifun vegfarenda yrði að hjólréiðar væru öruggur valkostur, foreldrar upplifðu að börn væru örugg á hjóllaleiðum á leið í skóla, að hjóllaleiðir væru að jafnaði stystu og beinustu leiðirnar á áfangastað, umferð hjólandi væri í forgangi eða nyti forgangs til jafns á við bíla á akbrautum og á gatnamótum. Að lokum að aðgangur að hjólastæðum fyrir hjól væri í forgangi við fyrirtæki, stofnanir og við miðstöðvar fyrir almenningssamgöngur.¹⁰

Skotland: Í hjólréiðastefnu Skotlands er áhersla lögð á atriði sem alþjóðlegar rannsóknir sýna að auka hlutdeild hjólréiða, einkum örugga innviði og vernd óvarinna vegfarenda. Samkvæmt skosku hjólréiðastefnunni er lykillinn að árangri í því að efla virka ferðamáta að byggja vandaða aðskilda stíga, tryggja næga fjármögnun og styðja við notkun með fræðslu til vegfarenda. Stefna Skotlands miðar að því að ganga og hjólréiðar verði algengustu samgöngumátar í stuttum ferðum innanbæjar. Markmiðið er að samræma vinnu ríkis og sveitarfélaga við að byggja upp samþætt og öruggt göngu- og hjólastíganet, tengt miðstöðum almenningssamgangna og þjóðvegakerfinu.¹¹

Queensland fylki í Ástralíu er strjálbýlt svæði og að því leyti ekki ólíkt Íslandi þrátt fyrir ólíkt veðurfar. Fylkið gaf út stefnu til að efla göngu sem ferðamáta ásamt aðgerðaáætlun og hefur stefnumótunin skilað góðum árangri. Í stuttu máli felur stefnan í sér að skipuleggja samfélög á gönguvænan hátt með áherslu á stuttar, tengdar og öruggar leiðir sem tengjast almenningssamgöngum. Áhersla er á að bæta gönguinnviði fyrir alla aldurshópa, lækka hámarkshraða á ákveðnum svæðum og gera gatnamót öruggari. Einnig að móta menningu sem styður við göngu með fræðsluherferðum og samstarfi við sveitarfélög og einkaaðila. Auk þess að

⁹ Statens vegvesen, u.á. *Nullvisjonen*. Sótt af <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen/>

¹⁰ Statens vegvesen. (2012). *Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel! Grunnlagsdokument for NTP 2014–2023 (VD rapport nr. 7)*. Sótt af <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/sykeltrafikk/sykelstrategi.pdf>

¹¹ Transport Scotland. (2022). *Cycling framework and delivery plan for active travel in Scotland 2022–2030: Draft for consultation – August 2022*. Sótt af <https://www.transport.gov.scot/publication/draft-for-consultation-august-2022-cycling-framework-and-delivery-plan-for-active-travel-in-scotland-2022-2030/>

tryggja fjárfestingu og safna gögnum til að stýra ákvörðunum og mæla árangur. Allt miðar þetta að því að ganga verði aðlaðandi, aðgengilegur og sjálfsagður hluti af daglegu lífi.¹²

Framangreind umfjöllun er ekki tæmandi um þær alþjóðlegu fyrirmyndir og rannsóknir sem horft var til við mótnun stefnunnar. Farið var yfir helstu atriði sem skilað hafa árangri í stefnumótun annarra ríkja þegar kemur að því að efla fjölbreytta ferðamáta.

¹² Queensland Government, Department of Transport and Main Roads. (2019). *Queensland walking strategy 2019–2029: Walking for everyone, every day*. Sótt af <https://www.tmr.qld.gov.au/walking>

3. Stöðumat

Stöðumat byggir á gildandi stefnum og áætlunum hins opinbera í samgöngumálum. Til grundvallar liggja einnig rannsóknarskýrslur og fyrirliggjandi upplýsingar frá Vegagerðinni, sveitarfélögum og landshlutasamtökum, skýrslur Samgöngustofu um slysatölur og umferðaröryggi auk fyrirliggjandi rannsókna á örflæði. Einnig var notast við gögn úr ferðavenjukönnunum frá 2019 og 2022.

3.1 Þróun fjárheimilda

Fjármagn og forgangsroðun hins opinbera gegna lykilhlutverki þegar kemur að þróun innviða fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki. Göngu- og hjólastígagerð er á forræði sveitarfélaga og einnig þjónusta við stígana. Á árunum 2011-2024 lagði ríkið um 3,2 milljarða kr. til uppbyggingar göngu- og hjólastíga á landinu og var fjárveiting á bilinu 150-350 m.kr. á ári. Sveitarfélög sækja um fjárveitingu fyrir uppbyggingu stíga til Vegagerðarinnar og kemur sú fjárveiting á móti hlut sveitarfélaga. Fjárveiting ríkisins getur numið allt að helmingi kostnaðar við stígagerð en á langleiðum utan þéttbýlis hjá minni sveitarfélögum getur fjárveiting verið hærri. Undanfarin fimm ár hafa fjárframlög ríkisins til göngu- og hjólastígagerðar verið um 300 m.kr. á ári og gerir gildandi göngu- og hjólastígaáætlun ráð fyrir að fjárveiting verði áfram með svipuðum hætti til 2029.¹³

Með undirritun samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins 2019 bættist við sérstök fjárveiting frá ríki og sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu til hjólaleiða (700-750 m.kr. á ári 2020-2023, 1000 m.kr. 2024 og 500 m.kr. 2025). Frá 2020 hefur fjárveiting á samgönguáætlun til göngu- og hjólastígagerðar því runnið til verkefna á utan höfuðborgarsvæðisins. Áætlanir gera ráð fyrir að framlög ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu til hjólastígagerðar muni fara stighækkandi næsta áratuginn til að fjármagna hjólastígagerð sem heyrir undir samgöngusáttmálann.¹⁴

3.2 Greining á stöðu: Virkir ferðamátar og smáfarartæki

Samkvæmt niðurstöðum ferðavenjukönnunar frá 2022 eru 72% ferða á höfuðborgarsvæðinu farnar á einkabíl og 28% með öðrum hætti. Hlutfall virkra ferðamáta (gangandi og hjólandi) af heildarferðum mældist um 20% (15%

¹³ Vegagerðin. (2025). *Hjóla- og göngustígaáætlun 2025-2029*.

¹⁴ Stjórnarráð Íslands. (2024). *Uppfærður samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins: Greinargerð viðræðuhóps ríkis og sveitarfélaga*. Sótt af https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Frettatengt-skjol/Greinarger%C3%B0%20vi%C3%B0r%C3%A6%C3%B0uh%C3%B3ps_agust2024.pdf

fótgangandi, 5% á hjóli). Á landsbyggðinni eru 74% ferða farnar á einkabíl og mældist hlutfall ferða með virkum ferðamátum 21% (16% fótgangandi og 5% á hjóli).

Rétt er að taka fram að svarhlutfall í ferðavenjukönnuninni var um 36% en ýmsar aðrar mælingar benda til þess að raunhlutdeild annarra ferðamáta en einkabílsins sé hærri en niðurstöður ferðavenjukönnunarinnar benda til. Sem dæmi er aukning daglegra ferða með strætó milli áranna 2022 og 2023, samkvæmt mælingum á innstigum, yfir fjórum sinnum meiri en ferðavenjukönnun frá árinu 2022 gaf til kynna. Tölur frá deilileigum benda til þess að ferðir á rafhlaupahjólum séu allt að tvöfalt fleiri en niðurstöður ferðavenjukönnunarinnar gerðu ráð fyrir, eða 4%.¹⁵

Á höfuðborgarsvæðinu eru teljarar á völdum stígum sem gefa vísbendingar um umferð gangandi og hjólandi. Teljararnir ná ekki yfir alla umferð virkra ferðamáta og smáfarartækja og hafa stundum verið óvirkir svo erfitt er að meta heildarfjölda ferða og bera saman við ferðavenjukannanir. Gögn úr teljurum gefa þó ákveðnar vísbendingar um að hlutdeild gangandi og hjólandi í umferðinni hafi aukist hlutfallslega meira en sem nemur íbúafjölgun á höfuðborgarsvæðinu á undanförunum árum. Talið er að um tvær milljónir ferða séu farnar árlega á reiðhjólum á höfuðborgarsvæðinu.¹⁶

Frá árinu 2021 hefur íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjölgað ört um u.þ.b. 6.000 íbúa 2022-2023 og um 5.000 íbúa 2023-2024.¹⁷ Hlutfallsleg fjölgun íbúa á höfuðborgarsvæðinu var því um 2%-2,5% á þessum árum. Umferð gangandi vegfarenda jókst sérstaklega mikið árin 2022 og 2023, eða um samtals 26% samanborið við 2021. Umferð hjólandi jókst á tímabilinu, þó með nokkrum sveiflum milli ára. Þrátt fyrir fækkun í hjólaferðum árið 2022 miðað við 2021, varð töluverð aukning í slíkum ferðum árið 2023 og áframhaldandi fjölgun mældist árið 2024 (3,6%). Þegar litið er til íbúafjölgunar á höfuðborgarsvæðinu á sama tímabili, sést að fjöldi ferða gangandi og hjólandi hefur aukist hlutfallslega meira en sem nemur fjölgun íbúa. Þetta bendir til þess að hlutdeild virkra ferðamáta og smáfarartækja hafi aukist á undanförunum árum, ef tekið er mið af niðurstöðum ferðavenjukönnunarinnar frá 2022.¹⁸

¹⁵ Vegagerðin. (2024, 18. júlí). Fólki fjölgað – umferð allra ferðamáta eykst. Vegagerðin.

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/folki-fjolgar-umferd-allra-ferdamata-eykst>

¹⁶ Gögn úr hjólateljurum Reykjavíkurborgar (2025). Sótt frá Reykjavíkurborg, umhverfis- og skipulagssvið.

¹⁷ Gögn sótt frá Hagstofu Íslands (á.d.). Mannfjöldi eftir sveitarfélögum, kyni og aldri 1. janúar 1998–2024. Sótt af

https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__Byggdakjarnar/MAN030101.px/table/tableViewLayout2/

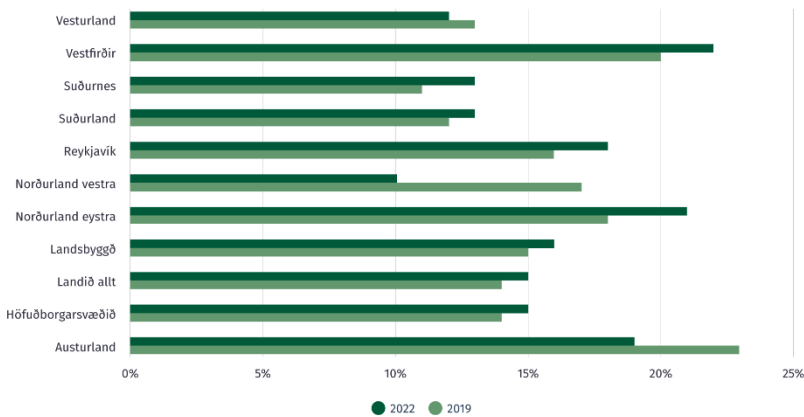
¹⁸ Vegagerðin. (2024, 18. júlí). Fólki fjölgað – umferð allra ferðamáta eykst. Vegagerðin.

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/folki-fjolgar-umferd-allra-ferdamata-eykst>

3.3 Ferðavenjur og notkun virkra ferðamáta

3.3.1 Ganga

Samkvæmt niðurstöðum ferðavenjukönnunarinnar frá 2022 voru 15% ferða á landsvísi farnar fótgangandi. Í grafinu hér fyrir neðan sést hlutfalli ferða sem farnar voru fótgangandi eftir landshlutum 2019 og 2022.



Mynd 1: Hlutfall ferða fótgangandi eftir landshlutum. Heimild: Ferðavenjukönnun 2019 og 2022.

Á Austurlandi, Norðurlandi vestra og Vesturlandi lækkaði hlutfall genginna ferða á milli kannana. Á hinn bóginn jókst hlutfall genginna ferða á Norðurlandi eystra, Reykjavík, Suðurnesjum og Vestfjörðum. Á Höfuðborgarsvæðinu, landsbyggð í heild og á Suðurlandi hækkaði hlutfallið lítillega eða stóð í stað. Niðurstöðurnar gáfu til kynna nokkuð svæðisbundinn breytileika í ferðavenjum þegar kemur að göngu sem ferðamáta en miðað við niðurstöður bæði árin er hæsta hlutfall þeirra sem fara sinna ferða gangandi á Austurlandi, Norðurlandi eystra og Vestfjörðum.¹⁹

Tafla 1: Hlutfall fótgangandi ferða í stærstu kaupstöðum á landsbyggðinni samkvæmt ferðavenjukönnun 2022.

Kaupstaður	Póstnúmer	Hlutfall gangandi ferða
Akranes	300	9.5%
Akureyri	600	15.5%

¹⁹ Innviðaráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH), Vegagerðin, Strætó, Skipulagsstofnun, HMS & Betri samgöngur. (2023). Ferðavenjukönnun 2019 og 2022.

Egilsstaðir	700	17.1%
Ísafjörður	400	19.5%
Sauðárkrókur	550	6.7%
Selfoss	800	4.3%
Vestmannaeyjar	900	6.6%

3.3.2 Innviðir og aðgengi fótgangandi vegfarenda

Verulegur hluti íbúa landsins fer ferða sinna fótgangandi en stöðugreining leiddi í ljós að tækifæri eru til að styðja betur við ferðamatann. Aðstæður á gönguleiðum og skipulag hafa mikil áhrif á gönguvæni og líkur á því að fólk velji göngu sem ferðamáta. Ökuhraði sem hentar aðstæðum í hverfum á leið í skóla og frístund, góð lýsing á stígum og við gatnamót, vetrarþjónusta og slétt undirlag göngupverana eru lykilatriði.

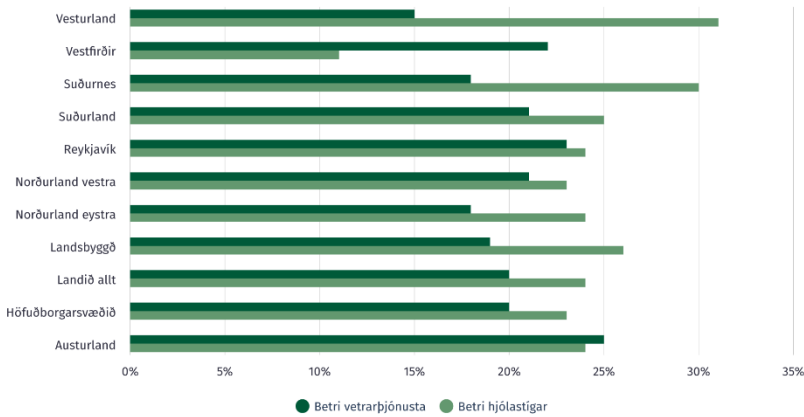
Stöðumat starfshópsins leiddi í ljós mikilvægi þess að greina tækifæri til að bæta öryggi gönguleiða í kringum skóla og frístundasvæði. Jafnframt leiddi stöðumat í ljós aukna þörf fyrir að farið sé eftir leiðbeiningum um hönnun hverfa út frá gönguvæni og aðgengi ásamt eftirfylgni með því að þeim sé fylgt.²⁰ Jafnframt kom fram þörf fyrir bættar merkingar og aðgengi við framkvæmdasvæði en leiðbeiningar um hjáleirðir gangandi og hjólandi vegfarenda eru í vinnslu eins og sakir standa.

3.3.3 Hjólreiðar

Samkvæmt niðurstöðum ferðavenjukönnunarinnar 2019 og 2022 voru ferðir á hjóli alls 5% ferða á landsvísu. Hjólreiðar jukust á milli kannana á Suðurlandi (úr 7% í 8%), Vesturlandi (úr 4% í 11%) og Austurlandi (3% í 6%) og virðast þessir landshlutar því vera að sækja í sig veðrið þegar kemur að hjólreiðum. Næsta ferðavenjukönnun verður framkvæmd haustið 2025 og mun hún leiða í ljós hvort þessi þróun hefur haldið áfram.

²⁰ Vegagerðin. (2017). Hönnun fyrir alla: Algild hönnun utandyra (leiðbeiningar). Sótt 23. maí 2025 frá [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/honnun_f_alla_algid_honnun/\\$file/H%C3%B6nnun_fyrir_alla_Algild_h%C3%B6nnun_utandyra_Handb%C3%B3k%20\(ID%20103788\).pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/honnun_f_alla_algid_honnun/$file/H%C3%B6nnun_fyrir_alla_Algild_h%C3%B6nnun_utandyra_Handb%C3%B3k%20(ID%20103788).pdf)

Á hinn bóginn fækkaði ferðum á hjóli á Norðurlandi eystra úr 5% í 2% og á Norðurlandi vestra úr 3% í 1%. Hlutfall hjólaðra ferða á Suðurnesjum og Vestfjörðum mældist í kring um 2% í báðum könnunum.



Mynd 2: Algengustu skýringarþættir á hvað þarf að koma til svo fólk hjóli (oftar), eftir landshlutum. Heimild: Ferðavenjukönnun 2022.

Ef litið er til landsbyggðarinnar í heild mældist hlutfal hjólaðra ferða eilítið hærra á milli kannana, fór úr 4% í 5% en stóð í stað í 5% á höfuðborgarsvæðinu.²¹ Félagshagfræðileg greining á verkefnum Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir um 4,5% árlegum vexti í hjóltreidum að meðaltali, eftir því sem uppbyggingu heildstæðs samgöngukerfis fyrir hjólandi vegfarendur um höfuðborgarsvæðið vindur fram til ársins 2040.²²

Tafla 2: Hlutfall hjólandi ferða í stærstu kaupstöðum á landsbyggðinni samkvæmt ferðavenjukönnun 2022.

Kaupstaður	Póstnúmer	Hlutfall hjólandi ferða
Akranes	300	8.6%
Akureyri	600	5.3%
Egilsstaðir	700	6.9%
Ísafjörður	400	4.1%

²¹ Innviðaráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH), Vegagerðin, Strætó, Skipulagsstofnun, HMS & Betri samgöngur. (2023). *Ferðavenjukönnun 2019 og 2022*.

²² Cowi/Mannvit (2024) Capital Area Transport Pact Socioeconomic Analysis

Sauðárkrókur	550	1.2%
Selfoss	800	9.6%
Vestmannaeyjar	900	0.0%

3.3.4 Innviðir fyrir hjólreiðar

Í ferðavenjukönnuninni 2022 var reynt til að meta hvað þyrfti helst að koma til svo fólk hjóli oft. Algengasta svarið var „betri hjólastígar.“ Ef litið er til landsins alls sögðu 25% að „betri hjólastíga“ þyrfti til svo fólk gæti hugsað sér að hjóla oft. Á höfuðborgarsvæðinu vísuðu 23% á þennan skýringarþátt en 26% á landsbyggðinni. Hæsta hlutfall þeirra sem telja að þurfi „betri hjólastíga“ svo þau hjóli oft var á Vesturlandi (31%) en lægst á Vestfjörðum (11%).

Næstalgengasti skýringarþátturinn varðandi hvað þarf til svo að fólk hjóli oft var „betri vetrarþjónusta“. Þetta var veigamesti skýringarþátturinn á Austurlandi og einnig á Vestfjörðum og sá næst veigamesti í flestum landshlutum. „Betrar verð á hjólum“ var þriðji veigamesti skýringarþátturinn ef litið er til landsbyggðarinnar. Á höfuðborgarsvæðinu og í Reykjavík vó hins vegar þyngra „þéttara net hjólastíga.“ „Bætt aðstaða við verslanir, vinnu og skóla“ og „bætt veðurfar“ var einnig meðal skýringarþátta á því hvað þyrfti að koma til svo að fólk hjóli oft.

Aðstæður til að nýta virka ferðamáta innanbæjar á landsbyggðinni geta oft verið hentugar, enda vegalengdir stuttar. Þó skal tekið fram að sveitarfélög eru ólík að gerð og bolmagn til uppbyggingar innviða fyrir virka ferðamáta því mismikið. Mikilvægt er að sveitarfélög njóti stuðnings við uppbyggingu innviða fyrir virka ferðamáta t.a.m. með skýrum og aðgengilegum leiðarvísi um hönnun, merkingar og viðhald hjólastíga. Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar fyrir sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins komu út 2019 og æskilegt væri að aðlaga þær og kynna sérstaklega fyrir sveitarfélögum á landsbyggðinni.²³

Frá árinu 2012 hefur ríkið styrkt uppbyggingu samtals 84 km af göngu- og hjólastígum utan höfuðborgarsvæðisins og að meðaltali 9 km á ári síðastliðin 5 ár. Í fylgiskjöllum ²⁴ og ²⁵ má sjá frekari samantekt á helstu verkefnum síðastliðinna ára og þeim verkefnum sem fyrirhuguð eru 2025-2029. Ríkið hefur getað orðið við flestum beiðnum sveitarfélaga um fjárframlög vegna göngu- og

²³ Vegagerðin (2019) gaf út *Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar*, þar sem fjallað er um hönnun hjólastíga og tengdra innviða með áherslu á öryggi og aðgengi.

²⁴ Fylgiskjal 1: Vegagerðin og hjóla- og göngustígar. Fyrirkomulag og helstu verkefni utan höfuðborgarsvæðisins.

²⁵ Fylgiskjal 2: Vegagerðin. (2025). Hjóla og göngustígaáætlun 2025-2029

hjólastígagerðar sem uppfylla skilyrði en þó voru umsóknir 2024 vegna framkvæmda hærrí en svigrúm til fjárveitinga leyfði.

Hjólreiðaferðamennska fer ört vaxandi á landsbyggðinni og algengt að umferð hjólandi sé á þjóðvegum. Æskilegt er að umgjörð og skipulag á uppbyggingu hjólastíga utan þéttbýliskjarna verði formfest frekar og að leiðir til þess verði skoðaðar, t.a.m. með mótun grunnnets hjólreiðastíga á Íslandi í samráði við sveitarfélög, sem tekið verði mið af við forgangsörðun í tillögu til samgönguáætlunar. Æskilegt væri að horfa til uppbyggingar stíga sem tengja saman þéttbýliskjarna eða tengja þá við ferðamannastaði eða aðra vinsæla áfangastaði. Stígar, aðgreindir frá bílaumferð, draga úr slyshættu á þjóðvegum og bæta aðgengi að virkum ferðamátum.²⁶

3.3.5 Hjólreiðaáætlanir

Ýmis sveitarfélög hafa búið til hjólreiðaáætlanir til að efla hjólreiðar. Reykjavík, Hafnarfjörður og Ísafjarðarbær eru dæmi um sveitarfélög sem hafa mótað sérstakar hjólreiðaáætlanir og birt á vefnum á síðastliðnum fimm árum. Í hjólreiðaáætlunum eru sett fram markmið og leiðir til að auka hlutdeild hjólreiða í ferðum. Bæjarráð Garðabæjar hefur samþykkt að gerð verði drög að hjólreiðaáætlun fyrir sveitarfélagið og einnig má nefna Kópavogsbær samþykkti hjólreiðaáætlun 2012. Til viðbótar samþykkti Akureyri heildarskipulag fyrir stígakerfi í bænum með aðalskipulagsbreytingu 2021 og styrkir ríkið gerð stofnstíga sem eru hluti af stígakerfinu. Langflest sveitarfélög á Íslandi hafa þó ekki birt sérstaka hjólreiðaáætlun á heimasíðum sínum en þess í stað hefur verið litið til almennra skipulags- og umhverfisáætlana þar sem auknar hjólreiðar geta verið hluti af breiðari markmiðum.

3.3.6 Smáfarartæki

Árið 2020 varð gríðarlegur vöxtur í innflutningi smáfarartækja. Þá voru tæplega 19.600 ný vélknúin hlaupahjól (hér eftir nefnt rafhlaupahjól) flutt inn. Fram til þess tíma höfðu nokkur þúsund rafhlaupahjól verið flutt inn. Til samanburðar má geta þess að um 17 þúsund órafknúin reiðhjól eru flutt inn á hverju ári. Eftir 2020 hefur innflutningur á rafhlaupahjólum dregist töluvert saman en í töflu 3 má sjá innflutningstölur vegna 2020-2024.

Tafla 3: Fjöldi innfluttra rafhlaupahjóla á ári. Heimild: Innflutningstölur frá Hagstofu Íslands.

Ártal	2020	2021	2022	2023	2024
-------	------	------	------	------	------

²⁶ Vegagerðin. (2023). Grunnnet samgagna: hjólreiðastígar. Sótt af https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2023/07/nr_1800_763_grunnnet-samgagna-hjolreidastigar.pdf

Fjöldi	19.600	7.900	6.300	1.947	1.887
--------	--------	-------	-------	-------	-------

Rúmlega 36.600 rafhlaupahjól voru flutt inn 2020-2024. Samkvæmt upplýsingum frá starfandi deilileigum á Íslandi er gert ráð fyrir að hlutdeild rafhlaupahjóla á þeirra vegum sé um 5-6 þúsund stykki. Rafhlaupahjól eru því að mjög stórum hluta (85%) í einkaeigu. Ekki eru til upplýsingar um endingu rafhlaupahjóla í einkaeigu en reikna má með að nú séu um 25 til 30 þúsund rafhlaupahjól í notkun hjá einstaklingum.²⁷

Í ferðavenjukönnuninni 2022 mældust ferðir á rafhlaupahjólum 2% ferða á höfuðborgarsvæðinu og 1% ferða á landinu öllu.²⁸ Ekki eru til nákvæmar tölur yfir notkun rafhlaupahjóla í einkaeigu en upplýsingar frá deilileigum benda til að aukning í fjölda ferða með rafhlaupahjólum sé tvöföld á við það sem mætti áætla miðað við ferðavenjukönnunina.²⁹

Rannsókn EFLU á örflæði frá 2020 gaf til að kynna að 40% töldu sig fara færri ferðir á einkabíl eftir að hafa fengið aðgang að deilipjónustu örflæðis og höfðu niðurstöður könnunar Gallup og Reykjavíkurborgar sýnt sambærilegar niðurstöður. Að sama skapi kom fram að flestar ferðir á rafhlaupahjólum voru styttri en 5 km og tóku um 10-12 mínútur að meðaltali. Þetta sýnir að örflæði nýtist best fyrir stuttar ferðir, innan borgarkjarna. Jafnframt töldu 30-50% svarenda sig fara færri ferðir fótgangandi, hjólandi eða með strætó eftir að hafa fengið aðgang að deilileigu. Niðurstöðurnar gefa til kynna að mögulegt sé að fækka ferðum á einkabíl og draga úr umferðartöfum með því að styðja við innleiðingu örflæðis en að örflæði dragi að sama skapi úr hlutdeild virka ferðamáta.³⁰

3.3.7 Innviðir fyrir smáfarartæki

Samkvæmt framangreindu getur notkun örflæðisfarartækja dregið úr umferð bifreiða og þar með umferðartöfum, sérstaklega ef góð samþætting við almenningssamgöngur er til staðar. Notkunin kallar þó á að gert sé ráð fyrir ferðamátanum í borgarskipulagi og uppbyggingu innviða. Þá kom einnig fram að notendur rafhlaupahjóla upplifa skort á aðstöðu til að leggja farartækjum. Bætt lýsing og vetrarþjónusta voru þar að auki nefnd sem mikilvæg öryggisatriði.

²⁷ Innviðaráðuneytið, 2022, Skýrsla verkefnishóps um smáfarartæki og þorsteinn Ásgrímsson, „Sprenging í innflutningi rafhjóla,” Morgunblaðið, 4. maí 2021.

²⁸ Innviðaráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH), Vegagerðin, Strætó, Skipulagsstofnun, HMS & Betri samgöngur. (2023). Ferðavenjukönnun 2019 og 2022.

²⁹ <https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/folki-fjolgjar-umferd-allra-ferdamata-eykst>.

³⁰ EFLA. (2020). Örflæði – Áhrif á ferðavenjur og viðhorf almennings. Sótt af: <https://efla-is.payload.is/media/orflaedi-framtidarlausn-a-samgongu-og-loftslagsvanda-borga.pdf>

Flestir notendur rafhlaupahjóla töldu fleiri hjólastíga vera mikilvægasta þáttinn í að bæta öryggi ferðamatans. Hjólastígar og hjólareinar eru þeir innviðir sem notendur smáfarartækja vilja helst nota. Þetta er í samræmi við niðurstöður könnunar sem Gallup vann fyrir Reykjavíkurborg þar sem yfir 60% svarenda vildu helst nýta hjólastíga en aðeins 30% gerðu það. Flestar ferðir voru skv. rannsókn Eflu farnar á göngustígum og gangstéttum og getur það myndað togstreitu á milli gangandi vegfarenda og notenda örflæðisfarartækja.³¹

Í dag er leyfilegt að aka rafhlaupahjól á akbrautum í lághraðaumhverfi (≤ 30 km/klst) og talið að sú breyting hafi jákvæð áhrif fyrir umferðaröryggi smáfarartækja. Gangstéttir eru almennt ekki hannaðar fyrir hraða yfir gönguhraða. Þær eru oft þröngar og geta haft takmörkuð sjónskilyrði, t.d. við innkeyrslur, auk þess sem staurar geta verið til staðar í göngufletinum. Krappar beygjur við gatnamót geta skapað hættu á árekstrum milli óvarinna vegfarenda eða leitt til þess að notendur rafhlaupahjóla missi jafnvægið. Leiða má líkur að því að notkun rafhlaupahjóla á gangstéttum auki bæði líkur á einslysum, árekstrum við fastar hindranir, samstuði við aðra óvarða vegfarendur og árekstrum við bifreiðar. Þetta á sérstaklega við á stöðum þar sem sjónskilyrði eru skert og viðbragðstími bæði notenda rafhlaupahjóla og ökumanna takmarkaður.

Notendur rafhlaupahjóla sem ferðast eftir akvegi njóta yfirleitt betri yfirsýnar og eru sýnilegri ökumönnum annarra farartækja. Á móti kemur að sá sem notast við rafhlaupahjól á akbraut er nær bílaumferðinni sem eykur líkur á samstuði ferðamatanna. Mikilvægt er að leggja mat á hvort hraði á akbrautum sé of mikill miðað við eðli umferðar á hverjum stað. Þetta á sérstaklega við lághraðaumhverfi (≤ 30 km/klst), götur sem gegna flóknu hlutverki, með mikilli bílaumferð og viðkvæmari vegfarendum (s.s. börnum), t.d. íbúa- eða safngötur. Í slíkum tilfellum getur verið nauðsynlegt að draga frekar úr hraða.

Jafnframt gæti verið æskilegt að útbúa fleiri hjólastíga meðfram götum til að aðskilja rafhlaupahjól og hjól frá bílaumferð. Hjólastígar bjóða yfirleitt upp á betri yfirsýn, skýrari veglínur og færri hindranir en gangstéttir. Þá þarf einnig að huga vel að ástandi yfirborðs til að lágmarka hættu á fallslysum.³²

3.3.8 Smáfarartæki og aðgengismál

Óreiðukennd lagning leigðra rafhlaupahjóla á stígum hefur valdið óþægindum fyrir vegfarendur og hefur Reykjavíkurborg t.a.m. borist fjöldi ábendinga um slíkt. Skráð slys vegna þessa eru fá en alvarleg hjólreiðaslys vegna rafhlaupahjóla sem skilin voru eftir á stígum hafa átt sér stað. Erlendar

³¹ EFLA. (2020). Örflæði – Áhrif á ferðavenjur og viðhorf almennings. Sótt af: <https://efla-is.payload.is/media/orflaedi-framtidaarsaun-a-samgongu-og-loftslagsvanda-borga.pdf>

³² Reykjavíkurborg. Minnisblað: Umferðaröryggi rafhlaupahjóla í lághraðaumhverfi, 24. mars 2022, Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar.

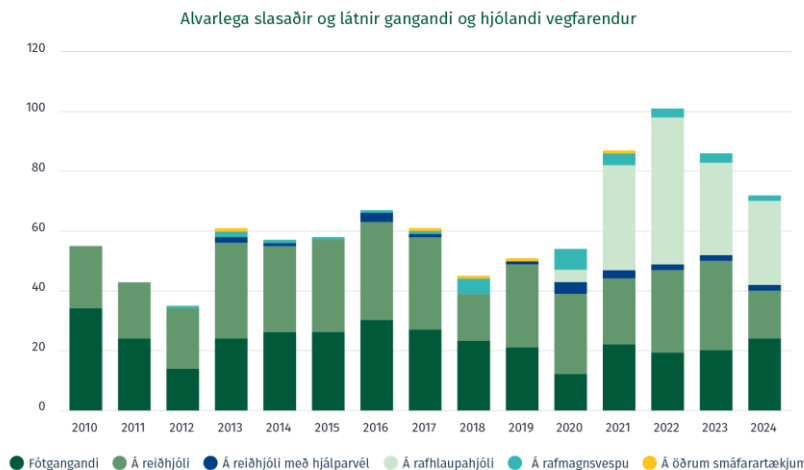
rannsóknir sýna að vegfarendur upplifa að rafhlaupahjól sem skilin eru eftir á stígunum skapi aukna hættu og hafi neikvæð áhrif á hreyfanleika ákveðinna hópa. Í norski könnun sögðust 23% eldri borgara fara sjaldnar út en áður og 41% sögðust forðast svæði þar sem rafhlaupahjól eru algeng. Aðrir hópar, t.d. sjónskertir og hreyfihamlaðir greindu einnig frá því að upplifa takmarkaðra aðgengi að gönguleiðum og hættu vegna rafhlaupahjóla. Um 16% sjónskertra og 13% hreyfihamlaðra sögðust hafa fallið um rafhlaupahjól. Ekki er vitað til að sambærilegar rannsóknir hafi verið gerðar hér á landi en skv. samráðsfundi starfshóps við ÖBÍ réttindasamtök hefur fólk upplifað hættu á blönduðum göngu- og hjólastígum.

Í Svíþjóð og Danmörku hafa mörg sveitarfélög brugðist við þessu með því að banna skil á rafhlaupahjólum nema í þar til gerðum stæðum. Bannað er að leggja rafhlaupahjólum á borgarlandi í innri hlutum Kaupmannahafnar.³³

3.4 Slys á óvörðum vegfarendum

Samkvæmt slysaskrá Samgöngustofu hafa rafhlaupahjól sett mark sitt á slysatölfræði undanfarinna ára. Á árunum 2021 til 2024 voru alvarlega slasaðir á rafhlaupahjól fleiri en alvarlega slasaðir á reiðhjól, bæði með og án hjálparvélar. Á þessum fjórum árum slösuðust 143 alvarlega á rafhlaupahjól en 106 á reiðhjól. Samkvæmt könnun Samgöngustofu frá 2022 var notkun reiðhjóla 4-5 sinnum meiri en notkun rafhlaupahjóla en þrátt fyrir það slösuðust alvarlega 36% fleiri á rafhlaupahjól en á reiðhjól á þessum fjórum árum. Samkvæmt þessum tölum er fólk á rafhlaupahjól í sexfaldri hættu á að slasast alvarlega miðað við fólk á reiðhjól. Er þetta í samræmi við niðurstöður athugana á Norðurlöndum. Í grafinu hér að neðan má sjá þróun alvarlega slasaðra óvarinna vegfarenda.

³³ Reykjavíkurborg. Minnisblað um slys tengdum rafhlaupahjólum innan Reykjavíkurborgar, 23. nóvember 2023 og Matúš Šucha o.fl., „E-scooter riders and pedestrians: Attitudes and interactions in five countries,” Heliyon 9, nr. 4 (2023): e15449, <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e15449>



Mynd 3: Þróun á fjölda alvarlega slasaðra og látinna óvarinna vegfarenda frá 2010. Heimild: Slysaskrá Samgöngustofu.

Eins og sést á grafi á mynd 3 náði fjöldi alvarlega slasaðra á rafhlaupahjólí hámarki 2022 en hefur dregist saman á árunum eftir það. Árið 2023 hóf Samgöngustofa átakið *Ekki skúta upp á bak* þar sem bent var á hættuna við að nota rafhlaupahjól á rangan máta, s.s. undir áhrifum áfengis eða í símanum. Átti sú herferð eflaust sinn þátt í að alvarlega slösuðum á rafhlaupahjólí fækkaði það ár en einnig er líklegt að menning í kringum rafhlaupahjólín hafi þroskast eftir því sem vegfarendur vöndust því að nota hjólin og ökumenn vöndust því að hafa hjólin í umferðinni.

Árið 2023, í kjölfar herferðar Samgöngustofu, varð einnig sú breyting á að þeim sem sögðust hafa notað rafhlaupahjól undir áhrifum það sumarið fækkaði úr 29,1% í 22,4% á milli ára. Átti sú breyting sem eflaust þátt í fækkun alvarlega slasaðra á rafhlaupahjólum.

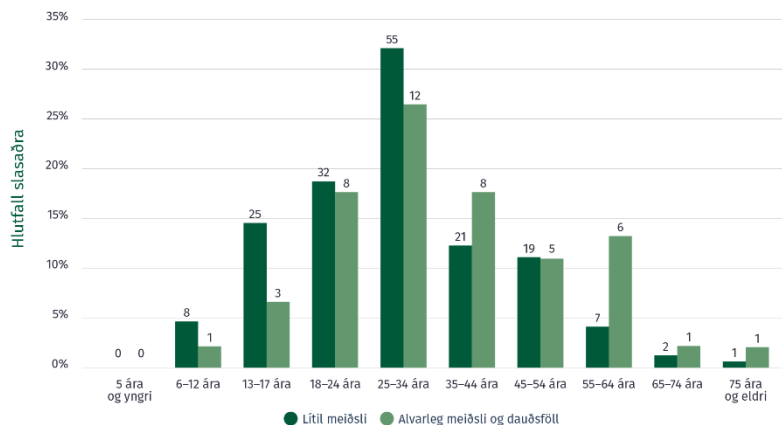
Einnig má nefna að júní 2024 voru samþykktar breytingar á umferðarlögum sem fjölluðu sérstaklega um smáfarartæki. Frumvarpið fól í sér tillögur starfshóps sem fjallað hafði um stöðu smáfarartækja. Helstu breytingar fólust í því að ökutækjaflokkurinn smáfarartæki var í fyrsta skipti skilgreindur í lögum. Hlutlægt viðmið um leyfilegt áfengismagn í blóði ökumanna smáfarartækja var einnig sett í lög. Ökumönnum smáfarartækja var gert skylt að hafa náð að lágmarki 13 ára aldri, auk þess sem hjálmaskylda var sett á þá sem voru yngri en 16 ára. Þá var almennt bann sett við því að breyta hraðastillingum aflknúinna smáfarartækja, léttra bifhjóla og rafmagnsreiðhjóla. Akstur smáfarartækja var leyfður í almennri umferð á vegum þar sem hámarkshraði var ekki meiri en 30 km á klst.

Alvarleg slys á rafhlaupahjólum skera sig úr ef skoðaður er sá tími vikunnar og sólarhringsins sem slysin verða. Á svokölluðum djammheimferðartíma, þ.e. milli kl. 23 og 04 á föstudags- og laugardagskvöldum, sést að mjög margir slösuðust á rafhlaupahjólum á þeim tíma. Á síðustu fjórum árum, 2021-2024, urðu að meðaltali tæp 5% alvarlegra slysa á fötgangandi á djammheimferðartíma. Tæp

3% alvarlega slysa á reiðhjóli urðu á þessum sama tíma og 4% alvarlegra slysa í fólksbifreiðum urðu á djammheimferðartímanum. Hins vegar urðu rúm 17% allra alvarlega slysa á rafhlaupahjólum á djammheimferðartímanum, að meðaltali. Þetta hlutfall hefur þó farið lækkandi; árið 2021 var það 37%, árið 2022 var það 14%, árið 2023 var það 13% og árið 2024 var það aðeins tæp 4% og var því árið 2024 á pari við aðra ferðamáta.³⁴

Ef skoðuð er aldersdreifing þeirra sem slösuðust á rafhlaupahjólum í Reykjavíkurborg sést að stór hluti þeirra sem slösuðust alvarlega 2020-2022 var ungt fólk. Á árunum 2020-2022 voru skráð 4 alvarleg umferðarslys barna (17 ára og yngri), þ.e. 25% af alvarlegum slysum í borginni. Á þessu tímabili eru einnig skráð 33 rafhlaupahjólaslys barna með litlum meiðslum, sem eru um 32% slysa barna í þeim alvarleikaflokki.

Flest skráð slys voru annað hvort einslys eða árekstrar við bifreiðar. Einnig má finna dæmi um árekstra milli tveggja rafhlaupahjóla eða milli rafhlaupahjóls og reiðhjóls. Þar sem slys eru tölfræðilega fá og vanskráning líklega umfangsmikil, sérstaklega þegar um einslys er að ræða er þó erfitt að draga áreiðanlegar ályktanir um dreifingu slysatægunda eftir aldurshópum. Graf á mynd 4 sýnir aldersdreifingu þeirra sem slösuðust í rafhlaupahjólaslysum.³⁵



Mynd 4: Aldursdreifing þeirra sem slösuðust í rafhlaupahjólaslysum 2020-2022.
Heimild: Minnisblað varðandi slys tengd notkun rafhlaupahjóla innan Reykjavíkurborgar

³⁴ Sjá nánar á vefsíðu Samgöngustofu um umferðarslys og slysatölfræði:
<https://www.samgongustofa.is/umferd/tolfraedi/umferdarslys/um-slyskra/>

³⁵ Reykjavíkurborg. Minnisblað um slys tengdum rafhlaupahjólum innan Reykjavíkurborgar, 23. nóvember 2023.

3.5 Samantekt – tækifæri og áskoranir

Fjárfestingar í innviðum fyrir virka ferðamáta eru samfélagslega og efnahagslega ábatasamar. Aukin notkun virkra ferðamáta dregur úr umferðartöfum og styður við aukna framleiðni auk þess sem hún stuðlar að bættri lýðheilsu og þar með sparnaði fyrir heilbrigðiskerfið svo eitthvað sé nefnt. Gögn sýna að hlutdeild virkra ferðamáta fer vaxandi á mörgum svæðum á sama tíma og breyttar aðstæður, t.a.m. með auknum fólksfjölda, hafa leitt til þess að þörf fyrir aðgengi að fjölbreyttum ferðamátum á Íslandi hefur aldrei verið meiri.

Fjölbreyttara ferðamynstur krefst uppbyggingar á öruggum og aðgengilegum innviðum fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki. Til að bæta umhverfi ferðamátanna er mikilvægt að huga að fjölbreyttum þáttum í skipulagningu og framkvæmd. Aðstæður og tækifæri til uppbyggingar geta verið mismunandi eftir gerð sveitarfélaga en með markvissum aðgerðum er stefnt að því að bæta samspil ólíkra hópa í umferðinni og auka öryggi óvarinna vegfarenda.

Vetrarþjónusta sem mætir þörfum virkra ferðamáta og smáfarartækja, skýrar merkingar, góð aðstaða til að geyma hjól og öruggar hjáleiðir við framkvæmdasvæði eru lykilatriði í því að efla ferðamátann. Einnig er mikilvægt að huga að skýrari viðmiðum fyrir umgengni rafhlaupahjóla svo þau hefti ekki aðgengi á göngu- og hjólaleiðum. Samstarf ríkis og sveitarfélaga gegnir lykilhlutverki í því að hrinda stefnu um virka ferðamáta og smáfarartæki í framkvæmd. Þá þarf að tryggja eftirfylgni til að hún skili þeim samfélagslega ávinningi sem stefnt er að. Í næsta kafla er fjallað um inntak stefnunnar og þau markmið sem lagt er til að unnið verði að svo að stefnan verði að veruleika. Að lokum leggur starfshópur til aðgerðaáætlun sem má sjá má í fimmta kafla.

4. Drög að stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki

4.1 Framtíðarsýn

Starfshópur um stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki leggur til eftirfarandi framtíðarsýn:

Ísland er samfélag sem styður við fjölbreytta ferðamáta. Öruggir innviðir fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki veita raunhæft valfrelsi um fjölbreytta samgöngukosti. Umhverfi virkra ferðamáta er aðlaðandi og aðgengilegt, allt árið um kring.

Þessi framtíðarsýn felur í sér að virkir ferðamátar verði fullgildir og sjálfsagðir hlutar samgöngukerfisins og að fólk upplifi þá valkosti að ganga, hjóla eða ferðast með smáfarartækjum sem aðgengilega, örugga og aðlaðandi. Til að framtíðarsýnin verði að veruleika þarf skýra stefnu, mælanleg markmið og aðgerðaáætlun. Hér fyrir neðan eru sett fram meginmarkmið stefnunnar ásamt mælanlegum undirmarkmiðum.

4.2 Meginmarkmið

Undir stefnunni eru sett fram þrjú meginmarkmið sem lúta að öryggi, aðgengi og umferðarmenningu sem byggir á gagnkvæmum skilningi. Markmiðin endurspeгла helstu áskoranir sem greindar voru í stöðumati og taka jafnframt mið af erlendum fyrirmyndum um bestu lausnir (e. best practice). Meginmarkmið stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki eru:

1. Öryggi – fækka slysum á óvörðum vegfarendum.
2. Aðgengi – auka aðgengi allra að fjölbreyttum samgöngukostum.
3. Skilningur – efla gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta.

Hvert meginmarkmið er útfært með mælanlegum undirmarkmiðum. Markmiðin eru sett fram á þann hátt að unnt sé að meta reglulega hvernig miðar áfram – hvort sem um er að ræða tölulegar mælingar eða áþreifanlegar umbætur.

4.2.1 Meginmarkmið 1: Fækka slysum á óvörðum vegfarendum

Öryggi er ófrávíkjanlegt grundvallaratriði í stefnu um virka ferðamáta. Alvarleg slys á óvörðum vegfarendum eru óásættanleg og stefnan byggir á núllsýn, þar sem enginn ætti að verða fyrir varanlegum skaða við það að ganga, hjóla eða nota smáfarartæki. Börn eru sérstaklega viðkvæmur hópur í umferðinni og jafnframt meðal þeirra sem nýta sér virka ferðamáta hvað mest og því er öryggi

þeirra í forgangi. Til að tryggja þeim öruggt aðgengi að skóla, íþróttastarfi og frístundum verður lögð sérstök áhersla á að lækka ökuhraða í grennd við svæði þar sem mikil umferð barna er.

Mælanleg undirmarkmið:

- Stefnt skal að því að fækka alvarlega slösuðum óvörðum vegfarendum, gangandi, hjólandi og notendum smáfarartækja um að lágmarki 5% á hverju ári (m.v. meðaltal 2019-2023).
- Fjöldi slysa þar sem börn (undir 18 ára) slasast gangandi, hjólandi eða á smáfarartæki haldist sem næst núlli á hverju ári.
- Ökuhraði við grunnskóla, íþróttahús og frístundaheimili verði hvergi hærri en 30 km/klst árið 2030.

Í kafla 5.1 er lýst aðgerðaáætlun til að ná fram markmiðum um aukið öryggi óvarinna vegfarenda.

4.2.2 Meginmarkmið 2: Auka aðgengi allra að fjölbreyttum samgöngukostum

Til að virkir ferðamátar séu raunhæfur valkostur þarf umhverfið að styðja við notkun þeirra með góðum tengingum, aðstöðu og samfelldri þjónustu. Markmiðið er að tryggja að öll, óháð aldri, kyni, búsetu, tekjum eða líkamlegri getu, geti valið sér ferðamáta sem hentar og stuðlar að heilsu og sjálfbærni. Sérstök áhersla er lögð á að tengingar, skipulag og innviðir fyrir gangandi, hjólandi og notendur smáfarartækja séu aðgengilegir allan ársins hring og samhæfðir almenningssamgöngum.

Mælanleg undirmarkmið:

- Árið 2030 hafi öll sveitarfélög með yfir 1.000 íbúa samþykkt og innleitt áætlanir um innviði fyrir virka ferðamáta, þar á meðal hjólreiðaáætlanir og göngustígaáætlanir.
- Árið 2040 hjóli að minnsta kosti 13% íbúa á höfuðborgarsvæðinu til og frá vinnu eða skóla samkvæmt ferðavenjukönnun.
- Hlutfall þeirra sem velja virka ferðamáta sem aðalferðamáta til vinnu eða skóla samkvæmt ferðavenjukönnun hækki árlega um að lágmarki 1 prósentustig til ársins 2030.
- Árið 2040 uppfylli a.m.k. 90% göngu- og hjólastíga hönnunarleiðbeiningar um aðgengi og a.m.k. 60% íbúa í þéttbýli hafi aðgang að öruggri aðstöðu fyrir hjól eða smáfarartæki við vinnustað.

Í kafla 5.2 er lýst aðgerðaáætlun til að ná fram markmiðum um bætt aðgengi að virkum ferðamátum.

4.2.3 Meginmarkmið 3: Efla gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta

Góð samskipti og gagnkvæmur skilningur á milli notenda ólíkra ferðamáta skapa jákvæðari samgöngumenningu og stuðla að öryggi, vellíðan og virðingu í samgöngurýminu. Þegar gangandi, hjólandi, ökumenn og notendur smáfarartækja deila sameiginlegu rými, skipta skýr viðmið, gagnsæ upplýsingagjöf og uppbyggileg fræðsla höfuðmáli. Með því að efla jákvætt viðhorf, öryggisvitund og skilning á mismunandi þörfum verður auðveldara að samnýta rými á sanngjarnan og farsælan hátt. Opinberir vinnustaðir gegna þar lykilhlutverki með því að vera góð fyrirmynd og leiða með fordæmi.

Mælanleg undirmarkmið:

- Árið 2026 hafi verið hrundið af stað fræðsluherferð um samspil ólíkra ferðamáta, með áherslu á gagnkvæma virðingu og öryggi. Árið 2027 hafi a.m.k. 70% fullorðinna íbúa sagst orðið varir við herferðina samkvæmt skoðanakönnun.
- Á haustönn 2027 taki a.m.k. 60% framhaldsskóla þátt í „Hjólað í skólann“ áttakinu.
- Árið 2027 hafi verið gefnar út einfaldar og myndrænar leiðbeiningar um rétta notkun samgöngurýmis og þær innleiddar í fræðslu sveitarfélaga og Samgöngustofu.
- Árið 2028 hafi a.m.k. 80% opinberra vinnustaða innleitt samgöngustefnu byggða á samræmdu sniðmáti, með aðgerðum til að styðja við virka ferðamáta starfsmanna.

Í kafla 5.3 er lýst aðgerðaáætlun til að ná fram markmiðum um bætt samskipti og virðingu meðal notenda ólíkra ferðamáta.

5. Aðgerðaáætlun

Starfshópur leggur til að eftirfarandi aðgerðir til að uppfylla framangreind markmið og koma stefnunni til framkvæmdar.

5.1 Aðgerð 1: Auka öryggi óvarinna vegfarenda

5.1.1 Sérstök stefnumótun um smáfarartæki.

Framkvæmd verði rannsókn þar sem notkun smáfarartækja er kortlögð ítarlega. Byggt á niðurstöðum rannsókna verði í framhaldinu skoðað hvort ástæða er til að mynda sérstaka stefnu um smáfarartæki og/eða endurskoða ákvæði umferðarlaga sem fjalla um notkun smáfarartækja.

Tími: 2025-2027. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

5.1.2 Aukin aðgreining gangandi og hjólandi í stígakerfi.

Unnið verði markvisst að aukinni aðgreiningu gangandi og hjólandi í stígakerfum sem og aðgreiningu þessara ferðamáta frá bílaumferð. Þetta er lykilaðgerð til að auka öryggi óvarinna vegfarenda, stuðla að bættu aðgengi að fjölbreyttum ferðamatum, bæta umferðarflæði og stuðla að jákvæðari upplifun allra vegfarenda.

Tími: 2025-2040 Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, sveitarfélög, Vegagerðin.

5.1.3 Unnið verði að lagalegri skilgreiningu grunnets hjólastíga.

Skoðaðar verði leiðir til að festa ábyrgð og framkvæmd við uppbyggingu stíga utan þéttbýlis í sessi, m.a. með lagabreytingum og skilgreiningu grunnets hjólastíga.

Tími: 2025-2030. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið,

5.1.4 Bættar gönguleiðir í kringum skóla og frístundasvæði.

Framkvæmd verði greining á svæðum þar sem þörf er á úrbótum á göngu- og hjólaleiðum í grennd við skóla, íþróttamannvirki og frístundastarfsemi. Sérstök áhersla verði lögð á að tryggja skýrar hraðatakmarkanir, bættu lýsingu og hönnun gatna sem stuðlar að lækkun ökuhraða.

Tími: 2025-2030. Ábyrgð: Sveitarfélög, Vegagerðin.

5.1.5 Lækkun ökuhraða í 30 km/klst á völdum stöðum í þéttbýli.

Stefnt verði að markvissri lækkun ökuhraða á völdum stöðum í þéttbýli í 30 km/klst. Rannsóknir sýna að alvarlegum slysum á óvörðum vegfarendum fækkar þegar hraði ökutækja í þéttbýli er undir 30 km/klst.

Tími: 2026-2028. Ábyrgð: Vegagerðin.

5.1.6 Samræming hönnunarviðmiða fyrir innviði fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki.

Breidd gatna verði endurskoðuð í leiðbeiningum til að endurspegla betur æskilegan ökuhraða innan hverfa. Hækkun gönguþverana verði notuð í auknu mæli við endurgerð gatna til að auka öryggi gangandi, hjólandi og notenda smáfarartækja þegar við á.

Tími: 2025-2026. Ábyrgð: Vegagerðin og sveitarfélög.

5.2 Aðgerð 2: Bæta aðgengi að virkum ferðamátum

5.2.1 Samræmd og fagleg framkvæmd á hönnun og merkingum stíga

Stuðlað verði að samræmdri notkun opinberra leiðbeininga og reglna um hönnun og merkingar stíga, hjáleiða og framkvæmdasvæða í öllum sveitarfélögum. Haldið verði fræðslunámskeið fyrir starfsfólk sveitarfélaga, hönnuði og verktaka þar sem lögð er áhersla á göngu- og hjólavæna hönnun. Útbúnað verði aðgengilegar samantektir úr leiðbeiningunum til að auðvelda notkun þeirra í framkvæmdum.

Tími: 2026-2027. Ábyrgð: Vegagerðin.

5.2.2 Auka vetrarþjónustu við innviði virkra ferðamáta og smáfarartækja.

Skoðaðar verði leiðir til að styðja betur við notkun virkra ferðamáta og smáfarartækja yfir vetrartímann. Veita þarf sérstaka vetrarþjónustu, þar með talið reglulegan og skilvirkkan snjómokstur og hálkuvörnir.

Tími: 2025-2030. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, Vegagerðin, sveitarfélög.

5.2.3 Hagrænir hvatar til kaupa á reiðhjólum og rafhjólum

Hagrænir hvatar verði nýttir til stuðnings við kaup á reiðhjólum þ.m.t. rafhjólum, svo sem endurgreiðslur eða niðurgreiðslur.

Tími: 2025-2026. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, umhverfis- orku og loftslagsráðuneytið, fjármála- og efnahagsráðuneytið.

5.2.4 Markviss áætlanagerð og formfesting innviða fyrir virka ferðamáta

Öll sveitarfélög verði hvött til að móta og innleiða heildstæðar áætlanir um innviði virkra ferðamáta, m.a. hjóltreidda-, göngustíga- og umferðaröryggisáætlanir. Áhersla verði lögð á tengingar við skóla og frístundastarfsemi, viðhald og aðstöðu við byggingar, s.s. örugg og yfirbyggð hjólaskýli.

Tími: 2025-2030. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, sveitarfélög

5.2.5 Endurskoðun byggingareglugerðar

Í samstarfi við viðeigandi aðila verði metið hvort ástæða sé til að endurskoða kröfur byggingareglugerðar um aðgengilega, örugga og aðlaðandi aðstöðu fyrir hjóltreiddar, bæði innan og við byggingar, sérstaklega á vinnustöðum og í opinberum stofnunum.

Tími: 2027-2028. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, félags- og húsnæðismálaráðuneyti.

5.2.6 Rannsókn á gönguvæni í Reykjavík

Framkvæmd verði greining á gönguvæni í Reykjavík sem metur tengingar gönguleiða, gæði innviða, umferðaröryggi og aðgengi. Byggt verði á bæði staðbundnum gögnum og upplifun íbúa. Slík greining getur nýst við forgangsroðun aðgerða og verði fyrirmynd fyrir önnur sveitarfélög.

Tími: 2025-2026. Ábyrgð: Reykjavíkurborg.

5.3 Aðgerð 3: Auka gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta

5.3.1 Fræðsluferferð um samspil ólíkra ferðamáta.

Farið verði í markvissar fræðsluferðir um samspil gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda. Herferðirnar verði unnar í samstarfi við hagaðila og byggðar á niðurstöðum rannsókna á viðhorfum almennings til virkra ferðamáta og áhrifum þeirra á samfélagið. Lögð verði áhersla á öryggi, gagnkvæma virðingu og ávinning fyrir heilsu og umhverfi.

Tími: 2026. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, Samgöngustofa, Vegagerðin.

5.3.2 „Hjólað í skólann“ – hjóltreiddaáttak á háskóla- og framhaldsskólastigi.

Hafið verði áttak í samstarfi við menntayfirvöld og hagsmunaaðila sem hvetur nemendur í framhaldsskólum til að nýta hjóltreiddar sem samgöngumáta. Áhersla verði lögð á hvatningu, sýnileika og aðgengi, auk upplýsinga um öryggi og heilsufarslegan ávinning hreyfingar.

Tími: Haustið 2026. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, mennta- og barnamálaráðuneytið, menningar-, nýsköpunar og háskólaráðuneytið, Samgöngustofa.

5.3.3 Létt að gera rétt

Þróaðar verði einfaldar og aðgengilegar leiðbeiningar fyrir starfsfólk sveitarfélaga, verktaka og almenning um hvar og hvernig megi leggja bílum og smáfarartækjum án þess að skapa hættu eða hindranir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Leiðbeiningarnar verði myndrænar og hnitmiðaðar og nýttar í fræðslu og upplýsingagjöf.

Tími: 2026-2027. Ábyrgð: Sveitarfélög, Vegagerðin og Samgöngustofa.

5.3.4 Samgöngustefna fyrir vinnustaði hins opinbera.

Unnin verði samræmd samgöngustefna fyrir opinbera vinnustaði sem styður við notkun virkra ferðamáta og almenningssamgangna. Byggt verði á núverandi hvötum, s.s. samgöngustyrkjum og hjólavottun vinnustaða, og útbúið sniðmát sem vinnustaðir geta aðlagð og innleitt.

Tími: 2026-2027

Ábyrgð: Samgöngustofa, Innviðaráðuneytið.

6. Áhrif á íslenskt samfélag

Með stefnu stjórnvalda um virka ferðamáta og smáfarartæki er stigið markvisst skref í átt að öruggara, heilsusamlegra og sjálfbærara samgöngukerfi. Í stefnunni er lögð áhersla á jafnt aðgengi að fjölbreyttum ferðamátum og stuðning við val einstaklinga til að ferðast á þann hátt sem samræmist bæði eigin þörfum og markmiðum um samfélagslega velferð og umhverfisábyrgð. Stefnan er mótuð með tilliti til íslenskra aðstæðna og alþjóðlegra viðmiða og byggir á traustri greiningu, reynslu og samráði við fjölbreyttan hóp hagaðila.

Aðgerðaáætlun stefnunnar nær til fjölmargra þátta sem hafa áhrif á hvernig fólk ferðast, þar á meðal innviða, hönnunar, öryggis, fræðslu og hvata. Markmiðið er að gera virka ferðamáta og smáfarartæki að raunhæfum og aðgengilegum valkosti fyrir sem flesta. Samgöngurýmið eiga að vera skýrt skilgreind, skilvirk og mannvæn. Samvinna ríkis, sveitarfélaga og annarra aðila er forsenda þess að innleiðing verði markviss og traust byggist upp gagnvart umbótum. Opinberir vinnustaðir hafa jafnframt mikilvægu hlutverki að gegna með því að vera fyrirmyndir í eigin starfsemi.

Framtíðarsýn stefnunnar byggir á því að efla jákvæð samskipti og gagnkvæman skilning milli allra sem nýta sér samgöngukerfið. Með því að skapa rými fyrir fjölbreyttar samgöngulausnir og stuðla að samfélagslegri sátt um notkun þeirra má styrkja lýðheilsu, auka tengsl milli fólks og staða og draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á umhverfið.

Stefnan setur fram sameiginlega sýn og skýran ramma fyrir þróun virkra ferðamáta næstu ár. Innleiðing hennar kallar á samfellu í framkvæmd, góða samvinnu og reglulegt mat á árangri. Með þessari nálgun má styðja við markmið um bætta lýðheilsu, skilvirkara samgöngukerfi og samfélag sem byggir á jafnræði og framsýni. Með stefnunni er stuðlað að jákvæðri þróun búsetuskilyrða um allt land og styrkingu samkeppnishæfni Íslands til framtíðar.

7. Heimildir

- Environice. (2022). *Loftslagsstefna höfuðborgarsvæðisins*. Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.
- Gjestvang, M., & Johansson, M. (2023). Women's perceptions of personal safety in urban public spaces: Importance of lighting and built environment features. *Sustainability*, 15(21), 15636. <https://doi.org/10.3390/su152115636>
- Hagstofa Íslands. (n.d.). *Mannfjöldi eftir sveitarfélögum, kyni og aldri 1. Janúar 1998–2024* [Tafla]. Sótt 23. apríl 2025 af [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir_Byggdakjarnar/MAN030101.px/table/tableViewLayout2/​;contentReference\[oaicite:1\]\[index=1\]](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir_Byggdakjarnar/MAN030101.px/table/tableViewLayout2/​;contentReference[oaicite:1][index=1])
- Innviðaráðuneytið. (2022). Skýrsla verkefnishóps um smáfarartæki. Stjórnarráð Íslands. <https://www.stjornarradid.is>
- Nordregio. (2025). Debunking cycling myths: Myths and realities. <https://pub.nordregio.org/pb-2025-1-debunking-cycling-myths/myths-and-realities.html>
- Reykjavíkurborg. (2022). *Minnisblað: Umferðaröryggi rafhlaupahjóla í lághraðumhverfi*. Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar.
- Reykjavíkurborg. (2023). *Minnisblað um slys tengdum rafhlaupahjólum innan Reykjavíkurborgar*. Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar.
- Sameinuðu þjóðirnar, Efnahagsnefnd Evrópu og Alþjóðaheilbrigðismálastofnunin. (2021). *Samevrópsk áætlun um eflingu hjóltreidda*. <https://unece.org/info/publications/pub/376488>
- Sameinuðu þjóðirnar, Efnahagsnefnd Evrópu og Alþjóðaheilbrigðismálastofnunin. (2024). *Samevrópsk áætlun um göngu*. <https://unece.org/publications/pan-european-master-plan-walking>
- Samgöngustofa. (n.d.). *Umferðarslys og slysatölfræði*. <https://www.samgongustofa.is/umferd/tolfraedi/umferdarslys-um-slysaskra/>
- Statens vegvesen. (u.á.). *Nullvisjonen*. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen/>
- Statens vegvesen. (2012). *Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel! Grunnlagsdokument for NTP 2014–2023 (VD rapport nr. 7)*. <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig>

transport/sykkelfrafikk/sykkelfstrategi.pdf

Stjórnarráð Íslands. (2024). *Uppfærður samgöngusáttmáli*

höfuðborgarsvæðisins: Greinargerð viðræðuhóps ríkis og sveitarfélaga.

<https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og>

skrar/IRN/Frettatengd

skjol/Greinarger%C3%B0%20vi%C3%B0r%C3%A6%C3%B0uh%C3%B3ps_agu
t2024.pdf

Šucha, M., Drimlová, E., Rečka, K., Haworth, N., Karlsen, K., Fyhri, A., Wallgren, P.,

Silverans, P., & Sloomans, F. (2023). E-scooter riders and pedestrians:

Attitudes and interactions in five countries. *Heliyon*, 9(4), e15449.

<https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e15449>

Transport Scotland. (2022). *Cycling framework and delivery plan for active travel
in Scotland 2022–2030: Draft for consultation – August 2022.*

<https://www.transport.gov.scot/publication/draft-for-consultation-august>

2022-cycling-framework-and-delivery-plan-for-active-travel-in-scotland
2022-2030/

Queensland Government, Department of Transport and Main Roads. (2019).

Queensland walking strategy 2019–2029: Walking for everyone, every day.

<https://www.tmr.qld.gov.au/walking>

Vegagerðin. (2017). *Hönnun fyrir alla: Algild hönnun utandyra*

(leiðbeiningar). Sótt 23. maí 2025 frá

[https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/honnun_f_alla_algid_honnun/
file/H%C3%B6nnun_fyrir_alla_Algild_h%C3%B6nnun_utandyra_Handb%C3
B3k%20\(ID%20103788\).pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/honnun_f_alla_algid_honnun/file/H%C3%B6nnun_fyrir_alla_Algild_h%C3%B6nnun_utandyra_Handb%C3%B3k%20(ID%20103788).pdf)

Vegagerðin. (2019). *Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjóltreidar*. Vegagerðin.

<https://wp-beta.vegagerdin.is/wp>

content/uploads/2023/10/honnunarleidbeiningar-fyrir-hjolreidar-2019-12
19-002.pdf

Vegagerðin. (2023). *Grunnnet samgagna: hjóltreidastigar*. Sótt af <https://wp>

beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2023/07/nr_1800_763_grunnnet
samgagna-hjolreidastigar.pdf

Vegagerðin. (2024). *Fólki fjölgar – umferð allra ferðamáta eykst*. Sótt af:

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/folki-fjolgar>
umferd-allra-ferdamata-eykst

Vegagerðin. (2025). *Hjóla- og göngustígaáætlun 2025–2029*. Vegagerðin.

Þorsteinn Ásgrímsson. (2021, maí 4). Sprenging í innflutningi rafhjóla.

Morgunblaðið. Sótt af

https://www.mbl.is/frettir/innlent/2021/05/04/sprenging_i_innflutningi_ra_hjola

