

Reykjavík, 29.10.2014

Staða hjólreiða á landsvísu, aðferðafræði og ávinningur stefnumótunar

Rannsóknarverkefnið „Staða hjólreiða á landsvísu“ er heimildaverkefni þar sem rýndar eru hjólreiðastefnur Noregs og Skotlands ásamt stöðu hjólreiða á landsvísu í gegnum skipulagsáætlanir og svæðisbundin verkefni. Verkefninu er ætlað að veita innsýn inn í þennan málaflokk þannig að stjórnvöld hér á landi geti nýtt þessa vinnu til þess að móta sér stefnu um hjólreiðar á Íslandi. Ávinningurinn af því að stjórnvöld setji stefnu/markmið um hjólreiðar er að áætlanagerð sveitarfélaga og ríkisins sem t.d. varða landnotkun og samgöngur mun verða markvissari og heildstæðari í þessum málaflokki. Það skal tekið fram að verkefnið er ekki fullunnið að svo stöddu en er á lokastigi.

Helstu markmið rannsóknarverkefnisins eru:

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

Noregur og Skotland voru valin sem samanburðarlönd þar sem að þau hafa ekki eins sterka hjólreiðamenningu líkt og Danmörk, Holland og Þýskaland. Það er því áhugavert að skoða hvernig þessi lönd sem standa á álíka stað og Ísland hvað varðar hjólreiðar hafa sett sér markmið um aukna hlutdeild hjólreiða. Í Skotlandi og Noregi eru hjólreiðar um 1 – 7 % allra ferða. Misjafnt er hversu há talan er eftir árstíðum. Það sem gerir þessi lönd einnig áhugaverð í samanburði er að landslagið og innviðir í þessum löndum er svipað og á Íslandi þ.e.a.s. langt á milli þéttbýlisstaða, hálendi og mishæðótt landslag. Bæði löndin hafa stefnu um hjólreiðar á landsstigi sem færast síðan niður á öll skipulagsstiginn.

Í raun höfum við hér á landi verkfærin til þess að byrja að móta hjólreiðastefnu því í gildandi samgönguáætlun (2011-2022) er fyrsti vísir að hjólreiðaáætlun stjórnvalda en aðgerðir tengdar hjólreiðum eru hluti áherslna áætlunarinnar til að ná t.d. markmiði um greiðar samgöngur og um sjálfbærar samgöngur. Nú er í gangi endurskoðun á samgönguáætlun og ætti þessi vinna að geta nýst inn í þá vinnu. Rýndar hafa verið allar svæðis- og aðalskipulagsáætlanir hér á landi. Mikill munur er á umfjöllun um hjólreiðar á milli sveitarfélaga, minni sveitarfélög hafa oft á tíðum enga stefnu né markmið um hjólreiðar. Taka þarf inn í myndina að sumar þessara aðalskipulagsáætlana eru orðnar 10 ára eða eldri. Sú aukning sem hefur verið á hjólreiðum hefur að mestu gerst á síðustu 5 – 10 árum. Því er athyglisvert að sjá muninn á nýju aðalskipulagsáætlunum sem hafa verið samþykktar á síðustu 5 árum og þeim sem voru samþykktar t.d. um og upp úr 2000. Greinilegt er að sú aukning sem hefur orðið á hjólreiðum er að skila sér inn í aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga, þá sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu.

Ávinningur af hjólreiðum er fjölbættur og stjórnvöld hafa í gegnum ýmis lög, reglugerðir og alþjóðlega samninga lýst því yfir að þau ætli að auka hlutdeild virks samgöngumáta. En til þess þarf stefnu sem í kjölfarið fylgi áætlun eða aðgerðaáætlun og því sé fylgt eftir. Að auka hjólreiðar er langtíma verkefni sem á ekki að snúast um hægri eða vinstri pólitískar skoðanir eins og Klaus Bondam framkvæmdastjóri

dönsku hjólreiðasamtakanna lét falla á ráðstefnu hér á landi í haust, heldur er aukning hjólreiða hagur allra.

Eva Dís Þórðardóttir
Skipulagsfræðingur
eva.dis.thordardottir@efla.is