

# Vélahjól á Íslandi

*Stöðumat vinnuhóps Umhverfisstofnunar  
og hugmyndir vélahjólafólks að framtíðarskipulagi  
á aðstöðu og lagaumhverfi sem uppfyllir þarfir þeirra  
sem aka um á vélahjólum - með það að markmiði  
að sporna gegn utanvegaakstri*

Vinnuhópur Umhverfisstofnunar  
Reykjavík júlí 2006 – desember 2007

## EFNISYFIRLIT

1	Kafli – Inngangur .....	4
1.1	Forsagan - Tilurð vinnuhópsins .....	4
1.2	Hlutverk vinnuhópsins .....	4
1.3	Störf vinnuhópsins .....	4
1.4	Skilgreining hugtaka .....	5
2	Kafli – Samantekt .....	6
2.1	Samantekt um tillögur vinnuhópsins .....	6
3	Kafli – Vélhjól á Íslandi .....	8
3.1	Saga vélhjóla á Íslandi .....	8
3.1.1	Notkun vélhjóla .....	8
3.1.1.1	Vélhjól sem samgöngutæki .....	9
3.1.1.2	Vélhjól sem íþróttatæki .....	9
3.1.1.3	Vélhjól sem frístundartæki .....	9
3.1.2	Vélhjól innan ferðaþjónustunnar .....	11
3.1.3	Vélhjól erlendra ferðamanna .....	12
3.2	Innflutningur bifhjóla á undanförunum árum .....	12
3.3	Dreifing vélhjóla milli landshluta .....	14
3.4	Tekjur ríkisins af innflutningi og notkun bifhjóla .....	15
3.5	Jafnræði gagnvart öðrum hópum í samfélaginu .....	16
4	Kafli – Þróun aðstöðu og lagaumhverfis í nágrennalöndum .....	17
4.1	Inngangur .....	17
4.1.1	Svíþjóð .....	17
4.1.2	Bandaríkin .....	18
5	Kafli – Utanvegaakstur og umhverfið .....	20
5.1	Hvað telst vera utanvegaakstur? .....	20
5.1.1	Utanvegaakstur sem veldur náttúruspjöllum .....	20
5.1.2	Akstur sem veldur ekki náttúruspjöllum .....	21
5.2	Nýleg dómsmál .....	21
5.2.1	Folaldadalir við Hengil 2006 .....	22
5.2.2	Akstur vélhjóls undir vesturhlíðum Hengils .....	22
5.3	Akstur vélhjóla í sátt við umhverfið .....	23
5.4	Landspjöll af völdum annarra hópa .....	23
5.5	Umhverfisáhrif .....	23
5.5.1	Bensín og olíumengun .....	23
5.5.2	Hávaðamengun .....	24
5.5.3	Loftmengun .....	24
6	Kafli – Þarfir vélhjólafólks og annarra útivistarhópa .....	25
6.1	Grunnþarfir þeirra sem stunda vélhjólamennsku .....	25
6.1.1	Þarfir vélhjólaiþróttafólks .....	25
6.1.2	Þarfir þeirra sem stunda frístundarakstur á slóðum .....	25
6.2	Framtíðarsýn .....	26
6.3	Grunnþarfir annarra útivistarhópa .....	27
7	Kafli – Vélhjólavegir og slóðir .....	28
7.1	Skipulag, stjórnun og upplýsingagjöf .....	28
7.2	Íslenska vegakerfið .....	28
7.3	Skipulagshugmyndir vélhjólafólks .....	29
7.3.1	Aðkoma opinberra aðila .....	29
7.3.2	Vegir fyrir vélhjól .....	30
7.3.2.1	Fjölgun vegtegunda .....	30
7.3.2.2	Uppbygging og skipulag .....	31
7.3.3	Eftirlit og löggæsla .....	32
7.4	Lagning, viðhald og umsjón .....	32
7.5	Sjálfbærir vegir og slóðir .....	32
7.6	Nýting á vegum og slóðum sem þegar eru til .....	33
7.7	Samnýting vega og slóða .....	33
7.7.1	Möguleg samnýting með jeppafólki .....	33
7.7.2	Möguleg samnýting með hestafólki .....	33
7.7.3	Möguleg samnýting með öðrum útivistarhópum .....	34
7.8	Fjármögnun .....	34
7.8.1	Eldsneytisgjald .....	34
7.9	Kortlagning .....	35

8	Kafli – Aðkoma ríkis og sveitarfélaga.....	36
8.1	Aðkoma ríkisins .....	36
8.1.1	Skráningarkerfi vélhjóra .....	36
8.1.1.1	Lög og reglugerðir .....	36
8.1.1.2	Tillögur .....	37
8.1.2	Námsskrá fyrir bifhjólaréttindi .....	38
8.2	Aðkoma sveitarfélaga .....	39
9	Kafli - Fræðsla og upplýsingamál .....	41
9.1	Fræðsla um leyfilega notkun og umgengi við náttúruna .....	41
9.1.1	Fræðsla til núverandi hjólafélags .....	41
9.1.2	Fræðsla til nýliða .....	41
9.2	Fræðsla við öðrukennslu .....	41
9.3	Útgáfa fræðsluefnis .....	41
9.3.1	Útgefið efni: .....	41
9.3.2	Óutgefið efni – framtíðarsýn .....	42
9.4	Auglýsingar.....	42
9.5	Fjármögnun.....	42
10	kafli – Heimildaskrá .....	43
11	Viðauki.....	44

## Gröf, töflur og myndir

Graf 3.1	Aldursdreifing eigenda endúró- og mótókrosshjóra.....	8
Graf 3.2	Áætluð notkun vélhjóra á Íslandi. ....	11
Graf 3.3	Fjöldi forskráninga vélhjóra og fjórhjóra hjá Umferðarstofu, 1997-2006. ....	13
Graf 3.4	Skrásett bifhjól 1986 – 2006 (þung og létt bifhjól).....	13
Graf 3.5	Breytingar á iðkendafjölda árið 2005 (ÍSÍ).....	17
Tafla 3.1	Flokkun bifhjóra á Íslandi. ....	10
Tafla 3.2	Innflutningstölur bifhjóra.....	12
Tafla 3.3	Dreifing vélhjóra og fjórhjóra milli landshluta.....	14
Tafla 3.4	Áætlaðar tekjur ríkisins af vörugjaldi og virðisaukaskatti. ....	15
Tafla 3.5	– Áætlaðar árstekjur ríkisins af vörugjaldi eldsneytis og bensíngjaldi.....	16
Tafla 5.1	Dómar frá árinu 2006 þar sem ákært var m.a. fyrir brot gegn Náttúruverndarlögum. ....	21
Tafla 7.1	Vegtegundir Vegagerðarinnar.....	30
Tafla 8.1	Hugmynd vélhjólafélags að endurbættum skilgreiningum á skráningarflokkun vélhjóra á rauðum númerum.....	37
Mynd 1	Náttúruspjöll við Djúpavatn 2004.....	21
Mynd 2	Slóðin í Folaldadölum þar sem vélhjólamennirnir voru stöðvaðir af þyrlueftirlitssveit lögreglunnar.....	22

# 1 Kafli – Inngangur

## 1.1 Forsagan - Tilurð vinnuhópsins

Umhverfisnefnd Vélhjólaiþróttaklúbbsins (VÍK) boðaði til fundar þann 22. febrúar 2006 með fulltrúum frá Umhverfisstofnun, Landgræðslunni, Reykjanesfólkvangi og Landvernd. Tilgangur fundarins var áhugi Umhverfisnefndar VÍK til þess að leita leiða, með skipulagsaðgerðum, til að sporna gegn landsskemmdum vegna vorakstur vélhjólafólks á Reykjanesi. Ástæðan var m.a. ítrekuð umfjöllun í fjölmiðlum af skemmdum vegna utanvegaaksturs vélhjóla. Ekki náðist samstaða á fundinum um að beina vélhjólafólki á ákveðna staði innan Reykjanesfólkvangs eins og hugmyndir voru uppi um. Þess í stað kom upp hugmynd að aðilar fundarins undirrituðu og sendu áskorun til stjórnvalda þar sem skorað væri á viðkomandi ráðherra að leggja til fjármagn og setja á fót nefnd sem hefði það hlutverk að koma á löglegum og merktum slóðum fyrir vélhjólafólk. Nefndin gæti unnið á hliðstæðan hátt og reiðveganefnd var ætlað í upphafi. Þannig væri kominn vettvangur til að vinna að því að fá ákveðnum vegum og slóðum úthlutað til vélhjólafólks svo beina mætti notkun þeirra inn á skipulagða staði og koma í veg fyrir það skipulags- og agaleysi sem hópurinn hefur búið við.

Í framhaldinu tók Trausti Baldursson, fulltrúi Umhverfisstofnunar að sér að skrifa Umhverfisráðuneytinu bréf þar sem farið var fram á aðstoð ráðuneytisins við að koma hugmyndinni í framkvæmd. Bréfið var sent ráðuneytinu í mars. Í byrjun maí kom svarbréf frá ráðuneytinu þar sem málinu var vísað frá á þeim forsendum að um íþróttamál væri að ræða sem ekki heyrði undir Umhverfisráðuneytið.

Í kjölfar þess óskaði Umhverfisnefnd VÍK eftir fundi í ráðuneytinu til þess að skýra málið og leiðrétta þann misskilning sem orðið hafði. Á fundinum lagði Magnús Jóhannesson ráðuneytisstjóri til að settur yrði á stofn vinnuhópur, undir stjórn og forystu Umhverfisstofnunar, sem lagt gæti fram heildstæðar tillögur til ráðuneytisins. Þegar slíkt lægi fyrir myndi hann beita sér fyrir því að Umhverfisráðuneytið setti sig í samband við önnur viðkomandi ráðuneyti til að koma málinu í farveg.

Davíð Egilsson og Árni Bragason stofnuðu vinnuhópinn og kölluðu til fulltrúa frá Vegagerðinni, Sambandi sveitarfélaga, Landvernd og Umhverfisnefnd VÍK. Sett var það markmið að vinnuhópurinn skilaði tillögum í síðasta lagi í desember 2006. Ekki reyndist unnt að ná því markmiði.

Vinnuhópurinn skipuðu: Árni Bragason frá Umhverfisstofnun formaður, Eymundur Runólfsson frá Vegagerðinni, Jana Friðfinnsdóttir frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Bergur Sigurðsson frá Landvernd, Einar Sverrisson, Gunnar Bjarnason, Jakob Þór Guðbjartsson, Leópolð Sveinsson og Ólafur H. Guðgeirsson frá VÍK. Fulltrúar vélhjólamanna hafa borið hitann og þungann af ritun skýrslunnar. Á vinnslutímanum var MSÍ, Mótorhjóla og snjósleðasamband Íslands stofnað og umhverfisnefndin færð undir vébönd þess.

## 1.2 Hlutverk vinnuhópsins

Hlutverk vinnuhópsins er að gera grein fyrir aðstöðu og lagaumhverfi þeirra sem aka um á vélhjólum. Jafnframt leggja vélhjólamenn fram hugmyndir að úrbótum með það að markmiði að sporna gegn utanvegaakstri.

## 1.3 Störf vinnuhópsins

Fyrsti fundur vinnuhópsins var 13. júlí 2006. Þar var lögð fram tillaga að vinnuskipulagi og hugmyndir að tilgangi og markmiðum vinnuhópsins.

Skýrslan tók breytingum eftir því sem leið á árið og þróaðist í það að gera grein fyrir núverandi stöðu mála og lýsa umhverfi og aðstöðu vélhjólafólks á Íslandi. Í ljós kom að erfitt yrði fyrir alla aðila skýrslunnar að skrifa undir þær hugmyndir að framtíðarskipulagi sem vélhjólamenn komu fram með. Því var ákveðið að þær yrðu framsettar sem þeirra hugmyndir. Það er von hópsins að það yfirlit sem skýrslan gefur geti auðveldað ákvarðanatöku þannig að koma megi málum í betra horf sem fyrst.

#### **1.4 Skilgreining hugtaka**

Í þessari skýrslu er notast við eftirfarandi hugtök:

**Bifhjól** – Öll vélknúin ökutæki á tveimur hjólum.

**Vélhjól** – Bifhjól sem sérstaklega eru hönnuð til aksturs á torfærum keppnisbrautum eða á slóðum og vegum án bundins slitlags.

**Slóð** – hvers konar greinilegur stígur, gata eða vegur sem nýtur ekki kerfisbundins viðhalds en er fær fyrir umferð gangandi manna, hesta, vélhjóla eða breyttra jeppa.

**Torleið** – Torfær slóð sem er ekki í umsjón Vegagerðarinnar, sveitarfélags eða annars veghaldara. Torleið getur verið fær breyttum jeppum eða verið einstigi sem einungis er fært vélhjólum, hestum og gangandi umferð.

**Ferðamannavegur** – Þjóna fyrst og fremst þeim tilgangi að gera ferðafólki mögulegt að fara um áhugaverð svæði á vegum sem lagðir eru í sátt við náttúruna. Undir ferðamannavegi falla einnig hinar ýmsu slóðir sem ferðafólk notast fyrst og fremst við í þeim tilgangi að ferðast um og njóta náttúrunnar.

**Frístundaakstur** – Akstur sem stundaður er vegna ferðamennsku eða útivistar í frístundum fólks en ekki með bein samgöngu- eða flutningsmarkmið í huga

## 2 Kafli – Samantekt

Náttúruspjöll vegna aksturs utan vega hafa verið í umræðunni í talsvert langan tíma. Ferðaklúbburinn 4x4 stóð fyrir vitundarvakningu meðal jeppafólks gegn utanvegaakstri, í lok síðustu aldar, sem skilaði talsverðum árangri að mati manna. Náttúruspjöll af völdum vélhjólafólks hafa verið áberandi á undanförunum misserum og hafa m.a. embættismenn, vélhjólafólk og fjölmiðlar látið sig málið varða.

Innflutningur bifhjóla til landsins hefur u.þ.b. tvöfaldast árlega frá árinu 2002 og má segja að sprenging hafi orðið í innflutningi vélhjóla (torfæruhjóla) á þessu tímabili. Lög og reglur um notkun bifhjóla eins og þau eru í dag eru í flestum aðalatriðum í takt við raunveruleikann. Þó hefur hluti endúróhjóla verið skilgreindur sem mótókrosshjól (sjá töflu 3.1). Verulegur hluti þeirra endúróhjóla sem hér eru í notkun er ekki gerður fyrir notkun á lokuðum brautum (mótókross) heldur til aksturs á torfærum götuslóðum (endúró). Notendur þeirra ferðast um landið á slíkum hjólum í skemmri eða lengri ferðum og njóta útiveru á þann hátt. Þessi hópur er talinn hafa valdið flestum náttúruspjöllum og árekstrum við aðra útivistarhópa enda laumast hann gjarnan í skjóli fjalla vegna óvissu sinnar um hvar löglegt er að vera og hvar ekki. Fyrir það líður náttúra landsins.

Skýrsluhöfundar telja nauðsynlegt að koma skipulagi á notkun þessara hjóla. Leiðin til þess felst fyrst og fremst í að lagaumhverfið viðurkenni tilvist hjólanna og aðlagist þörfum þeirra sem þennan akstur stunda. Óvissu sem tengist skráningar- og notkunarreglum torfærutækja á rauðum númerum þarf að eyða. Efla þarf eftirlit og landvörslu t.d. með því að nýta krafta hjólafólksins sjálfs og auka fræðslu um náttúruvernd.

### 2.1 Samantekt um tillögur vélhjólafólks í vinnuhópnum

Vélhjólafólk telur að lausn utanvegaakstursvandamálsins felist að mestu leyti í tveimur grundvallarþáttum. Annars vegar í skipulagsþættinum og hins vegar í fræðslu- og áróðursþættinum.

Tillögur vélhjólafólks í vinnuhópnum til úrbóta eru þrjár helstar:

- A) að skilgreiningum á fjallvegum, sem Vegagerðin kallar “F-vegi”, verði fjölgað um tvær.
- B) að skilgreiningum á skráningarflokkun sem lúta að rauðum númerum verði breytt.
- C) að námsskrá til bifhjóluréttinda verði breytt og fræðsla aukin.

A) Núverandi skilgreiningar á fjallvegum hjá Vegagerðinni eru:

- F1** Slóðir – Seinfær vegur, fær allri almennri umferð að sumarlagi.
- F2** Slóðir – Lakfær vegur, fær fjórhjóladrifnum bílum, mjög öflugum fólksbílum og jepplingum.
- F3** Slóðir – Torfær vegur, einungis fær stórum og vel búnum fjórhjóladrifnum bílum, ofurjeppum.

Lagt er til að skilgreining Vegagerðarinnar á vegtegundum verði útvíkkuð sem lýsa mætti á eftirfarandi hátt:

- F4** Slóðir – þröngur og illfær vegur sem ekki er fær óbreyttum jeppum.
- F5** Slóðir – einstíg þröng og illfær vegslóð öðrum en gangandi, ríðandi, reið- og vélhjólandi umferð.

Jafnframt verði opnað fyrir það að vélhjólum með rauðum skráningarkerkjum yrði heimilað að aka á ákveðnum F-vegum svo fremi að þau uppfylli reglur um ljósabúnað.

Mikilvægt er að hæfilega margar slóðir komist undir þessar skilgreiningar strax í upphafi og hugsað verði fyrir tengingum á milli þeirra þannig að hægt verði bæði að ferðast á milli landshluta í lengri ferðum sem og styttri „hringi“ í dagsferðum.

Á þennan hátt verði skapaður löglegur vettvangur fyrir u.þ.b. 5.200 vélhjól og fjórhjól sem flutt hafa verið til landsins á löglegan hátt, án þess að hugsað væri fyrir löglegri aðstöðu til notkunar á þeim.

B) Vélhjólafólk leggur til að núgildandi skráningarkerfi verði áfram við lýði en vélhjól á rauðum númerum verði flokkuð nánar og fylgi mismunandi notkunarréttur hvorum flokki fyrir sig.

Vélhjól sem ekki fást skráð á hvít númer má flokka í tvennt:

- a) Endúróhjól með lágmarks ljósabúnað, ásamt því að gerðar eru strangari kröfur um hljóðstyrk hjólanna.
- b) Mótókross-hjól sem ætluð eru til keppnisaksturs og æfinga á sérstöku afmörkuðum svæðum. Enginn ljósabúnaður er á mótókrosshjólum og gilda aðrar reglur um hávaða frá þeim en um endúróhjól.

Hugmyndir að breytingunum koma fram í neðangreindri töflu (sjá kafla 8.1.1 Skráningarkerfi vélhjóla).

Skráning	Lýsing	Notkun	Skilyrði
Rautt númer	„Slóða“ hjól/Endúró	F-vegir, slóðir, einkavegir, lokuð svæði.	Lágmarks ljósabúnaður, próf eða námskeið
Rautt númer	Keppnishjól/mótókross	Lokuð svæði	Námskeið
Hvít númer*	Almenn vélhjól	Ótakmörkuð notkun innan laga ramma	Próf, skráning skoðun

\* Núgildandi notkun og skilyrði. Engar breytingar lagðar til.

C) Einnig leggur vélhjólafólk til að námsskrá til bifhjólarettinda verði breytt og fræðsla og upplýsingagjöf um leyfilega notkun og umgengni við náttúruna aukin.

## 3 Kafli – Vélahjól á Íslandi

### 3.1 Saga vélahjóna á Íslandi

Porkell Clemenz vélasmiður og fyrsti bílstjóri Íslandssögunnar flutti inn fyrsta bifhjólið til Íslands þann 19. júní 1905 eða ári eftir að hann fór til Danmerkur til að læra að aka bíl.

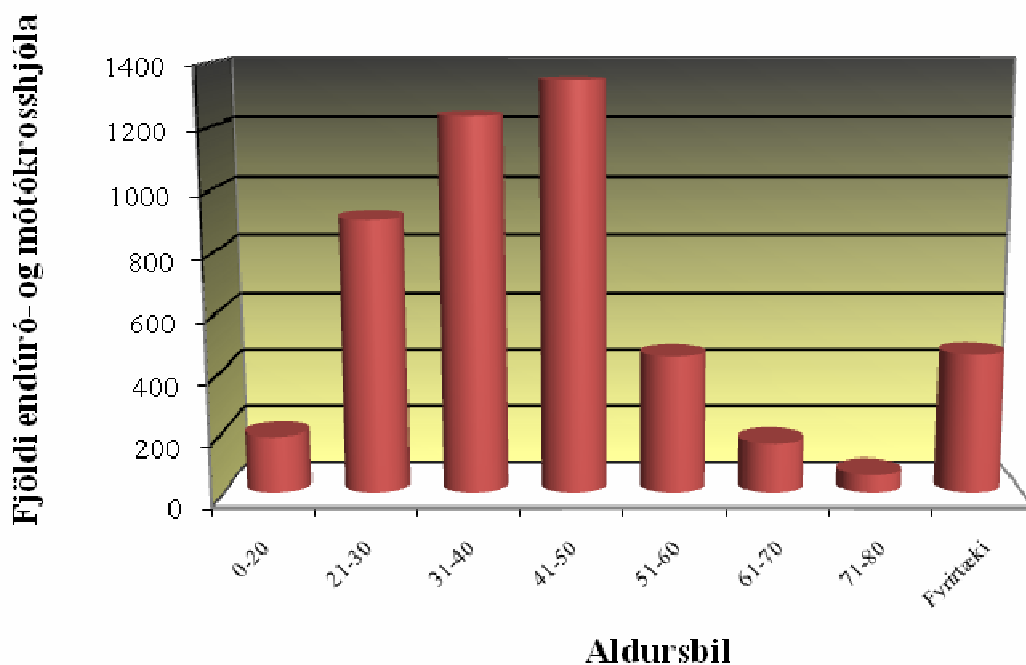
Saga bifhjóllanna er því jafnlöng sögu bílsins hér á landi.

Lengst af voru hjólin notuð á sama hátt og bílar þ.e. sem samgöngutæki. Þau áttu talsvert undir högg að sækja í þeirri samkeppni þar sem bílar hentuðu íslenskum aðstæðum mun betur í misjöfnum veðrum á mistorfærum malarvegum. Fyrsta akstursíþróttakeppnin sem haldin var á Íslandi var engu að síður þolaksturskeppni á bifhjólum. Hún var haldin árið 1940 á vegum breska hernámsliðsins.

Tæknibreytingar og þróun breyttu notkunarmynstrinu mikið á síðustu þremur áratugum síðustu aldar. Létt og aflmikil hjól með gífurlega öflugra fjöðrun, svokölluð vélahjól eða torfæruhjól, hafa gert vegi og vegleysur utan þéttbýlis að freistandi vettvangi til ferðalaga og útiveru. [6].

#### 3.1.1 Notkun vélahjóna

Notendur vélahjóna koma úr öllum stéttum samfélagsins. Námsfólk, verkafólk, verslunarfólk, skrifstofufólk, forstjórar, þingmenn, ráðherrar og eftirlaunafólk fyrirfinnast í hópnum ásamt öllum hinum. Skoðanakönnun sem fram fór á meðal vélahjólafólks í Tennessee-fylki í Bandaríkjunum benti til þess að um 13% þeirra sem voru eldri en 50 ára óku vélahjólum [3]. Sú ímynd að vélahjóláhópurinn sé einvörðungu skipaður ungum karlmennum stenst ekki skoðun, því staðreyndin er sú að vélahjólafólk er af báðum kynjum og stærstur hluti þess í dag er fjölskyldufólk á miðjum aldri (sjá graf 3.1).



Graf 3.1 Aldursdreifing eigenda endúró- og mótókrosshjóna. Byggt á upplýsingum frá Umferðarstofu í nóvember 2006.



Notkun vélhjóna má skipta í þrjá flokka:

### 3.1.1.1 Vélhjól sem samgöngutæki

Engar rannsóknir liggja fyrir sem sýnt geta fram á notkun vélhjóna. Það þykir þó ólíklegt að vélhjól séu mikið notuð sem samgöngutæki. Hér þarf að gera skýran greinarmun á vélhjólum annars vegar og götuhjólum hins vegar (nánar er farið í þessa skiptingu í töflu 3.1). Götuhjól eru samgöngutæki í sinni hreinustu mynd, gerð fyrir akstur á malbiki og láta illa að stjórn utan alfaraleiða. Vélhjól aftur á móti hafa báða eiginleikina, þó oftast séu þau notuð sem frístundartæki (sjá kafla 3.1.1.3). Þeir sem nota vélhjól sín sem samgöngutæki hafa þó mismunandi áhugasvið og þarfir.

### 3.1.1.2 Vélhjól sem íþróttatæki

Vélhjól hafa verið nýtt sem íþróttatæki hartnær allan þann tíma sem liðinn er frá því fyrsta hjólið var hannað. Erlendis var keppnishaldið fyrst í stað bundið við akstur á götuhjólum en þar sem engin aðstaða hefur verið til fyrir slíkar keppnir á Íslandi hefur eingöngu keppni í torfæruakstri náð að þróast hér. Í dag fer keppni fram í tveimur greinum þ.e. í mótókrossi og þolakstri (endúró). Mótókross fer fram í stuttri afmarkaðri og manngerðri hringlaga braut þar sem stökkpallar og krappar beygjur setja svip sinn á keppnina. Þolakstur fer hins vegar fram á löngum og þröngum slóðum sem lagðar eru í náttúrulegu umhverfi. Þriðja keppnisgreinin, þrautaakstur (trial) mun án efa ryðja sér rúm á næstu misserum. Slíkar keppnir þurfa lítið rými og erlendis fara þær gjarnan fram á íþróttaleikvöngum eða jafnvel innanhúss.

### 3.1.1.3 Vélhjól sem frístundartæki










Með aukinni samfélagslegri velmegun aukast frístundir fólksins, og margskonar leiktæki safnast upp í bílskúrum, geymslum og bílastæðum. Vélhjól hafa um langt skeið verið notuð í frístundum, bæði sem hluti af útivistarupplifun og keppnishaldi. Meðal vélhjólafólks hafa mörkin milli útivistar og keppnishalds alltaf verið ljós, en meðal almennings hefur tilhneiging verið til að einfalda raunveruleikann.



Skráningarkerfi vélhjóna með vélastærð yfir 50 rúmsentimetrum er tvíþætt. Annars vegar er um að ræða almenna skráningu, en sú skráning heimilrar vélhjólum að keyra í almennri umferð. Slík hjól bera hvít skráningarmerki. Hins vegar er það svokölluð torfærutækjaskráning og bera slík hjól rauðar númeraplötur. Lögleg notkun torfæruhjóna takmarkast af mjög þröngum lagaramma og gætir nokkurrar réttaróvissu um notkun þeirra. Lengi framan af gætti jafnvel misskilnings hjá innflutningsfyrirtækjum og vélhjólafólki um hvernig almennt væri heimilt að nota vélhjól með rauð skráningamerki. Enn ber nokkuð á vanþekkingu í þeim efnum. Frá 2005 hafa innflytjendur lagt áherslu á að flytja inn vélhjól til frístundaraksturs sem uppfylla skráningarskilyrði fyrir hvít númer. Bæði vélhjól á hvítum og rauðum skráningarmerkjum eru notuð í frístundum til útiveru og afþreyingar. Notkunin er að öllu leyti bundin við sömu slóðana og svæðin.

Engar skoðanakannanir hafa verið gerðar á notkunarmynstri íslensks vélhjólafólks, en í Bandaríkjunum hafa verið gerðar margar slíkar. Þó aðbúnaður og lagaumhverfi sé um margt ólíkt milli landanna, má fullyrða að grunn notkunin sé svipuð. Skoðanakönnun sem gerð var í Tennessee-fylki sýndi að 67% þeirra sem óku vélhjólum notuðu ökutæki sín í frístundum [3]. Svipuð könnun í Idaho-fylki gaf nokkuð hærra hlutfall eða 72,3% [2]. Í Tennessee notuðu 12% hjól sín til keppni en aðeins 0,7% í Idaho. Að auki er þar um notkun tengda veiðum að ræða. Vélhjól eru ekki notuð til veiða á Íslandi og því má búast við að

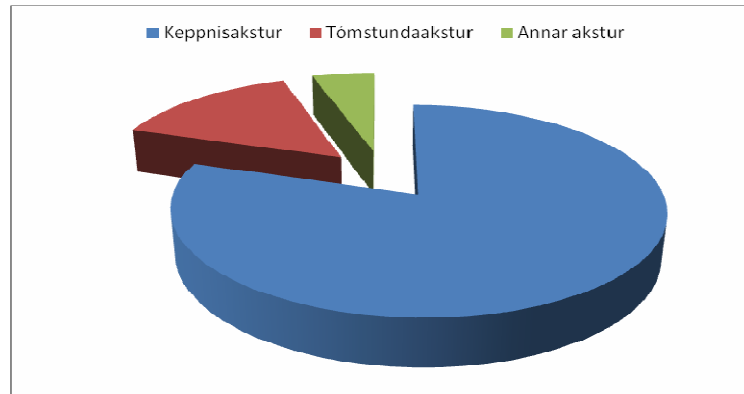
notkun þeirra hér sem frístundartæki sé mun meiri en kannanirnar í Tennessee og Idaho gefa til kynna.

**Tafla 3.1 Flokkun bifhjóla á Íslandi.**

Tekgund skráningar:		Hvít	Rautt	Skýringar		
	Götuþjól	✓		<b>Hefðbundin</b> – Hjól með hefðbundnu útliti; notkun fyrst og fremst innan borgarmarkna og á vegum með bundnu slitlagi.		
		✓		<b>Hippar</b> – Hjól með gamaldags útliti. Endurspeglar gjarnan lífsviðhorf hippakynslóðarinnar um frelsi og áhyggjuleysi. Oftast notuð innanbæjar og í styttri ferðir.		
		✓		<b>Plasthjól</b> (“reiserar”) – Hraðskreið kappaksturshjól með vindhlífum. Flestir ökumenn sem teknir eru fyrir ofsakstur aka hjólum þessarar gerðar. Enga æfinga- eða keppnisaðstöðu er að finna fyrir slík hjól hér á landi.		
		✓		Ferðahjól	<b>F1</b> – Hjól sem sérstaklega eru útbúin til ferðalaga - búin ferðatöskum, vindhlífum og öðrum þægindum. Henta til ferðalaga á malbikuðum vegum.	
		✓			<b>F2</b> – Stór vélhjól með töskum og vindhlífum. Hjól sem henta bæði til ferðalaga á malbiki sem og malarvegum. Hjól í þessum flokki eru fær til ferðalaga um helstu fjallvegi landsins og vinsæll kostur erlendra ferðamanna sem sækja Ísland heim.	
		✓		<b>Supermoto</b> – Hjól sem njóta vaxandi vinsælda. Notuð sem "sport hjól" í þéttbýli.		
		✓		<b>Vespur</b> – Hjól sem hafa náð vinsældum í skottúra í þéttbýli.		
	Vélhjól eða torfæruhjól	✓		Endúróhjól	<b>E1.</b> Hjól hönnuð til torfæruaksturs. eru þó útbúin öllum búnaði sem lög gera ráð fyrir til að geta fengið almenna götuskráningu - þar með talið sérstakt samevrópskt skírteini vegn útbláturs.	
			✓		<b>E2.</b> Hjól sem eru í alla staði eins útbúin og E1 en hafa ekki sérstakt samevrópskt skírteini vegn útbláturs – t.d. vegna þess að þau voru flutt inn beint frá BNA.	
			✓		<b>E3.</b> Hjól hönnuð til torfæruaksturs. eru útbúin með lágmarks ljósabúnaði skortir ýmsan búnað - t.d. flautu - til að fá almenna götuskráningu.	
		✓		<b>Mótókrosshjól</b> - Hjól hönnuð til torfæruaksturs. eru án alls ljósabúnaðar og ætluð sérstaklega til aksturs á lokuðum æfinga- og keppnissvæðum.		

			<p><b>Þrautahjól</b> - Afar létt hjól sérhönnuð til tæknilegs aksturs. Eru útbúin öllum þeim búnaði sem lög krefjast til að fá almenna götuskráningu. Eru ekki útbúin með sæti og hafa frekar lágan hámarks hraða. Nánast ekkert notuð til langferða á vegum.</p>
---	--	---	---

**Graf 3.2** Áætluð notkun vélhjóna á Íslandi.



Vélhjólafólk ferðast oftast um í hópum. Skv. skoðanakönnun í Colorado ferðast 94% vélhjólafólks um í 2-7 manna hópum [1]. Sambærileg könnun í Tennessee benti til hins sama [3]. Samkvæmt báðum könnunum hjólar fólk oftast með vinum og /eða vandamönnum. Sjaldan var um að ræða skipulagðar klúbbferðir.

Oftast fer vélhjólafólk í dagsferðir. Skoðanakönnunin í Tennessee benti til að 75% þeirra ferða sem farnar væru á vélhjólum væru skemmri en 12 klst. Lengri ferðir voru hins vegar að meðaltali þrjú dagar [3].

Þegar niðurstöður skoðanakönnunar í Tennessee [3] voru skoðaðar með það fyrir augum að bera saman notkun jeppa, fjórhjóna og vélhjóna, kom í ljós að notkun vélhjólafólks er að nokkru leyti frábrugðin notkun jeppa- og fjórhjólafólks. Atriði eins og líkamlegt erfiði, áskoranir, aukin færni í akstri og andleg hvíld vógu þyngra hjá vélhjólafólki en jeppa- og fjórhjólafólki. Kröfur um fallett landslag, fámenni og fleira í þeim dúr mældist það sama á meðal hópnum.

Þegar notendurnir sjálfir eru spurðir hvaða ástæður þeir halda að liggi að baki nýmyndun slóða í óleyfi, kemur í ljós að stór hópur telur að slóðir séu myndaðir af þeim sem í raun halda að leyfilegt sé að hjóla frjálst um allt [2]. Einnig var bent á að skortur á samþykktum og stikuðum leiðum gæti átt þarna stóran þátt, auk þess að verið væri að forðast fjölmenna staði. Skortur á reynslu var einnig nefnt.

Áður fyrr var akstur íslensks vélhjólafólks að mestu bundin við tímabilið maí-október, en mildir vetur undanfarin ár hafa lengt notkunartímabilið verulega og má segja að vélhjól séu nú í notkun nánast allt árið. Vetrarnotkun vélhjóna fer nánast eingöngu fram í dagsbirtu og um helgar. Notkun nagladekkja hefur færst í aukana og þau notuð á harðfenni eða ísilögðum vötnum.

Meðalferðahraði vélhjóna er að jafnaði ekki mikill, eða um 20-40 km/klst. Þegar ferðast er um grófa slóða getur ferðahraði farið niður í 10 km/klst.

### 3.1.2 Vélhjól innan ferðapjónustunnar

Á Íslandi eru a.m.k. tvö fyrirtæki sem bjóða erlendum sem innlendum vélhjólafærðamönnum þjónustu sína. Annað fyrirtækið hefur farið þá leið að leigja hjólin til ferðamanna með leiðsögumanni, en hitt býður þjónustu sína til ferðamanna sem þegar hafa flutt hjólin sín til Íslands. Rekstur slíkra fyrirtækja er erfiður því ferðasumarið er stutt og ferðamenn á hjólum frekar fáir.

Nokkur ferðabjónustufyrirtæki bjóða upp á skemmri ferðir á fjórhjólum þar sem farið er með hópa fyrirfram ákveðnar slóðir, oftast á einkalandi. Þeim rekstri má frekar líkja við hefðbundnar vélsleðaleigur en vélhjólafærðabjónustu.

Íslendingar sitja ekki einir um hituna því erlend fyrirtæki skipuleggja árlega vélhjólafærðir til Íslands. Reynslan af þessum ferðum er mjög góð, enda íslenska hálendið endalaus uppspretta ævintýra.

### 3.1.3 Vélhjól erlendra ferðamanna

Fjöldi þeirra ferðamanna sem til Íslands koma ár hvert hefur vaxið verulega undanfarin ár. Þó engar staðfestar tölur liggi fyrir um fjölda þeirra sem koma með bifhjól til landsins, má gera ráð fyrir að aukningin sé í takt við fjölgun almennra ferðamanna til landsins.

Nýleg rannsókn á upplifun bifhjólafærðafólks á Íslandi [5] leiddi í ljós að tæplega 90% voru karlmenn og um 30% aðspurðra ferðuðust einir síns liðs. Svo virðist sem bifhjólafólk dvelji ekki lengi á Íslandi því 80% aðspurðra dvöldu skemur en 2 vikur.

Vatnsföll hindra bifhjólafólk ekki í því að fara sínar ferðir um fjallvegi því 61% þveruðu vatnsföll.

## 3.2 Innflutningur bifhjóla á undanförunum árum

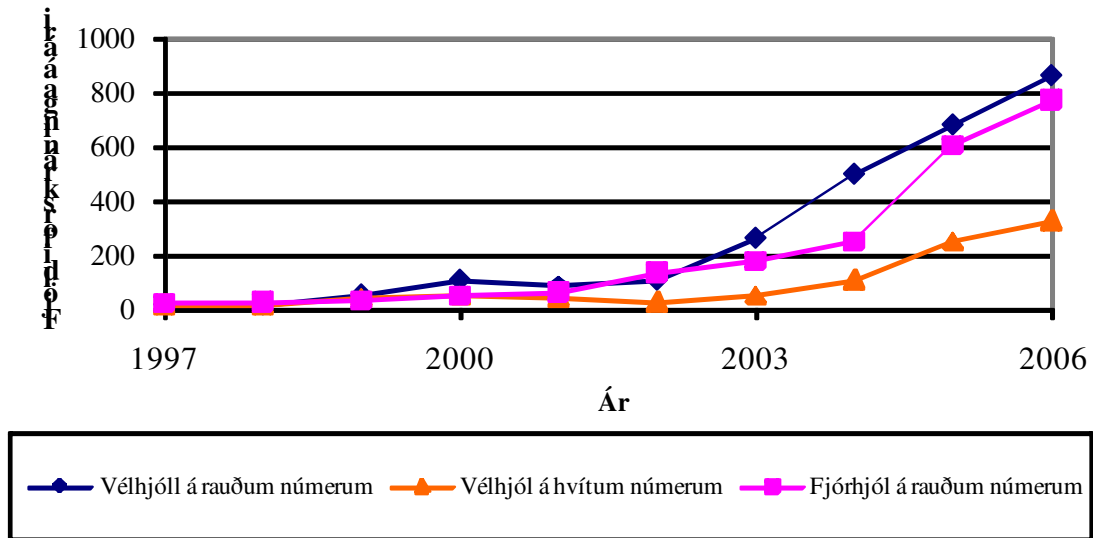
Gögn Hagstofunnar um innflutning bifhjóla til Íslands sýna að frá árinu 2002 hefur innflutningur u.þ.b. tvöfaldast árlega (sjá töflu 3.2 og línurit 3.3). Helstu ástæður fyrir auknum innflutningi er að öllum líkindum hagstætt gengi íslensku krónunnar gagnvart bandaríkjadollar, aukin velmegun og aukinn frítími.

Tafla 3.2 - Innflutningstölur bifhjóla. Byggt á gögnum frá Hagstofunni.

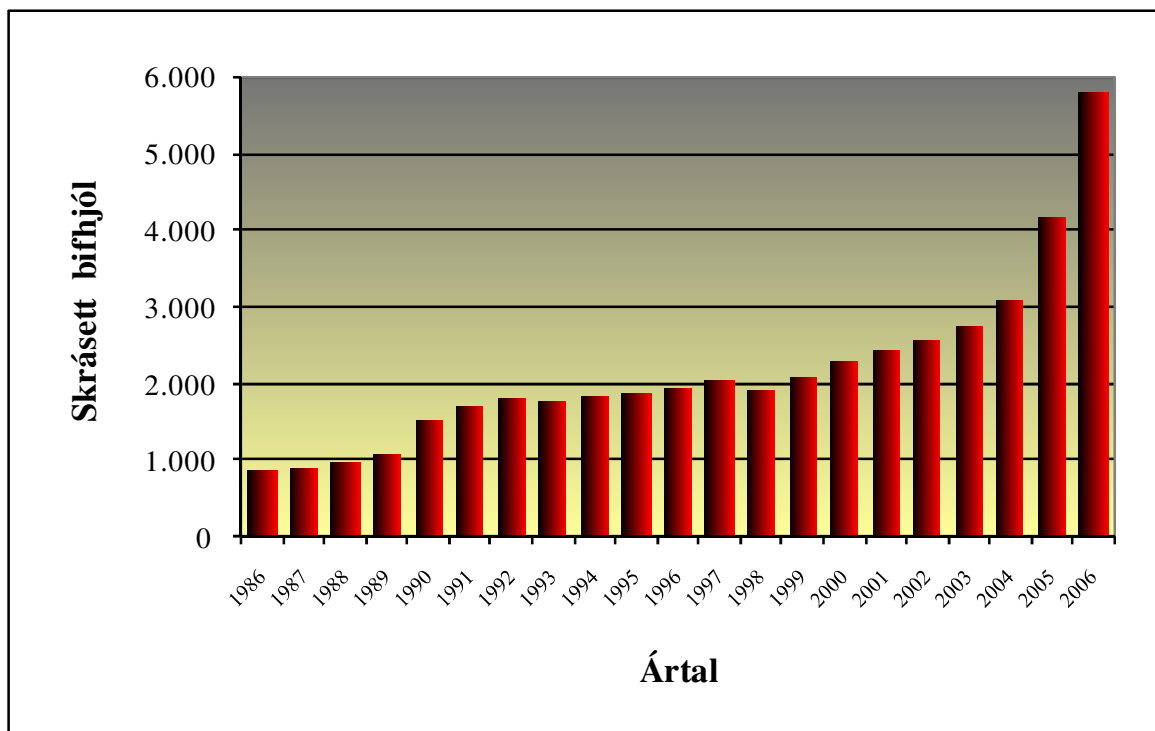
Vélarstærð	Ár						Samtals
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
<= 50 cm <sup>3</sup>	79	30	44	85	278	317	<b>833</b>
> 50 cm <sup>3</sup> en <= 250 cm <sup>3</sup>	75	72	131	371	614	536	<b>1799</b>
> 250 cm <sup>3</sup> en <= 500 cm <sup>3</sup>	54	63	116	176	279	903	<b>1591</b>
> 500 cm <sup>3</sup> en <= 800 cm <sup>3</sup>	49	31	58	113	277	321	<b>849</b>
> 800 cm <sup>3</sup>	54	50	114	196	429	528	<b>1371</b>
<b>Samtals bifhjól:</b>	<b>2198</b>	<b>2352</b>	<b>2749</b>	<b>3453</b>	<b>4083</b>	<b>2605</b>	<b>6443</b>

Samkvæmt upplýsingum frá Umferðarstofu voru í apríl 2007 skráð rúmlega 12.500 farartæki sem flokkast sem (1) torfærutæki (rauð númer), (2) léttbifhjól (blá númer) og (3) þung bifhjól (hvít númer). Farartæki til notkunar á slóðum og vegleysum eru um 50% af heildinni, eða rúmlega 6000 farartæki.

Graf 3.3 Fjöldi forskráninga vélhjóna og fjórhjóna hjá Umferðarstofu, 1997-2006.



Graf 3.4 Skrásett bifhjól 1986 – 2006 (þung og létt bifhjól). Byggt á gögnum frá Umferðarstofu.

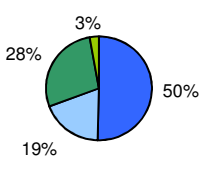
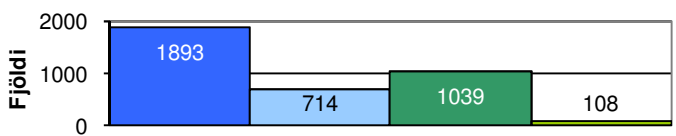
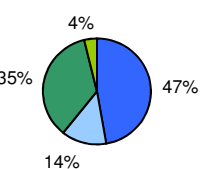
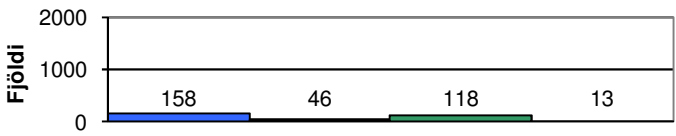
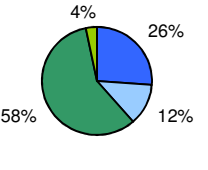
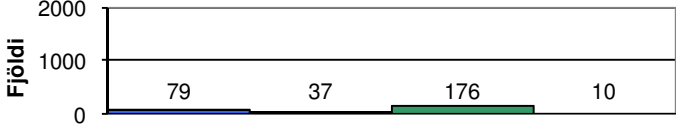
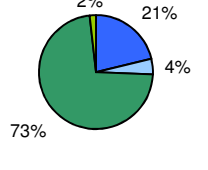



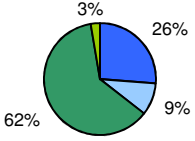
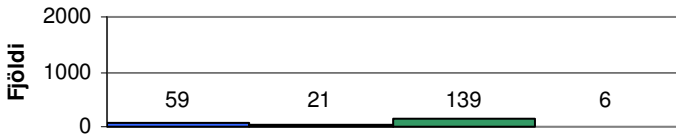
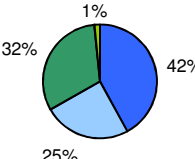
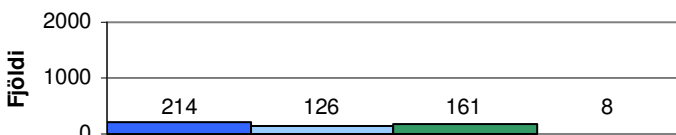
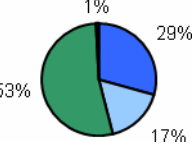
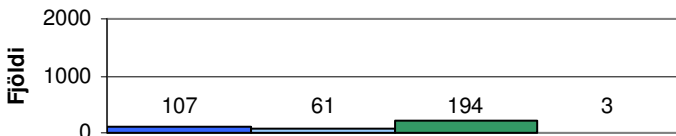
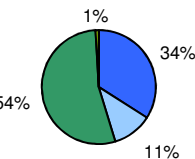
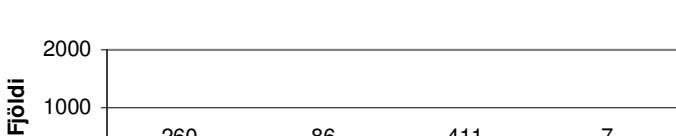
### 3.3 Dreifing vélhjóla milli landshluta

Í töflu 3.3 er birt samantekt sem unnin eru upp úr gögnum frá Umferðarstofu. Í ljósi þess að frístundaakstur fjórhjóla hefur aukist gríðarlega undanfarin ár, þótti rétt að taka þau með í samantektina. Af samantektinni má draga eftirfarandi ályktanir:

- Flest vélhjól eru staðsett á höfuðborgarsvæðinu (Reykjavík), Reykjanesi (Reykjanesbæ), Suðurlandi (Selfoss) og Norðurlandi eystra (Akureyri).
- Áætla má að á Vesturlandi, Vestfjörðum, Norðurlandi vestra og Austfjörðum sé notkun fjórhjóla að mestu leyti í tengslum við landbúnaðarstörf. Það sama á hins vegar ekki við um þau fjórhjól sem skráð eru innan höfuðborgarsvæðisins og á Reykjanesi.
- Athygli vekur að vélhjól á rauðum númerum (torfæruhjól) eru að meðaltali um 73% af heildarfjölda vélhjóla í hverjum landshluta fyrir sig. Þetta er athyglisvert fyrir þær sakir að löggjöfin gefur þessum hjólum ekki mikinn rétt til aksturs og lögleg aksturssvæði fyrir þau er afar takmörkuð víða á landsbyggðinni. Í kafla 8.1.1 koma fram hugmyndir vélhjólafólks að breytingum á núgildandi skráningarkerfi torfæruhjóla.

Tafla 3.3 Dreifing vélhjóla og fjórhjóla milli landshluta. Byggt á gögnum frá Umferðarstofu í apríl 2007.

	Skýringar: Dökkblátt – vélhjól á rauðum númerum, ljósblátt – vélhjól á hvítum númerum Dökkgrænn – fjórhjól á rauðum númerum, ljósgrænn – fjórhjól á hvítum númerum	
Höfuðborgarsvæðið		
Reykjanes		
Vesturland		
Vestfirðir		

	Skýringar: Dökkblátt – vélhjól á rauðum númerum, ljósblátt – vélhjól á hvítum númerum Dökkgrænn – fjórhjól á rauðum númerum, ljósgrænn – fjórhjól á hvítum númerum	
Norðurland vestra		
Norðurland-eystra		
Austurland		
Suðurland		

### 3.4 Tekjur ríkisins af innflutningi og notkun bifhjóla

Tekjur ríkisins af innflutningi bifhjóla hafa aukist verulega frá 2002. Færa má fyrir því rök að bifhjól með rúmtak 50cc til 500cc séu flest öll ætluð til notkunar á torleiðum (vélhjól) og noti því almenna vegakerfið mjög lítið. Í töflu 3.5 má sjá áætlaðar tekjur ríkisins af innflutningi vélhjóla frá 2001 til 2005.

**Tafla 3.4** Áætlaðar tekjur ríkisins af vörugjaldi og virðisaukaskatti. Gjöld sem lögð eru á bifhjól með rúmtak 50cm<sup>3</sup> til 500cm<sup>3</sup> (tollaflokkar 8711.2000 og 8711.30009)

Ár					
2001	2002	2003	2004	2005	Samtals öll árin
24millj.	25millj.	46millj.	98millj.	135millj.	<b>328millj.</b>

Samkvæmt lögum nr. 29/1993 um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl. kemur fram að svokallað bensíngjald, kr. 32,95 af hverjum lítra, skuli innheimt af hverjum seldum bensínlítra. Bensíngjaldið rennur óskipt til Vegagerðarinnar og skal notast í verkefni sem eru á samgönguáætlun. Í töflu 3.5 má sjá yfirlit yfir áætluð gjöld sem notendur vél- og fjórhjóla greiða til ríkisins í formi vörugjalds og bensíngjalds.

**Tafla 3.5 – Áætlaðar árstekjur ríkisins af vörugjaldi eldsneytis og bensíngjaldi. Miðað er við áætlaðan fjölda vél- og fjórhjóra.**

	Áætlaður fjöldi	Áætluð árs notkun pr. vélhjól. (7l/100km)	Heildar árstekjur í ríkissjóð **	Heildar árstekna sem ætlað er til vegaf framkvæmda ***
Torfæruhjól	2800	180 lítrar	38,5 millj.	16,6 millj.
Götuskráð vélhjól	1100	210 lítrar	17,6 millj.	7,6 millj.
Vélhjólakeppnisfl.	100*	100 lítrar	0,8 millj.	0,3 millj.
Erlendir ferðamenn	400	175 lítrar	5,3 millj.	2,3 millj.
Fjórhjól	2300	150 lítrar	26,3 millj.	11,4 millj.
		<b>Samtals:</b>	88,5 millj.	38,2 millj.

\* Áætlað meðaltal úr keppnum árið 2007  
 \*\* Miðað við sjálfsafgreiðsluverð pr. bensínlítra = 127,2kr/l og að 60% bensínverðs fari í ríkissjóð. Bensínverð 2. okt. 2007.  
 \*\*\* Skv. vegaaætlun; 32,95 kr. pr. lítra

Í töflunum hér að ofan kemur fram að tekjur ríkisins af innflutningi og notkun vélhjóra (50cc-500cc) árið 2005 hafi verið skv. eftirfarandi:

Innflutningstekjur af vélhjólun kr. 135 milljónir, tekjur ríkissjóðs af bensíni samkvæmt töflu kr. 88,5 milljónir, eða samtals kr. 223,5 milljónir á ári. Ekki liggja fyrir gögn um tekjur ríkisins af vélhjólafatnaði, varahlutum og dekkjum en gera má ráð fyrir að þær séu umtalsverðar.

### 3.5 Jafnræði gagnvart öðrum hópum í samfélaginu

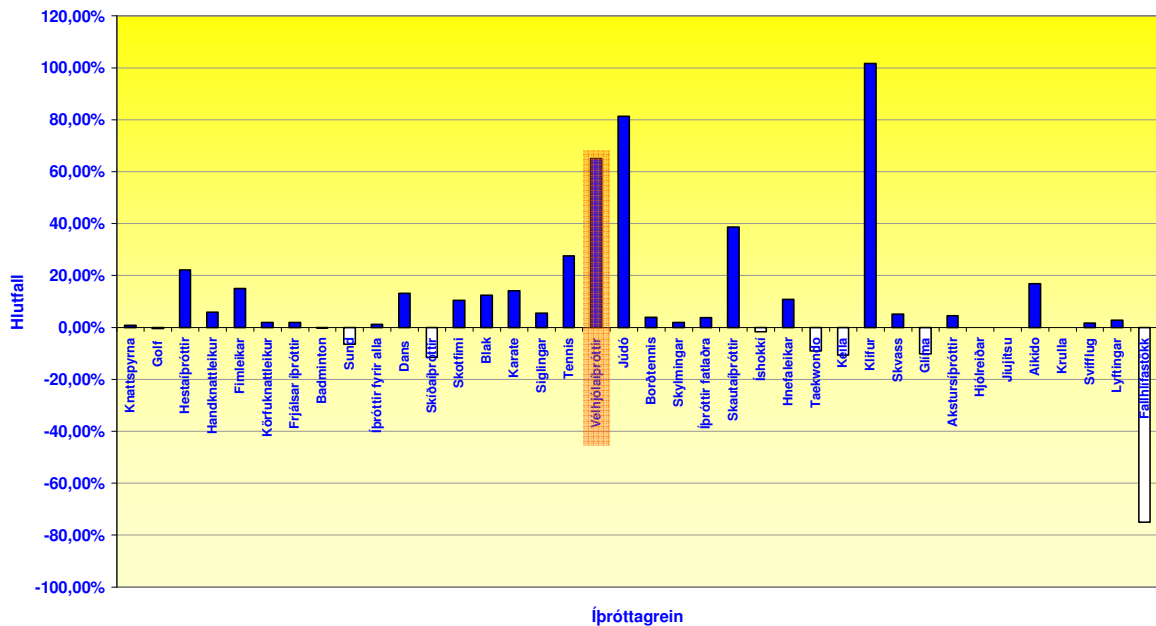
Ríki og sveitarfélög styðja í dag myndarlega við flestar tegundir almenningsíþróttar. Fá dæmi eru þó um að veitt hafi verið fjármunum til uppbyggingar á aðstöðu fyrir vélhjólafólk. Einstaka sveitarfélög hafa þó tekið á málum, úthlutað svæðum og veitt liðsinni.

Notkun vélhjóra má jafna við almenningsíþróttir sem þurfa á sérstakri aðstöðu að halda til iðkunar og keppnishalds, eins og t.d. hestamennsku, golf, skíðaiðkun eða jafnvel sund. Ríki og sveitarfélög styðja í dag af miklum myndarskap við þessar íþróttir og njóta iðkendur þeirra góðs af, hvort heldur þeir stunda íþróttina til heilsubótar eða sem keppnisíþrótt. Vélhjólafólk telur það eðlilega kröfu að það sama gildi um hið ört vaxandi sport sem akstur vélhjóra er.



**Graf 3.5 Breytingar á iðkendafjölda árið 2005 (ÍSí). Á grafinu má sjá að vélhjólaíþróttir eru ein af þremur íþróttagreinum sem mest fjölgaði í á árinu 2005. MSÍ (Mótorhjóla og snjósleðasamband Íslands) var stofnað sem sérsamband innan ÍSí í nóvember 2006 þannig að ekki er óvarlegt að áætla að það skili sér í auknum fjölda iðkenda.**

**Breytingar á iðkendafjölda íþróttagreina á milli árana 2004 - 2005**



## 4 Kafli – Þróun aðstöðu og lagaumhverfis í nágrennalöndum

### 4.1 Inngangur

Ísland er ekki eina landið í heiminum þar sem utanvegaakstur er vandamál. Önnur lönd hafa barist við þann vanda í all langan tíma. Íslendingar horfa gjarnan til nágrennaþjóða sinna varðandi lausnir ýmissa mála – m.a. útfærslu laga og reglugerða.

Vélhjólaakstur á Norðurlöndum er býsna algengur en aðstæður hvað varðar utanvegaakstur er mjög misjafnar. Í Danmörku er t.d. hver hektari ræktaður eða byggður og því lítið um að fólk noti vélhjól til útiveru eða ferðalaga líkt og Íslendingar gera. Þaðan er því enga reynslu að fá í þessum málum. Helst er það Svíþjóð sem við getum horft til. Þar er áratuga löng hefð fyrir sams konar notkun vélhjóla og hér þekktist. Þar er löggjöfin bæði einföld og skilvirk.

Bandaríki Norður-Ameríku er það land sem hvað lengsta sögu hefur í þessum málum. Vélhjól hafa verið í notkun þar nánast frá því fyrsta vélhjólið kom til sögunnar og í mörgum fylkjum Bandaríkjanna háttar mjög svipað til og hjá okkur hvað varðar ósnortin og viðkvæm landsvæði. Notkun vélhjóla sem frístundatakja er þar gríðarlega vinsæl.

#### 4.1.1 Svíþjóð

Mikil hefð er fyrir vélhjólum í Svíþjóð sem rekja má allt aftur til upphafs síðustu aldar. Svíar voru um langa tíð meðal leiðandi þjóða í framleiðslu slíkra hjóla og hafa um 40.000 manns þar í landi keppnisskírteini. Skráningarmál vélhjóla í Svíþjóð eru áþekkt því sem þekktist í Þýskalandi og Bretlandi. Lítið er á mótókross hjól sem íþróttatæki en ekki

ökutæki. Þau eru því óskráð enda má eingöngu nota þau innan afmarkaðra og skilgreindra íþróttasvæða. Engu að síður geta eigendur slíkra hjóla breytt þeim, greitt tilskilin gjöld og fengið þau þá skráð sem vélhjól.

Vegna skógarhöggs er mikið af slóðum og stígum í náttúrunni og eru þeir gjarnan notaðir til vélhjólaaksturs. Slík hjól eru að mestu notuð innan einkalanda en bent skal á að í Svíþjóð er meginhluti lands í einkaeigu. Ákvæði 43. gr. íslensku umferðarlaganna um að “sá sem þarf að aka yfir veg, sem ekki er einkavegur, má aka eftir veginum skemmstu leið sem hentug er” er í meginráttum fengin frá Svíþjóð.

#### 4.1.2 Bandaríkin

Segja má að Bandaríkin séu um 30 árum á undan Íslandi, þegar kemur að skipulagi og fjármögnun verkefna tengdum notkun vélhjóla. Kaliforníufylki hefur náð gríðargóðum árangri í skipulagningu afþreyingarsvæði fyrir blandaðan akstur og má árangurinn eflaust rekja til stofnunar “*California’s off-highway vehicle recreation program*”. Verkefnið var stofnað 1971, sem viðleitni fylkisins til að koma stjórn á ört vaxandi hóp frístundarökumanna. Landsskemmdir voru orðnar vandamál, sem og alvarlegir hagsmunarárekstrar ökumanna við íbúa og landeigendur. Í dag er verkefnið eitt það stærsta sinna tegundar í Bandaríkjunum, og tekur til jeppa, vélhjóla, fjórhjóla, snjósleða o.fl. ökutækja. Stærsti tekjuliður verkefnisins er bensínskatturinn, en árið 2002 nam hlutur hans 80% af tekjum verkefnisins. Áætluð bensínnotkun þeirra farartækja sem stunda akstur utan þjóðvega liggur til grundvallar bensínskattinum. Til að byggja upp traust og heilstæða mynd eru veittir styrkir til uppbyggingar svæða og vegslóða. Löggæsla hefur verið aukin á svæðum sem voru orðin illa farin, og einnig hefur verið tekið á hávaðamengun.

Margt er öðruvísi í Kaliforníu en hér heima, þar með talin umferðarlöggjöfin. Textinn hér að neðan tekur mið af þeim köflum í lögunum sem fjalla um akstur mótör- og vélhjóla. Lögin í heild má finna á heimasíðu dómsmálaskrifstofu Kaliforníufylkis (<http://www.leginfo.ca.gov/>).

*Skilgreiningar* - Sérstaklega er fjallað um fjórhjól (All-terrain vehicle), bifhjól (motorcycle) og vélhjól (off-highway motorcycle) í skilgreiningum umferðarlaganna. Um fjórhjól er sagt að það sé hannað til notkunar utan þjóðvegakerfisins. Vélhjól er skilgreint sem vélknúið hjól sem þarfnast sérskráningar. Mjög áhugavert er að sjá hvernig þeir skilgreina veg (road). Þar kemur nefnilega fram að jafnvel þó náttúruöfl breyti eða eyða leiðum, skal leiðin samt teljast vegur þar sem vísbendingar eru um reglulega notkun. [527. (b) *Even though nature may alter or eliminate portions of an existing vehicle route, the route shall still be considered a road where there is evidence of periodic use.*] Vegur er: ríkjandi leið, þar sem augljós merki eru um reglubundna umferð skráningarskyldra farartækja.

*Námskeið* - Lögin kveða á um skyldur “*Off-Highway Motor Vehicle Recreation Division of the Department of Parks and Recreation*” til að bjóða upp á námskeið um öryggismál, notkun og markmið, með umhverfisvernd að leiðarljósi.

*Skráning* - Skráningarreglurnar eru svipaðar í Kaliforníu og á Íslandi, nema hvað tekið er sérstaklega fram notkun farartækja sem ætlað eru til akstur utan þjóðvegakerfisins (off-highway motor vehicle). Farartæki sem ætlað er til notkunar utan þjóðvegakerfisins þarf sérstaka merkingu (límmiða) sem vottar að farartækið sé löglegt. Þau farartæki sem m.a. geta fengið svona skráningu eru: bifhjól, vélsleðar, buggi-bílar, fjórhjól og öll farartæki sem flokkast sem jeppar.

*Æfingasvæði* - Æfingasvæði eru skilgreind í lögunum sem lokuð svæði sem ekki eru ætluð almennt umferð. Hafi keppandi staðfestingu um að hjólið hans sé eingöngu notað í keppnum, getur hann keypt sérstakt flutningsleyfi á hjólið sem veitir honum rétt til að keyra

hjólið eftir þjóðvegakerfinu, að og frá keppnisvæðinu. Um leið og hjólið skiptir um eiganda eða er breytt á einhvern hátt fellur leyfið úr gildi.

*Viðbótar leyfi* - Farartæki ætlað til aksturs utan þjóðvegakerfisins hefur leyfi til að a) þvera tveggja akreina þjóðvegi og b) þvera þjóðvegi með fleiri en tvær akreinar ef skilti gefa til kynna um að slíkt sé leyfilegt. Lögin opna á þann möguleika að veita utanþjóðvegafarartækjum aðgang að vegspottum innan þjóðvegakerfisins (allt að 4,8km), þar sem sýnt er að tilgangurinn sé tenging t.d. vegslóða, útivistarsvæðis, þjónustumiðstöðva og gististaðstöðu við slóðakerfið.

*Samnýting þjóðvega* - Ef vegurinn er þannig hannaður að samnýting geti átt sér stað og leyfi hefur fengist hjá vegagerðinni í Kaliforníu, er þjóðvegurinn orðinn löglegur fyrir utanþjóðvegafarartæki um leið og búið er að reisa skilti við veginn. Skiltin eru fjármöggnuð úr utanþjóðvegaskjóði (Off-Highway Vehicle Trust Fund). Samnýting má ekki eiga sér stað a) í myrkri, b) ef farartækið hefur ekki stöðvunarljós (operational stoplight) og c) án tilskilinna ökuréttinda.

*Hraðatakörk* - Hraðatakörk eru frjálstleg en aðeins er talað um að ekki skuli aka hraðar en skynsamlegt þykir og aldrei á svo miklum hraða að það stofni öryggi annarra í hættu. Hins vegar eru hraðamörk, við tjaldsvæði og í nálægð við fólk eða dýr, um 25 km/klst.

*Brot gegn ökufólki* - Í lögnum eru ákvæði um viðurlög við því að henda einhverju lauslegu í átt að ökumanni utanþjóðvegatækis. Refsa má með allt að 1000 dollara sekt eða tveggja mánaða fangelsisvist. Sama gildir ef slóða er breytt án leyfis eða hann fjarlægður. Þá er einnig bannað að fjarlægja skilti eða stefnumerki og strengja band eða vír yfir slóða án tilskilinna viðvörunarflagga.

*Náttúruspjöll* - Ákvæði um náttúruskemmdir af völdum utanþjóðvegatækis er orðuð svona: *No person shall operate, nor shall an owner permit the operation of, an off-highway motor vehicle in a manner likely to cause malicious or unnecessary damage to the land, wildlife, wildlife habitat or vegetative resources.*

*Umgengni* – Tvær greinar í lögnum fjalla um umgengni í náttúrunni og viðurlög við því að henda rusli í náttúrunni eða viðhafa annan sóðaskap gagnvart henni.

*Ljósabúnaður* – Ef ökutæki er notað utan þjóðvega í rökkri eða myrkri skal það vera útbúið a.m.k. einu framljósi sem getur lýst upp hluti í allt að 60 metra fjarlægð. Ökutæki þurfa að vera með rautt ljós að aftan. Í hópferðum þarf aðeins aftasta ökutækið að hafa rautt ljós.

*Hljóðstyrkur* – Ökutækjum er skipt niður í hávaðaflokka eftir framleiðsluári. Ekki má selja ökutæki ef hljóðstyrkur þess fer yfir leyfileg mörk.

## 5 Kafli – Utanvegaakstur og umhverfið

### 5.1 Hvað telst vera utanvegaakstur?

Í 17. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 er fjallað um utanvegaakstur. Þar segir:

*“Bannað er að aka vélknúnum ökutækjum utan vega. Þó er heimilt að aka slíkum tækjum á jöklum svo og utan vega utan þéttbýlis - svo fremi sem jörð er snævi þakin og frosin.”*

Í lögnum er veitt svigrúm til undanþága til aksturs utan vega en þau eiga ekki við um almenna umferð:

*“Umhverfissráðherra kveður, að fengnum tillögum Náttúruverndar ríkisins, í reglugerð á um aðrar undanþágur frá banni skv. 1. másl. 1. mgr., m.a. vegna starfa manna við landbúnað, landmælingar, línu- og vegalagnir og rannsóknir.”*

Undanþágur til aksturs utan vega eru síðan heimilaðar í 5.gr. reglugerðar um takmarkanir á umferð í náttúru Íslands nr. 528 frá 27. maí 2005:

*“Við akstur vegna starfa við landbúnað er heimilt að aka utan vega á ræktuðu landi. Einnig er heimilt að aka utan vega á landi, utan miðhálandisins, sem sérstaklega er nýtt sem landbúnaðarland ef ekki hljóttast af því náttúruspjöll. Heimilt er ef nauðsyn krefur að aka vélknúnum ökutækjum utan vega vegna starfa við landgræðslu og heftingu landbrots, línulagnir, vegalagnir og lagningu annarra veitukerfa, björgunarstörf, rannsóknir, landmælingar og landbúnað enda sé ekki unnt að framkvæma viðkomandi störf á annan hátt..”*

Vegur er skilgreindur í náttúruverndarlögnum sem:

*“varanlegur vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar sem notað er að staðaldri til umferðar.”*

Afstaða laganna til þess hvað er utanvegaakstur veltur því á því hvernig hugtakið vegur er skilgreint og hver tilgangur farar er sbr. undanþáguákvæðið.

Flokka má ástæður hins almenna utanvegaaksturs annars vegar sem gáleysis- og hins vegar ásetningsbrot. Utanvegaakstur af gáleysi getur t.d. orðið þegar slóð “hverfur” - þ.e.a.s. förin verða svo ógreinileg að ferðamaðurinn villist af slóðinni. Þetta er vel þekkt hjá þeim sem ferðast um hálendið, sérstaklega þar sem slóðir liggja um sanda þar sem rigning eða hvassviðri getur hreinlega þurrkað slóðir út. Einnig geta menn af hugsunarleysi ekið utan vega þegar þeir elta nýleg för og “búa þannig til “ nýja slóð á stað þar sem engin slóð var áður. Víða hafa einnig myndast vísar að nýjum slóðum þar sem ferðafólk hefur tengt saman tvær götuslóðir þar sem tengingu hefur vantað. Sá fyrsti sem ók utan vegar og myndaði vísi að slóðinni hefur þannig gerst sjálfskipaður “slóðaleggjari”, en þeir sem á eftir hafa komið verið í góðri trú.

Ásetningsbrot má kalla það þegar menn stytta sér vísvitandi leið, t.d. til að sleppa við krók eða framhjá hindrun, s.s. polli. Undir þennan flokk falla líka þau leiðu mál þegar hjólamenn hafa helgað sér ákveðin svæði og lagt þar brautir fyrir hringakstur án heimilda.

#### 5.1.1 Utanvegaakstur sem veldur náttúruspjöllum

Akstur utan vega í viðkvæmu landi eða á leysingatímum getur valdið náttúruspjöllum sem lengi eru að jafna sig. Verstu dæmin af þessari tegund er þegar menn hafa vísvitandi spólað upp gróin svæði.

Ágætt er að taka vel þekkt dæmi þar sem spólað var ítrekað yfir mýri við Djúpavatn á Reykjanesi. Þeir sem þar voru að verki vissu án efa hverjar afleiðingarnar yrðu og því ljóst að um hreint og klárt skemmdarverk var að ræða. Þessi tegund utanvegaaksturs hefur vakið hvað hörðust viðbrögð almennings og ábyrgs hjólafólks.



**Mynd 1 Náttúruspjöll við Djúpavatn 2004 – Um greinilegt ásetningsbrot var að ræða. Óþolandi ániðsla að mati vélhjólafólks sem og annars útivistar- og náttúruverndarfólks. Ekki náðist í þá sem þarna voru að verki en Umhverfisnefnd VÍK fór á staðinn og lagfærði skemmdirnar með góðum stuðningi frá Landgræðslunni.**

### 5.1.2 Akstur sem veldur ekki náttúruspjöllum

Við tiltekna aðstæður er hægt að aka utan vega án þess að valda varanlegum landsskemmdum. Keyra má á snjó og frosinni jörð samkvæmt náttúruverndarlögum enda lítil sem engin hætta á landskemmdum við slíkar aðstæður. Í fjörum hverfa öll för eftir að sjór fellur að. Dæmi um þetta er velheppnað keppnishald í Langasandsfjörinni við Akranes þar sem lagðar hafa verið brautir með heimild yfirvalda á Akranesi þann 21. október 2006 og 29. september 2007. Í báðum tilfellum eyddi aðfallið að kvöldi dags ummerkjum eftir keppnishaldið. Einnig má nefna stíkaðar slóðir um gróðurlausa foksanda þar sem sandinn skefur eins og snjó í vindi og slóðir og för hverfa eftir hvassviðri eða rigningar.

### 5.2 Nýleg dómsmál

Talsverð umfjöllun og umræða hefur verið í fjölmiðlum síðastliðin þrjú ár um meintan utanvegaakstur vélhjóla. Erfitt hefur verið að koma lögum yfir sökudólga vegna þess að brotin fara jafnan fram á fáförnum stöðum og sjaldan nokkur til vitnis. Árið 2006 voru tekin fyrir hjá dómstólum landsins a.m.k. sjö dómsmál þar sem ákært var fyrir akstur utan vega.

**Tafla 5.1 Dómar frá árinu 2006 þar sem ákært var m.a. fyrir brot gegn Náttúruverndarlögum.**

Númer	Ákæra	Dómstóll	Niðurstaða
331/2006	Akstur jeppabifreiðar á Skeiðarársandi	Héraðsdómur Austurlands Hæstiréttur	Sakfelld í héraði Sýknað í Hæstarétti
S-467/2006	Akstur jeppabifreiða við Hagavatn	Héraðsdómur Suðurlands	Sýknudómur
S-460/2006	Akstur vélhjóls undir vesturhlíðum Hengils	Héraðsdómur Suðurlands	Sýknaður af ákæru um utanvegaakstur
S-49/2006	Akstur fjórhjóls við hreindýraveiðar	Héraðsdómur Austurlands	Sýknudómur
S-25/2006	Akstur jeppabifreiðar á Fljótsdalsheiði	Héraðsdómur Austurlands	Sakfelld fyrir utanvegaakstur o.fl.
S-465/2006	Akstur vélhjóls í Fólaldadal, Hengilsvæði.	Héraðsdómur Suðurlands	Sýknudómur.
S-46/2006	Akstur vélhjóls í Helgafellssveit	Héraðsdómur Vesturlands	Sakfelld fyrir utanvegaakstur

Líta má á mörg þessara mála sem prófmál þar sem tekist var á um skilgreiningu Umferðarlaga á hugtakinu vegur. Í tveimur af þessum sjö málum féll dómur svo að sakfelld var fyrir utanvegaakstur. En svo var ekki í hinum málunum fimm. Lítum nánar á tvö þessara mála: Akstur í Folaldadal og akstur undir vesturhlíðum Hengilsins.

### 5.2.1 Folaldadalir við Hengil 2006

Meintur utanvegaakstur í Folaldadölum 2006 (mál S-465/2006) – Tveir menn voru kærðir fyrir utanvegaakstur á gamalli slóð eftir að lögreglumaður í þyrlueftirliti hafði séð til þeirra. Þeir höfnuðu dómssátt og málið var tekið fyrir í Héraðsdómi Suðurlands í árslok 2006. Skilgreining á vegi skv. náttúruverndarlögum og umferðarlögum var ein meginforsenda dómsniðurstöðunnar.

Ákæran á hendur vélhjólamönnunum vakti undrun meðal vélhjóla- og jeppafólks, einkum vegna þess að um var að ræða greinilegan vegslóða í landinu sem ekinn hafði verið árum saman.

Þann 2. nóvember 2006 féll sýknudómur í dómsmálinu. Í niðurstöðu dómsins segir m.a.: *".. Í Íslenskri orðabók, gefin út af Eddu 2002 segir um orðið „götuslóði“ að það sé ógreinileg gata og orðið „vegur“ sé leið, gata eða braut fyrir menn, dýr eða farartæki til að fara eftir. .." Þá segir: "Á korti sem útgefið er af Loftmyndum ehf., af Þingvallavatni er slóðinn [sem kært var fyrir akstur á] merktur inn með tákni sem skilgreint er sem slóði. Í málinu kom hins vegar fram að það sé misræmi á milli þeirra korta sem gefin eru út, hvort slóðar séu merktir inn eða ekki. Einnig kom fram í málinu að vitað væri til að margir fjölfarnir slóðar séu ekki merktir inn á kort Landmælinga og því séu slík kort ekki óyggjandi sönnun um að slíkur slóði sé ekki jafn varanlegur og almennur og þeir slóðar sem þegar hafa verið merktir inn á kort. .."*

Ennfremur segir *".. Engar skilgreiningar er að finna í lögum eða lögskýringargögnum um*



*það að vegur þurfi að vera gerður úr ákveðnu efni, merktur inná sérstök kort eða auðkenndur sérstaklega til að kallast vegur í skilningi umferðarlaga eða náttúruverndarlaga. Því getur vegur eða slóði sem orðið hefur til í náttúrunni vegna síendurtekinna farar, flokkast sem vegur, gata eða götuslóði í skilningi umferðarlaga."*

Mynd 2 Slóðin í Folaldadölum þar sem vélhjólamennirnir voru stöðvaðir af þyrlueftirlitssvæit lögreglunnar.

### 5.2.2 Akstur vélhjóls undir vesturhlíðum Hengils

Á svipuðum tíma og dómur féll í Folaldadalsmálinu, eða þann 1. nóvember 2006, féll sýknudómur í utanvegaakstursmáli þar sem ökumaður vélhjóls var ákærður fyrir að aka einstígi og þannig brjóta gegn lögum um náttúruvernd (mál S-460/2006). Niðurstöður

dómsins eru í grófum dráttum þær sömu og í Folaldadalsmálinu. Sýnt var fram á að einstígið væri augljóst í náttúrunni og ekið af staðaldri, og því hefði aksturinn ekki brotið gegn náttúruverndarlögum, né reglugerð um takmarkanir á umferð í náttúru Íslands. Ökumaðurinn fékk hinsvegar fésekt fyrir að hafa ekki skráningarnúmer vélhjólans meðferðis.

### **5.3 Akstur vélhjóla í sátt við umhverfið**

Það er mikilvægt að gera sér grein fyrir því að þorri hjólafélks hefur ekki nokkurn áhuga eða þörf fyrir að aka utan vega og vill hafa sína útivist innan marka laga og skipulags. Margar slóðir eru mikið eknar á vélhjólum án þess að nokkurs staðar sjáist að farið hafi verið út fyrir þær. Ef hugur vélhjólafélks stæði til þess að keyra beint af augum hvar sem það er mögulegt, myndi þess sjást skýr merki um allt land miðað við þann mikla fjölda vélhjóla sem til staðar er í landinu (sjá kafla 3.2). Þessi staðreynd felur e.t.v. í sér lykilinn að lausn þess vandamáls sem utanvegaakstur er; Þar sem slóðir eru til staðar, þar eru þær notaðar. Skipulagt slóðanet á svæði Vélhjólaþróttaklúbbsins (VÍK) við Bolaöldu byggir undir þessa kenningu. Aðsókn að svæðinu fór fram úr björtustu vonum strax á fyrsta starfssumri (2006) og jókst langt umfram áætlanir í sumar (2007). Forsvarsmenn VÍK vilja meina að aðstaðan hafi dregið verulega úr álagi á náttúruna í nágrenni höfuðborgarinnar á svæðum sem ekki eru sérstaklega ætluð til slíkrar notkunar.

### **5.4 Landsspjöll af völdum annarra hópa**

Sú umræða sem farið hefur fram undanfarin 2-3 ár um náttúruspjöll hefur að miklu leyti snúist um landsskemmdir af völdum vélknúinna farartækja, þ.m.t. vélhjóla. Sjaldan er minnst á landsspjöll vegna notkunar annarra útivistar- og ferðahópa. Öll umferð veldur sliti þó mismikið sé. Ef grannt er skoðað má t.d. sjá að margar vinsælar gönguleiðir hafa látið talsvert á sjá vegna umferðar göngufólks (t.d. Esjan, Vífilfell, Laugarvegurinn og við Glym í Hvalfirði). Sama má segja um fjölmarga staði á landinu sem fjölfarnir eru af hestafólki (t.d. Landmannaleið, Eyfirðingaleið norðan jökla, við Skaftártungur og víðar). Sömu sögu má segja af jeppafólki en víða má finna skemmdir af þeirra völdum. Slík dæmi eru flest gömul og áttu sér stað fyrir vitundarvakningu sem Ferðaklúbburinn 4x4 stóð fyrir í lok síðustu aldar.

Rétt er að hafa í huga að fjölmargt útivistarfólk stundar fleiri en eina tegund útivistar. Umgengni við náttúruna er því ekki einskorðuð við farartæki útivistarfólks heldur miklu frekar almennu hugarfari þeirra. Því má færa rök fyrir því að kraftmikill áróður og fræðsla sem nær til alls almennings getur komið í veg fyrir utanvegaakstur og annars konar landsspjöll.

### **5.5 Umhverfisáhrif**

#### **5.5.1 Bensín og olíumengun**

Bensín, smurolíur og kælivökvi eru þeir vökvar á vélhjólum sem mengað geta jarðveg. Stærð bensíntanka á vélhjólum er á bilinu 5-12 lítrar. Áfylling bensíntanka og leki, t.d. í kjölfar óhapps, eru helstu ástæður þess að bensín úr vélhjólum gæti mengað jarðveg. Magn smurolíu í vélhjólum er á bilinu 1-2 lítrar. Vélhjól eru hönnuð með það í huga að þau geti orðið fyrir talsverðu hnjaski án þess að olía, kælivökvi eða bensín leki af þeim. Mengun af völdum leka er því hverfandi og afar sjaldgæft að mótórar springi eða brotni svo illa að smurolíu leki úr þeim. Það sama á við um kælivökva. Benda má á að keppnishald og æfingasvæði eru starfsleyfis skyld starfsemi. sbr. gl.785/1999.

### 5.5.2 Hávaðamengun

Þegar hljóðstyrkur fer yfir þægindamörk er talað um hávaða. Staðbundinn hávaði flokkast sem mengun. Hljóðstyrkur vélhjóra hefur verið að aukast undanfarin ár og má rekja þá þróun til gríðarlegrar söluaukningar á vélhjólum með fjórgengismótor. Á Íslandi gilda reglur ESB um hávaðamörk ökutækja. Líklegt er að hluti vélhjóra á Íslandi standist ekki þessar kröfur. Auðvelt er að taka á hávaðamengun með því að framfylgja þessum reglum með virku eftirliti opinberra aðila og keppnishaldara.

Horfa þarf til þess að þó farið sé í einu og öllu eftir reglum um hávaðamengun kemur það ekki eitt og sér í veg fyrir að óvarleg notkun vélhjól geti haft truflun í för með sér. Á því þarf að taka með fræðslu og skipulagi. Í einhverjum tilfellum gæti þurft að beina umferð vélhjóra framhjá t.d. vinsælum göngu- eða útivistarsvæðum.

### 5.5.3 Loftmengun

Vélhjól eru eingöngu útbúin með bensínmotorum. Í gegnum tíðina hafa tvíngengismótorar verið vinsælir – einkum vegna hagstæðs hlutfalls þyngdar og afls. Undanfarin misseri hefur þróun fjórgengismótora verið mikil og er nú fjöldi vélhjóra með fjórgengismótorum orðin verulegur. Þessa þróun má einkum rekja til Bandaríkjanna. Þar hafa tvíngengismótorar verið bannaðir í sumum fylkjum sökum þess hve útblástur slíkra mótorar þykir óhrein. Vegna stærðar markaðarins í Bandaríkjunum er nú svo komið að einstaka framleiðendur vélhjóra munu hætta sölu tvíngengisvélhjóra árið 2008, þrátt fyrir að þróun blöndunga tvíngengisvéla hafi skilað sér í mun minni mengun en áður var.



## 6 Kafli – Þarfir vélhjólafólks og annarra útivistarhópa

### 6.1 Grunnþarfir þeirra sem stunda vélhjólmenntu

Sú ímynd hefur loðað við vélhjólmenntu að hún sé að mestu stunduð af karlmönnum á unglingsaldri. Raunveruleikinn er hins vegar að í dag eru iðkendur af báðum kynjum, á öllum aldri og úr öllum stéttum þjóðfélagsins. Samkvæmt gögnum frá Umferðarstofu eru liðlega 70% eigenda vélhjóla á aldrinum 31 – 60 ára (31 – 40 ára (26%), 41 – 50 ára (29%), 51 – 60 ára (16%)). Meðalaldur eigenda vélhjóla er því nokkuð hár.

Ríki og sveitarfélög taka tillit til þarfa almennings þegar kemur að skipulagi, s.s. með lagningu reiðhjólástíga og reiðvega, eða með byggingu íþróttamannvirkja, s.s. íþrótt- eða reiðhalla.

Í ljósi þeirrar miklu fjölgunar sem orðið hefur á undanförunum árum í þeim hópi sem stundar vélhjólmenntu, hefur þörfin fyrir þjónustu aukist. Hún þarf að endurspegla kröfur nútímans og standa jafnfætis þeirri þjónustu sem aðrir hópar fá.

Vélhjólafólk bendir á í þessu samhengi að hið opinbera fær umtalsverðar tekjur af notkun vélhjóla í formi vörugjalda og eldsneytisskatta (sjá kafla 3.4).

#### 6.1.1 Þarfir vélhjólaiþróttafólks

Í nærri þrjú áratugi hafa vélhjólaiþróttamenn verið á hrakhólum með svæði til að stunda íþrótt sína eins og saga Vélhjólaiþróttaklúbbsins ber með sér. Félaginu hefur verið úthlutað 17 svæðum s.l. 30 ár. Þau hafa jafnharðan verið tekin af félaginu aftur. Það er fyrst á síðustu 3-4 árum sem fór að draga til tíðinda í málum vélhjólaiþróttafólks. Þörfum þessa hóps má líkja við hverja aðra hópíþrótt þar sem æfingarsvæði með tilheyrandi aðstöðu er það sem til þarf. Þessi tegund vélhjólaksturs notast við hringlaga braut sem er á bilinu 1,5-2 km með ýmsum hindrunum svo sem beygjum og stökkpöllum. Þarfir þessa hóps eru fyrst og fremst uppfylltar með því að tryggja að brautir séu víða um landið, að þær séu nothæfar mestan hluta ársins og til sé nægilegt fjármagn til reksturs og viðhalds.

#### 6.1.2 Þarfir þeirra sem stunda frístundarakstur á slóðum

Þarfir vélhjólafólks til aksturs og umhverfis eru mismunandi. Engar íslenskar rannsóknir liggja fyrir um þarfir íslensks vélhjólafólks, en ein íslensk rannsókn hefur tekið fyrir þarfir erlends vélhjólafólks á Íslandi [5]. Ef stuðst er við bandarískar upplýsingar og þær rýndar með augum íslensks vélhjólafólks, má hæglega finna samhljóm.

Í þremur bandarískum könnunum sem skoðaðar voru kom fram að stíkun slóða og kortlagningu hjólaleiða var mjög ofarlega á listanum yfir grunnþarfir hjólafólks [1][2][3]. Einnig kom fram að rík þörf var fyrir merkingar við gatnamót sem sýndu staðsetningu, erfiðleikastig og vegalengdir.

Vélhjólafólk, líkt og aðrir hópar útivistarfólks, gerir þá kröfu til umhverfisins að það sé náttúrulegt og fjölbreytt.

Vélhjól eru ætluð til aksturs á erfiðum slóðum (torfærum). Þeir sem eiga vélhjól vita þetta, enda vildu 90% svarenda í áður nefndum skoðanakönnunum [3] helst hafa slóðir ósléttar, brattar og grófar. Jeppa- og fjórhjólafólk vildi að öllu jöfnu hafa vegina án margra hindrana [3]. Þessi sama könnun leiddi í ljós að 77% þeirra sem svöruðu vildu auka viðhald slóða að því marki að vatn og vindar skoluðu þeim ekki í burtu. Reynslan hefur nefnilega verið sú, bæði héraðs og erlendis, að þegar lágmarks viðhaldi er ekki sinnt, rýrna landgæðin á endanum sem leiðir til þess að umferð um slóðirnar verður að takmarka eða jafnvel banna.

Viðar Jökull Björnsson [5], ferðamálafræðingur, fjallaði í lokaritgerð sinni við Háskóla Íslands um upplifun erlends vélhjólafólks á Íslandi. Þetta mun vera ein fyrsta íslenska rannsóknin sem fjallar um vélhjólafólk sérstaklega.

Það er ekki átakalaust að koma á eigin farartæki til Íslands. Því má gera ráð fyrir að það vélhjólafólk sem leggur á sig að ferðast um Ísland í eina til fjórar vikur sé að leita eftir einhverju sem er “öðruvísi”. Það fyrsta sem kemur upp í hugann er hálendið og ævintýrin sem það býður upp á. Utanvegaakstur vélhjólafaerðamanna á hálendinu er staðreynd. Þó má ekki líta svo á að fólk komi hingað gagnert til að aka utan vega. Í könnuninni svöruðu 7% því til að þeir vildu aka vélhjólum sínum eftir vegleysum. Niðurstöður Viðars sýndu hins vegar að meiri hluti þeirra 75 sem þátt tóku í rannsókninni fannst það skipta mjög miklu máli að náttúran væri óspillt.

Að meðaltali óku þeir sem þátt tóku í rannsókn Viðars um 2760 km á Íslandi áður en haldið var af landi brott. Flestir (79%) stoppuðu hér í minna en tvær vikur. Helmingur þeirra sem koma hingað á vélhjólum sóttust eftir grófum vegum samkvæmt niðurstöðum Viðars. Þetta kemur ekki á óvart því aksturinn sjálfur og þær áskoranir sem íslenskir fjallvegir bjóða upp á eru álíka mikilvægur þáttur og náttúran sjálf.

Hálendi Íslands er ekki auðvelt yfirferðar og því reynir ferðalagið oft mikið á vélhjólafólk, bæði andlega og líkamlega. Aðbúnaður á tjaldsvæði virðist skipta miklu máli fyrir ferðafólk því 50% töldu tiltölulega mikilvægt að geta notað tjaldsvæði með öllum nauðsynlegum búnaði, en 23% mjög mikilvægt.

## 6.2 Framtíðarsýn

Vélhjólafólk á sér þann draum að vélhjólamennska verði viðurkennd til jafns við aðrar útivistargreinar. Það þýðir að lagaumhverfi og aðstaða vélhjólafólks verði með því besta sem þekkt í öðrum löndum. Æfingasvæði verði í námundann við öll stærri byggðarlög og net löglegra torfærra vega og götuslóða verði um landið allt. Sannarlega eru slíkar torleiðir nú þegar til staðar um landið þvert og endilangt en sú réttaróvissa sem ríkt hefur gerir það að verkum að löghlýðnum einstaklingum líður ekki vel með að nota þá. Það skipulags- og eftirlitsleysi sem ríkt hefur síðustu áratugi hefur veitt vélhjólafólki mikið frelsi og til eru þeir hjólamenn sem vilja ekki breytingar af þeim sökum. En sú sprenging sem orðið hefur í fjölda endúró- og mótókrosshjóla á síðustu árum hefur skapað vandamál sem aðeins á eftir að versna ef ekki verður brugðist skynsamlega við. Landsspjöll og árekstrar við annað útivistarfólk hafa reglulega ratað í fjölmiðla og veikt ímynd og stöðu vélhjólafólks. Þess vegna er vaxandi hópur hjólafólks þeirra skoðunar að eina lausnin felist í inngrípi frá hendi löggjafans. Hjólafólk gerir sér almennt grein fyrir að góð samskipti og samvinna við aðra útivistarhópa er grunnurinn að jákvæðri upplifun allra. Þess vegna hljóta markmið vélhjólafólks m.a. að vera bætt samskipti og eflað samvinna við aðra útivistarhópa, þannig að allir geti stundað sína útiveru án þess að til alvarlegra árekstra komi.

Sú þróun sem átt hefur sér stað á Íslandi undanfarin ár, hvað varðar aukinn innflutning, aukna og fjölbreyttari notkun, yngri notendur ásamt áorðnum landsskemmdum svo fátt eitt sé nefnt, kallar á athygli og úrbætur stjórnvalda. Lagarammann þarf að laga að þeim breytingum sem þegar hafa orðið á vélhjólamenningu landans.

Ef notkunin verður skipulögð og lagaramminn aðlagður að breyttum aðstæðum er varla hægt að sjá annað fyrir sér en að framtíðin verði björt. Skipulag er af mörgum álitinn sterkasti þátturinn í að ná utan um tiltekna notkun. Vélhjólafólk mun ekki standa í vegi fyrir aðgerðum sem miða að því að þróa og viðhalda slóðum. Með nánú samstarfi ríkis, sveitarfélaga, vélhjólafólks, fagaðila og frjálsra félagasamtaka má gera góða hluti á stuttum

tíma. Vélhjólafólk hefur mikinn áhuga á að taka þátt í skipulagsmálum og gerir kröfu um að fá tækifæri til að leggja fram hugmyndir að lausnum og eiga fulltrúa í vinnuhópum.

Í upphafi skal endinn skoða. Baráttan við utanvegaakstur mun standa yfir svo lengi sem vélknúin farartæki aka um Ísland. Bent hefur verið á að fræðsla hljóti að vera eitt sterkasta vopnið í þessari baráttu. Sú framtíðarsýn að allir þeir sem taki bifhjólapróf fái leiðbeiningar um umhverfisvænan akstur þarf í raun ekki að vera fjarlæg.

### **6.3 Grunnþarfir annarra útivistarhópa**

Flestir sem stunda útivist vilja vera í sem minnst snortnu umhverfi. Mannvirki, s.s. háspennulínur, vegir og annað dregur úr gildi svæðanna. Óskastaða hvers útivistarhóps er væntanlega að einungis þau ummerki og mannvirki sem þarf fyrir viðkomandi hóp séu í útivistarlandinu. Þannig má ætla að óskastaða hestamanna sé að í annars ósnortinni náttúru séu góðar reiðgötur og e.t.v. afgirt hól á stöku stað þar sem hægt er að láta hestana ganga lausa og hvílast. Óskastaða jeppamanna er væntanlega að ferðast í náttúru sem er ósnortin ef frá er talin ein jeppaslóð við hæfi. Flest göngufólk vill helst ferðast í ósnortinni náttúru. Ef um fáfarnar leiðir er að ræða getur göngufólk stundað sína útivist án þess að skilja eftir sig ummerki. Á fjölfarnari leiðum myndast hinsvegar slóðir. Þar sem sauðfé gengur laust, eða hefur á einhverjum tíma gengið laust, getur göngufólk nýtt sér fjárgötur.

## 7 Kafli – Vélhjólavegir og slóðir

### 7.1 Skipulag, stjórnun, eftirlit og upplýsingagjöf

Grundvallaratriðið í baráttunni gegn utanvegaakstri og landsspjöllum af völdum vélhjóla er skipulag, stjórnun, eftirlit og upplýsingagjöf. Það er því mikilvægt bæði fyrir náttúruna og vélhjólafólk að merkingum slóða og skipulagi á nýtingu þeirra verði sem allra fyrst komið á. Einnig þarf að ganga frá reglugerðum og skipulagsmálum við fyrsta hentugleika. Sveitarfélögin eru í lykilstöðu hvað þetta varðar enda fara þau með skipulagsvaldið.

Í kjölfar áður nefndra dóma (sbr. kafla 5.2), þar sem dómstólar hafa skýrt málin nokkuð hefur skapast gullið tækifæri til að koma vélhjólakstri í skipulagðari farveg. Slíkt er ekki einungis náttúrunni og vélhjólafólki til hagsbóta heldur getur slíkt skipulag orðið mörgum sveitarfélögum á landsbyggðinni veruleg tekjulind ef rétt er á málum haldið. Reynslan af Bolaöldu og fjölmennustu akstursíþróttakeppni landsins sem haldin er árlega á Kirkjubæjarklaustri, gefur tóninn hvað þetta varðar.

Svo byggja megi upp nothæft skipulag þarf m.a. markvissa stjórnun. Til að skipulagið nái eyrum notendanna þarf öfluga upplýsingagjöf. Ekki einungis þarf að upplýsa vélhjólafólk, heldur þarf einnig að upplýsa aðra vegfarendur.

Við stjórnun slóðakerfa getur verið gott að styðjast við einfaldar reglur.

Vélhjólafólk leggur til að fylgt verði aðferðafræði sem kalla má “**M**-in þrjú við stjórnun slóðakerfa (hliðstæð aðferðafræði og notuð er í Bandaríkjunum):

#### Mótun – Menntun – Mat

Með *mótun* er átt við hönnun og kortlagningu þess svæðis sem á að ná tökum á. Eins og áður hefur komið fram er nauðsynlegt að fræða notendur um skipulagið (*menntun*). Einnig er nauðsynlegt að gera sér grein fyrir því að stjórnun slóðakerfa þarf að vera virk meðan notkun á sér stað og reglulegt stöðumat því nauðsynlegt.

Það er mikilvægt að leiða hugann að upprunalegri mótun þeirra slóða sem verið er að nota. Ekkert jafnaðarmerki er á milli slóðanna sem í notkun eru í dag og þarfa notenda. Íslenskt hjólafólk hefur á undanförunum áratugum ekið eftir fornum þjóðleiðum aflögðum vegum og hrossaslóðum auk annarra tiltækra slóða.

Við skipulagningu vélhjólaleiða þarf að gera notandanum til hæfis. Þó mikið sé rætt um torleiðir og ófærur þá geta almennir akvegir einnig orðið hluti af stærra slóðaneti – t.d. sem tengileiðir. Fordæmi eru fyrir slíku erlendis. Aflögðum akvegi má hæglega breyta í slóð með litlum tilkostnaði. Slóðir í nágrenni þéttbýlis eru oft þess eðlis að notandinn leggur meira upp úr akstrinum sjálfum heldur en umhverfinu. Slíkar slóðir þurfa því að uppfylla þarfir breiðari hóps en slóðir fjær þéttbýli.

### 7.2 Íslenska vegakerfið

Þegar ekið er um Ísland, hvort sem er á jeppa eða vélhjóli, má greina að tvöfalt vegakerfi er í raun við lýði á Íslandi. Annars vegar almennt kerfi (u.þ.b. 13.000 km) og hins vegar torfært kerfi (áætlað um. 30.000 km). Almenna kerfið er í umsjón Vegagerðarinnar og er að stórum hluta malbikað, því er vel viðhaldið, vegir kortlagðir, malarvegir heflaðir og stígar lagðir fyrir ríðandi, gangandi og hjólandi umferð. Byggir þetta kerfi á ákvæðum vegalaga nr. 45/1994. Torfæra kerfið lætur aftur á móti lítið yfir sér og fellur oftast mjög vel inn í landslagið sem gerir það gjarnan ósýnilegt fyrir öðrum en þeim sem vel þekkja til. Umferð vélknúinna farartækja um þetta vegakerfi veldur oft úlfúð og

hagsmunaárekstrum mismunandi notendahópa – mikið til vegna óvissu þess innan lagarammans. Þessu vegakerfi er sjaldnast viðhaldið og er því illfært fyrir almenna umferð.

Stór hluti torfæra kerfisins samanstendur af aflögðum þjóðleiðum, vegum vegna opinberra framkvæmda eða landbúnaðar. Nú orðið er umferð um torfæra kerfið að langmestu leyti bundin við frístundanotkun auk árstíðabundna umferð vegna veiði, landbúnaðar og starfsemi orkufyrirtækja.

### 7.3 Skipulagshugmyndir vélhjólafólks

#### 7.3.1 Aðkoma opinberra aðila

Áhugi almennings á heilbrigðu lífni og útivist fer ört vaxandi. Samfara fjölguninni þurfa ólíkir hópar oft að taka tillit til hvors annars, sérstaklega þar sem mögulegt er að hagsmunir skarist. Þess vegna er það mat vélhjólafólks að aðgerðir sem eiga að leysa umhverfisáhrif og árekstra við aðra útivistarhópa verði að vera unnar á skipulagðan hátt sem eitt verkefni og á einum stað t.d. hjá Vegagerðinni. Breytingin hefði það í för með sér að uppbygging þekkingar og yfirsýn yfir málaflokkinn væri tryggð.

Til Vegagerðarinnar gætu leitað félagasamtök, sveitarfélög, stofnanir og aðrir þeir sem þurfa fjármagn til slóða- og stígagerðar, auk fræðsla og framkvæmdaraðila. Vegagerðinni yrði tryggt fjármagn af fjárlögum, auk þess sem tekjur ríkissjóðs af innflutningi og notkun vélhjóla gæti átt stóran hlut í fjármögnun verkefna. Styrkir Vegagerðarinnar kæmu í stað fjárveitinga Ferðamálastofu til sambærilegra mála.

Til greina kemur að stofna ráðgjafanefnd Vegagerðarinnar sem hefði skýrt afmarkað hlutverk:

- Aðstoða við val götuslóða sem falla undir F4 og F5 (sjá kafla 7.3.2).
- Vinna úr styrkbeiðnum og ákvarða um úthlutun.

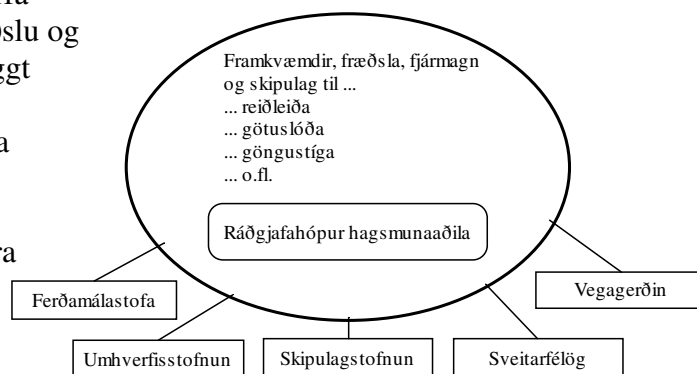
Í slíkri nefnd gætu átt sæti fulltrúar Umhverfisstofnunar, Sambands íslenskra sveitarfélaga, Landgræðslunnar og hagsmunaaðila s.s. Landverndar, Ferðaklúbbsins 4x4, Samtök útivistarfélaganna (SAMÚT) auk vélhjólamanna. Eðlilegt væri að fulltrúi Vegagerðarinnar tæki þátt í starfi nefndarinnar sem umsjónar- og framkvæmdaaðili.

Í dag er málaflokkurinn undir tveimur ráðuneytum (umhverfisráðuneyti og samgönguráðuneyti) og að minnsta kosti fjórir aðilar sjá um fjármögnun göngustíga, reiðleiða og vegslóða, en fimm koma að skipulagsmálum á einn eða annan hátt:

#### Ferðamálastofa

*Ferðamálastofa fer með framkvæmd ferðamála á landsvísu. Verkefni stofnunarinnar eru til dæmis samræming umhverfis- og fræðslumála, miðlun upplýsinga og svæðisbundin þróun, svo eitthvað sé nefnt. Árlega eru veittir styrkir til ferðamála og nam styrkupphefðin árið 2006 um 40 milljónum króna. Megnið af þessu fé var varið til göngustígagerðar, skilta, stikunar og aðgengismála.*

#### Sameiginlegir hagsmunir á einum stað Eitt verkefni - Einn umsjónaraðili



## Umhverfisstofnun

*Stofnunin sér um rekstur þjóðgarða - þar með talið slóða, stíga og aðra þjónustu við ferðamenn. Stofnunin hefur m.a. sótt fjármuni til vega- og göngustígagerðar til Vegagerðarinnar.*

## Vegagerðin

*Veitir tugi milljóna króna til göngu- og reiðleiða ár hvert. Megnið af þessum peningum er dreift í formi styrkja, sem og úr vegasjóði. Vegagerðin vinnur að söfnun reiðleiða með Landssambandi hestamannafélaga og Landmælingum Íslands.*

## Sveitarfélögin

*Aðalskipulag sveitarfélaganna inniheldur m.a. göngustíga, vegslóða og torleiðir. Sveitarfélögin sjálf fjármagna þessa vinnu, þó Skipulagsstofnun taki að einhverju leyti þátt í skipulagsvinnunni.*

## Skipulagsstofnun

*Stofnunin veitir sveitarfélögum aðstoð við gerð skipulagsáætlana. Hún tekur einnig þátt í kostnaði sveitarfélaganna við gerð aðalskipulags í gegnum Skipulagssjóð.*

## 7.3.2 Vegir fyrir vélhjól

### 7.3.2.1 Fjölgun vegtegunda

Vegtegundir Vegagerðarinnar eru ákvarðandi fyrir tæknilega gerð vega [8]. Grunntegundir eru eftirfarandi:

Tafla 7.1 Vegtegundir Vegagerðarinnar [8].

Tegund	Lýsing
A	Vegir með tveim aðskildum akbrautum, a.m.k. fjórum akreinum, öxlum og/eða kantsteinum.
B	Vegir með tveimur akreinum, heildarbreidd => 8,5 m, öxlum > 0,5 m og/eða kantsteinum.
C	Vegir með tveimur akreinum, 6,5m <= heildarbreidd < 8,5 m, og öxlum <= 0,5 m eða án axla.
D	Vegir með einni akrein með eða án axla.
F	Slóðir.

Vélhjólafólk hefur helst augastað á flokki „F”, sem kalla má fjallvegi eða ferðamannavegi. Vegagerðin notar eftirfarandi undirflokkun til að skilgreina „F” vegi nánar:

**F1** Slóðir – Seinfær vegur, fær allri almennri umferð að sumarlagi. Einungis slóð, oftast en ekki lægri en landið til beggja hliða. Breidd um 4 m. Stórir lækir og ár brúaðar. Vegir þessir eru oft lokaðir á veturna vegna snjóá og vegna aurbleytu á þáttíð.

**F2** Slóðir – Lakfær vegur, fær fjórhjóladrifnum bílum, mjög öflugum fólksbílum og jepplingum. Einungis slóð, oftast en ekki lægri en landið til beggja hliða. Breidd um 4 m. Lækir og smáár óbrúaðar. Oft lokað á veturna vegna snjóá og aurbleytu á þáttíð.

**F3** Slóðir – Torfær vegur, einungis fær stórum og vel búnum fjórhjóladrifnum bílum, ofurjeppum. Slóð, oftast en ekki lægri en landið til beggja hliða, geta verið ójafnar, grýttar og með bleytuíhlaupum. Breidd um 4 m. Oft lokað á veturna vegna snjóá og aurbleytu á þáttíð.

Lagt er til að skilgreining Vegagerðarinnar á vegtegundum verði útvíkkuð og bætt verði við fjórða og fimmta floknum sem lýsa mætti á eftirfarandi hátt:

**F4** Slóðir – þröngur og illfær vegur sem ekki er fær óbreyttum jeppum. Sjálfbær stígur, oftast en ekki lægri en landið til beggja hliða, getur verið mjög ójafn, grýttur og með bleytuíhlaupum. Breidd minni en 4m. Oft lokað á veturna og vorin vegna snjóá og aurbleytu á þáttíð.

**F5** Slóðir – einstígg þröng og illfær vegslóð öðrum en gangandi, ríðandi, reið- og vélhjólandi umferð. Sjálfbær stígur, oftast en ekki lægri en landið til beggja hliða, getur verið mjög ójafn, grýttur og með bleytuíhlaupum. Breidd minni en 2m. Oft lokað á veturna og vorin vegna snjóá og aurbleytu á þáttíð.

Jafnframt verði opnað fyrir það að vélhjólum með rauðum skráningarkerkjum yrði heimilað að aka á ákveðnum F-vegum svo fremi að þau uppfylli reglur um ljósabúnað og hávaðamörk.

Mikilvægt er að hæfilega margar slóðir komist undir þessar skilgreiningar strax í upphafi og hugsað verði fyrir tengingum á milli þeirra þannig að hægt verði bæði að ferðast á milli landshluta í lengri ferðum sem og styttri „hringi“ í dagsferðum.

### 7.3.2.2 Uppbygging og skipulag

Til að koma böndum á akstur vélhjóla í náttúru Íslands verður að hafa eftirfarandi í huga:

- Vélhjól eru hönnuð til að fara torfærar leiðir.
- Allar slóðir hafa upphaf og endi. Sumar enda jafnvel á malbikuðum þjóðvegi.
- Kerrur eru notaðar til að koma vélhjólum úr þéttbýli að upptökum slóða.
- Ferðalög á vélhjólum einkennast af hringakstri. Lítið er um að farið sé fram og til baka.

Með þessa punkta í huga leggur vélhjólafólk til að eftirfarandi sjónarmið séu tekin til greina þegar hönnun og skipulagning vega fyrir vélhjól fer fram:

- Þegar fara þarf á milli slóða eftir þjóðvegakerfinu, verður að skoða möguleikann á samnýtingu. Hér er átt við mótörhjól á rauðum númerum (sjá nánar útfærslu í kafla 8.1.1)
- Í skipulagstillögum þarf að gera skýran greinarmun á hefðbundnum fólksbílafærum malarvegum og vegum fyrir vélhjól. Einnig þarf að liggja ljóst fyrir hvar vélhjólafólk má nota þjóðvegakerfið til að komast milli slóðakerfa.
- Koma þarf upp bílastæðum sem afmarka upphaf og endi vélhjólavegar.
- Bæta þarf við í Umferðarlögin kafla um frístundaakstur ökutækja í náttúru Íslands (sjá nánar í kafla 4.1.2).

### 7.3.3 Eftirlit og löggæsla

Eftirlit með vélhjólum, bæði hjólunum sjálfum og ökumönnum, er nauðsynlegt til að tryggja formfestu í notkunarmhverfinu og virðingu fyrir ríkjandi skipulagi. Erlendis hefur eftirlitshlutverkið stundum verið sett í hendur vélhjólaklúbbana, sem þá vinna eftir ákveðnum og vel skilgreindum reglum. Regluverkið hér á Íslandi hefur ekki þróast í takt við aukna notkun vélhjóla. Eftirlit með akstri vélhjóla eða annarra vélknúinna faratækja í óbyggðum, er og verður erfitt. Því ætti það að vera raunhæfur kostur fyrir löggjafann að nýta vélhjólaklúbba (og jafnvel jeppaklúbba) til landvörslu. Fordæmi fyrir þessu má m.a. finna í Bandaríkjunum (Trail police). Sjá má fyrir sér að þeir fulltrúar klúbbana sem tækju að sér umsjón eða vörslu ákveðinna leiða færu á landvarðanámsskeið hjá Umhverfisstofnun og öðluðust þannig réttindi til að sinna almennri landvörslu samhliða.

Eftirlit með hávaða þarf að taka mjög föstum tókum. Aðferðirnar eru einfaldar, bæði mælingarnar sjálfar sem og framkvæmd eftirlitsins.

### 7.4 Lagning, viðhald og umsjón

Blað var brotið í sögu vélhjólaksturs á Íslandi þegar svæðið við Bolaöldu var afhent Vélhjólaklúbbnum til afnota síðsumars 2005. Þó vélhjól hafi verið notuð til ferðalaga í náttúru Íslands svo áratugum skiptir þá hafði aldrei verið lagður löglegur vélhjólástígur sem lá um fjöll og firnindi - fyrr en Bolaöldusvæðið kom til sögunnar.

Fram til þessa hefur því íslenskt vélhjólafólk notast við grýtta línuvegi, ýmsa moldarslóða, gamlar þjóðleiðir o.s.frv. Lagning nýrra slóða er því ekki aðalatriðið í uppbyggingu landsdekkandi vélhjólaskóðanets.

Viðhald vélhjólaskóða fer mjög eftir notkun, umhverfi og þörfum notenda. Vélhjólafólk gerir ekki miklar kröfur um gæði undirlags vega og slóða. Flestir sem aka vélhjólum vilja fá að reyna á sig. Vélhjólafólk er ekki að sækjast eftir sléttum, beinum og tilbreytingasnauðum malarvegum. Það eykur aðeins aksturshraðann og líkurnar á alvarlegri slysum. Viðhaldsmál vega og slóða eru því ekki ofarlega á forgangslista vélhjólafólks.

Í 5. gr. Vegalaga segir:

*Vegagerðin er veghaldari þjóðvega samkvæmt lögum þessum. Vegamálastjóra er þó heimilt að fela einstaklingi, fyrirtæki, sveitarstjórn, stofnun eða samtökum þessara aðila veghald einstakra vegarkafila að nokkru eða öllu leyti.*

Með því að fela notendasamtökum veghald einstakra frístundaleiða er Vegagerðin ekki eins bundin af þjónustu- og viðhaldsskyldum sínum. Það verður að teljast líklegt að vélhjól- og jafnvel jeppaklúbbar hafi áhuga á að gerast veghaldarar ákveðinna vega ef slíkt væri raunhæfur valkostur.

### 7.5 Sjálfbærir (viðhaldsfríir) vegir og slóðir

Að tengja sjálfbæra þróun við notkun vélhjóla í náttúru Íslands kann að virðast langsótt við fyrstu sýn. Ef skilgreiningin á sjálfbærri þróun er skoðuð, eins og hún birtist í Brundtlandskýrslunni [4] árið 1987, kemur annað í ljós.

*“Þróun sem gerir okkur kleift að mæta þörfum okkar án þess að stefna í voða möguleikum komandi kynslóða á að mæta þörfum sínum.”*

Sjálfbær slóðahönnun er eitt af þremur tólum sem nauðsynlegt er að hafa til að ná árangri í slóðastjórnun. Hér er átt við að í val- eða hönnunarferlinu verði að huga að legu slóðans í landinu og að tilvist hans gangi ekki of nærri þeim auðlindum sem hann fer um.



Slóð sem ekki er sjálfbær er dýr í rekstri, skemmist fljótt og veldur hugsanlega varanlegum skemmdum á landinu og jafnvel slysum.

## **7.6 Nýting á vegum og slóðum sem þegar eru til**

Þeir möguleikar sem liggja í aflögðum línuvegum, illfærum götuslóðum og grófum malarvegum eru miklir. Þær leiðir sem áður voru eingöngu notaðar til landbúnaðarstarfa, eða sem þjóðleiðir milli landshluta, eru í dag notaðar af frístundahópum. Það eru ekki eingöngu Íslendingar sem sækja í þessar leiðir. Erlendir ferðamenn koma langt að til að upplifa stórbrotna náttúru og aðstæður sem ekki finnast í þeirra heimalandi.

Sveitarfélögin sitja oft uppi með gömul vegstæði sem ekki stendur til að nýta í framtíðinni innan þjóðvegakerfisins – t.d. vegna viðhaldskostnaðar. Slíkar leiðir detta fljótt út af kortum þó svo að þær séu oft vinsælar hjá þeim sem aka jeppum, vélhjólum eða fjórhjólum. Oft nýta hestamenn sér slíka aflagða vegi. Sveitarfélögin geta nýtt flestar slóðir og stíga sem þegar liggja um sveitir landsins. Þannig geta þau skapað sér tekjulind með því að laða til sín frístundarhópa sem sækjast í vonda vegi og slóðir. Og ef þau óttast að þurfa að bera kostnað eða vinnu vegna viðhalds veganna geta þau hvatt notendur til að gerast veghaldarar en eins og áður segir heimilar nýleg lagabreyting m.a. að félagasamtök geti orðið veghaldarar.

Nýting vega og slóða á einkalöndum og afréttum getur verið tekjulind fyrir ferðaþjónustubændur. Hvort sem um er að ræða fyrir umferð veiðimanna, vélhjóra eða jeppa. Keppnishald í samvinnu við vélhjólaklúbba hefur t.d. verið að skila inn umtalsverðum tekjum til nokkurra sveitarfélaga.

## **7.7 Samnýting vega og slóða**

Að einhverju leyti má gera ráð fyrir því að leggja þurfi sérstakar slóðir fyrir vélhjóra-aksturinn. Slíkar sértækar aðgerðir þarf helst að ráðast í þar sem tryggja þarf umferðaröryggi eða þar sem draga þarf umferð vélhjóra frá viðkvæmum svæðum (t.d. við vinsælar gönguleiðir eða fjölfarnar hestaslóðir). Þá verður í einhverjum tilfellum nauðsynlegt að tengja saman eldri slóðir. Slíkum sértækum ráðstöfunum má hins vegar halda í lágmarki með því að samnýta vegi og slóðir með öðrum notendum.

### **7.7.1 Möguleg samnýting með jeppafólki**

Umferð vélhjóra og jeppa getur á einfaldan hátt farið saman. Hálendisvegakerfið getur meira eða minna samnýtt fyrir þessa notkun. Vélhjól geta keyrt allar torleiðir sem jeppum eru ætlaðar og truflun af völdum annars hópsins í garð hins er hverfandi. Aðeins þarf að virða almennar umferðareglur og sýna tillitssemi.

### **7.7.2 Möguleg samnýting með hestafólki**

Að vélhjól og hestar samnýti tiltekna slóðir er í huga sumra með öllu óhugsandi. Ekki má þó afskrifa með öllu þann möguleika að þessir tveir hópar samnýti ferðaleiðir. Í raun á hesta- og vélhjólafólk samleið að mörgu leyti í þessu máli enda er það staðreynd að hestar, vélhjól og bílar hafa um árabil samnýtt slóðir og vegi á hálendinu. Hóparnir gera svipaðar kröfur til undirlags og gerðar slíkra slóða ásamt því að öryggi beggja mætti t.d. bæta með samnýtingu undirgangs undir þjóðvegi. Það er vissulega hagur beggja að til sé skipulagt net slóða sem nýta má til ferðalaga á milli héraða og landshluta.

Þar sem notkun er í lágmarki er lítil hætta á árekstrum milli þessara notendahópa. Í sumum tilvikum er einungis um árstíðabundna notkun hestamanna að ræða. Á slíkum slóðum þarf aðeins tillitssemi notenda í garð hvors annars svo allt gangi vel.

Í flestum tilfellum hefði það lítinn tilgang að leggja tvær slóðir, sömu leiðina, nema umferð annars hópsins eða beggja sé þeim mun meiri. Auka má þó öryggi og minnka "árekstrahættu" með því að halda hluta slíkra leiða aðskildum - þó svo að meginhluti leiðarinnar væri samnýttur.

Það er helst að slík samnýting gangi illa í útjöðrum byggðarkjarna. Á slíkum svæðum er góður aðskilnaður nauðsynlegur.

Allt þarf þetta að skoðast í samræmi við heildarnotkunina en lykilatriði er þó að fræða alla notendur um fyrirkomulagið og þær reglur sem gilda.

### 7.7.3 Möguleg samnýting með öðrum útivistarhópum

Vélahjólslóðir geta vissulega nýst öðrum. Fjallareiðhjólafólk myndi án efa nýta slíkar slóðir. Sömuleiðis geta þeir sem fara um á tveimur jafnfljótum nýtt sér slíka stíga. Eina truflun þess sem fer gangandi um slíkan slóða er af völdum þess hávaða sem óhjákvæmilega hlýst af nærveru vélahjólslóðsins. Sú truflun þarf hins vegar ekki að vera mikil og gengur jafnan skjótt yfir.

## 7.8 Fjármögnun

Helstu verkefni sem þarfnast fjármögnunar eru:

1. Vinna við aðalskipulag (kortlagning, samþykktarferli o.fl.).
2. Innleiðing aðalskipulags og fræðsla (stikun, uppsetning skilta, fræðsla um hvar má vera og hvar ekki, lagfæring slóða, lokun slóða o.fl.).
3. Viðhald skv. aðalskipulagi (eftirlit með þolmörkum, viðhald skilta, stika o.fl.).
4. Eftirlit og löggæsla.
5. Fræðslu- og áróðursmál.

Þegar þetta er ritað hafa ekki verið unnar áætlanir um raunverulega fjárförf vegna lagningar, viðhalds og annarrar þjónustu við vélahjólafólk. Gera má ráð fyrir að skipulagsþátturinn geti verið fjárfrekur í fyrstu. En þegar skipulagi hefur verið komið á þarf lítið annað en viðhald og eftirlit á staðbundnum svæðum og leiðum, ásamt viðhaldi og endurnýjun á skiltum og stikum. Viðhald vélahjólslóða ætti að vera lítið og talsvert ódýrara en viðhald reiðleiða því hjólafólk vill grófar og erfiðar slóðir frekar en hefлаðar og sléttar. Nefnd á vegum samgönguráðherra sem átti að gera tillögur um uppbyggingu áningastaða og skiptihólfa, safna og skrá upplýsingum um fornar og nýjar leiðir á miðhálandi Íslands, mat að hver kílómetri í viðhaldi kostaði 1 milljón króna. Viðhaldskostnaður vélahjólaleiða yrði væntanlega aðeins brot af þeirri upphæð.

Ef eftirliti á slóðum yrði komið yfir á notendurna sjálfa (sbr. 7.3.9) yrði kostnaður við þá þætti í lágmarki. Kostnaður við fræðslu- og áróðursmál felst fyrst og fremst í útgáfu kynningarefnis og fræðsluefnis (sjá nánar í 9. kafla).

### 7.8.1 Eldsneytisgjald

Í 15gr. laga um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti og fl.<sup>1</sup> kemur fram að ákveðin upphæð skuli innheimt af hverjum seldum bensínlítra, sem svo renni óskipt til vegagerðar. Þessir

---

<sup>1</sup> 15. gr. [Auk vörugjalds skv. 14. gr. skal greiða sérstakt vörugjald, bensíngjald, af bensíni. Af blýlausu bensíni skal greiða [32,95 kr.]1) af hverjum lítra og af öðru bensíni skal greiða [34,92 kr.]1) af hverjum lítra.]2) [Tekjum af bensíngjaldi skal einungis varið til vegagerðar samkvæmt vegáætlun, að frádrögnum 0,5% sem renna í ríkissjóð til að standa straum af kostnaði við úlagningu og innheimtu gjaldsins.]3)

peningar eru notaðir til framkvæmda á þjóðvegum og almennum vegum skv. reglum í vegalögum.

Notkun vélhjóla fer að stærstum hluta fram utan við hefðbundið þjónustunet Vegagerðarinnar, eins og það er lagt upp í vegalögum. Eldsneytisgjald þessara farartækja, auk fjórhjóla og jeppa, er því ekki notað til uppbyggingar þar sem notkunin á sér stað. Ef til þess kæmi að bensínskattur renni til framkvæmda við slóðir og götustíga væri hægt að byggja úthlutaða upphæð á áætluðum fjölda farartækja. Þennan áætlaða fjölda yrði að finna út með rannsóknnum. Fordæmi eru fyrir svona kerfi erlendis og því er reynslan og aðferðafræðin nú þegar þekkt. Forsendur útreikninga hér á landi yrðu byggðar á fullskráðum ökutækjum (hvít og rauð númer).

## 7.9 Kortlagning

Dreifing upplýsinga um torfærar hálendisleiðir, eða svokallaðar jeppaleiðir, hefur stóraukist undanfarin ár. Útgáfa leiðarþoka og sérkorta af hálendinu hafa auðveldað ferðalögum aðgengi að náttúrunni eftir leiðum sem aðeins voru á vitorði fárra.

Eitt af því sem taka þarf tillit til við kortlagningu torleiða og vegslóða eru merkingar sem notaðar eru á kortin. Í dag tíðkast ekki að flokka vegslóða eftir ástandi, heldur fá allar vegslóðir sama tákn, sama hversu torfærir þær eru. Þetta fyrirkomulag hefur komið ferðamönnum í vanda, valdið tryggingarfélögum og bílaleigum tjóni og kostað útköll hjá björgunarsveitum.

Vélhjólafólk leggur til að samhliða breytingum á flokkun Vegagerðarinnar (sjá kafla 7.3.2) verði komið á leiðbeinandi flokkunarkerfi fyrir kortagerðarfyrirtæki, sem taki mið af vegflokkun Vegagerðarinnar. Mikilvægt er að vinnu við kortagerð sem kölluð hefur verið „Á vegi“ verði haldið áfram á þann veg sem skipulagning sveitarfélaga leyfir. Markmiðið þarf að vera að í framtíðinni verði nákvæmt kort á vef Landmælinga sem sátt ríkir um og allir geti treyst, bæði löggæslan og ferðafólk.

---

1)L. 87/2004, 25. gr. 2)L. 86/1999, 2. gr. 3)L. 159/1998, 6. gr.

## 8 Kafli – Aðkoma ríkis og sveitarfélaga

Sú vinna sem félagasamtök inna af hendi til að sporna gegn utanvegaakstri mun seint skila árangri nema með aðkomu ríkis og sveitarfélaga. Í þessum kafla verður minnst á nokkra þá þætti sem ríki og sveitarfélög þurfa að koma að eigi að nást árangur í baráttunni gegn utanvegaakstri vélhjóla og annarra ökutækja.

### 8.1 Aðkoma ríkisins

Hlutverk ríkisins, löggjafarvaldsins, er að setja lagaramma sem gerir þegnum landsins mögulegt að stunda þá starfsemi og frístundaiðkun sem hugur fólks stendur til, innan þeirra marka sem samfélagsgerðin krefst. Fjallað er um vélhjól í Umferðarlögum og reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Lög um náttúruvernd setja einnig ramma um notkun vélhjóla. Hér verður rætt stuttlega um umferðarlögin. Lagðar eru til breytingar á þeim til að skýra og auðvelda notkun vélhjóla og þar með gera eftirlit auðveldara og skilvirkara.

#### 8.1.1 Skráningarkerfi vélhjóla

##### 8.1.1.1 Lög og reglugerðir

Í dag eru vélhjól skráð ýmist á hvít númer eða rauð númer. Hvítum númerum fylgja sömu skyldur og réttindi og fylgja venjulegum bifreiðum. Vélhjól sem ekki uppfylla öll almenn skilyrði reglugerða um gerð og búnað ökutækja- t.d. ljósabúnað - eru skráð á rauð númer. Rauðum númerum fylgja “takmörkuð réttindi”.

Samkvæmt núverandi skráningareglum Umferðarstofu eru vélhjól á rauðum númerum skilgreind sem torfærutæki, en það er í samræmi við reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, en þar eru torfærubifhjól flokkuð sem torfærutæki. Í umferðarlögunum nr. 50/1987 er að finna ítarlega skilgreiningu og umfjöllun um torfærutæki - hvar megi nota þau, ökuréttindi og öryggisbúnað ökumanna o.fl. Þrátt fyrir það ríkir óvissa hjá vélhjólafólki, tryggingafélögum og yfirvöldum um réttarstöðu vélhjólaökumanna.

Skilgreiningu á torfærutæki má finna í 2. gr. umferðarlaga.

- a. *Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og/eða til að draga annað ökutæki og er búid beltum og eftir atvikum stýrimeidum/stýrihjólum og er innan við 400 kg að eigin þyngd.*
- b. *Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga utan vega og er á hjólum og innan við 400 kg að eigin þyngd.*
- c. *Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til vöruflutninga utan vega, er a.m.k. á fjórum hjólum og innan við 550 kg að eigin þyngd án rafgeyma sé það rafknúid.*

Sá liður í 2. gr. umferðarlaga sem næst kemst skilgreiningu á vélhjóli er b. liður. Þó kemur þar fram að ökutækið sé ætlað til aksturs utan vega, en skv. 17. gr. laga um náttúruvernd er almennt bannað að aka vélknúnum ökutækjum utan vega. Áður hefur verið fjallað um skilgreiningar laga á því hvað er vegur og hvað ekki, ásamt þeim áhrifum sem dómar frá 2006 hafa á þær skilgreiningar (sjá kafla 5.2).

43. grein umferðarlaga hljóðar svo:

*Eigi má aka torfærutæki á vegi, sem ekki er einkavegur, frekar en hér greinir.*

*Sá sem þarf að aka yfir veg, sem ekki er einkavegur, má aka eftir veginum skemmstu leið sem hentug er. Sama er ef aðstæður utan vegar gera það nauðsynlegt að aka eftir veginum. Ökumaður torfærutækis skal nema staðar áður en ekið er inn á veg. Vegfarandi á veginum skal hafa forgang.*

Eigi má flytja farþega á torfærutæki, sem er á hjólum, eða á ökutæki sem tengt er við torfærutæki þegar ekið er á vegi, sem ekki er einkavegur, eða á einkavegi þar sem umferð er almenn.

Á vegi, sem ekki er einkavegur, eða á einkavegi, þar sem umferð er almenn, má eigi aka torfærutæki hraðar en 40 km á klst.

Ákvæði 1., 4. og 5. mgr. gilda eigi um akstur í þágu öryggis - eða heilsugæslu.

Vélfjórólafólk hefur túlkað 2. mgr. á þann veg að heimilt sé t.d. að aka vélfjóli á rauðum númerum eftir þjóðvegakerfinu, stystu leið að upptökum götuslóða. Nokkuð hefur verið um árekstra milli vélfjórólafólks og lögreglu út af þessu atriði og er nauðsynlegt að löggjafinn geri nauðsynlegar breytingar til að koma í veg fyrir réttaróvissu.

### 8.1.1.2 Tillögur

Vélfjórólafólk leggur til að nógildandi skráningarkerfi verði áfram við lýði en vélfjól á rauðum númerum verði flokkuð nánar og fylgi mismunandi notkunarréttur hverjum flokki fyrir sig.

Vélfjól sem ekki fást skráð á hvít númer má flokka í tvennt (sjá nánar í töflu 3.1):

- c) Endúróhjól með lágmarks ljósabúnað, ásamt því að gerðar eru strangari kröfur um hljóðstyrk hjólanna.
- d) Mótókross-hjól sem ætluð eru til keppnisaksturs og æfinga á sérstökum afmörkuðum svæðum. Enginn ljósabúnaður er á mótókrosshjólum og gilda aðrar reglur um hávaða frá þeim en á endúróhjólum.

Sú breyting verði gerð að það komi fram í skoðunarskírteini hvort um er að ræða mótókross eða endúróhjól og verði notkunarheimildir í samræmi við þá skilgreiningu:

Hámarkshraði utan F-merktra vega, einkavega, slóða, lokaðra svæða og brauta verði 40 kílómetrar á klukkustund, eins og lög kveða á um í dag.

**Tafla 8.1 Hugmynd vélfjórólafólks að endurbættum skilgreiningum á skráningarflokkun vélfjóla á rauðum númerum.**

Skráning	Lýsing	Notkun	Skilyrði
Rautt númer	„Slóða“ hjól/Endúró	F-vegir, slóðir, einkavegir, lokuð svæði.	Lágmarks ljósabúnaður, próf eða námskeið
Rautt númer	Keppnishjól/mótókross	Lokuð svæði	Námskeið
Hvítt númer*	Almenn vélfjól	Ótakmörkuð notkun innan laga ramma	Próf, skráning skoðun

\* Nógildandi notkun og skilyrði. Engar breytingar lagðar til.

Frá því að farið var að skrá vélfjól sem torfærutæki, þ.e. á rauðum númerum, hefur akstur þeirra verið bundinn við einkalönd og leiðir sem liggja utan hins almenna vegakerfis. Með þeirri breytingu sem hér er lagt til, er verið að aðlaga lagaumhverfið að notkuninni, ásamt því að eyða óvissu um notkun vélfjóla á rauðum númerum og umferð vélknúinna farartækja utan alfaraleiða.

Kröfur um hljóðstyrk vélfjóla byggja á ákvæðum EB-tilskipunar 97/24. Herða þarf eftirlit með hljóðstyrk vélfjóla, bæði þeirra sem koma til nýskráningar sem og vélfjóla sem eru þegar í notkun svo ljóst sé að vélfjól séu innan þeirra marka sem viðkomandi flokkur

kveður á um; Endúróhjól verða að vera innan þess hljóðstyrks sem reglugerðir kveða á um o.s.frv.

### 8.1.2 Námsskrá fyrir bifhjólaréttindi

Í 55. gr. umferðarlaganna er fjallað um ökuréttindi sem þarf til að stjórna torfærutæki. Þar kemur fram að enginn megi stjórna torfærutæki nema hafa gilt ökuskírteini til akstur bifreiðar eða bifhjóls.

Samkvæmt þessu þarf ekki endilega bifhjólapróf til að stjórna vélhjóli á rauðum númerum. Í ljósi þessa má velja upp hvort ekki væri eðlilegt að krefjast þess að þeir sem ekki hafa bifhjólapróf, sækja námskeið um akstur vélhjóla á götuslóðum. Sömuleiðis þyrfti fólk að sækja námskeið til að mega aka mótókrosshjóli á þeim svæðum þar sem má nota slík hjól. Námskeiðahaldi, sem gæti verið skilyrði til réttinda til aksturs, mætti hæglega setja í hendur viðurkenndra vélhjólaklúbba, þ.e.a.s. þeirra klúbba sem fara með stjórnun æfingasvæða og setja þeim reglur þar um. Hér er lagt til að tekið verði upp fyrirkomulag sem segja má að sé sambærilegt við það sem í gildi er vilji fólk verða sér úti um byssuleyfi og veiðikort.

Verði það sett sem skilyrði fyrir notkunarheimild vélhjóla, hvort sem er endúróhjóla eða mótókrosshjóla, að notandi hafi lokið námskeiði hjá vélhjólaklúbb, er tryggt að allir notendur hljóti fræðslu um ábyrga notkun vélhjóla, akstur í náttúru Íslands og rétta notkun öryggisbúnaðar. Þeir vélhjólamenn sem í dag eru félagar í klúbbum og fá þess vegna fræðslu- og kynningarefni frá klúbbunum, eru yfirleitt mun ábyrgari notendur en þeir sem ekki eru félagar í neinum klúbbi.

Rétt er að benda hér sérstaklega á að algengt er að börn og unglingar, sem enn hafa ekki náð aldri til að taka próf til ökuréttinda á létt bifhjól, hvað þá þungt bifhjól, aki allt frá mjög litlum barnahjólum til kraftmikilla mótókrosshjóla á lokuðum svæðum, í brautum og á einkalöndum. Nauðsynlegt er að lög og reglugerðir geri ráð fyrir þessari notkun, sem tíðkast í öllum nágrannalöndum okkar. Nýleg reglugerðarbreyting heimilar lögreglustjórnum að veita börnum niður í sex ára aldur undanþágu til að aka vélhjólum við æfingar og keppnir á lokuðum svæðum utan vegar. Lagt er til að námskeið klúbbanna nái einnig til barna og unglinga, og geti þau lokið námskeiðum sem veiti þeim leyfi til að aka vélhjólum í viðeigandi stærðarflokkum á annars vegar brautum og lokuðum svæðum, en hins vegar á F-merktum vegum og slóðum. Skilyrði fyrir F-vegaréttindum unglinga væru, auk námskeiðs, að viðkomandi unglingur hefði náð 12 ára aldri, væri alltaf í fylgd með fullorðnum vélhjólamanntil með full réttindi.

Í dag er fyrirkomulag þannig að til að öðlast akstursréttindi á bifhjól þarf að sækja ökunám hjá ökuskóla, viðurkenndum af Dómsmálaráðuneytinu, og verða kennarar skólans að hafa löggild kennsluréttindi fyrir bifhjól. Nám til bifhjólaréttinda skal fara fram samkvæmt námskrá, sem Umferðarstofa setur, að höfðu samráði við Kennaraháskóla Íslands og Ökukennarafélag Íslands. Dómsmálaráðherra skaðfestir námskrána og var hún fyrst staðfest af Umferðarráði 1993, en endurskoðuð útgáfa hennar tók gildi 1. janúar 2002. Á vef umferðarstofu kemur fram að “Námskránni er ætlað að stuðla að markvissara og umfangsmeira bifhjólánámi með það að markmiði að auka umferðaröryggi í landinu.”

Frá árinu 2004 hafa hagsmunafélög vélhjólafólks beitt sér fyrir uppbyggilegum áróðri í formi blaðaskrifa, dreifirita og á vefmálgögnum sínum. Áróður grasrótarinnar nær þó aðeins til þeirra sem standa henni næst, en hinir standa eftir óupplýstir og einangraðir. Stór hluti vélhjólafólks notar farartæki sín meira utan þjóðvegakerfisins, þ.e. á slóðum og götustígum, en á þjóðvegum landsins. Því finnst hagsmunasamtökum vélhjólafólks að námskrá fyrir bifhjólaréttindi ætti að taka á fleiri þáttum en þeim sem snúa beint að akstri í

umferð. Aukin áhersla ökuskóla á umhverfismál og notkun vélhjóra á Íslandi yrði til þess að boðskapur grasrótarinnar næði til fleiri notenda vélhjóra.

Þættir sem námskráin ætti að taka á eru til dæmis:

- Akstur vélhjóra og umhverfisáhrif
- Réttindi annarra
- Umhverfisvænn akstursmáti
- Hvar má nota vélhjól
- Aksturstækni
- Búnaður og öryggi

Þau ráðuneyti sem koma að þessum málaflokki, Samgönguráðuneyti og Umhverfisráðuneyti, þurfa að beita sér fyrir fræðsluátaki til notenda vélhjóra. Nauðsynlegt er að fræðsla fari fram bæði í gegnum vélhjólaklúbbana en einnig í fjölmiðlum, þar sem það er því miður þannig að ekki allir notendur vélhjóra eru félagar í klúbbum.

Sömuleiðis þarf ríkið að kynna fyrir sveitarfélögum þá möguleika sem gefast þegar tillögur þessar komast til framkvæmda.

## 8.2 Aðkoma sveitarfélaga

Ákvarðanir um staðsetningu slóða, stíga og torleiða ráðast af ákvörðunum sveitarstjórna viðkomandi svæða, sem og landeigenda.

Akstur vélknúinna farartækja í náttúru Íslands á ekki að fara fram “bak við tjöldin”, eins og svo oft tíðkast í dag, heldur vera sýnilegur. Aðkoma sveitarfélaganna er mikilvægur hlekkur í þeirri viðleitni vélhjólafólks að koma reglu á akstur í náttúru Íslands.

Slóðar, stígar og torleiðir hafa um aldir verið nýttar af bændum og búsmala, hvort sem þær hafa verið farnar ríðandi eða akandi. Breyttar áherslur í samfélaginu hafa orðið til þess að nú eru þessar sömu leiðir orðnar að auðlind sem sveitafélögin nýta sér t.d. til að laða að ferðamenn, veiðimenn eða þá sem kjósa sér að ferðast um Ísland utan alfaraleiða.

Ef full sátt á að nást milli notendahópa um náttúru Íslands verður að takast á við verkefnið innan ramma svæðis-, aðal- og deiliskipulags sveitarfélaganna. Sú vinna sem þarf að fara fram snýr að heildar umhverfi frístunda- og útivistarmála innan sveitarfélaganna og samnýtingu slóða, stíga og torleiða mismunandi notendahópa.

Alls ekki má gleyma því að í þjónustu við vélhjólafólk felast stórkostlegt tækifæri fyrir sveitarfélög til að nýta sér þær auðlindir sem slóðir og vegir í sveitum þeirra eru.

### Dæmi 1:

Ferðapjónustubændur á bænum Höfðabrekku í Mýrdal hafa nokkrum sinnum blásið til páskamóts á jörð sinni. Land þarna liggur nálægt sjávarmáli og allur jarðvegur er sendinn sem gerir það að verkum að þar eru aðstæður til aksturs vélhjóra ágætari árið um kring. Á þennan hátt hefur náðst að nýta aðstöðu utan hefðbundins ferðapjónustutíma.

### Dæmi 2:

Undanfarin vor hefur verið haldin “Endúró-keppni” á Kirkjubæjarklaustri. Fjöldi og fjölbreytileiki þeirra sem taka þátt er svo mikill að auðveldast er að bera þetta saman við Reykjavíkumaraþon. Þar eru jú vissulega harðir keppnismenn, en miklu fleiri taka þátt til þess eins að vera með. Á Klaustri er þessi keppni haldin síðustu helgina í maí á hverju ári og er ekið í 6 klukkutíma, frá kl.12:00 á hádegi til kl. 18:00. Þegar þessi keppni var haldin í maí 2007 voru rúmlega 400 þátttakendur skráðir til keppni. Mikill fjöldi aðstoðarfólks og áhorfenda mætir líka á svæðið. Skv. upplýsingum frá lögreglunni var þessi ferðahelgi

stærri á Klaustri en verslunarmannahelgin árið áður. Stór hluti þessara gesta kaupir gistingu og mat. Ætla má að hver keppandi hafi eytt sem nemur um 15-20 þús. krónum á svæðinu. Kostnaður sveitarfélagsins er hverfandi þar sem brautin var lögð í sjálfböðavinnu og allur kostnaður við keppnina var greiddur af keppendum sem borguðu 5.000 króna þátttökugjald. Ferðþjónustubóndinn á Efri-Vík hefur lagt til land undir brautina, sem er í raun ekkert annað en vegstíkur með reglulegu millibili um sanda og móa.



## 9 Kafli - Fræðslu og upplýsingamál

### 9.1 Fræðsla um leyfilega notkun og umgengni við náttúruna

Skipulögð aðstaða til frístundaaksturs vélhjóra kallar jafnframt á skipulagða fræðslu og upplýsingagjöf. Fræða þarf vélhjóraökumenn um skyldur þeirra gagnvart skipulaginu en það er ekki síður nauðsynlegt að koma upplýsingum um skipulagið til annarra útivistarhópa. Upplýsingum þarf að koma til allra þeirra sem á einhvern hátt munu tengjast eða beinlínis samnýta þá aðstöðu sem heyrir til skipulagsins.

Þeir hópar sem ná þarf til eru annarsvegar þeir sem nú þegar stunda vélhjólamennsku og hins vegar hið nýja hjólaafólk sem sífellt er að bætast við.

#### 9.1.1 Fræðsla til núverandi hjólaafólks.

Umhverfisvitund þeirra sem stunda vélhjólamennsku í dag er án efa mjög mismunandi. Vélhjólaklúbbar hafa á undanförunum misserum rekið stífan áróður gegn utanvegaakstri og kennt ábyrgan akstur vélhjóra. Talið er að einungis ca. 15% af eigendum vélhjóra séu í vélhjólaklúbbum þannig að ætla má að stór hluti notendanna njóti ekki aðhalds frá grasrótinni. Því er mikilvægt fyrir ríkisvaldið að gefa út fræðsluefni og hefja öflugt kynningarstarf. Slík kynning og fræðsla getur trúlega náð bestum árangri með því að fela vélhjólaklúbbunum framkvæmdina að hluta eða öllu leyti.

#### 9.1.2 Fræðsla til nýliða

Fræðsla til nýliða í vélhjólamennsku ætti að geta verið auðveldari viðfangs með samstarfi við innflutningsaðila, Umferðarstofu og ökukennara. Hafa þarf þó í huga að umferðarlögin krefjast þess ekki að þeir sem hafa bílpróf taki bifhjólapróf ef þeir eru einvörðungu á hjólum með rauð númer. Engin krafa er heldur gerð til þess að börn og unglingar frá 6 til 17 ára aldurs sækji sér kennslu eða réttindi. Löggjafinn gæti ráðið bót á þessu með því að fara sömu leið og víða þekktist erlendis þ.e. að skylda notendur til að öðlast "brautarleyfi" hjá vélhjólaklúbbum sem einungis væri þá fánlegt eftir setu á námskeiði viðkomandi klúbbs.

### 9.2 Fræðsla við ökukennslu

Vikið var að þessum þætti í kafla 8.1.2 Námsskrá fyrir bifhjólarréttindi, en þar var bent á nauðsyn þess að taka inn í námsskrá kennsluefni sem tengist notkun vélhjóra.

Baráttan gegn landsspjöllum af völdum vélhjóra þarf að vera áþreifanleg, raunveruleg og ekki síst uppbyggileg og fræðandi. Ökukennslan er vettvangur fræðslu og uppbyggingar og því liggur beinast við að hefja baráttuna gegn landsspjöllum vélhjólaafólks í ökuskólunum.

### 9.3 Útgáfa fræðsluefnis

Hvers konar útgáfa á fræðslu og kynningarefni hefur sitt að segja í baráttunni gegn utanvegaakstri. Ef ökukennarar eiga að taka að sér fræðslu um ábyrga umgengni ökumanna við náttúruna þarf að færa þeim nothæft kennsluefni í hendur. Þar er um að ræða almenna fræðslu um akstur á vegum og vegleysum annars vegar og hins vegar einhvers konar kort eða upplýsingar um hvar ökumenn geti ekið löglega um slóðir og hvar ekki.

#### 9.3.1 Útgefið efni:

Ekki verður sagt að um auðugan garð sé að gresja varðandi fræðsluefni þar sem ökumenn bíla og vélhjóra eru fræddir um umhverfisvænan akstursmáta. Þó hefur eftirfarandi verið gefið út á undanförunum árum:

- Umhverfisstofnun hefur gefið út bækling um utanvegaakstur þar sem kynnt eru lög og reglugerðir sem snerta utanvegaakstur og fjallað um ástæður þess að akstur utan vega er bannaður á Íslandi og hverjar afleiðingar utanvegaakstur hefur á náttúruna. Nánari upplýsingar má finna á vef stofnunarinnar [www.ust.is](http://www.ust.is).  
(<http://www.ust.is/Natturuvernd/natturuverndanefndir/frettir/nr/3209>)
- Vélhjólaiþróttaklúbburinn hefur gefið út bæklinginn “Gættu að landinu – ábyrgur akstur torfæruvélhjóla”, auk þess að birta reglur um tillitsemi við útivistarhópa á vefsvæði sínu. Nánari upplýsingar má finna á vef klúbbsins [www.velhjol.is](http://www.velhjol.is).
- Átaksverkefnið “Áfram veginn – á réttum slóðum” var ýtt úr vör á sumarmánuðum 2006. Að því standa Vélhjólaiþróttaklúbburinn, Ferðaklúbburinn 4x4, Ferðafélag Íslands, Útivist, Landgræðsla ríkisins, Umhverfisstofnun og Landvernd. Á vefsvæði átaksins eru birt hin tíu umhverfisboðorð ökumanna. Nánari upplýsingar má finna á vef átaksins [www.f4x4.is/arettumslodum/](http://www.f4x4.is/arettumslodum/).
- Iceland Overland – handbook and planning guide for motorcyclists er ferðahandbók þeirra sem aka vélhjólum um Ísland. Bókin tekur skýra afstöðu gegn utanvegaakstri og leiðbeinir um akstur vélhjóla á hálendinu.

### 9.3.2 Óútgefið efni – framtíðarsýn

Halda verður áfram að búa til og dreifa bæklingum og öðru fræðsluefni um umgengni við náttúruna. Mikilvægt er að gleyma sér ekki í almennu orðalagi, heldur kafa dýpra og gefa út fræðsluefni sem höfðar til einstakra notenda, t.d. vélhjóla, jeppa, hesta og gangandi. Hafa þarf þó í huga að sami einstaklingurinn stundar gjarnan fleiri en eitt form útivistar.

### 9.4 Auglýsingar

Umferðarstofa hefur til ráðstöfunar þó nokkurt fé sem varið er árlega til umferðarfræðslu í formi auglýsinga í fjölmiðlum. Sjá má fyrir sér að ákveðnum hluta þeirrar upphæðar verði árlega varið í auglýsingar gegn akstri utan vega. Einnig gæti verið kostur að veita fjármunum til samtaka hjólafélags, t.d. Umhverfisnefndar VÍK eða MSÍ (Mótorhjóla- og snjósleðasambandi Íslands) og fela þeim að auglýsa á sem árangursríkastan hátt meðal annars með aðferðum grasrótartarinnar.

### 9.5 Fjármögnun

Kostnaður vegna fræðslu- og kynningarstarfs þarf að greiðast úr ríkissjóði t.d. með beinni fjárveitingu af fjárlögum eða með milligöngu Umferðarstofu.

## 10 kafli – Heimildaskrá

- [1] Tom Crimmins, 1999: Colorado off-highway vehicle user survey: summary of results. Skýrsla. Colorado state parks OHV program.
- [2] Frank Achana, 2005: 2005 ATV/Motorbike user survey. Skýrsla. Idaho department of parks and recreation.
- [3] J. Mark Fly, Becky Stephens, Luke Askins og Don Hodges, 2002: Tennessee OHV User Survey, 2002. Skýrsla. University of Tennessee
- [4] Bruntland, G. (ritstjóri), 1987, “Our common future: The world Commission on Environment and Development”, Oxford, Oxford University Press.
- [5] Viðar Jökull Björnsson, 2006: Upplifun erlends mótórhjólafólks á Íslandi. BS-ritgerð, Háskóli Íslands.
- [6] Njáll Gunnlaugsson, 2005: Þá riðu hetjur um héruð – Þjafi hf. 2006
- [7] Hálendis vegir – hvert stefnir og hvað er í húfi, 2006: Hálendishópur Landverndar, vinnuskjal. ([www.landvernd.is/myndir/HalendisvegirSkýrslaMars2006.pdf](http://www.landvernd.is/myndir/HalendisvegirSkýrslaMars2006.pdf))
- [8] Vefsíða Vegagerðarinnar ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is))

## 11 Viðauki

### Hugleiðing um Staðardagskrá 21:

Eftirfarandi texti er tekin úr skýrslu Umhverfisráðuneytisins - *Velferð til framtíðar*:

#### 5.6 Útivist og skipulag:

*Tekið verði tillit til útivistargildis svæða í skipulagsáætlunum og framtíðarmögu-  
leikar svæðis til útivistar skoðaðir samhliða öðrum nýtingarmöguleikum. Mikilvægt  
er að aðgengi almennings að útivistarsvæðum verði haft í huga við gerð skipu-  
lagsáætlana. Með nýrri tilskipan um umhverfismat áætlana gefst tækifæri til að þróa  
aðferðafræði sem miðar að því að taka tillit til útivistargildis svæða við ákvarðana-  
töku um landnýtingu.*

Atriði sem Staðardagskrá 21 gengur út á:

- Heildarsýn og þverfagleg hugsun; þar er átt við samhengið og tengslin á milli allra athafna manna. Að koma á eðlilegum samskiptum milli vélhjólafólks og þeirra sem vilja njóta útiveru með öðrum hætti er dæmi um hvernig þverfagleg hugsun getur virkað. Heildarsýn allra þessara hópa á viðhorfum og skoðunum hinna er nauðsynleg svo hægt sé að vernda náttúruna.
- Virk þátttaka íbúanna (notendanna); Sd 21 er áætlun alls samfélagsins. Ekkert gerist nema við, fólkið, íbúar svæðisins tökum þátt.
- Hringrásarviðhorf; í náttúrunni gilda endalausar hringrásir, "af jörðu ertu kominn og af jörðu skaltu aftur verða". Efnin sem við erum samansett úr núna munu verða hluti af einhverju allt öðru, lifandi eða dauðu, seinna meir.
- Tillit til hnattrænna sjónarmiða; margoft hefur verið haft á orði að í umhverfismálum séu engin landamæri. Við erum öll farþegar í geimskipinu JÖRD.
- Áhersla á langtímaáætlanir; skammtímalausnir duga einfaldlega ekki í þessu samhengi. Náttúrulegar hringrásir eru hægfara og það segir að við verðum að horfa langt fram í tímann þegar við erum að skoða áhrif okkar á umhverfið. Lausn á "vandamálum" vélhjólafólks verður ekki lagað á einu sumri, heldur þarf að vera til raunhæf langtímaáætlun.

Kostir við að taka málefni vélhjólafólks inn í þessa vinnu:

- Hvert sveitarfélag þarf að greina vandann og koma með hugmyndir að úrbótum
- Verkefni yfirfarin reglulega
- Tillit tekið til annarra útivistarhópa
- Sveitarfélögin ráða yfir miklu landi og því auðveldara að fá leiðir samþykktar.

Ókostir við að taka málefni vélhjólafólks inn í þessa vinnu:

- Óvíst hvort fulltrúar vélhjólafólks fái inni í staðardagskrárnefndar sveitarfélagsins gætu hagsmunir þeirra orðið undir.
- Ekki eru öll sveitarfélög á landinu með virka Staðardagskrá 21.
- Ekki er víst að lykilsveitarfélög vilji taka verkefnið inn í sína Staðardagskrá.