

Kortlagning þarfar á vegasalernum við hringveg Íslands

maí 2016



SKÝRSLA - UPPLÝSINGABLAÐ

Titill skýrslu	Tegund skýrslu
Kortlagning þarfar á vegasalernum við hringveg Íslands	Rannsóknarskýrsla
Verkheiti	Verkkaupi
Vegasalerni við hringveginn	Vegagerðin

Verkefnisstjóri - EFLA	Verkefnisstjóri / fulltrúi verkkaupa
Ragnhildur Gunnarsdóttir	Ásbjörn Ólafsson

Höfundar	Skýrslunúmer	Verknúmer	Fjöldi síðna
Ragnhildur Gunnarsdóttir, Reynir Sævarsson, Lára Kristín Þorvaldsdóttir, Sigurður Thorlacius, Snævarr Örn Georgsson	1	2970-201	34

Útdráttur

Í rannsóknarverkefni þessu hefur aðgengi að salernisaðstöðu á Þjóðvegi 1 á Íslandi verið kannað með árdagsumferð og fjölda ferðamanna á ferðamannastöðum við hringveginn til hliðsjónar. Flest þeirra salerna sem er að finna á hringveginum eru á einkareknum stöðum, eins og bensínstöðvum og matsölustöðum. Í rannsóknarverkefninu var einnig kannað hvernig rekstri vegasalerna í nágrennalöndum Íslands er háttað. Vinnan við þetta verkefni leiddi í ljós að á hringveginum eru nokkrir vegkaflar sem eru yfir 90 km langir og án aðgengis að salerni á kvöldin og nóttunni. Verst er ástandið á vegköflum frá Egilsstöðum að Jökulsárlóni (260 km) annars vegar, og hins vegar frá Fellsá að Skógum (170 km), en á þeim síðarnefnda eru margir vinsælir ferðamannastaðir og fjöldi ferðamanna mikill á þeim stöðum. Mikill skortur er einnig á salernisaðstöðu á mörgum ferðamannastöðum. Niðurstaða grunnmats á hringveginum varðandi tillögu að fjölgun vegasalerna var sú, að mælt er með að setja upp 9-13 salernishús með 4-6 salernum í hverju húsi. Heildarkostnaður við uppsetningu slíkra húsa nemur um 600-1000 Mkr. ef notast yrði við nýja áningarstaði í öllum tilfellum, en u.þ.b. 500-800 Mkr. ef notast væri við núverandi áningarstaði í helmingi tilfella og 300-600 Mkr ef salernishús yrðu sett upp á núverandi áningarstöðum í öllum tilfellum. Þó er ljóst að einnig þarf að bæta við vegasalernum á öðrum þjóðvegum landsins og því yrði heildarkostnaður við að bæta salernisaðstöðu á öllum helstu þjóðvegum landsins töluvert hærri.

Lykilorð

Vegasalerni, þjóðvegur 1, ferðamenn, kostnaður

Staða skýrslu	Dreifing skýrslu og upplýsingablaðs
<input type="checkbox"/> Í vinnslu	<input type="checkbox"/> Opin
<input type="checkbox"/> Drög til yfirlstrar	<input checked="" type="checkbox"/> Dreifing með leyfi verkkaupa
<input checked="" type="checkbox"/> Lokið	<input type="checkbox"/> Trúnaðarmál

Útgáfusaga						
Nr.	Höfundur		Rýnt		Samþykkt	
	Nafn	Dags.	Nafn	Dags.	Nafn	Dags.
1	RG, RS, LKÞ, ST, SÖG	23.5.16	Reynir Sævarsson, Helga J. Bjarnadóttir	26.5.16	Ragnhildur Gunnarsdóttir	27.5.16

SAMANTEKT

Í rannsóknarverkefni þessu hefur aðgengi að salernisaðstöðu á Þjóðvegi 1 (hringveginum) á Íslandi verið kannað með árdagsumferð (ÁDU) og fjölda ferðamanna á ferðamannastöðum við hringveginn til hliðsjónar. Flest þeirra salerna sem er að finna á hringveginum eru á einkareknum stöðum, eins og bensínstöðvum, matsölustöðum o.s.frv. Það er ókostur að salerni á þessum stöðum eru víðast hvar lokuð utan hefðbundins þjónustutíma og opnunartími þeirra jafnvel árstíðabundinn. Ferðamenn hafa mesta þörf fyrir vegasalerni á daginn en þó eru ýmsir sem þurfa að keyra á milli landshluta seint að kvöldi eða á nóttunni, og fyrir þá er nauðsynlegt að aðgengi að salerni sé tryggt hvenær sólarhringsins sem er.

Í rannsóknarverkefninu var einnig kannað hvernig rekstri vegasalerna í nágrennalöndum Íslands er háttað, þ.e.a.s. í Svíþjóð, Noregi, Danmörku, Finnlandi, Englandi og Þýskalandi. Í flestum tilfellum hafa vegagerðir hvers lands fyrir sig umsjón með vegasalernum, þó með nokkrum undantekningum þar sem þjónustan er rekin af einkareknum fyrirtækjum. Í löndum þessum gilda ákveðnar reglur um hámarks fjarlægð milli áningarstaða sem einnig er fjallað um í skýrslunni.

Vinnan við þetta verkefni leiddi í ljós að á hringveginum eru nokkrir vegkaflar sem eru yfir 90 km langir og án aðgengis að salerni á kvöldin og nóttunni. Vegkaflarnir eru mislangir, frá 90 km upp í 260 km, og er árdagsumferð jafnframt misjöfn á þessum vegköflum. Verst er ástandið á vegköflum frá Egilsstöðum að Jökulsárlóni (260 km) annars vegar, og hins vegar frá Fellsá að Skógum (170 km), en á þeim síðarnefnda eru margir vinsælir ferðamannastaðir og fjöldi ferðamanna mikill á þeim stöðum. Mikill skortur er einnig á salernisaðstöðu á mörgum ferðamannastöðum og hefur könnun meðal ferðamanna á Íslandi leitt í ljós að þeir eru síst ánægðir með salernisaðstöðu á ferðamannastöðum landsins.

Niðurstaða grunnmats á hringveginum varðandi tillögu að fjölgun vegasalerna var sú, að mælt er með að setja upp 9-13 salernishús með 4-6 salernum í hverju húsi. Heildarkostnaður við uppsetningu 9-13 salernishúsa með 4-6 salernum í hverju húsi nemur um 600-1000 Mkr. ef notast yrði við nýja áningarstaði í öllum tilfellum, en hægt væri að lækka þann kostnað niður í u.þ.b. 500-800 Mkr. ef notast væri við núverandi áningarstaði í helmingi tilfella. Ef salernishús yrðu sett upp á núverandi áningarstöðum í öllum tilfellum yrði kostnaðurinn enn lægri, eða um 300-600 Mkr. Þó er ljóst að einnig þarf að bæta við vegasalernum á öðrum þjóðvegum landsins og því yrði heildarkostnaður við að bæta salernisaðstöðu á öllum helstu þjóðvegum landsins töluvert hærri.

Hvað rekstur vegasalerna á Íslandi varðar hefur í þessar skýrslu ekki verið fjallað um mögulegt rekstrarform vegasalerna í íslensku umhverfi. Víða erlendis þykir þó rökrétt að umsjónaraðilar vegagerða sjái um rekstur vegasalerna enda má líta á salernisaðstöðu á áningarstöðum sem hluta af þjónustu við notendur vegakerfisins. Í Noregi og Svíþjóð er rekstur vegasalerna hluti af vegagerð landanna en þríf á salernum eru seld út til verktaka. Í Noregi er þó litið jákvæðum augum á það ef vegagerðin, Statens vegvesen, tekur að sér reksturvegasalerna í samvinnu við einkaaðila, t.d. á bensínstöðvum. Ávinningur af slíku rekstrarformi er fjárhagslegur fyrir báða aðila og eins tryggir það eftirlit með salernunum. Þetta rekstrarform mætti ef til vill yfirfæra til Íslands en þó er ýmislegt sem hafa ber í huga, til að mynda aðkomu ferðaþjónustuaðila, sveitarfélaga, þjóðgarðanna og annarra stofnana, eins og Umhverfisstofnunnar. Rekstur vegasalerna má útfæra með ýmsum hætti en mögulega þyrftu fleiri aðilar að koma sér saman um ákveðinn farveg til að tryggja fjármuni til slíks reksturs.

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	1
EFNISYFIRLIT	2
1 INNGANGUR	3
1.1 Bakgrunnur.....	3
1.2 Ferðamennska á Íslandi.....	3
2 REKSTUR VEGASALERNA Í NÁGRANNALÖNDUM ÍSLANDS	7
2.1 Danmörk	7
2.2 Noregur	8
2.3 Svíþjóð	9
2.4 Finnland	9
2.5 England	9
2.6 Þýskaland	10
2.7 Samanburður	10
3 UMFERÐ OG VEGASALERNI Á ÍSLANDI	11
3.1 Umferð og vegasalerni á þjóðvegi 1	11
3.2 Salernisaðstaða á ferðamannastöðum um land allt	13
4 FJÖLGUN VEGSALERNA	21
4.1 Tillögur að fjölgun vegasalerna.....	21
5 KOSTNAÐARMAT	25
6 NIÐURSTÖÐUR	27
HEIMILDIR	29
VIÐAUKI 1	31

1 INNGANGUR

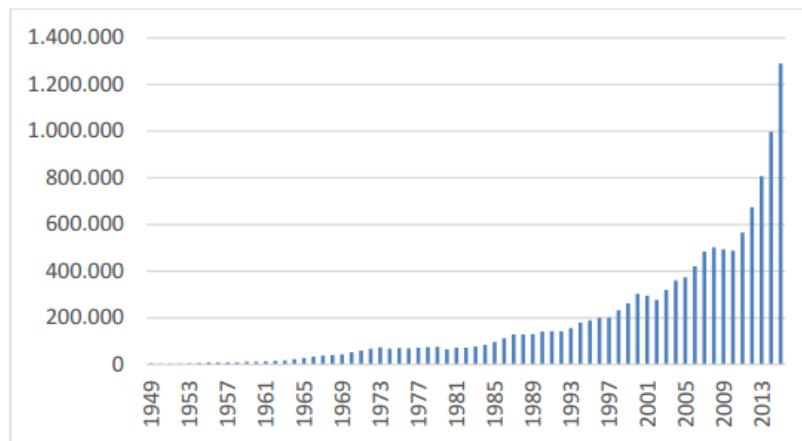
1.1 Bakgrunnur

Ferðaþjónusta er ört vaxandi atvinnugrein á Íslandi, og innviðir ferðaþjónustunnar því afar mikilvægur þáttur í þjónustu við ferðamenn. Ein af megin stoðum ferðaþjónustu eru samgöngur á milli staða og aðgengi að vinsælum áfangastöðum. Á Íslandi eru samgöngur á landi bundnar við akstur á einka- eða langferðarbílum, og hefur Vegagerðin umsjón með 194 áningarstöðum víðsvegar um landið fyrir akandi vegfarendur (Vegagerðin, 2016). Markmið áningarstaðanna er að ferðamenn geti á þægilegan og öruggan hátt staldrað við og notið náttúrunnar og skoðað áhugaverða staði. Aðbúnaður á áningarstöðunum er misjafn; víða eru borð og bekkir ásamt skiltum með þjónustuupplýsingum og fróðleik um sögu nánasta umhverfis (Vegagerðarin, 2016). Hins vegar er salernisaðstaða á áningarstöðum ekki í umsjón Vegagerðarinnar, og eru mörg af þeim salernum sem ferðamenn nota á leið sinni um landið að finna á t.d. bensínstöðvum, matsölustöðum og ferðamannastöðum. Rekstraraðilar þessara staða geta í sumum tilfellum séð vissan hagnað af því að ferðamenn nýti sér salernisaðstöðu sem tilheyrir rekstri þeirra, og ef svo er má líta á þessa staði sem hluta af mögulegum vegasalernum við þjóðvegi landsins. Hins vegar eru nokkrir annmarkar á því að skilgreina salerni á matsölustöðum, söluturnum, verslunum og þess háttar þjónustueiningum, sem vegasalerni þar sem slíkir staðir eru yfirleitt lokaðir yfir nærtímann, og einnig getur opnunartími þeirra verið árstíðabundinn, til að mynda lokað yfir vetrartímann. Það er þess vegna nauðsynlegt að tryggja aðgengi að vegasalernum, óháð slíkum rekstri, með jöfnu millibili á þjóðvegum landsins, allan ársins hring og hvenær sólarhringsins sem er.

Í Vegalögum (Alþingi, 2007) segir, að meðal helstu hlutverka Vegagerðarinnar sé veghald þjóðvega, þar með talið vegagerð, þjónusta og viðhald vega. Hins vegar er óljóst hver skilgreiningin á „þjónustu“ er og hvort rekstur vegasalerna gæti mögulega fallið þar undir. Víða erlendis sjá umsjónarmenn vegagerðar um vegasalerni meðfram þjóðvegum og gjarnan eru til staðlar með leiðbeiningum um æskilega hámarks fjarlægð milli áningarstaða og salernisaðstöðu en misjafnt er eftir löndum hvernig rekstrarumhverfi vegasalerna er hagað. Í verkefni þessu hefur rekstrarumhverfi vegasalerna í öðrum löndum verið kannað með það í huga að leita innblásturs varðandi hugmyndir fyrir rekstur vegasalerna á Íslandi. Megin markmið þessa verkefnis er þó ekki að fjalla um mögulegt hlutverk Vegagerðarinnar gagnvart vegasalernum og rekstri þeirra heldur að skilgreina staði á þjóðvegi 1 (hér eftir kallaður „hringvegurinn“), þar sem þörf er talin vera á fleiri vegasalernum. Til að meta þörf fyrir fjölda vegasalerna hefur verið miðað við umferðaralag á viðkomandi vegi eða vegkafla en einnig hefur verið notast við talningar á ferðamönnum á helstu ferðamannastöðum landsins. Að lokum hafa verið lagðar fram tillögur að vegköflum á hringveginum þar sem fjölga þyrfti vegasalernum og gert hefur verið gróft kostnaðarmat á uppsetningu slíkrar þjónustu.

1.2 Ferðamennska á Íslandi

Mikil aukning hefur verið af erlendum ferðamönnum á Íslandi undanfarin ár en árið 2015 komu 1.289.140 ferðamenn til Íslands með skipum eða flugvélum (Ferðamálastofa, 2016). Á milli árána 2014 og 2015 jókst fjöldi erlendra ferðamanna um 29,2% og milli árána 2013 og 2014 nam aukningin 23,6% og var aukningin svipuð árin fyrir (Ferðamálastofa, 2016). Þetta sýnir hversu hröð þróunin hefur verið innan ferðaþjónustunnar á Íslandi, einkum og sér í lagi frá árinu 2011 (sjá mynd 1).



Mynd 1: Heildarfjöldi erlendra ferðamanna með skipum og flugvélum frá árinu 1949-2015 (Heimild: Útlendingaeftirlitið, komur farþega til landsins 1949-2000. Ferðamálastofa: Brottfarir farþega frá landinu 2001-2015).

Árið 2014 fór fram samstarfsverkefni milli Ferðamálastofu og Háskóla Íslands um þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi (Sæþórsdóttir, 2015). Lítil þekking var á hve margir gestir heimsóttu helstu áfangastaði landsins en þessar upplýsingar eru nauðsynlegar þegar kemur að skipulagi og rekstri ferðamannastaða. Könnunin sýndi að erlendir ferðamenn voru um 92% gesta sem komu á staðina og ennfremur að 42% komu með bílaleigubílum, 37% með hópferðabílum og 25% í skipulagðri hópferð. Í verkefninu fór fram talning með mælum til þess að ákvarða heildarumferð á þeim átta stöðum sem valdir voru, og handtaling í nokkra daga til þess að ákvarða hvert hlutfallið var af rútum og einkabílum. Hlutfall rúta var meira að sumri til. Einnig var gerð talning á fjölda farþega í einkabílum og var niðurstaðan sú að 2,6 farþegi voru að meðaltali í hverjum einkabíl. Fjöldi farþega í rútum var hinsvegar mismunandi fyrir hvern ferðamannastað og var hann fundinn með því að spyrja leiðsögumenn eða rútabílstjóra. Í töflu 1 sést meðalfjöldi farþega í rútum á þeim átta ferðamannastöðum sem skoðaðir voru.

Tafla 1: Meðalfjöldi farþega í rútum á átta vinsælum ferðamannastöðum Suður- og Suðvesturlands, sem skoðaðir voru í samstarfsverkefni Ferðamálastofu og Háskóla Íslands árið 2014 (Sæþórsdóttir, 2015).

	Sumar		Haust	
	Meðalfjöldi farþega í rútu	Fjöldi rúta	Meðalfjöldi farþega í rútu	Fjöldi rúta
Djúpalónssandur	21	53	22	4
Geysir	31	210	25	211
Hakið, Þingvöllum	25	409	24	175
Húsadalur, Þórsmörk	21	34	4	7
Hraunfossar	23	91	20	19
Jökulsárlón	21	138	17	40
Seltún	15	70	13	19
Sólheimajökull	23	31	28	122

Í ofangreindu samstarfsverkefni Ferðamálastofu og Háskóla Íslands voru ferðmenn á þeim stöðum sem tilgreindir eru í töflu 1, spurðir út í ánægju með ýmsa þætti, svo sem náttúruna, göngustíga, bílastæði, merkingar á áhugaverðum stöðum, skilti, salernisaðstöðu og þjónustu. Almenn ánægja ríkti meðal ferðamanna með alla þá þætti sem spurt var um, en mest var ánægjan með náttúruna. Hins vegar var ánægjan ívið minni með aðra þætti og var salernisaðstaða sá þáttur sem ferðamenn höfðu mesta tilhneigingu til að vera óánægðir með. Þeir staðir sem komu verst út voru Sólheimajökull, Hraunfossar, Jökulsárlón og Þingvellir en á þessum stöðum voru um 13-18% gesta óánægðir með salernisaðstöðuna. Sá þáttur sem viðmælendur voru næst líklegastir til að vera óánægðir með voru skilti (Sæþórsdóttir, 2015).

Samkvæmt skýrslu Ferðamálastofu *Ferðapjónustan í tölum* er náttúran aðal aðráttarafl Íslands en menning og saga virðast einnig vera mikilvæg. Langflestir þeirra sem heimsækja Ísland koma í frá og laðar Ísland sérstaklega að sér vel stæða einstaklinga í góðum störfum með áhuga á náttúrunni. Dvöl ferðamanna er aðallega bundin við Suðvesturhornið að vetri til en að sumri til er meira en helmingur gistinátta varið utan höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja. Suðurlandið er mest heimsótti landshluti Íslands af ferðamönnum. Hlutfall ferðamanna eftir landshlutum sumarið 2014 voru eftirfarandi (Ferðamálastofa, 2015):

- Reykjavík og nærsveitir : 97,0 %
- Suðurland : 60,6 %
- Reykjanesskagi : 39,2 %
- Vesturland : 36,5 %
- Norðurland : 35,8 %
- Austurland : 28,7 %
- Hálandið : 21,6 %
- Vestfirðir : 14,2 %

Mest heimsóttu staðir sumarið 2014 voru eftirfarandi, eftir minnkandi röð (Ferðamálastofa, 2015):

1. Reykjavík
2. Geysir/Gullfoss
3. Þingvellir
4. Vík
5. Skógar
6. Jökulsárlón
7. Skaftafell
8. Akureyri
9. Mývatn
10. Bláa lónið

Þótt megin tilgangur þessa verkefnis sé að rannsaka salernisaðstöðu við hringveginn ber að hafa í huga að ofangeindir staðir eru vinsælir og fjölsóttir ferðamannastaðir, og nauðsynlegt að salernisaðstaða á þessum stöðum sé viðunandi. Nánar verður fjallað um salernisaðstöðu á vinsælum íslenskum ferðamannastöðum í kafla 3.2.

2 Rekstur vegasalerna í nágrennalöndum Íslands

Hluti verkefnisins var að kanna rekstrarform vegasalerna í nágrennalöndum Íslands. Við gerð þessarar samantektar var rekstur vegasalerna í Danmörku, Noregi, Svíþjóð og Finnlandi kannaður en einnig í Þýskalandi og Englandi. Helsta ástæða þess að þessi lönd urðu fyrir valinu er að á Íslandi gilda sömu reglur og innan Evrópusambandsins varðandi hvíldartíma ökumanna. Víða erlendis er hámarks fjarlægð milli áningarstaða á vegum miðuð við þarfir ökumanna, gjarnan þeirra sem hafa akstur að atvinnu, en einnig er horft til þess að áningarstaðir séu áhugaverðir fyrir ferðamenn. Þó vegakerfi Íslands sé smátt í sniðum miðuð við í þeim löndum sem könnuð voru í þessu verkefni, með einungist 1332 km langan hringveg (Vegagerðin, 2015), hefur þó borið á vandamálum hér á landi sem tengjast því að áningarstöðum þurfi að fjölga – bæði með og án salerna. Sem dæmi má nefna að algengt er orðið að ökumenn stöðvi bifreiðar úti í vegkanti á þjóðvegum landsins til að skoða umhverfið eða taka myndir (Guðmundsson o.fl., 2016). Af þessu skapast hætta þar sem vegaxlir eru litlar og bifreiðar þá gjarnan hálfar inni á akgreininum. Fyrir ferðamenn skiptir miklu máli að áningarstaðir séu áhugaverðir en einnig að lágmarks þjónusta sé til staðar með reglulegu millibili, svo sem salernisaðstaða. Séu þarfir atvinnubílstjóra hafðar í huga þarf að tryggja að þeir hafi möguleika á að komast á áningarstaði reglulega, með salernisaðstöðu sem aðgengileg er jafnt að nóttu sem degi.

Um hvíldartíma ökumanna á Íslandi er fjallað í reglugerð 605/2010 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og eftirlit (Reglugerðasafn). Markmið reglugerðarinnar er að auka umferðaröryggi og bæta vinnuskilyrði ökumanna sem stunda ferþega- og farmflutninga á vegum, svo og að stuðla að bættu eftirliti, eftirfylgni og betra verklagi í slíkum flutningum. Samkvæmt reglugerðinni er ökumönnum aðeins heimilt að aka í 9 klukkustundir á dag þó heimilt sé að lengja daglegan akurstíma í 10 klukkustundir, þó ekki oftari en tvisvar í viku. Hvað varðar hlé frá akstri skal ökumaður gera hlé í að minnsta kosti 45 mínútur samfleytt eftir akstur í 4,5 klukkustundir, eða gera hlé í 15 mínútur og síðar hlé sem er a.m.k. 30 mínútur þannig að heildarhlé frá akstri verði að a.m.k. 45 mín. Ef miðuð er við að vörubíll aki á hraðanum 80 km/klst eru því u.þ.b. 360 km á milli þess sem ökumaður þarf að hvílast.

Í eftirfarandi köflum er að finna umfjöllun um rekstur áningarstaða í ofangreindum nágrennalöndum Íslands.

2.1 Danmörk

Meðfram hraðbrautum Danmerkur er miðuð við að u.þ.b. 20 mínútna akurstími sé á milli áningarstaða (Vejdirektoratet, 2016). Áningarstaði er ýmist að finna á svokölluðum „service anlæg“, sem eru bensínstöðvar (22 talsins), eða á því sem kallast „Info-teria“ (18 talsins) sem eru ýmist veitingastaðir eða söluturnar en einnig er þar að finna upplýsingaþjónustu. Rekstur þessara staða er í umsjón einkaaðila en umsjón bílastæða og þess svæðis sem tilheyrir þeim er í umsjón vegagerðarinnar (danska: Vejdirektoratet). Salernin á þessum stöðum eru opin allan sólarhringinn, alla daga ársins. Þess utan eru 49 áningarstaðir með salernum víðs vegar um landið (Vejdirektoratet, 2016) en þeir eru eftirlitslausir og rekstur þeirra í umsjón vegagerðarinnar. Þessi salerni eru sömuleiðis opin allan sólarhringinn, alla daga ársins (Vejdirektoratet, 2016).

2.2 Noregur

Í Noregi er það vegagerðin, Statens vegvesen (SVV), sem sér um rekstur vegasalerna þó stundum séu þau rekin í samvinnu við einkaaðila, til að mynda rekstraraðila bensínstöðva. Það þykir jafnvel kostur í Noregi að vegasalerni séu staðsett við slíka þjónustustaði, þar sem það tryggir ákveðið eftirlit með salernunum (SVV, 1997). Þrif á vegasalernum eru oft seld út til verktaka. SVV hefur gefið út greinargóða handbók með leiðbeiningum um skipulag og hönnun áningarstaða, Håndbok 204, Rasteplasser – planlegging og utforming (SVV, 1997) en þar er m.a. mælt með að hægt sé að stoppa á 15 km fresti, en að stærri áningarstaði sé að finna á 45 km fresti. Á slíkum stöðum eiga að vera salerni, minnst tvö-þrjú og a.m.k. eitt fyrir hreyfihamlaða. Einnig er að finna mjög svo áhugaverða áningarstaði við hina svokölluðu ferðamannavegi (De 18 turistvegene) en á þessum leiðum hefur mikið verið lagt upp úr arkitektúr þjónustubygginga, til að mynda salernisbygginga, sem oft eru það sérstæðar útlits að þær einar og sér eru aðdráttarafli fyrir ferðamenn (Nasjonale turistveger, 2016). Nokkur dæmi um salernisbyggingar á þessum leiðum má sjá á mynd 2. Gerðir vegasalerna í Noregi eru ýmist þurr- eða vatnssalerni en þó í flestum tilfellum vatnssalerni.



Mynd 2: Vegasalerni í Noregi en þau eru öll hluti af hinum 18 ferðamannavegum (De 18 turistvegene). Efri myndir: Lofoten og Hardangerfjorden. Neðri myndir: Sjonafjorden og Ersfjordstranda (Nasjonale turistveger, 2016).

2.3 Svíþjóð

Áningarstaðir og vegasalerni í Svíþjóð eru, líkt og í Noregi, rekin af sænsku vegagerðinni, Trafikverket. Áningarstaðirnir eru rúmlega 350 talsins, og er aðbúnaður misjafn á stöðunum en sameiginlegt með stöðunum er ákveðin grunnaðstaða, svo sem sem upplýsingagjöf á skiltum, borð og bekkir, sorptunnur og salerni. Jafnframt eiga áningarstaðirnir að vera aðgengilegir öllum, einnig hreyfihömluðum einstaklingum. Vegagerðin sér um skiltagerð fyrir áningarstaðina en sveitarfélögin setja einnig upp skilti á mörgum áningarstaðanna með upplýsingum um áhugaverða staði í viðkomandi sveitarfélagi. Þrif á vegasalernum fara fram tvisvar á dag alla daga vikunnar á sumrin, einu sinni milli klukkan 6 og 10 og einu sinni milli klukkan 15 og 20, en einu sinni á dag á veturna. Þrifin eru í mörgum tilfellum seld út til verktaka, líkt og í Noregi. (Trafikverket, 2016)

2.4 Finnland

Áningarstaðir eru byggðir og reknir af finnska ríkinu, en þó er rekstur vegasalerna og uppsetning skilta á áningarstöðunum á ábyrgð sveitarfélaganna. Í sumum tilfellum eru vegasalernin innan verslana eða annarra sölustaða og þá eru þrif og rekstur á höndum rekstraraðila viðkomandi verslunar. Hvað varðar fjarlægð milli vegasalerna í Finnlandi er mælt með að áningarstaði sé að finna á 20 km millibili (Tielaitos, 1997).

2.5 England

Í Englandi eru bæði svokölluð þjónustusvæði (e. *Motorway service area*) og áningarstaðir (e. *rest area*) hluti af vegakerfinu. Þjónustusvæði eru eingöngu rekin af einkaaðilum og eru skilgreind sem svo, að þar sé um að ræða alla þá staði sem bjóða upp á hvíldarsvæði fyrir ökumen, og skal vera bæði mat- og eldsneytissala á þessum svæðum. Í flestum tilfellum er þjónustusvæði með u.þ.b. 50 km millibili. Áningarstaðirnir eru í raun sams konar staðir og þjónustusvæðin en þar er þó ekki gerð krafa um að hægt sé að kaupa bensín og mat. Áningarstaðirnir eru í flestum tilfellum í eigu vegagerðarinnar, The Department for Transport, en rekstur þeirra seldur út til einkarekinna rekstraraðila. Í umburðarbréfi 01/2008 (e. Circular 01/2008) er kveðið á um hvaða kröfur áningarstaðir og þjónustusvæði innan enska vegakerfisins skuli uppfylla allan ársins hring og allan sólarhringinn en þessar kröfur má sjá í töflu 2 **Error! Reference source not found.** (MSO, 2016).

Tafla 2: Kröfur til áningarstaða (e. *Rest area*) og þjónustusvæða (e. *Motorway service area*) sem kveðið er á um í umburðarbréfi (e. *Circular*) 01/2008. Þessar kröfur þarf að uppfylla allan sólarhringinn, allan ársins hring.

Áningarstaðir (e. <i>rest area</i>)	Þjónustusvæði (e. <i>Motorway service area</i>)
Ókeypis aðgangur að bílastæði í allt að tvo tíma fyrir allar gerðir ökutækja	Ókeypis aðgangur að bílastæði í allt að tvo tíma fyrir allar gerðir ökutækja
Ókeypis aðgangur að salernis- og handþvottaaðstöðu, án kvaðar um verslun á viðkomandi stað	Ókeypis aðgangur salernis- og handþvottaaðstaða, án kvaðar um verslun á viðkomandi stað
Skiptiaðstaða fyrir ungabörn	Skiptiaðstaða fyrir ungabörn
Ókeypis aðgangur að nestisaðstöðu (e. <i>picnic area</i>) með a.m.k. 10 borðum með sætum fyrir 6 pers.	Ókeypis aðgangur að nestisaðstöðu (e. <i>picnic area</i>) með a.m.k. 10 borðum með sætum fyrir 6 pers.
Ókeypis aðgangur að leiksvæði fyrir börn	Ókeypis aðgangur að leiksvæði fyrir örn
Aðstaða fyrir mæður með barn á brjósti	Sala á eldsneyti, matvöru og heitum drykkjum
Aðgangur að myntsíma	

2.6 Þýskaland

Stór hluti af vegakerfi Þýskalands eru hraðbrautirnar og hafa Þjóðverjar löngum verið þekktir fyrir gott skipulag í vegakerfi sínu en strax í seinni heimsstyrjöldinni og að henni lokinni höfðu Þjóðverjar byggt eitt stærsta vegakerfi heims. Þýska ríkið greiðir fyrir rekstur vegakerfisins en löndin (fylki) fyrir framkvæmdir (Ráðuneytið fyrir samgöngur og stafræna innviði, e. Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, 2016). Þó er óljóst hvort ríkið eða löndin eru ábyrgðaraðilar vegasalerna. Við hraðbrautirnar eru ótal áningarstaðir, bæði með og án þjónustu. Þeir síðarnefndu eru yfirleitt einungis bílastæði, stundum með salernisaðstöðu, og er að finna með nokkurra kílómetra millibili við hraðbrautirnar. Á áningarstöðum með þjónustu er venjulega að finna bensínstöðvar, salerni og oft veitingastaði, verslanir, leiksvæði fyrir börn og almenningssíma. Autobahn Tank & Rast er fyrirtæki í Þýskalandi sem sérhæfir sig í alhliða þjónustu á hraðbrautum í Þýskalandi. Starfræktar eru u.þ.b. 350 bensínstöðvar og 390 þjónustusvæði, þar af eru 50 hótel. Fyrirtækið kaupir þjónustu SANIFAIR, sem býður upp á alhliða hreinlætis- og salerniskerfi. Salerni, kranar og þurrkur eru með skynjurum og salerni eru hreinsuð sjálfvirk eftir hverja notkun. Einnig eru til staðar skiptiaðstaða fyrir börn sem og salerni fyrir hreyfihamlaða. Rukkað er fyrir salernisferðir þar sem greiðandi fær á móti 0,5 € inneignarnótu í hvaða verslun þeirra sem er (Tank & Rast, 2016).

2.7 Samanburður

Í töflu 3 **Error! Reference source not found.** er rekstrarumhverfi vegasalerna í ofangreindum löndum orið saman hvað varðar fjarlægð milli vegasalerna (annað hvort algeng fjarlægð eða sú sem mælt er með), ábyrgðaraðila þeirra og hver beri ábyrgð á daglegum rekstri þeirra (þrifum, tæmingu á rotþróm o.s.frv.)

Tafla 3: Samanburður á rekstrarumhverfi vegasalerna í Danmörku, Noregi, Svíþjóð, Finnlandi, Englandi og Þýskalandi.

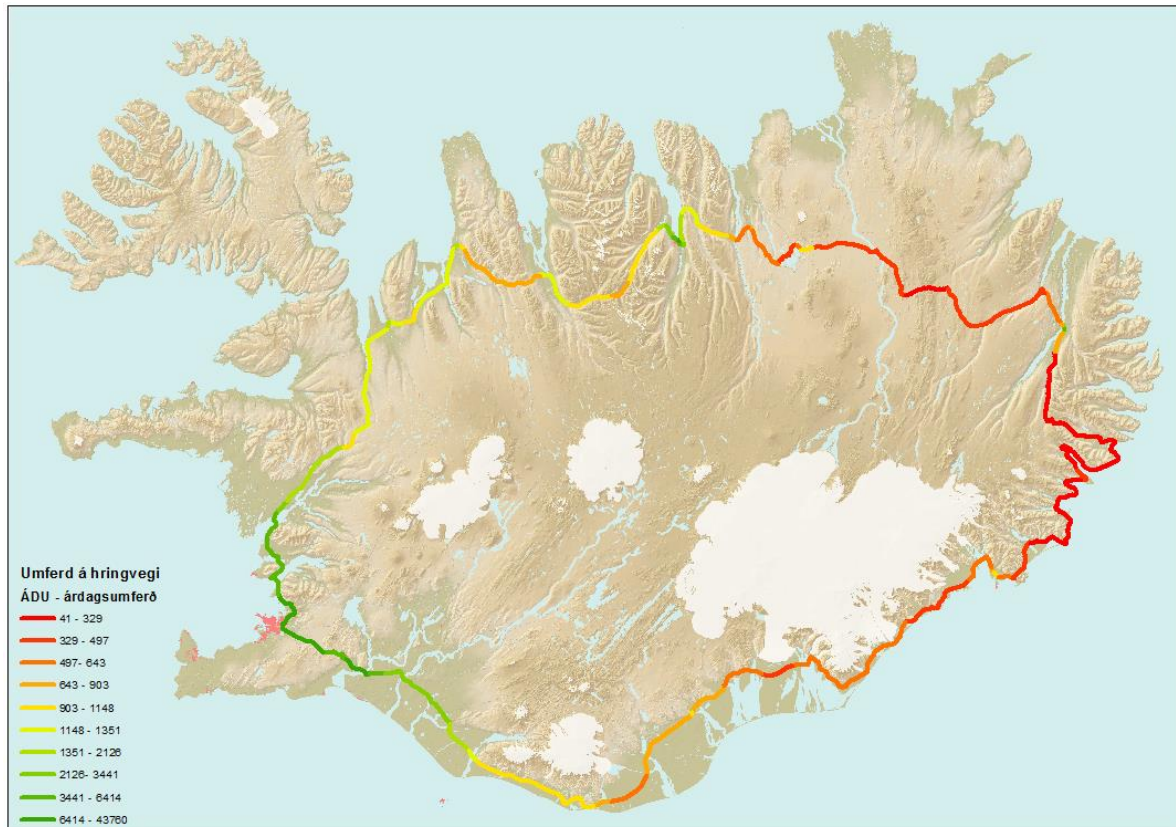
Land	Fjarlægð milli vegasalerna (km)	Ábyrgðaraðili	Umsjón daglegs reksturs
Danmörk	25 (algengt)	Vegagerðin og einkarekin fyrirtæki	Selt út til verktaka
Noregur	45 (mælt með af vegagerðinni)	Vegagerðin en stundum í samvinnu við einkarekin fyrirtæki (bensínstöðvar og þess háttar)	Vegagerðin og/eða selt út til verktaka
Svíþjóð	Ekki nefnt (350 stk. um land allt)	Vegagerðin	Vegagerðin og/eða selt út til verktaka
Finnland	20 (mælt með af vegagerðinni)	Sveitarfélögin og einkarekin fyrirtæki	Sveitarfélögin og einkarekin fyrirtæki
England	50 (algengt)	Vegagerðin og einkarekin fyrirtæki	Vegagerðin og einkarekin fyrirtæki
Þýskaland	Ekki nefnt	Ríkið og/eða löndin (fylkin)	Ríkið eða löndin og einkarekin fyrirtæki

Eins og sjá má er vegagerðin í viðkomandi landi ábyrgðaraðili vegasalerna í flestum tilfellum en sveitarfélögin í Finnlandi og ríkið og/eða löndin (fylkin) í Þýskalandi. Í sumum tilfellum eru vegasalernin inni í verslunum eða á bensínstöðvum og þá eru ábyrgðaraðilar eigendur viðkomandi fyrirtækis, og þeir hafa sömuleiðis umsjón með daglegum rekstri, t.d. þrifum. Í Noregi eru vegasalernin í sumum tilfellum hluti af bensínstöðvum eða slíkum rekstri, og þá eru ábyrgðaraðilarnir bæði vegagerðin og viðkomandi fyrirtæki.

3 Umferð og vegasalerni á Íslandi

3.1 Umferð og vegasalerni á Þjóðvegi 1

Til að kanna hversu mikil umferðin er á hringveginum var útbúið kort sem sýnir árdagsumferð (ÁDU), en það er meðalumferð á dag yfir árið (Vegagerðin, 2016). Upplýsingar um ÁDU árið 2014 fengust hjá Vegagerðinni og má sjá kort á mynd 3 **Error! Reference source not found.** (sjá einnig viðauka 1) sem sýnir dreifingu ÁDU á hringveginum.



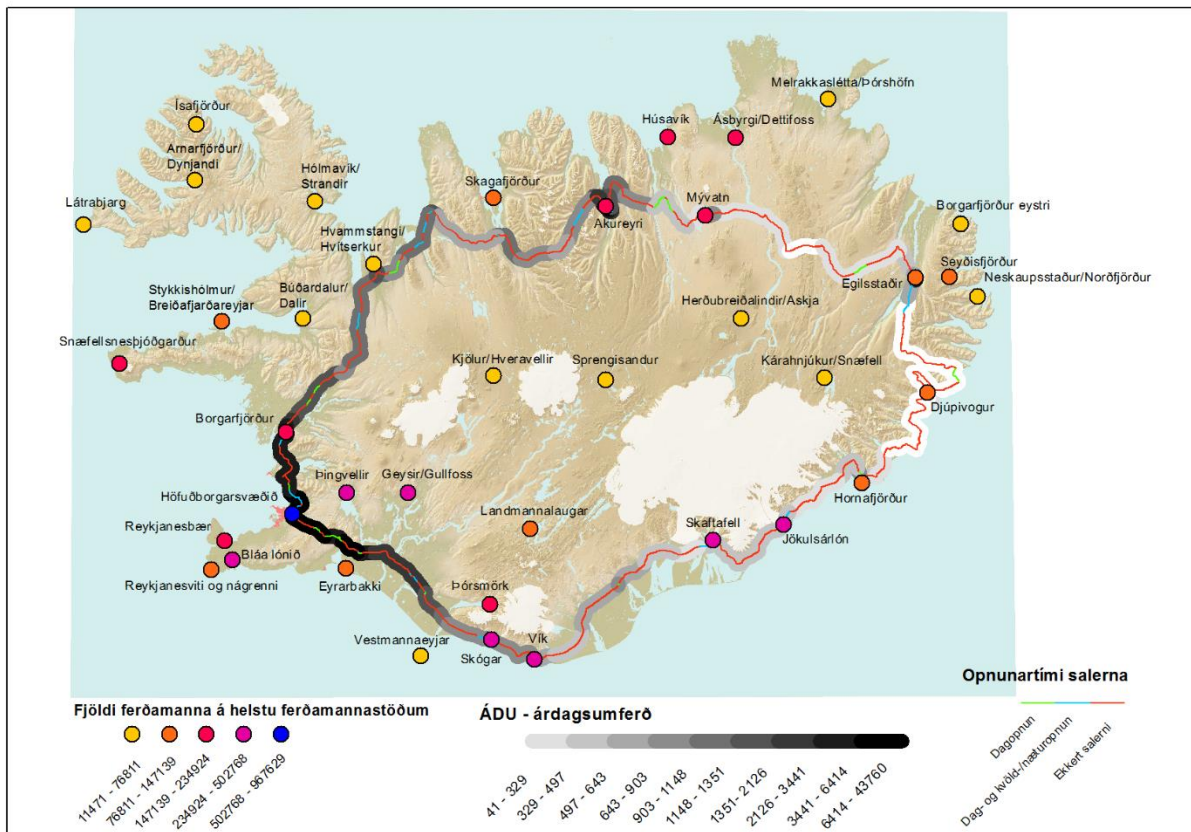
Mynd 3: Árdagsumferð (ÁDU) á Þjóðvegi 1 (hringveginum) árið 2014 (Vegagerðin, 2015).

Til að fá upplýsingar um aðgengileg salerni á hringveginum var notast við Google Maps og allir þeir staðir þar sem mögulegt er að komast á salerni voru skráðir á lista yfir aðgengileg salerni (sjá mynd 4 og viðauka 1). Upplýsingar um opnunartíma var í flestum tilfellum hægt að nálgast á heimasíðum viðkomandi fyrirtækja (bensínstöðva, veitingahúsa o.s.frv.), sem í flestum tilfellum eru einkarekin. Þeir staðir sem eingöngu voru opnir í mjög stuttan tíma dag hvern töldust ekki með sem aðgengileg salerni (rauð lína á mynd 4). Þeir staðir sem eru með opið á hefðbundnum dagtíma, milli kl. ca. 9 og 17, voru flokkaðir sem „Dagopnun“ (græn lína á mynd 4), og þeir staðir sem voru með opið lengur en til kl. 17 (fram eftir kvöldi eða allan sólarhringinn) voru flokkaðir sem „Kvöld-/nætuopnun“ (blá lína á mynd 4).



Mynd 4: Aðgengileg salerni meðfram hringveginum. Græn lína sýnir dagopnun (u.þ.b. kl. 9-17), blá lína dag- og kvöld- /næturopnun (opið fram eftir kvöldi eða alla nóttina) og rauð lína staði þar sem engin salerni er að finna.

Að lokum var útbúið kort sem sýnir bæði ÁDU og opnunartíma salerna, sem og fjölda ferðamanna á helstu ferðamannastöðum landsins (sjá mynd 5 og viðauka 1). Upplýsingar um fjölda ferðamanna árið 2014 á viðkomandi ferðamannastöðum fengust hjá Ferðamálastofu.



Mynd 5: Árdagsumferð (ÁDU), salerni meðfram hringveginum og fjöldi ferðamanna á helstu ferðamannastöðum landsins.

Eins og sjá má af ofangreindum kortum er umferðin mest í kringum höfuðborgarsvæðið en einnig á Norðvestur-, Norður-, Suðvestur- og Suðurlandi. Minnst er umferðin á Norðaustur-, Suðaustur- og Austurlandi. Eins og fram kom í kafla 1.2 fer mestur fjöldi ferðamanna um Reykjavík og nágrenni, þá Suðurland og Reykjanes, og þetta ber að hafa í huga við mat á mögulegri aukningu vegasalerna á hringveginum.

3.2 Salernisaðstaða á ferðamannastöðum um land allt

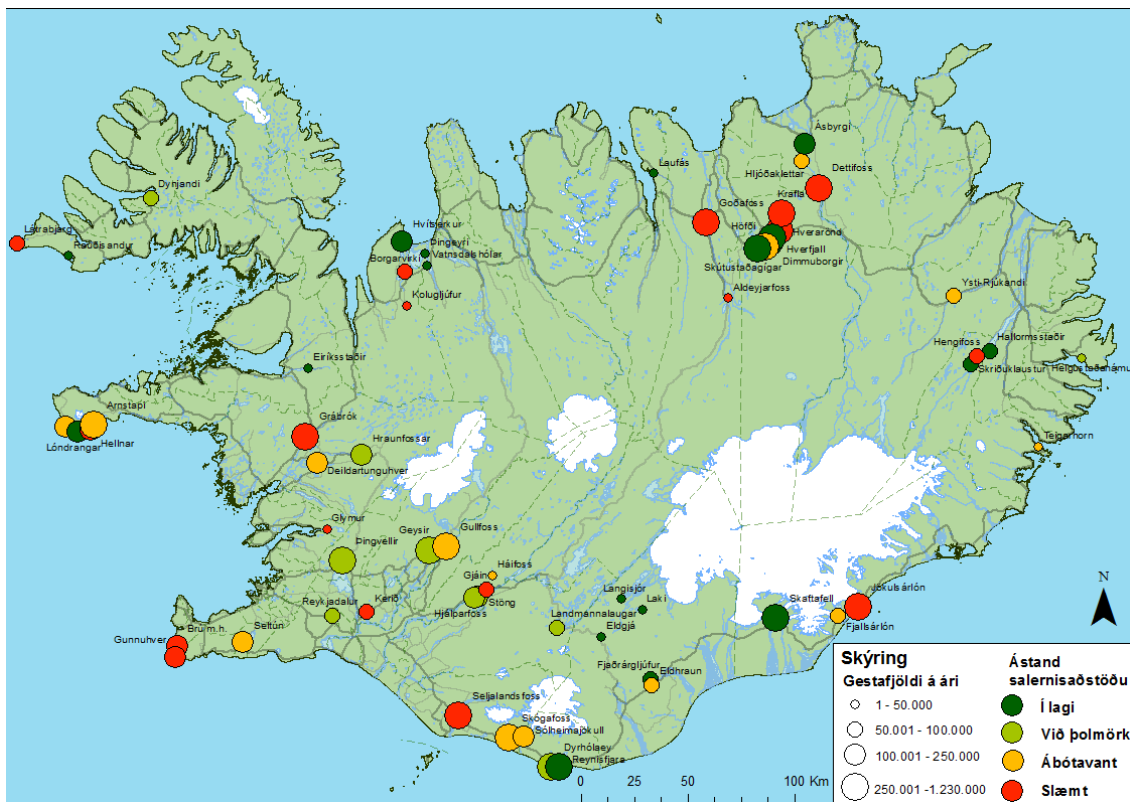
EFLA verkfræðistofa hefur unnið að því að gera greiningu á stöðu salernismála á helstu ferðamannastöðum landsins fyrir Stjórnstöð ferðamála, sem og tillögum að staðsetningu og rekstrarformi salernanna. Hér hefur sjónum ekki verið beint einvörðungu að stöðum við hringveginn heldur að vinsælum ferðamannastöðum víðs vegar um landið. Engu að síður eru niðurstöður þessarar vinnu mikilvægar fyrir þetta rannsóknarverkefni, og geta nýst og haft áhrif á tillögur að staðsetningum fleiri eða nýrra vegasalerna við hringveginn. Greiningarvinnan fyrir Stjórnstöð ferðamála fór þannig fram að rætt var við ýmsa aðila sem starfa innan ferðamálaíðnaðarins, svo sem leiðsögumenn, rútabílstjóra, fulltrúa þjóðgarða, fulltrúa sveitarfélaga og fleiri til að afla upplýsinga um ástand og stöðu salernismála á ferðamannastöðum um land allt. Í þessum kafla verður farið yfir nokkrar af niðurstöðum þessarar vinnu.

Núverandi stöðu salernismála á helstu ferðamannastöðum landsins má sjá á myndum 6, 7 og 8 sem sýna ástandið annars vegar yfir sumartímann og hins vegar á veturna. Ástandið á sumrin var ennfremur

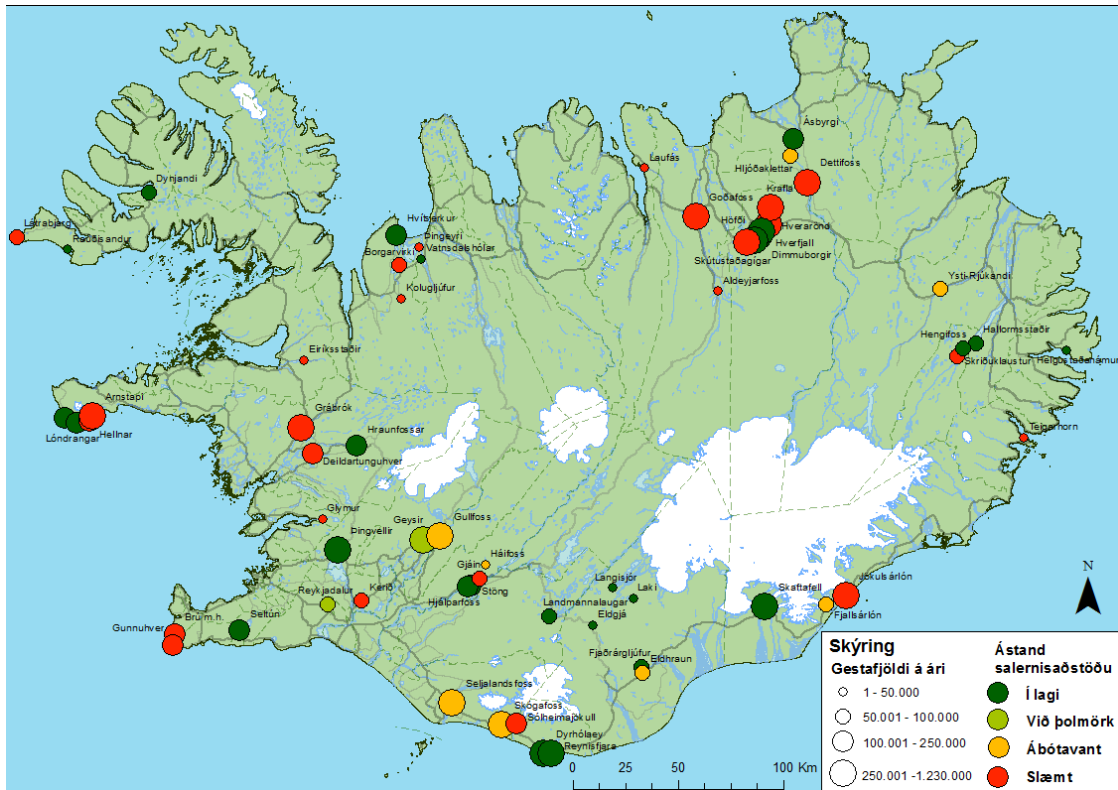
greint í tvo flokka, dag og nótt, þar sem einungis er opið á daginn á mörgum staðanna. Ferðamannastaðir voru greindir í fjóra flokka eftir því hversu gott eða slæmt ástand salernisaðstöðu er á staðnum.

- *Í lagi* eru staðir þar sem viðunandi salernisaðstaða er fyrir hendi og hún annar þeim fjölda gesta sem staðinn sækja.
- *Við þolmörk* eru staðir þar sem viðunandi salernisaðstaða er fyrir hendi en hún nær varla að anna þeim fjölda gesta sem að staðinn sækja.
- *Ábótavant* er þar sem salernisaðstaða er til staðar en er ekki viðhaldið eða annar ekki þeim fjölda gesta sem staðinn sækja. Einnig eru þetta staðir þar sem engin salernisaðstaða er fyrir hendi en ekki jafn brýnt forgangsatriði að bæta úr að mati ferðapjónustuaðila.
- *Slæmt ástand* er þar sem engin salernisaðstaða er fyrir hendi en nauðsynlega vantar eða þá að hún er svo fátækleg miðað við fjölda ferðamanna að úrbætur eru nauðsynlegar.

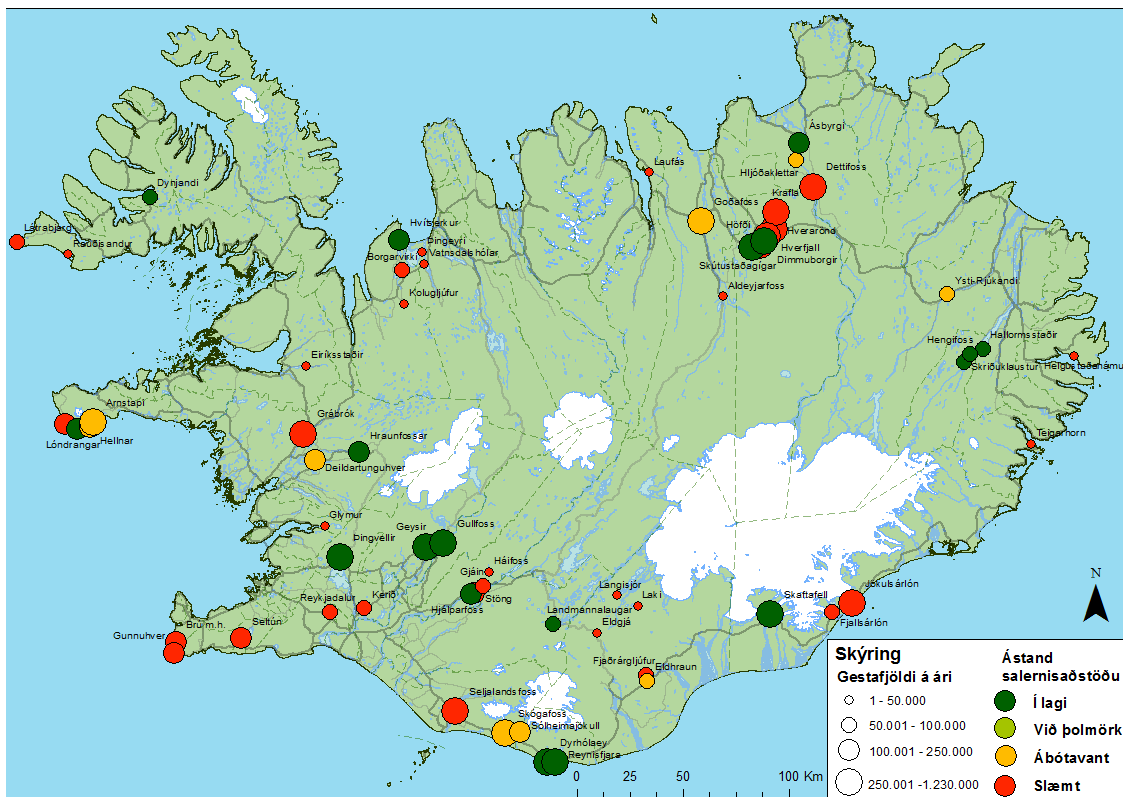
Tölur um fjölda ferðamanna á hverjum stað koma í flestum tilvikum frá Ferðamálastofu, sveitarfélögum eða talningum Rögnvaldar Guðmundssonar (Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar ehf.). Þar sem ekki voru til tölur um fjölda ferðamanna voru þær áætlaðar út frá fjölda ferðamanna á öðrum ferðamannastöðum innan sama svæðis.



Mynd 6: Ástand salernisaðstöðu á helstu ferðamannastöðum landsins árið 2015-2016, um sumar að degi til.



Mynd 7: Ástand salernisaðstöðu á helstu ferðamannastöðum landsins árið 2015-2016, um sumar að nóttu til.



Mynd 8: Ástand salernisaðstöðu á helstu ferðamannastöðum landsins árið 2015-2016, að vetri til.

Einstakir ferðamannastaðir sem komu verst út, og viðmælendur voru sammála um að nauðsynlegt væri að ráðast þar í úrbætur sökum aðstöðuleysis og fjölda gesta, voru;

- Jökulsárlón
- Goðafoss
- Dettifoss
- Grábrók
- Látrabjarg
- Hjálparfoss
- Dyrhólaey
- Kerið

Allir viðmælendur voru sammála um að Jökulsárlón væri sá staður á landinu þar sem aðstæður eru verstar í dag en líkur eru á að salernisaðstaða þar verði óbreytt sumarið 2016. Jafnframt eru þessar niðurstöður í samræmi við þær sem fram komu í samvinnuverkefni Ferðamálastofu og Háskóla Íslands, um þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi sumarið 2014, sem fjallað var um í kafla 1.2.

Aðrir ferðamannastaðir þar sem aðstaðan er lítil sem engin og þarfnast úrbóta en eru ekki jafn fjölsóttir og ofangreindir staðir, eða vandræði á staðnum hafa ekki verið jafn mikil eru;

- Hengifoss
- Borgarvirki
- Helgustaðanámur
- Aldeyjarfoss
- Kolugljúfur
- Glymur

Auk þess voru tilgreind þrjú svæði með mikið aðdráttarafli þar sem skortir nauðsynlega salernisaðstöðu:

- Snæfellsnes: Mikill ferðamannastraumur er um Snæfellsnes og margir vinsælir ferðamannastaðir en sárálitla salernisaðstöðu er þar að finna, sérstaklega á sunnanverðu nesinu. Einkaaðilar eru sumir hættir að taka á móti rútum og aðrir staðir anna ekki fjöldanum. Mikilvægt svæði hvað varðar vetrarferðamennsku en þá eru enn færri salerni. Nýverið hefur þó verið samþykkt að hefja byggingu gestastofu á Snæfellsnesi sumarið 2016 og er því von á bættri aðstöðu fyrir ferðmenn.
- Reykjanes: Stutt frá Reykjavík og umferð sífellt að aukast. Margir vinsælir ferðamannastaðir en lítil sem engin salernisaðstaða. Reykjanes er álitnið mikilvægt ferðamannasvæði á veturna.
- Austanvert Mývatnssvæðið: Á þessu svæði er að finna marga mjög fjölsótta ferðamannastaðir en aðstaða er annað hvort engin eða ekki í samræmi við fjölda gesta.

Að lokum voru tveir kaflar á hringveginum nefndir þar sem enga salernisaðstöðu er að finna en vantar nauðsynlega, en það voru eftirfarandi tveir vegkaflar:

- Höfn – Djúpivogur: Á þessum rúmlega 100 km kafla er mikið um stutt stopp, t.d. Stokksnes, Almannaskarð, Hvalnesfjör, Hvalnesskriður, Þvottáskriður og selaskoðunarstopp. Enga salernisaðstöðu er þó að finna á þessari leið.

- Mývatn – Egilsstaðir: Þessi hluti þjóðvegjarins er 175 km langur og á honum er að finna nokkra vinsæla útsýnisstaði þar sem ferðamenn vilja stoppa. Möguleiki er að komast á salerni á gistiheimilinu á Skjöldólfsstöðum í Jökuldal en þangað eru engu að síður 123 km frá Mývatni.

Stór hluti af salernisaðstöðu á ferðamannastöðum um land allt er, sem áður segir, að finna á einkareknum stöðum eins og bensínstöðvum og matsölustöðum. Utan hefðbundinna opnunartíma, t.d. um nætur, á frídögum og í sumum tilfellum á veturna, er þessi aðstaða víða lokuð og versnar þá ástand salernismála til muna. Viðmælendur voru allir sammála um að mikill skortur er um land allt á almenningssalernum sem eru undir eftirliti þjónustuaðila, sem opin eru allan sólarhringinn alla daga ársins. Nú þegar er vitað að ráðast á í framkvæmdir á sviði salernismála á næstunni á nokkrum af ofangreindum stöðum. Ef viðkomandi ferðamannastaðir eru staðsettir nálægt hringveginum er hægt að líta á salernisaðstöðu þar sem hluta af aðgengilegum vegasalernum á hringveginum. Ef raunhæft á að teljast að ferðamenn geri lykkju á leið sína til að komast á salerni þegar ferðast er um hringveginn, þurfa salernin að vera staðsett tiltölulega nálægt honum. Ef viðkomandi ferðamannastaður er t.d. staðsettur í 5 km fjarlægð frá hringveginum og reiknað er með að aka megi á 70 km hraða á leiðinni að þessum tiltekna ferðamannastað, tekur u.þ.b. 4 mín að aka á áfangastað. Salernisaðstaða sem staðsett er í meiri fjarlægð en 5 km gæti reynst vera of langt frá hringveginum til að ferðamenn vilji nýta sér þá aðstöðu sem þar er að finna, sérstaklega ef um hópferðir (t.d. með rútum) er að ræða þar sem ferðirnar eru skipulagðar fyrirfram með ákveðna áningarstaði í huga. Uppsetning skilta er einnig mikilvægt atriði í bættri þjónustu við ökumenn, því ekki er hægt að gefa sér að ókunnugir ferðamenn þekki til áningarstaða og/eða ferðamannastaða og salernisaðstöðu sem þar kann að vera í boði. Því er mikilvægt að með nýrri eða betrubættri salernisaðstöðu fylgi uppsetning skilta á þjóðvegum landsins sem gefa til kynna hve langt er að viðkomandi aðstöðu. Af þeim ferðamannastöðum sem fram koma á myndum 6. 7 og 8 eru nokkrir sem eru í innan við 5 km frjarlægð frá hringveginum. Þessa staði er að finna í töflu 4.

Tafla 4: Vinsælar ferðamannastaðir sem eru staðsettir innan við 5 km frá hringveginum.

Ferðamannastaðir við hringveginn	Fjöldi ferðamanna árið 2015	Staða salernismála	Aðstæður almennt	Fyrirhugaðar framkvæmdir
Seljalandsfoss	462.000	Slæmt ástand	Mjög mikið álag á staðnum. Salernin anna ekki eftirspurn. Seljalandsfoss er á náttúruminjaskrá.	Rangárþing Eystra sótti um í Framkvæmdastjóð Ferðamannastaða (FF) fyrir bráðabirgða salernisaðstöðu við Seljalandsfoss en fékk ekki styrk.
Mývatnssvæði (Skútustaðagígar, Höfði, Dimmuborgir, Hverfjall, Grjótagjá)	354.000	Misjafnt	Svæðið er í heild við þolmörk en aðstaða við Dimmuborgir léttir á öðrum stöðum. Vantar aðstöðu í þéttbýlinu Reykjahlíð. Engin aðstaða við Hverarönd. Tvö salerni við Leirhnjúk ekki alltaf í rekstri. Engin aðstaða við Grjótagjá.	Engar framkvæmdir fyrirhugaðar af sveitarfélaginu, bara einkaaðilar sem bjóða upp á aðstöðu. Salernishús við Hverfjall verður tekið í notkun vorið 2016 (í umsjón UST).
Grábrók	240.0000	Slæmt	Slæmt ástand. Ekkert salerni við bílastæðið eða gönguleiðina. Grábrókargígar eru friðað náttúruvætti og á lista UST yfir svæði í hættu.	Hjá Borgarbyggð hefur verið gert samkomulag við rekstraraðila Hreðavatnsskála um afnot af 5 salernum þar.
Skógarfoss	462.000	Ábótavant	Mikið álag á staðnum og salerni anna ekki eftirspurn og eru staðsett of langt frá og nýtast því illa.	Ekkert fyrirhugað.
Reynisfjara	>250.000	Í lagi	Kynjaskipt salerni á veitingastaðnum sem eru aðgengileg að utan gegn gjaldi.	Ekkert fyrirhugað.
Kirkjubæjarklaustur	>250.000	Við þolmörk	Á Kirkjubæjarklaustri eru almenningssalerni í þjónustu og upplýsingamiðstöð í félagsheimilinu Kirkjuholi. Þar eru einnig kynjaskipt salerni. Salerni eru á Bensínstöð N1 (rekstur) og á tveimur tjaldsvæðum, en það eru ekki almenningssalerni heldur salerni tengd rekstri.	Ekkert fyrirhugað.
Skaftafell	413.000	Í lagi	Góð aðstaða, þó vantar stundum fleiri salerni.	Frumhönnun á aukinni salernisaðstöðu og betri fráveitu er hafin. Fljótlega á að bjóða út byggingu á nýjum salernishúsum.
Jökulsárlón	460.000	Slæmt ástand	Mjög slæm aðstaða, annar engan veginn eftirspurn. Lítil skúr sem á að sinna þúsundum gesta, malarplan sem verður aurugt í úrkomu. Jökulsárlón er á náttúruminjaskrá.	Óvíst hvort e-r breytingar verði á ástandinu sumarið 2016.
Ysti-Rjúkandi	50-100.000	Ábótavant	Fallegur, nýr áningastaður/ferðamanna-staður en engin salernisaðstaða.	Ekkert fyrirhugað.

Goðafoss	300.000	Slæmt ástand	Lítið bílastæði mjög nálægt fossinum og engin salerni. Þarf að ganga samtals rúman km til að komast á salerni í versluninni á Fosshóli. Allt svæðið troðið og í niðurníðslu. Goðafoss er á náttúruminjaskrá.	Óvíst hvort e-r breytingar verði á ástandinu sumarið 2016.
Vatnsdalshólar	<50.000	Í lagi	Vegasalerni til staðar á vegum sveitarfélagsins (bara opið á sumrin)	Nýbúið að samþykka deiliskipulag fyrir svæðið. Stefnt að uppbyggingu þjónustustöðvar í framtíðinni.
Borgarvirki	50-100.000	Slæmt ástand	Ekkert salerni. Borgarvirki og nágrenni eru á náttúruminjaskrá.	Minjastofnun vinnur að deiliskipulagi fyrir svæðið og þar er gert ráð fyrir salernum.
Eldhraun	50-100.000	Ábótavant	Engin aðstaða. Mjög vinsæll staður meðal ferðamanna, nálægt hringveginum.	Fyrirhuguð salernisaðstaða skv. deiliskipulagi, fer ekki í framkvæmd sumarið 2016.

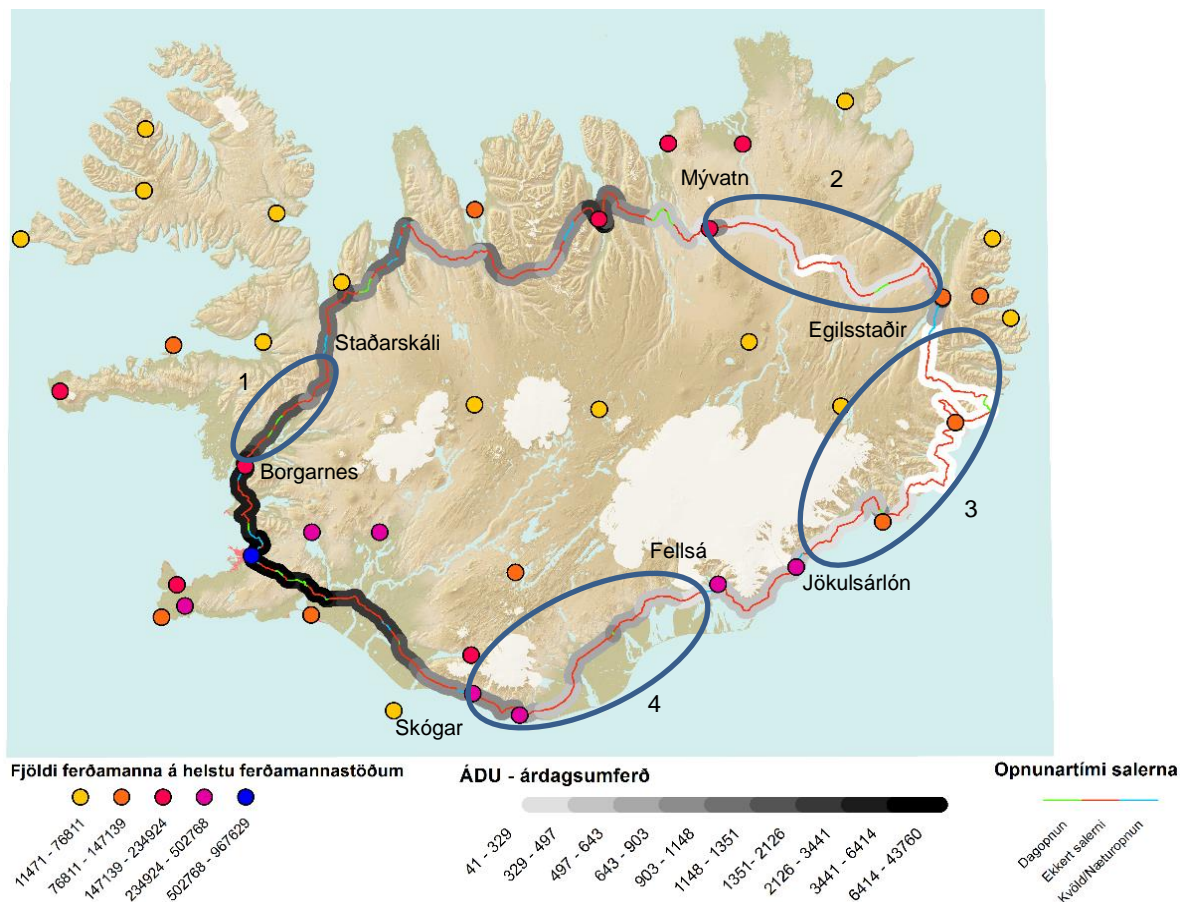
Eins og sjá má í töflu 4 er óvíst um áform hvað salernisaðstöðu varðar á mörgum þeirra ferðamannastaða sem staðsettir eru skammt frá hringveginum. Á Mývatnssvæðinu er áætlað að salernisaðstöðu verði komið upp sumarið 2016 við Hverfjall en ekki á öðrum vinsælum ferðamannastöðum á svæðinu. Við Grábrók er í dag ekkert salerni en það ástand mun að öllum líkindum batna til muna sumarið 2016 þar sem Borgarbyggð hefur samið við rekstraraðila Hreðavatnsskála um afnot ferðamanna af fimm salernum þar. Í Skaftafelli er salernisaðstaða góð í dag en til stendur að bæta hana enn frekar. Við Vatnsdalshóla er einungis salernisaðstaða á sumrin en nýbúið er að samþykkja deiliskipulag fyrir svæðið og stefnt er að því að byggja þjónustustöð í framtíðinni. Ólíklegt er þó að ástandið breytist sumarið 2016. Við Borgarvirki er í dag ekkert salerni en verið er að vinna að deiliskipulagi fyrir svæðið þar sem gert er ráð fyrir salernisaðstöðu. Þetta þýðir þó að ástand verður óbreytt í ár. Eldhraun er mjög vinsæll ferðamannastaður sem staðsettur er nálægt hringveginum en þar er engin salernisaðstaða. Slíkt er þó fyrirhugað í deiliskipulagi en þær framkvæmdir munu ekki hefjast í ár. Af þeim stöðum sem staðsettir eru innan við 5 km frá hringveginum er það því því einungis við Hverfjall og Grábrók sem von er á breytingum sumarið 2016.

4 Fjölgun vegsalerna

Í þessum kafla verður lagt mat á hvar þörfin fyrir fjölgun vegsalerna við hringveginn er brýnust, þ.e.a.s. á hvaða vegköflum.

4.1 Tillögur að fjölgun vegsalerna

Ef mynd 9 er skoðuð (sjá einnig í kafla 3.1) sést að víða er langt á milli staða á hringveginum þar sem hægt er að komast á salerni, sérstaklega á kvöldin og næturna. Á mynd 9 hafa þeir vegkaflar verið merktir, þar sem er lengra en 80-90 km á milli salerna utan hefðbundins opnunartíma, þ.e.a.s. það sem svarar til u.þ.b. klukkutíma aksturs. Nánari upplýsingar um hvern af þessum vegköflum er að finna í töflu 5.



Mynd 9: Opnunartími salerna á hringveginum (sýnt með rauðri, grænni og blárrí línu). Einnig er árdagsumferð sýnd og fjöldi ferðamanna á helstu ferðamannastöðum landsins árið 2014. Vegkaflar merktir með dökkbláum hring eru þeir staðir þar sem lengst er á milli salerna að kvöldi til, eða meira en 80-90 km.

Niðurstöður þær sem sýndar eru á mynd 9 eru í samræmi við þær niðurstöður sem minnst var á í kafla 3.2 en þar voru eftirfarandi tveir vegkaflar á hringveginum nefndir þar sem vantar salernisaðstöðu, allan sólarhringinn en ekki bara á kvöldin og nóttunni:

- Höfn – Djúpivogur
- Mývatn – Egilsstaðir

Miðað við þessar niðurstöður er mælt með því að bæta við vegsalernum á vegköflum þeim sem sýndir eru á mynd 9. Ekki hefur verið gerð nákvæm greining á því hvaða staðsetning væri heppilegust fyrir vegsalerni innan hvers vegkafla en miðað við lengd þeirra, umferð á viðkomandi vegkafla og nálæga ferðamannastaði hefur verið mælt með ákveðnum fjölda salerna á hverjum vegkafla. Fjöldi salerna sem mælt er með á vegköflum 1-4 á mynd 9, er að finna í töflu 5.

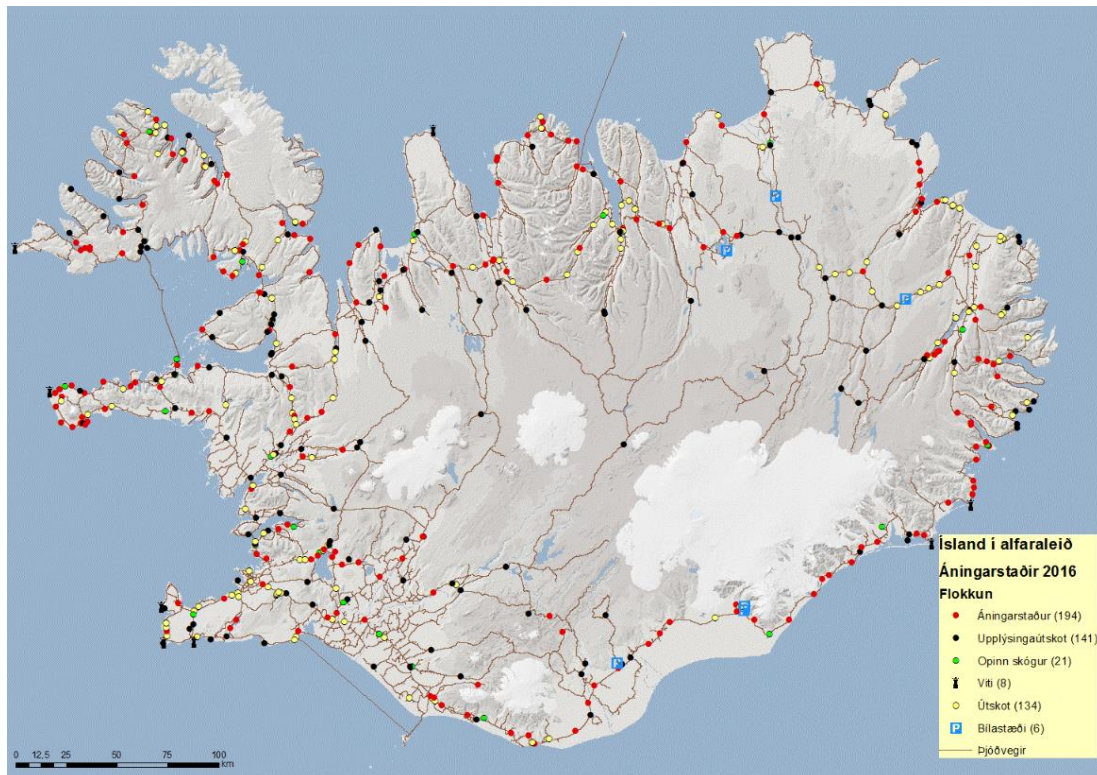
Tafla 5: Tillögur að fjölgun vegsalerna á þeim vegköflum á þjóðvegi 1 þar sem lengst er á milli salerna utan hefðbundins opnunartíma.

Vegkafla (númer á mynd 9)	Árdagsumferð (ÁDU) 2014 (u.þ.b.)	Staðsetning (frá/til)	Lengd vegkafla (km)	Ferðmannastaðir nálægt vegkafla	Tillaga að fjölda nýrra vegsalerna
1	1000-2000	Borgarnes – Staðarskáli	90	Nokkrir fjölmennir ferðamannastaðir við vegkaflanum, svo sem Grábrók, og ÁDU mikil.	2-3 salernishús með 4-6 salernum
2	50-500 (upp í 900 stuttum hluta)	Mývatn - Egilsstaðir	165	Ekki margir fjölmennir ferðamannastaðir við austurhluta vegkaflans en þeim mun fleiri nær Mývatni. Mikill skortur á salernisaðstöðu við ýmsa ferðamannastaði á Mývatnssvæðinu. ÁDU fremur lítil, fyrir utan svæðið næst Mývatni.	2-3 salernishús með 4-6 salernum
3	50-500 (upp í 650 á stuttum hluta)	Egilsstaðir – Jökulsárlón	260	Mjög langur vegkafla. Bent hefur verið á mikinn skort á salernum milli Hornafjarðar og Djúpavogs. Ekki margir fjölmennir ferðamannastaðir við vegkaflann og ÁDU sú minnsta á hringveginum.	2-3 salernishús með 4-6 salernum
4	500-1350	Fellsá - Skógar	170	Margir mjög vinsælir ferðamannastaðir á þessum landshluta og því endurspeglar ÁDU á þessum vegkafla ekki fjölda ferðamanna, þar sem miklar líkur eru á að stór hluti ökutækja séu rútur.	3-4 salernishús með 4-6 salernum
Samtals					9-13 salernishús með 4-6 salernum

Eins og sjá má í töflu 5 er mælt með að bætt verði við samtals um 9-13 salernishúsum af hefðbundinni stærð, með 4-6 salernum í hverju húsi, á þeim vegköflum sem lýst hefur verið. Þó er það svo að þessi greining er byggð á grunnmati á hverjum vegkafla fyrir sig og ljóst er að niðurstöður gætu orðið á annað veg við frekari greiningu á viðkomandi vegköflum. Grunnmat sem þetta gefur þó góða mynd af aðstæðum.

Á mynd 10 má sjá áningarstaði í umsjón Vegagerðarinnar (Vegagerðin, 2016). Þar sem kostnaðarsamt er að byggja nýja áningarstaði ásamt því sem þeim fylgir er rétt að íhuga vel hvort ekki mætti nýta núverandi áningarstaði og þá innviði sem nú þegar er búið að byggja, fyrir ný vegsalerni. Á þeim hlutum hringvegarins sem skortur er hvað mestur á vegsalernum er töluvert af áningarstöðum, útskotum og upplýsingaútskotum í umsjón Vegagerðarinnar. Þessa staði mætti ef til vill nýta til uppsetningar á vegsalernum því það sparar töluverðan kostnað að þurfa ekki að huga að öðrum innviðum áningarstaðar, t.d. gerð bílastæðis og veitugerð (sjá nánar um kostnaðarmat í kafla 5). Nokkru áður en komið er að áningarstöðunum Vegagerðarinnar og við útafkeyrsluna sjálfa eru viðeigandi

upplýsingaskilti í vegkantinum til ábendingar (Vegagerðin, 2016) og hægt væri að bæta við upplýsingum um salerni á þessum skiltum til að gefa ferðamönnum til kynna hversu langt er að næsta vegasalerni.



Mynd 10: Áningarstaðir, upplýsingaútskot og útskot í umsjón Vegagerðarinnar (Vegagerðin, 2016).

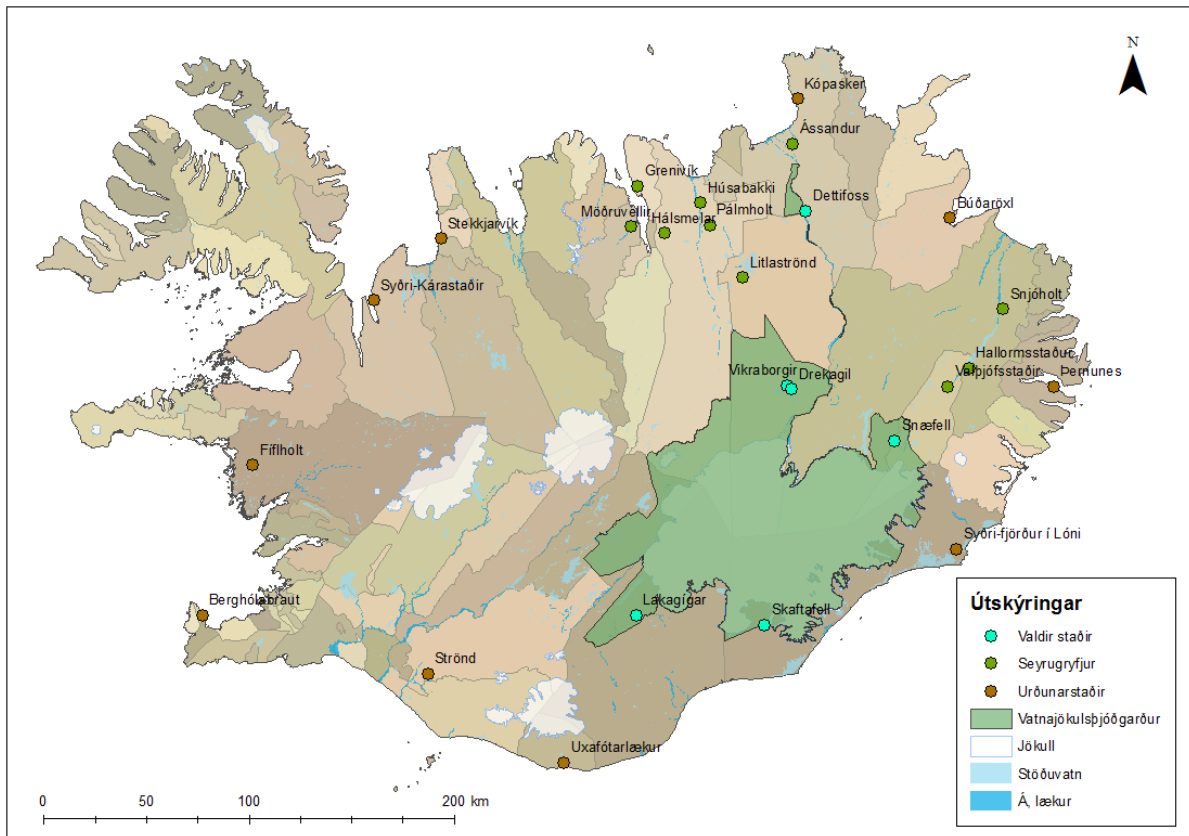
Ýmis atriði þarf að hafa í huga við val á staðsetningu fyrir vegasalerni, t.d. eftirfarandi:

- eru núverandi áningarstaðir á viðkomandi vegkafla sem nýta mætti fyrir vegasalerni?
- eru aðrir staðir á viðkomandi vegkafla sem eru sérlega vinsælir meðal ferðamanna, þótt ekki sé um sérmerkt- og útbúna áningarstaði að ræða, þar sem vantar salernisaðstöðu?
- er aðgengi að vatni og rafmagni á viðkomandi stað?
- hvers konar salernisbúnað á að notast við; vatns- eða þurrsalerni?
- hver á að sjá um rekstur viðkomandi salerna?
- hvert á að flytja skólp/seyru frá viðkomandi vegasalernum?

Ef valdir eru nýir áningarstaðir til uppsetningar á vegasalernum þarf einnig að huga að uppsetningu skilta, gerð bílastæðis, veitum o.fl.. Eins ber að huga að því, að vegasalerni laða að fleiri ferðamenn og því þarf svæðið umhverfis nýtt vegasalerni að þola aukið álag vegna þessa.

Þegar kemur að því að velja salernisbúnað er nauðsynlegt að kanna hvort vatnsveita sé á viðkomandi stað en ef svo er ekki þarf að reikna með veitukostnaði við vatns- og rafveitu (rafveita vegna dælubúnaðar) við gerð kostnaðarmats fyrir slíkar framkvæmdir. Ef notast á við vatnssalerni þarf að vera með rotþró og siturbeð, og rotþrær þarf að tæma reglulega og þess hluta rekstrarkostnaðar þarf að taka tillit til. Þurrsalernisbúnaður getur verið hentugur á stöðum sem eru afskekktir og án vatnsveitu en þó þarf að hafa í huga að rekstur þurrsalerna getur verið dýr. Einnig þarf að kanna aðstæður á

viðkomandi stað til að jarðgera seyruna, en við kallar aðstæður þarf til að mynda að notast við einangruð moltulát og jafnvel varmagjafa. Að lokum þarf að finna moltunni réttan farveg, þ.e.a.s. það þarf að finna landsvæði þar sem hægt er að nýta hana. Ef ekki er ætlunin að jarðgera seyruna þarf að tryggja tæmingu þurrsalerna með reglulegu millibili og sömuleiðis að móttökustaður, eða urðunarstaður, fyrir seyruna sé aðgengilegur. Á mynd 11 er að finna þá urðunarstaði sem tóku á móti seyrú árið 2014 (upplýsingar frá Umhverfisstofnun, UST, 2015). Eins og sjá má voru staðirnir fremur fáir og víða langt á milli þeirra, svo aksturkostnaður við tæmingu þurrsalerna getur orðið umtalsverður.



Mynd 11: Urðunarstaðir sem tóku á móti seyrú árið 2014 ásamt skráðum seyrugryfjum (UST, 2015).

Í verkefni þessu hefur ekki verið tekin afstaða til þess hvort mæla eigi sérstaklega með þurr- eða vatnssalernum á þeim vegköflum þar sem mælt er með uppsetningu vegasalerna. Til þess að geta lagt fram slíkar tillögur þarf fyrst að velja nákvæmar staðsetningar og gera staðarkönnun varðandi þau atriði sem nefnd voru að ofan. Í kostnaðarmati sem lagt verður fram í næsta kafla hefur verið miðað við að notast verði við vatnssalerni í öllum tilfellum, á þeim hlutum hringvegarins þar sem mælt hefur verið með að setja upp vegasalerni.

5 Kostnaðarmat

Byggt á reynslu úr sambærilegum verkefnum á sviði salernismála sem er lokið eða langt komin í kostnaðarmati, má reikna með að hefðbundið salernishús með þremur vatnssalernum (eitt fyrir hvort kyn og því þriðja fyrir hreyfihamlaða) ásamt veitum (vatns- og rafveitu), rotþró, siturbeði og jarðvinnu, kosti í allt u.þ.b. 30 Mkr. Kostnaður við salernishús með 4-6 vatnssalernum er um 35-40 Mkr. Ef veitur eru á staðnum á þeim áningarstað sem valinn verður, lækkar kostnaðurinn sem því nemur. Á áningarstöðum þar sem gestafjöldinn er mikill er kostnaðurinn mun lægri pr. árgest. Sem dæmi má nefna bílastæði vestan Dettifoss, en þar er áætlaður heildarkostnaður við salernisbyggingu u.þ.b. 150 Mkr. og árgestir um 150 þúsund, og kostnaður því um 800-1200 kr./árgest. Sem dæmi um lítinn stað mætti nefna Lakagíga – einnig innan Vatnajökulsþjóðgarðs – en þar er heildarkostnaður við uppsetningu hefðbundins salernishúss með þremur salernum í kringum 35 Mkr. og árgestir um 10 þús. Kostnaðurinn er því um 3000-4000 kr./árgest.

Gróflega áætlaður fjöldi vegasalerna sem bæta þyrfti við núverandi framboð af salernum á hringveginum er að lágmarki 9-13 salernishús af miðlungs stærð (4-6 salerni). Ef hægt væri að nota núverandi áningarstaði við hringveginn þarf ekki að reikna með auka kostnaði við gerð bílastæðis/útskots og þeirri jarð- og malbiksvinnu sem slíkum framkvæmdum fylgja, en ef velja á nýja áningarstaði þarf að reikna með auka kostnaði sem fylgir því að gera bílastæði, setja upp skilti og jafnvel borð og bekki. Gróft kostnaðarmat á slíkum framkvæmdum er í kringum 30 milljónir fyrir hvern áningarstað. Yfirlit yfir kostnað við uppsetningu vegasalerna má sjá í töflu 6.

Tafla 6: *Kostnaður við uppsetningu vegasalerna og nýrra áningarstaða, byggt á reynslu úr fyrri sambærilegum verkum.*

Kostnaðarliður	Kostnaður (Mkr.)
Vatnssalerni og salernisbygging	
Salernishús með 4-6 vatnssalernum	15
Rotþró og siturbeð með jarðvinnu	5
Veitur (vatns- og rafveita)	15
Jarðvinna	5
Heildarkostnaður	40
Bílastæði á nýjum áningarstöðum	
Fylling	10
Yfirborðsfrágangur	15
Borð, bekkir, skilti og fleira	5
Heildarkostnaður	30

Það ber að taka fram að ef notast er við þurrsalernisbúnað þarf ekki að reikna með vatns- og rafveitu á staðnum né heldur rotþró og siturbeði, og því sparast mikill kostnaður við að velja slíkar lausnir. Hins vegar getur þurft að reikna með meiri þrifum á þurrsalernum, og rekstrarkostnaður er því ekki óverulegur við slíkar lausnir. Að öðru leyti er kostnaður við uppsetningu salernisbyggingar með þurrsalernum ekki ósvipaður þeim kostnaði sem tilgreindur er í töflu 6, það er að segja kostnaður við bygginguna sjálfa, jarðvinna sem og auka kostnaður ef valinn er nýr áningarstaður þar sem gera þarf bílastæði með tilheyrandi kostnaði.

Heildarkostnaður við uppsetningu 9-13 salernishúsa hefur verið reiknaður út fyrir eftirfarandi þrjú tilfelli:

1. Notast yrði við núverandi áningarstaði í u.þ.b. helmingi tilfella en nýir áningarstaðir valdir í hinum helmingi tilfella (sjá töflu 7).
2. Notast yrði við nýja áningarstaði í öllum tilfellum (sjá töflu 8).
3. Notast yrði við núverandi áningarstaði í öllum tilfellum (sjá töflu 9).

Í kostnaðarmatinu hefur verið miðað við að notast yrði við vatnssalerni í öllum tilfellum. Miðað við þá kostnaðarliði sem tilgreindir eru í töflu Tafla 6 má reikna með að heildarkostnaður við uppsetningu vegasalerna við hringveginn yrði sem segir í töflum 7,8 og 9. Hér hefur ekki verið tekið tillit til komandi framkvæmda á sviði salernismála í ár eða á næstu árum á þeim ferðamannastöðum sem nefndir voru í kafla 3.2.

Tafla 7: Heildarkostnaður við uppsetningu vegasalerna við hringveginn þar sem miðað hefur verið við að um helmingur salernishúsa yrði settur upp á nýjum áningarstöðum en hinn helmingurinn á núverandi áningarstöðum.

Heildarkostnaður	Fjöldi	Kostnaður (Mkr.)	Samtals kostnaður (Mkr.)
Salernishús á nýjum áningarstöðum	5-7	70	350-490
Salernishús á núverandi áningarstöðum	4-6	40	160-240
Heildarkostnaður			510-730

Tafla 8. Heildarkostnaður við uppsetningu vegasalerna við hringveginn þar sem miðað hefur verið við að salernishús yrðu sett upp á nýjum áningarstöðum í öllum tilfellum.

Heildarkostnaður	Fjöldi	Kostnaður (Mkr.)	Samtals kostnaður (Mkr.)
Salernishús á nýjum áningarstöðum	9-13	70	630-910
Heildarkostnaður			630-910

Tafla 9. Heildarkostnaður við uppsetningu vegasalerna við hringveginn þar sem miðað hefur verið við að salernishús yrðu sett upp á núverandi áningarstöðum í öllum tilfellum.

Heildarkostnaður	Fjöldi	Kostnaður (Mkr.)	Samtals kostnaður (Mkr.)
Salernishús á núverandi áningarstöðum	9-13	40	360-520
Heildarkostnaður			360-520

Niðurstaðan er sú að kostnaður við að betrubæta þjónustuna á þeim stöðum sem eru hvað verst settir á hringveginum væri u.þ.b. 500-800 Mkr, miðað við þær forsendur að hægt væri í helmingi tilfella að nota núverandi áningarstaði við hringveginn. Ef setja ætti upp 9-13 salernishús á nýjum áningarstöðum í öllum tilfellum, yrði kostnaðurinn um 600-1000 Mkr. Ef notast væri við núverandi áningarstaði í öllum tilfellum yrði kostnaðurinn töluvert lægri, eða um 300-600 Mkr. Þó ber að nefna að ekki hefur verið gerð greining á aðstæðum við þjóðvegi utan hringvegarins en veittur hefur verið styrkur frá Vegagerðinni til að vinna framhaldsverkefni um salernisaðstæður við þjóðvegi utan hringvegarins. Talið er víst að nokkuð skorti á framboð af vegasalernum utan hringvegar, þó umfang vandans sé ekki þekkt. Það er því ljóst að heildarkostnaður við betrubætur á salernisþjónustu við alla helstu þjóðvegi landsins yrði töluvert hærri en sá sem nefndur er í töflum 7, 8 og 9.

6 Niðurstöður

Í rannsóknarverkefni þessu hefur aðgengi að salernisaðstöðu á Þjóðvegi 1 (hringveginum) á Íslandi verið kannað með árdagsumferð (ÁDU) og fjölda ferðamanna á ferðamannastöðum við hringveginn til hliðsjónar. Flest þeirra salerna sem er að finna á hringveginum eru á einkareknum stöðum, eins og bensínstöðvum, matsölustöðum o.s.frv. Það er ókostur að salerni á þessum stöðum eru víðast hvar lokuð utan hefðbundins þjónustutíma, og í ljós kom að á hringveginum eru nokkrir vegkaflar sem eru yfir 80-90 km langir og án aðgengis að salerni á kvöldin og nóttunni. Ferðamenn hafa mesta þörf fyrir vegasalerni á daginn en þó eru ýmsir sem þurfa að keyra á milli landshluta seint að kvöldi eða á nóttunni, og fyrir þá er nauðsynlegt að aðgengi að salerni sé tryggt hvenær sólarhringsins sem er.

Í rannsóknarverkefninu var einnig kannað hvernig rekstri vegasalerna í nágrennalöndum Íslands er háttað, þ.e.a.s. Svíþjóð, Noregi, Danmörku, Finnlandi, Englandi og Þýskalandi. Í ljós kom að vegagerðir hvers lands fyrir sig hafa umsjón með vegasalernum, þó með nokkrum undantekningum þar sem þjónustan er á höndum einkarekinna aðila. Víða eru þrif á vegasalernum seld út til verktaka, t.d. í Svíþjóð og Noregi. Í löndum þessum gilda ákveðnar reglur um hámarks fjarlægð milli áningarstaða, en hafa ber í huga að fólk sem hefur akstur að atvinnu í þessum löndum – t.d. vöruflutningabílstjórar – þarf oft að aka mun lengri vegalengdir en á Íslandi, og því mikilvægt öryggisatriði að stutt sé á milli áningarstaða, með og án salernisaðstöðu. Á Íslandi gilda þær reglur að ökumenn sem hafa akstur að atvinnu skuli ekki aka í meira en 4,5 tíma samfleytt en við aksturshraðann 80 km/klst. svarar það til 360 km vegalengdar. Þeir vegkaflar sem reyndust hvað verst settir varðandi skort á vegasalernum voru í öllum tilfellum undir 360 km og langflestir voru langt undir þeirri vegalengd. Þó ber að hafa í huga, að fjölgun ferðamanna hefur verið mjög mikil undarnfarin ár og sérstaklega hröð frá árinu 2011. Því er álag á núverandi vegasalernum á ýmsum stöðum orðið mjög mikið og því almennur skortur á salernisaðstöðu fyrir ferðamenn víða um land. Um þetta hefur töluvert verið fjallað í fjölmiðlum undanfarin misseri enda hefur ágangur ferðamanna víða sett spor sitt á náttúru landsins. Uppsetning vegasalerna hefur áhrif á fjölda ferðamanna á viðkomandi stað, og því þarf einnig að tryggja að rétt staðsetning sé valin.

Sjónum var því beint að þeim vegköflum á hringveginum sem eru án salernisaðstöðu utan hefðbundins opnunartíma og sem jafnframt eru lengri en 80-90 km, sem svarar til u.þ.b. klukkutíma aksturs. Í ljós kom að þetta á við um fjóra vegkafla á hringveginum en þeir eru mislangir, frá 90 km upp í 260 km, og ÁDU (árið 2014) jafnframt misjöfn á þessum vegköflum. Verst er ástandið á vegköflum frá Egilsstöðum að Jökulsárlóni (260 km) annars vegar, og hins vegar frá Fellsá að Skógum (170 km), en á þeim síðarnefnda eru margir vinsælir ferðamannastaðir og fjöldi ferðamanna mikill á þeim stöðum. Mikill skortur er einnig á salernisaðstöðu á mörgum ferðamannastöðum og hefur könnun meðal ferðamanna á Íslandi leitt í ljós að þeir eru síst ánægðir með salernisaðstöðu á ferðamannastöðum. Í rannsóknarverkefni þessu voru einnig teknar saman helstu niðurstöður greiningar sem EFLA hefur unnið að fyrir Stjórnstöð ferðamála varðandi salernisaðstöðu á helstu ferðamannastöðum landsins. Sú vinna leiddi í ljós að nokkrir ferðamannastaðir á landinu eru illa staddir, og aftur voru Jökulsárlón nefnd ásamt öðrum stöðum. Þó er útlit fyrir að einungis sé úrróta að vænta við Grábrók og Hverfjall sumarið 2016, en það léttir vonandi á ástandinu á nærliggjandi svæði.

Niðurstaðan varðandi tillögu að fjölgun vegasalerna er sú, að mælt er með að setja upp 9-13 salernishús með 4-6 salernum í hverju húsi. Eru þessar tillögur unnar út frá grunnnáttúru á aðstæðum við hringveginn og ljóst að frekari greiningar á hverjum vegkafla væri þörf áður en endanleg ákvörðun yrði tekin um fjölda nýrra vegasalerna. Ef tekið er tillit til þeirra úrbóta sem gera á við Grábrók mætti ef til vill fækka

fjölda nýrra salernishúsa á vegkaflanum milli Borgarness og Staðarskála (sjá mynd 9). Heildarkostnaður við uppsetningu 9-13 salernishúsa með 4-6 salernum í hverju húsi nemur um 600-1000 Mkr. ef notast yrði við nýja áningarstaði í öllum tilfellum, en hægt væri að lækka þann kostnað niður í u.þ.b. 500-800 Mkr. ef notast væri við núverandi áningarstaði í helmingi tilfella. Ef salernishús yrðu sett upp á núverandi áningarstöðum í öllum tilfellum yrði kostnaðurinn enn lægri, eða um 300-600 Mkr. Þó er ljóst að einnig þarf að bæta við vegasalernum á öðrum þjóðvegum landsins og því yrði heildarkostnaður við að bæta salernisaðstöðum á öllum helstu þjóðvegum landsins töluvert hærri.

Hvað rekstur vegasalerna á Íslandi varðar hefur ekki verið fjallað um mögulegt rekstrarform vegasalerna í íslensku umhverfi í rannsóknarverkefni þessu. Þó virðist rökrétt að umsjónaraðilar vegagerða víða um heim sjái um rekstur vegasalerna enda má líta á salernisaðstöðu á áningarstöðum sem hluta af þjónustu við þá sem vegina nota, þ.e.a.s. ökumenn. Þegar um slíka grunnþjónustu er að ræða er mikilvægt að hún sé í höndum ábyrgra aðila og það má færa rök fyrir því að meiri staðfesta og einsleitni sé yfir slíkri þjónustu ef hún er rekin af sömu aðilum eða stofnun ár eftir ár, samanborið við ef um rekstur einkaaðila væri að ræða, þar sem þjónustuframboðið er háð því að hið einkarekna haldi áfram sínum rekstri. Í Noregi og Svíþjóð er rekstur vegasalerna hluti af vegagerð landanna tveggja, en þríf á salernum eru þó seld út til verktaka. Í Noregi er það þó litið jákvæðum augum ef vegagerðin, Statens vegvesen, hefur möguleika á að reka vegasalerni í sameiningu með einkareknum aðilum, t.d. á bensinstöðvum því ávinningur af slíku rekstrarformi er bæði fjárhagslegur og einnig tryggir það eftirlit með salernunum, í það minnsta á opnunartíma viðkomandi staðar. Þetta rekstrarform mætti ef til vill yfirfæra til Íslands, en þó er ýmislegt sem hafa ber í huga, til að mynda aðkomu ferðaþjónustuaðila, sveitarfélaga, þjóðgarðanna og annarra stofnana, eins og Umhverfisstofnunnar. Rekstur vegasalerna má útfæra með ýmsum hætti en mögulega þyrftu fleiri aðilar að koma sér saman um ákveðinn farveg til að tryggja fjármuni til slíks reksturs. Þó er ljóst að hvert sem rekstrarformið verður, þarf að bregðast við þessum skorti á grunnþjónustu víða um land til að viðhalda ímynd landsins sem hreinu og tæru, og ekki síst í þeim tilgangi að tryggja komandi kynslóðum aðgang að ómengaðri náttúru landsins.

HEIMILDIR

Alþingi, 2007: Vegalög 2007 nr. 80 29. mars

Ferðamálastofa, 2015: Ferðaþjónusta á Íslandi í tölum, apríl 2015 (tölfræði ársins 2014)

Ferðamálastofa, 2016: Upplýsingar um fjölda ferðamanna 1949-2015, fengnar af heimasíðu Ferðamálastofu árið 2016

Guðmundsson o.fl., 2016: Áningarstaðir og örugg vegútskot á Suðausturlandi með áherslu á náttúruferðir og myndrænt svipmót. Lokaskýrsla til Vegagerðarinnar (rannsóknarverkefni). Vegagerðin, mars 2016, Snævarr Guðmundsson, Kristín Hermannsdóttir og Reynir Gunnarsson.

MSO, 2016: Upplýsingar um áningarstaði í Englandi, fengnar af heimasíðunni Motorway Services Online í apríl 2016 (http://motorwayservicesonline.co.uk/Rest_area)

Nasjonale turistveger, 2016: Upplýsingar af heimasíðu um ferðamannavegi í Noregi, maí 2016 (<http://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene>)

Ráðuneytið fyrir samgöngur og stafræn innviði, 2016: Upplýsingar um rekstur þýska vegakerfisins fengnar af heimasíðu ráðuneytisins í maí 2016

(http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Baustelleninformationen/Strasse/strasse-baustellen_node.html).

Reglugerðasafn: Reglugerð nr. 605/2010 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og eftirlit

SVV, 1997: Statens vegvesen. Håndbok 204. Rasteplasser – Planlegging og utforming. Vejledning, 1997 (ísl. Handbók 204. Áningarstaðir – Skipulag og hönnun. Leiðbeiningar, 1997).

<http://www.vegvesen.no/s/bransjekontakt/Funksjonskontrakt%20dokumenter/hb204-1997.pdf>

Sæþórsdóttir, 2015: Polmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi sumarið 2014. Ferðamálastofa, 2015, Anna Dóra Sæþórsdóttir.

Tank & Rast, 2016: Upplýsingar um fyrirtækið Tank & Rast í Þýskalandi af heimasíðu þeirra í apríl 2016 (<http://tank.rast.de/en/company/#c2425>)

Tielaitos, 1997: Tielaitos. Pysäköimis- ja levähdysalueet. Suunnitteluohje (ísl. Vegagerðin. Áningarstaðir – leiðbeiningar, 1997).

http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf2/pysakoimis_ja_levahdysalueet.pdf

Trafikverket, 2016: Upplýsingar um áningarstaði innan sænska vegakerfisins af heimasíðu sænsku vegagerðarinnar, Trafikverket, maí 2016 (<http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Rastplatser/>)

Vegagerðin, 2016: Upplýsingar um starfsemi Vegagerðarinnar, fengnar af heimasíðu Vegagerðarinnar árið 2016.

Vejdirektoratet, 2016: Upplýsingar af heimasíðu dönsku vegagerðarinnar um áningarstaði við hraðbrautir Danmerkur. Einnig upplýsingar í tölvupósti frá Vegagerðinni. Maí 2016 (http://www.vejdirektoratet.dk/da/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/hvor_meget_trafik_er_der_paa_vejen/trafik_paa_rastepladser/Sider/default.aspx)

VIÐAUKI 1

Myndir 3-5 á stækkuðu formi.

