

September 2021



Grænbók um samgöngumál

Stöðumat og valkostir

| Stjórnarráð Íslands



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Sölvhólsgötu 7 – 101 Reykjavík

545 8200 / srn@srn.is

September 2021

©2021 – Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

ISBN 978-9935-494-31-3

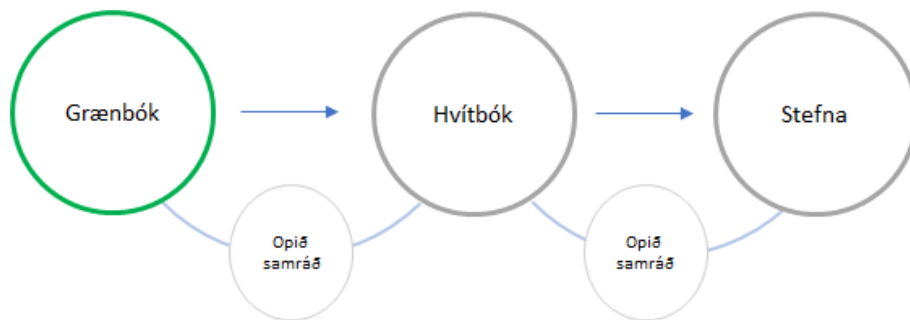
stjornarradid.is

Stöðumat og valkostir

Í stöðumati og valkostum (grænbók) fer fram skoðun stjórnvalda á tilteknu viðfangsefni ýmist sem undanfari stefnumótunar og/eða frumvarpsgerðar. Stöðumatið er sett í opið samráð á samráðsgáttinni á vef Stjórnarráðsins, þar sem almenningi og hagsmunaaðilum er boðið að taka þátt og setja fram sín sjónarmið um stöðumatið.

Grænbók inniheldur upplýsingar um viðfangsefnið og núverandi stöðu þess. Tekin er saman sú tölfræði sem til er um viðfangsefnið, hvort sem hún er innlend eða samanburðar tölfræði við önnur ríki. Stöðumatið gefur gott yfirlit yfir lykilverðgangsefnið framundan og helstu leiðir eða áherslur við úrlausn þeirra.

Við gerð grænbókar er framkvæmdaaðilum, samstarfsaðilum og hagsmunaaðilum boðið að taka þátt og koma sínum sjónarmiðum og sérþekkingu um málefnið á framfæri.



Mynd 1: Grænbók er hluti af stefnumótunarferli stjórnvalda.

Að loknu samráði eru niðurstöður dregnar saman og í kjölfarið mótuð stefna sem inniheldur framtíðarsýn fyrir málefnið og markmið sem marka leiðina ásamt áherslum (hvítbók). Stefnu fylgir yfirlétt aðgerðaáætlun. Grænbókina er jafnframt hægt að nota sem grundvöll fyrir frumvarpsgerð.

Þegar stefna eða frumvarp liggur fyrir fá almenningur og hagsmunaaðilar tækifæri til þess að koma á framfæri ábendingum sínum og sjónarmiðum í formlegu samráðsferli áður en endanleg afstaða er mótuð.

Efnisyfirlit

Stöðumat og valkostir.....	3
1. Inngangur.....	5
1.1 Umgjörð og skipulag stefnumótunar.....	5
2. Samráð.....	6
2.1 Samhæfing áætlana.....	6
3. Stöðumat.....	8
3.1 Þróun fjárheimilda.....	8
3.2 Þróun innanlands.....	8
3.3 Börn og samgöngur.....	35
3.4 Kynja- og jafnréttissjónarmið.....	37
3.5 Umhverfismál.....	39
3.6 Þróun í nágrannalöndum.....	41
3.7 Mat á árangri gildandi stefna.....	44
3.8 Lykilviðfangsefni næstu ára.....	48
4. Valkostir, framtíðarsýn og áherslur til umræðu.....	51
4.1 Valkostir – leiðir.....	51
4.2 Drög að framtíðarsýn.....	51
4.3 Áherslur.....	52
5. Hver er þín skoðun?.....	54
6. Viðauki.....	55
6.1 Staða aðgerða samgönguáætlunar 2020-2024.....	55

1. Inngangur

Góðar samgöngur eru forsenda þess að á Íslandi búi sjálfstæð nútímaþjóð enda hafa samgöngur mikil áhrif á þróun byggðar og atvinnumála.

Grænbók um samgöngumál er hluti af stefnumótunarferli samgönguáætlunar. Samgönguáætlun er unnin á grunni laga um samgönguáætlun nr. 33/2008. Í lögnum segir að samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skuli að minnsta kosti á þriggja ára fresti leggja fram tillögu á Alþingi til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem mörkuð er stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu 15 árin. Viðfangsefni grænbókar er stöðumat samgangna sem myndar grunn fyrir vinnslu hvítbókar, stefnuskjals í samgöngum og nýrrar samgönguáætlunar.

Í gildi er samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun 2020-2024. Í henni birtist stefnumótun stjórnvalda og Alþingis í samgöngumálum.

1.1 Umgjörð og skipulag stefnumótunar

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið fer með yfirstjórn málaflokksins og ber ábyrgð á heildarskipulagi hans og fjárveitingum. Samkvæmt forsetaúrskurði 119/2018 falla undir málaflokkinn samgöngur í lofti, á láði og legi, skipulag og uppbygging innviða ásamt viðhaldi og rekstri þeirra, farþegaflutningar, farmflutningar og almenningsamgöngur, samgönguöryggi og samgönguvernd, rannsóknir samgönguslysa, samgöngutækjaskrár, eftirlit með skráningum, eftirlit með loftferðum og umferð ökutækja og skipa, leiðsögu-, vöktunar-, upplýsinga- og eftirlitskerfi samgangna, réttindamál fagaðila í samgöngugreinum, köfun, slysavarnaskóli og lögskráning sjómanna. Stofnanir sem undir málaflokkinn heyra eru [Vegagerðin](#), [Samgöngustofa](#) og [Rannsóknarnefnd samgönguslysa](#). [Isavia ohf.](#) fer með rekstur flugvalla og flugleiðsöguþjónustu á grundvelli þjónustusamninga við ráðuneytið.

Samgönguráð, sem skipað er af ráðherra skv. lögum um samgönguáætlun, gerir tillögu til ráðherra um stefnumótandi samgönguáætlun ásamt fimm ára aðgerðaáætlun. Við gerð grænbókarinnar sátu eftirfarandi fulltrúar í samgönguráði:

- Þórunn Egilsdóttir, formaður, skipuð af ráðherra.
- Gissur Jónsson, varaformaður, skipaður af ráðherra.
- Jón Gunnar Jónsson, forstjóri Samgöngustofu.
- Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar.
- Sveinbjörn Indriðason, forstjóri Isavia ohf.
- Ólafur Kr. Hjörleifsson, skrifstofustjóri.

Með samgönguráði unnu að grænbókinni Árni Freyr Stefánsson, Valgerður B. Eggertsdóttir, Ásta Þorleifsdóttir, Friðfinnur Skaftason og Kristín Sandra Karlsdóttir, sérfræðingar á skrifstofu samgangna hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu.

2. Samráð

Við undirbúning grænbókar, undanfara samgönguáætlunar, er víðtækt samráð við framkvæmdaraðila, samstarfsaðila og hagsmunaaðila mikilvægt.

Einn grunnur stöðumatsins er samráð við framkvæmdaraðila, þ.e. stofnana ráðuneytisins og opinbera hlutafélagsins Isavia. Var afrakstur samráðsins [stöðumatskýrslur](#) sem nýttar voru sem grundvöllur grænbókarinnar.

Annar grundvöllur stöðumatsins er [samtal við landsmenn](#) og hagsmunaaðila. Átta fundir voru haldnir víðsvegar um landið frá 3. mars til 9. apríl 2021 í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga. Þátttaka var opin öllum. Fundirnir voru haldnir í gegnum fjarfundabúnað vegna samkomutakmarkana á þeim tíma. Tugir þátttakenda voru á hverjum fundi sem samanstóðu af erindum frummælenda, hópavinnu og umræðu.

Jafnframt var fundað með öðrum ráðuneytum og samstarfsaðilum, þar sem snertifletir samgönguáætlunar við aðrar áætlanir stjórnarráðsins voru ræddar.

Eftir því sem við á er að finna undir hverjum lið stöðumats 3. kafla grænbókarinnar samantekt á því sem fram kom á samráðfundum með almenningi víðsvegar um landið.

Síðasti liður samráðsins er birting á drögum grænbókar í samráðsgátt stjórnvalda.

2.1 Samhæfing áætlana

Frá 2003 hefur stefnumótun í öllum greinum samgangna verið sett fram í einni sameiginlegri samgönguáætlun, sem kom í stað alls 5 áætlana. Samgönguætlun nær því yfir marga og ólíka samgöngumáta og samhæfir áherslur og aðgerðir þeirra. Ávinningur af samhæfingu áætlana er fjölþættur og felur meðal annars í sér möguleika á betri nýtingu fjármuna, auknu gegnsæi og samvinnu málaflokka um sambærilegar eða sameiginlegar áherslur og aðgerðir. Með samhæfingu er unnt að hámarka árangur opinberra áætlana á öllum stigum stjórnsýslunnar og auka jákvæð áhrif. Því er mikilvægt að sameina krafta og tryggja að allir hlutaðeigandi komi að lausnum.

Stefnur sem samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið starfar eftir eru fjórar: byggðaáætlun, samgönguáætlun, fjarskiptaáætlun og stefna í sveitarstjórnarmálum. Í ráðuneytinu er lögð rík áhersla á samhæfingu stefna og áætlana. Til að ná sem bestum árangri eru þær settar fram með sameiginlegri framtíðarsýn og meginmarkmiðum sem er grundvöllur samhæfingar. Málefnið mynda þannig eina heild og hefur starfsemi á einu sviði áhrif á hin. Fátt hefur til að mynda meiri áhrif á þróun byggðar en samgöngur og þá er ljósleiðaravæðingin eitt stærsta byggðamálið. Góð fjarskipti og samgöngubætur styðja svo við sameiningu sveitarfélaga.

Vinna við samhæfingu hefur byggst á eftirfarandi þáttum:

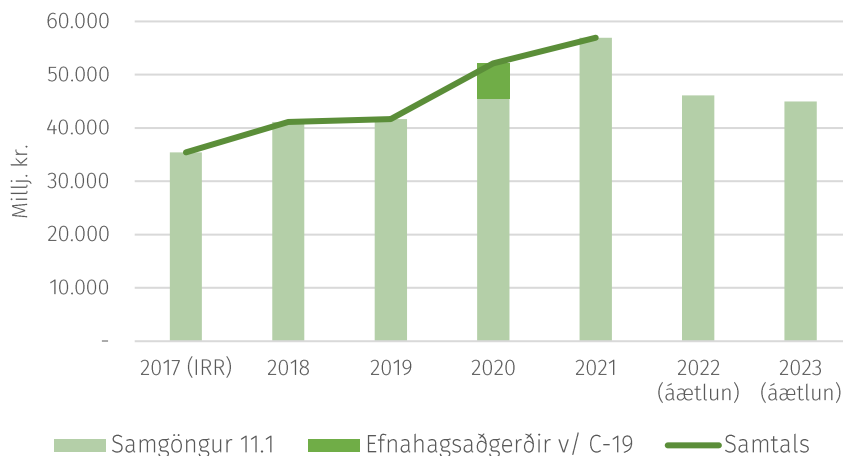
- Samhæfingu áætlana samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Vinnan fer fram með reglulegum samráðsfundum allra verkefnisstjóra áætlana innan ráðuneytisins. Á vegum þess hóps var m.a. haldinn stór samhæfingarfundur með lykilfólki undirstofnana ráðuneytisins í október 2019.
- Samhæfð meginmarkmið og leiðarljós.
- Frumvarpi til laga um stefnumarkandi áætlanir samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins þar sem samhæfing áætlana er enn aukin.
- Sérstökum fundi með fulltrúum annarra ráðuneyta til þess að stuðla að samhæfingu áætlana þvert á stjórnarráðið.

3. Stöðumat

Stöðumatið byggist á tveimur meginstoðum. Í fyrsta lagi liggja til grundvallar [stöðuskýrslur málaflokka](#) sem Vegagerðin, Samgöngustofa og Isavia ohf. lögðu grunn að. Í þeim birtist mat þeirra sem bera hitann og þungann af því að byggja upp og viðhalda samgönguinnviðum, þjónustu og stjórnsýslu. Í öðru lagi er litið til [niðurstaðna samráðsfunda](#) um stöðu samgangna í öllum landshlutum. Þar birtist mat á stöðunni eins og hún lítur út frá sjónarhóli notenda.

3.1 Þróun fjárheimilda

Frá árinu 2019 til ársins 2021 hafa framlög til samgöngumála aukist um tæp 37% eða sem nemur 15,3 ma.kr. Framlagið jókst um 25% milli árana 2019-2020 og munar þar mestu um viðbótar framlag vegna fjárfestingarátaks á árinu 2020 eða 6,7 ma.kr. Framlög til allra sviða samgöngumála, fjárfestingar, viðhalds og þjónustu í fjárlögum fyrir árið 2021 nema ríflega 56,9 ma.kr. sem er um 4,8 ma.kr. aukning frá árinu 2020. Sú aukning er að mestu leyti tilkomin vegna aukinna framlaga í gegnum fjárfestingar- og uppbyggingarátakið 2021-2023. Þar vege þyngst aukin framlög til samgöngumannvirkja en hæst nemur framlag til fækkunar einbreiðra brúa, lagningar bundins slitlags á tengivegum og framkvæmda við Suðurlandsveg. Eins eru stóraukin framlög til hafnaframkvæmda og innanlandsflugvalla, sérstaklega á Akureyri og Egilsstöðum.



Mynd 2: Heildarútgjöld samgangna 2017-2021 og áætlun 2022-23 (m.kr.).

3.2 Þróun innanlands

Um fjöllun um þróun innanlands er skipt upp eftir málaflokkum. Um fjöllunin hefst á almennri um fjöllun um stöðu hvers málaflokks eins og hún hefur verið metin af þeim stofnunum sem bera á honum ábyrgð. Sérstaklega er afmörkuð um fjöllun um það sem fram kom á samráðsfundum samgönguráðs í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga í öllum landshlutum, sem voru haldnir á vormánuðum 2021. Að endingu eru svo teknar saman helstu áskoranir og tækifæri hvers málaflokks.

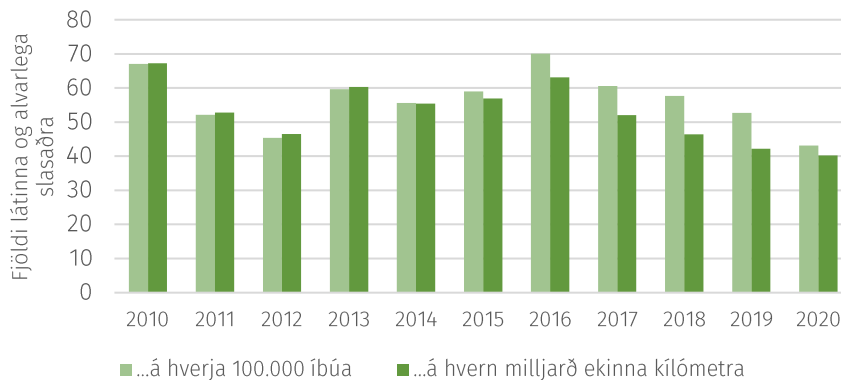
3.2.1 Samgönguöryggi

Unnið er að því á öllum sviðum samgangna að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum með það að markmiði að Ísland sé í hópi þeirra Evrópulanda þar sem samgönguöryggi er hvað mest. Banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni hefur fækkað undanfarin tvö ár en taka þarf minni umferð vegna áhrifa heimsfaraldurs Covid-19 með í reikninginn. Staðan er einnig góð í alþjóðlegum samanburði, sérstaklega í siglingaöryggi þar sem mikill árangur hefur náðst. Þá er staðan í flugöryggismálum góð.

Umferðaröryggi

Markmið umferðaröryggisáætlunar eru tvö:

- Að tala látinna í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum Evrópuþjóðum.
- Að tala látinna og alvarlega slasaðra minnki að jafnaði um 5% á ári.

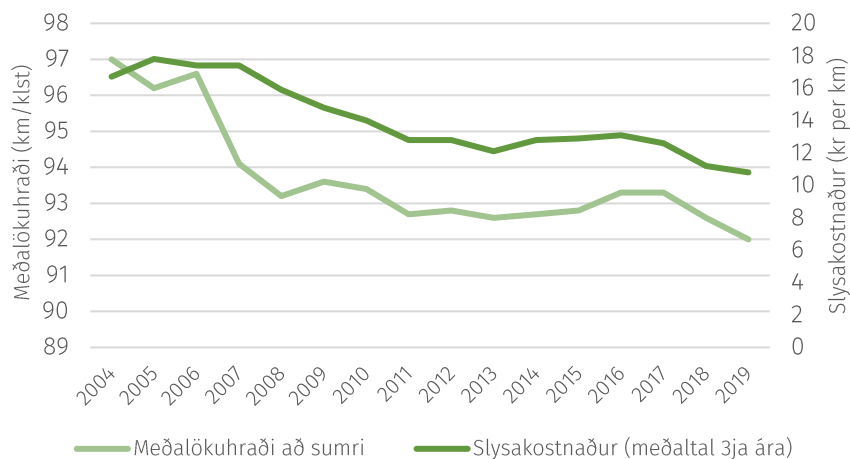


Mynd 3: Látinir og alvarlega slasaðir í umferðinni 2010-2020 miðað við íbúafjölda og akstur í milljörðum km, heimild: Samgöngustofa og Vegagerðin.

Þrátt fyrir að Ísland sé enn í 10. sæti í umferðaröryggi í samanburði við önnur Evrópulönd miðað við 5 ára meðaltal hafa síðustu tvö ár skilað okkur í hóp þeirra landa þar sem fæstir látast í umferðarslysum miðað við íbúafjölda. Eitt af því sem hefur haft töluverð áhrif á umferðaröryggi er gríðarleg fjölgun ferðamanna og breytt ferðahegðun þeirra. Undanfarin ár hafa sífelld fleiri ferðamenn kosið að aka sjálfir um landið á bílaleigubíl eða eigin farartæki í stað hópferða. Á mynd 3 má sjá samanburð á fjölda látinna og alvarlega slasaðra miðað við annars vegar 100.000 íbúa og hins vegar á ekinn milljarð kílómetra.

Umferðaröryggisáætlunir eru tilgreindar í aðgerðaáætlun og árlega er gefin út skýrsla yfir [framkvæmd umferðaröryggisáætlunar](#) þar sem einnig er gerð grein fyrir þróun og árangri aðgerða. Á grunni greininga er forvarnaaðgerðum forgangsraðað sem líklegar eru til að skila bestum árangri. Rannsóknarnefnd samgönguslysa rannsakar öll alvarleg umferðarslys og gerir tillögur til úrbóta ef ástæða þykir til. Jafnframt fer fram umfangsmikil greining á umferðarslysum og hún birt í [slysaskýrslu](#) og á [slysakorti](#). Loks eru unnar ýmsar sértækar rannsóknir á ákveðnum þáttum. Má þar nefna nýja arðsemisgreiningu aðgerða.

Nýtt heildstætt mat á [árangri umferðaröryggisaðgerða](#) sýnir að þær aðgerðir sem ráðist hefur verið í á undanförunum árum hafa skilað sér í lækkun slyskostnaðar. Þar kemur einnig fram að gæði innviða skipta sköpum í umferðaröryggi. Unnið er að því að lagfæra staði þar sem mörg slys hafa orðið til að draga úr hættu á alvarlegum slysum. Merkingar við einbreiðar brýr hafa verið bættar mikið. Þá er sýnilegt eftirlit lögreglu sem og virkt eftirlit með ölvunar og fíkniefnaakstri mikilvægt. Verið er að taka upp meðalhraðaefirlit á tveimur stöðum og stefnt að því að hafa slíkar hraðamælingar víðar enda ljóst að hraðakstur er oftast en ekki orsakavaldur alvarlegra slysa. Á mynd 4 má sjá þróun slyskostnaðar og meðalökuhraða.



Mynd 4: Slyskostnaður og meðalökuhraði 2004-2019, heimild: samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið.

Undanfarin ár hafa framkvæmdir við aðskilnað akstursstefna á umferðarmestu vegum verið settar í forgang. Sú stefna hefur skilað mikilli fækkun alvarlegra slysa á viðkomandi vegarköflum. Slysum á þeim köflum Suðurlandsvegur þar sem akstursstefnur hafa verið aðskildar hefur fækkað um 70% og er slyskostnaður þar nú 8 kr./km en til samanburðar er slyskostnaður héraðs að meðaltali 11 kr./km. Sama á við um þá vegarkafla þar sem akstursstefnur hafa verið aðgreindar á Reykjanesbraut og er hafin vinna við aðskilnað á Vesturlandsvegi á Kjalarnesi.

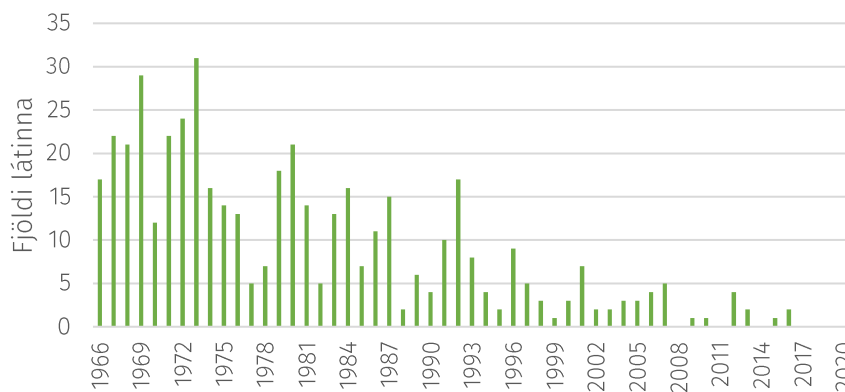
Siglingaöryggi

Markmið öryggisáætlunar sjófarenda eru:

- Fjöldi látinna til sjós skal vera 0 á hverju ári tímabils áætlunarinnar.
- Alvarlega slösuðum til sjós fækki um 5% á ári á tímabili áætlunarinnar.
- Skipssköðum fækki um 5% á ári á tímabili áætlunarinnar.

Eftirtektarverður árangur hefur náðst í slysavörnum á sjó þar sem ekkert skráð banaslys hefur orðið frá árinu 2016 hér við land sem eru mikil umskipti frá slysfjöldi fyrri ára. Hin jákvæða þróun hefur staðið yfir um áratuga skeið og má rekja hana til margra samverkandi umbóta sem leitt hafa til betri búnaðar og aukinnar öryggisvitundar sjómanna sem og breytinga á sjósókn.

Í niðurstöðum könnunar árið 2019 kemur fram að sjómenn sjálfir telja helstu slysaivalda athugunarleysi, þreytu eða skort á kunnáttu. Slíkar orsakir má allar telja til mannlegra þátta og er ályktunin samhljóða niðurstöðum slysaþreininga. Helstu áherslur í öryggisátt hafa því snúist um fækkun slysa um borð í skipum með aukinni öryggisvitund. Hefur það m.a. verið gert með innleiðingu öryggisstjórnunarkerfa og eigin skoðun skipa til að auka vitund sjómanna um öryggisatriði. Áhersla er á forvarnir og slysaþreiningu til að móta markvissar aðgerðir til að fækka slysum. Í samstarfi fagráðs um siglingamál, Siglingaráðs og Samgöngustofu hefur verið unnin öryggishandbók til notkunar í fiskiskipum og verið er að taka í notkun nýtt slysa- og atvikaskráningarkerfi „Atvik-sjómenn“.



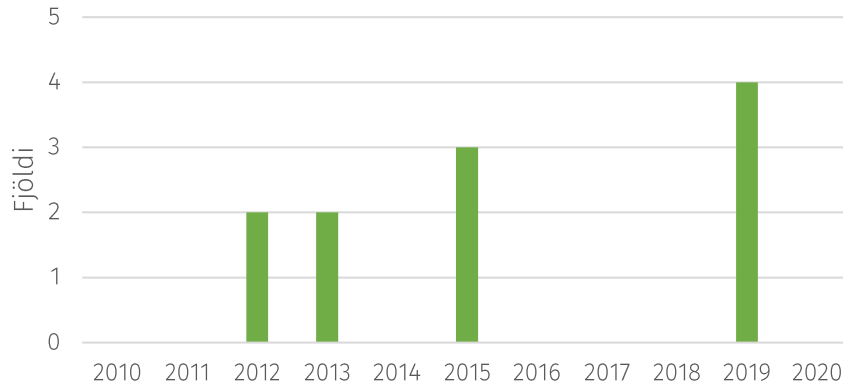
Mynd 5: Fjöldi látinna í sjóslysum frá 1966, heimild: RNSA.

Flugöryggi

Staðan í flugöryggismálum er almennt góð. Flest slysin verða í almannaflugi (einka- og kennsluflugi). Þegar horft er til atvikatilkynninga þá berast þær flestar úr flutningaflugi. Skýrist það væntanlega af strangari kröfum um öryggisstjórnun og betri öryggismenningu í flutningaflugi en almannaflugi ásamt góðri virkni tilkynningakerfa. Lögð er áhersla á að sem hæst hlutfall atvika séu tilkynnt svo þau nýtist til lærdóms og forvarna. Skortur á gögnum í flugi torveldar alþjóðlegan samanburð, einkum í almannaflugi, þar sem umfang þess er ákvarðað með mismunandi hætti milli landa.

Áskoranir í fræðslu og miðlun snúa helst að almannaflugi og öryggisvitund við stjórnun lítilla loftfara. Undanfarnir ár hefur sérstakri fræðslu verið miðlað til flugskóla sem tekur á sérstökum öryggisatriðum og áhættustjórnun.

Alþjóðlega kröfur eru grundvöllur flugöryggis. Á undanförunum árum hefur verið lögð áhersla á að innleiða nýjar kröfur Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA), m.a. um flugleiðsögu, flugvelli, flugrekstur, þjálfunar- og skírteinamál, auk breytinga á kröfum um lofthæfi.



Mynd 6: Fjöldi látinna í flugslysum 2010-2020, heimild: Samgöngustofa.

Samráð

Á samráðsfundum var talsvert rætt um umferðaröryggi og var m.a. bent á að það væri einn mikilvægasti áhrifaþáttur í mati fólks á búsetuskilyrðum. Víða um land væru vegarkafar þar sem stór hluti fólks finni fyrir kvíða og óþæginda vegna ónægu öryggi eða slæmrar færðar. Slíkt hafi hlutfallslega meiri áhrif á konur en karla og dragi úr áhuga fólks að sækja vinnu eða þjónustu út fyrir sitt byggðarlag. Einbreiðar brýr væru enn of margar og ástand bundinna slitlaga væri víða ekki nógu gott. Þá þyrfti að huga betur að merkingum.

Mikil ánægja kom fram með aðskilnað akstursstefna sem þykir hafa aukið öryggi á vegum. Einnig voru talda til ýmsar minni umferðaröryggis- og flæðisbætandi aðgerðir á borð við ný hringtorg á þjóðvegum, hvinrandir í vegum, bættar að- og fráreinar og fækkun einbreiðra brúa ásamt hraðatakörkunum á þeim. Þá var lækkun hámarkshraða einnig nefnd sem jákvæð aðgerð.

Tækifæri væru í aðskilnaði akstursstefna víða og fækkun einbreiðra brúa. Önnur tækifæri felist í bættu eftirliti með vegaframkvæmdum.

Áskoranir og tækifæri

- Uppsöfnuð viðhalds- og fjárfestingarþörf er í samgönguinnviðum hér á landi og hefur það skapað áskorun í því að viðhalda öryggi þeirra. Í uppbyggingu innviða felast ýmis tækifæri til að minnka slyshættu.
- Aukið öryggi á vegum er stöðug áskorun. Aðskilnaður akstursstefna hefur skilað góðum árangri en víða geta minni aðgerðir skilað hlutfallslega miklu.
- Sterk tengsl eru milli ökuhraða og slysakostnaðar. Mikil tækifæri til öryggisá bata eru því í hverskyns aðgerðum sem draga úr hraðakstri.
- Möguleikar til fækkunar sjóslysa felast í bættum sjókortum og mælingum. Bátar hafa ítrekað strandað vegna ónógra upplýsinga eða vöntunar á uppfærslu sjókorta í siglingatækjum.
- Tækifæri er í vitundarvakningu um áhættumat skipa. Framkvæmd þess er í höndum útgerða en hún er mikilvægur þáttur í eflingu öryggis á hafi úti.

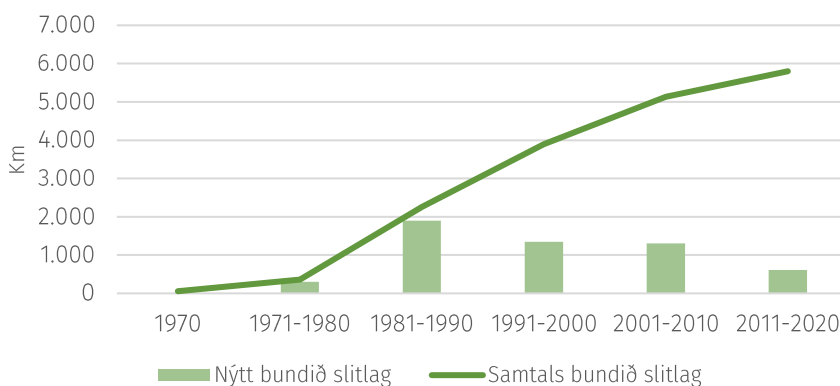
3.2.2 Þjóðvegir

Þjóðvegakerfi Íslands er um 12.900 km að lengd. Stofnvegir eru um 4.900 km, tengivegir tæplega 3.400 km, héraðsvegir rúmlega 2.600 km og landsvegir tæplega 2.000 km. Bundið slitlag er á um 5.800 km, en 97% af öllum akstri er á bundnu slitlagi. Af 1.194 brúm í þjóðvegakerfinu eru 668 einbreiðar, þar af voru 33 brýr á Hringveginum einbreiðar í lok árs 2020. Jarðgöng eru 12 og er heildarlengd þeirra um 64 km.

Álag á vegi landsins hefur aukist mikið á undanförunum árum, ekki síst vegna fjölgunar ferðamanna. Á sama tíma hafa framlög til vegagerðar verið óvenjulega lág sem hlutfall af landsframleiðslu. Því er orðin brýn uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir. Talið er nauðsynlegt að fara í um 200 nýframkvæmdir vega á næsta aldarfjórðungi sem áætlað er að kosti yfir 540 milljarða króna.

Ríkið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu undirrituðu samkomulag í september 2019, [Samgöngusáttmálann](#), um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum á höfuðborgarsvæðinu fyrir alls 120 milljarða króna til 15 ára, þ.e. til og með 2033. Er þar unnið að uppbyggingu stofnvega, Borgarlínu, hjóla- og göngustíga, umferðarstýringar ásamt öðrum flæðis- og öryggisbætandi aðgerðum (sjá nánar í köflum 3.2.6 og 3.2.7).

Sundabraut hefur verið á aðalskipulagi Reykjavíkur frá 1975. Er henni ætlað að bæta umferðarflæði bæði innan borgarinnar og að og frá henni. Undanfarin ár hafa starfshópar unnið að útfærslu hennar með það að markmiði að ná niðurstöðu um lagningu hennar. Nú síðast kom út [skýrsla](#) í byrjun árs 2021 þar sem bornir voru saman þeir kostir sem afmarkaðir höfðu verið sem þeir vænlegustu við þverun Kleppsvíkur, þ.e. göng og brú. Brúin var þar talin hagstæðari en endanlegt mat á framkvæmdakostum mun liggja fyrir að loknu félagshagfræðilegu mati. Kostnaður við framkvæmdina er talin geta numið um 70 milljörðum króna en gert er ráð fyrir því að um verði að ræða samvinnuframkvæmd (PPP) (sjá nánar í kafla 3.2.11).



Mynd 7: Þróun lagningar bundins slitlag á Íslandi 1970 til 2020, heimild: Vegagerðin.

Viðhald vega

Markmið viðhalds þjóðvegakerfisins er að varðveita verðmæti sem liggja bundin í innviðunum ásamt því að uppfylla reglur um burðarþol, vegbreiddir og viðhalda

öryggi. Helstu verkefni í viðhaldi þjóðvega eru endurnýjun bundins slitlags, viðhald malarvega (vegheflun, rykbinding og malarburður), styrkingar og endurbætur og viðhald brúa og varnargarða. Aðrar viðhaldsaðgerðir eru m.a. sérstakar úrbætur er snúa að umferðaröryggi, viðhald og rekstur jarðganga, viðgerðir eftir vatnaskemmdir og viðhald girðinga.

Til mjög langs tíma hafa fjárveitingar til viðhalds vega ekki mætt þörfum. Þar af leiðandi því hefur viðhaldspörf safnast upp. Vegagerðin áætlað að uppsöfnuð viðhaldspörf í árslok 2020 hafi verið á bilinu 80-85 ma.kr. Árleg viðhaldspörf miðað við eðlilegar aðstæður er metin á bilinu 13-14 ma.kr. Framlög til vegagerðar hafa aukist undanfarin ár en ljóst er að fjárfesta þarf enn frekar.

Eftirlit með að kröfum um öryggi mannvirkja og öryggisstjórnun við rekstur þeirra sé fylgt er í höndum Samgöngustofu. Unnið hefur verið að þróun aðferða til að hafa eftirlit með veghöldurum og til að tryggja eftirlitið í sessi og um leið öryggi. Innleiðing á öryggiseftirliti kallar á breytingu skipulags og starfshátta sem felur m.a. í sér frekari aðgreiningu framkvæmda og reksturs annars vegar og eftirlits hins vegar.

Samráð

Á samráðsfundum kom fram ánægja með nýjar vegtengingar, göng og styttingu leiða sem þykja styrkja vinnusóknarsvæði og stuðla að aukinni samvinnu sveitarfélaga. Víða séu tækifæri í þessa veru. Þá kom fram sú skoðun að slæmir malarvegir væru of víða og að hraða ætti lagningu bundins slitlags á þá. Nefnt var í þessu samhengi mikilvægi þess að mörkuð sé stefna um hálendisvegi.

Jarðgöng og valkostir til jarðgangagerðar voru mikið ræddir. Það sjónarmið kom fram að vinna ætti að fleiri en einum göngum í einu. Lögð var áhersla á félagshagfræðilega greiningu jarðgangakosta svo fá megi fyllri mynd af arðsemi þeirra. Kynnt var jarðgangaáætlun Vestfjarða þar sem forgangsraðað er göngum sem tryggja flæði innan atvinnusvæða. Í öðrum forgangi eru göng sem tengja atvinnusvæði við aðra landshluta.

Á höfuðborgarsvæðinu kom fram ánægja með nýlegar framkvæmdir á stofnbrautum sem stuðla að minni töfum. Framtíðarverkefni væri að tryggja góðar samgöngur samhliða fyrirsjáanlegri fjölgun íbúa. Líta mætti þar til bættrar umferðarstýringar og fjölbreyttrar uppbyggingar samgönguinnviða, þ.m.t. almenningssamgangna.

Á samráðsfundum kom fram í máli margra að viðhald samgönguinnviða væri orðið forgangsríði. Mikilvægt sé að þeir séu byggðir þannig upp að þeir þoli vöruflutninga og/eða mikla umferð, víða væri farið að bera á vegblæðingum. Bent var á að skoða ætti kosti þess að hámarkshraði á vegum taki mið af ástandi þeirra.

Áskoranir og tækifæri

- Eftirlit með að kröfum um öryggi mannvirkja og öryggisstjórnun við rekstur þeirra er stórt öryggismál. Mikilvægt er að vel til takist í þróun aðferða eftirlits og innleiðingu þeirra.

- Aukið álag á innviði samhliða almennum hagvexti og hröðum vexti í ferðapjónustu skapar áskorun. Þá hefur samfélagsþróun og breytt byggðamynstur og atvinnusókn í dreifbýli kallað á bættar samgöngur.
- Uppsöfnuð fjárfestingar- og viðhaldspörf á þjóðvegum landsins er umtalsverð og hefur í för með sér margar áskoranir, ekki síst hvað varðar öryggi á vegum.
- Enn er stór hluti vegakerfisins malarvegir, þ.m.t. vegir þar sem skólaakstur er algengur. Það er áskorun til framtíðar að fækka þessum köflum.
- Víða er lítið til jarðganga sem lausnar á erfiðum og hættulegum vegköflum. Jarðgangagerð er fjárfrek og miðað við núverandi fjárframlög til samgöngumála er ljóst að langan tíma mun taka að mæta eftirspurninni að fullu.
- Víða um land eru tækifæri til styttingar leiða. Stytting á ferðatíma hefur umtalsverð jákvæð áhrif og felur í sér viðtækan þjóðhagslegan ábata.

3.2.3 Þjónusta á vegum

Þjónusta á vegum skiptist í vetrarþjónustu og almenna þjónustu. Vetrarþjónusta er snjómokstur, hálkúvarnir og ýmis önnur verk tengd vetrarfærð á vegum. Almenn þjónusta er samheiti yfir ýmis rekstrarverkefni í vegakerfinu s.s. yfirborðsmerkinga, umferðarmerki, hreinsun og umhirða vegsvæða, lýsing, umferðarljós, rykbinding og vegheflun malarvega, svo fátt eitt sé nefnt.

Skipulag vetrarþjónustu ræðst af umferðarálagi og því hvort vegir séu milli þéttbýlisstaða eða langleiðir. [Kort...yfir...þjónustu](#) má finna á heimasíðu Vegagerðarinnar. Þjónusta á vegakerfinu undanfarin ár hefur verið skipulögð með það að markmiði nýta fjármagn sem veitt hefur verið til málaflokksins sem best og að tryggja sem flestum viðunandi þjónustu á sem hagkvæmastan hátt.

Áskoranir skapast þegar bæta þarf í vegna erfiðra aðstæðna. Þar að auki skapar skipulag vöruflutninga ný verkefni, en þeir fara fram að nokkrum leyti utan þjónustutíma vega. Á veturna hefur því verið kallað eftir sveigjanlegri þjónustutíma til að mæta þörfum þeirra. Fyrir rekstraraðila í ferðapjónustu er mikilvægt að hægt sé að tryggja aðgengi að ferðamannastöðum. Á síðustu árum hefur vetrarþjónusta verið aukin á helstu ferðamannastöðum.

Veðurfar síðustu ár hefur farið hlýnandi og hefur það markað þjónustuverkefni allt árið. Verkefni sem alla jafna hafa verið unnin að vor-, sumar- og haustlagi verða allsráðandi í hlýindaköflum um miðjan vetur á láglendi. Hiti að vetrarlagi er sveiflukenndur og þörfin fyrir hálkúvarnir á vegum því meiri en áður.

Eftirspurn eftir þjónustu víða um land hefur aukist hratt á síðustu árum. Hröð umferðaraukning, stækkun vegakerfisins, útpensla höfuðborgarsvæðisins, þjóðfélagsbreytingar og fjölgun ferðamanna eru helstu ástæður. Eftirspurn hefur aukist eftir aukinni vetrarþjónustu á umferðarminni tengi- og héraðsvegum þar sem búseta í sveit, atvinnusókn úr sveit í þéttbýli og skólasameiningar kalla á aukna þjónustu m.t.t. öryggis samgangna.

Stór hluti vega á Íslandi eru malarvegir. Liggja þeir helst á fáfarnari leiðum um dreifbýl svæði. Þannig eru malarvegir stór hluti vegakerfa fámennari landshluta. Umtalsverð þjónustuþörf fylgir malarvegum sem fer eftir umferð og tíðarfari. Umferðarmeiri malarvegir fá rykbindingu.

Samráð

Á samráðsfundunum kom fram sterkt ákall um aukna vetrarþjónustu. Bent var á að vetrarfærð valdi víða miklum truflunum og lokunum sem hamli þróun atvinnusvæða og samkeppnishæfni landshlutans.

Áskorun sem nefnd var víða var þörf fyrir umbætur í upplýsingagjöf um ástand vega og lokanir. Þá þurfi að leita leiða til að tryggja aukna vetrarþjónustu á ferðamannaleiðum.

Áskoranir og tækifæri

- Aukning umferðar, nýjar ferðamannaleiðir og breyttar þjóðfélagsaðstæður skapa áskoranir í að tryggja að þjónusta á vegum komi til móts við þarfir íbúa og atvinnulífs. Þá valda breytingar á veðurfari áskorun við útfærslu og skipulag vetrarþjónustu.
- Ákveðnir vegarkaflar eru sérlega erfiðir og hættulegir í vetrarfærð og við lokun þeirra einangrast samfélög og atvinnulíf skaðast. Það er mikil áskorun að leita leiða til þess að tryggja öruggar samgöngur allt árið.
- Nýjar tæknilausnir skapa tækifæri og geta bætt upplýsingagjöf til vegfarenda um færð og ástand í rauntíma.

3.2.4 Hafnir og siglingar

Flestar hafnir á Íslandi eru fiskihafnir. Straumsvíkurhöfn, Grundartangahöfn, Reyðarfjarðarhöfn og Reykhólahöfn þjóna sérstaklega ákveðinni starfsemi. Sundahöfn, sem er í eigu Faxaflóahafna sf., er sérhæfð vöruflutningahöfn. Umsvif í höfnum hafa farið vaxandi undanfarin ár og afkoma þeirra almennt farið batnandi. Faxaflóahafnir reka umsvifamestu hafnir landsins.

Hafnir eru almennt í eigu sveitarfélaga, að Landeyjahöfn undanskilinni. Hafnarsjóðir halda utan um rekstur þeirra og taka ákvarðanir um uppbyggingu. Uppsöfnuð framkvæmdaþörf er í höfnum þar sem margir viðlegukantar, þil og fleira sem tilheyrir hafnarmannvirkjum eru komnir til ára sinna og þarfnast nauðsynlega endurbyggingar. Framlög í málaflokkinn hafa aukist á síðustu árum.

Ekki er merkjanlegur munur á ástandi hafnamannvirkja eftir landshlutum en þær hafnir sem eru með góða rekstrarstöðu geta framkvæmt meira en hafnir sem standa tæpt. Skilyrði fyrir ríkisstyrk úr hafnabótasjóði er að hafnarsjóður hafi skilað jákvæðum rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta eða hafi nýtt kosti sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti.

Mikil þróun og uppbygging er að eiga sér stað í hafnsækinni atvinnustarfsemi og því mikilvægt að hægt sé að bregðast fljótt við nýjum atvinnutækifærum þar sem við á svo uppbygging hamli ekki atvinnuþróun. Þannig eru öflugar hafna- og

strandrannsóknir nauðsynlegar, en þær eru grundvöllur þess að hægt sé að undirbúa og þróa ný áform í uppbyggingu hafnainnviða og sjóvarna og bregðast við umhverfisbreytingum m.a. vegna loftslagsbreytinga.

Covid-19 faraldurinn hefur valdið tekjuskerðingu hafna, bæði vegna mikils samdráttar í komum skemmtiferðaskipa en einnig vegna samdráttar í vöruflutningum um hafnir. Tekjur hafnarsjóða af skemmtiferðaskipum voru tæpir 1,4 ma.kr. árið 2019, en þær tekjur svo gott sem gufuðu upp árið 2020. Þá voru vísbendingar um samdrátt í verðmæti inn- og útflutnings 2020 frá fyrra ári.

Umhverfi siglinga er markað að mestu leyti af erlendum kröfum og samstarfi (sjá nánar í kafla 3.6). Leitast hefur verið við að fækka séríslenskum kröfum til skipsbúnaðar þegar sambærilegar evrópskar eða alþjóðlegar kröfur eru til staðar.

Í takti við áherslur um rafræna þjónustu er þróun á nýju upplýsingakerfi fyrir skipaskráningar og skírteini sjófarenda langt komin. Þess er vænst að rekstur kerfisins hefjist á síðari hluta ársins 2021 og bæti þjónustu og yfirsýn.

Nokkuð mörg skip og bátar eru landtengd þegar þau eru í höfn í lengri tíma. Fá vöruflutningaskip nota landtengingar en í sjávarútvegi nota aftur á móti flest skip landtengingu þegar þau liggja við bryggju og það sama á við um ferjur. Þegar kemur að ferðaþjónustunni þá eru flest minni skip sem sigla með ferðamenn yfir daginn landtengd er þau liggja við bryggju. Þrjár hafnir undirbúa nú landtengingu fyrir minni skemmtiferðaskip.

Rafvæðing hafna kallar á samvinnu margra ólíkra aðila. Mikilvægt er að þeir séu samstiga í aðgerðum og að fjármögnun verkefnisins sé skýr. Því er mikilvægt að unnin sé stefnumótun á þessu sviði.

Samráð

Á samráðsfundum kom fram ánægja með uppbyggingaráform í höfnum. Á sama tíma var bent á mikilvægi þess að huga að innviðum sem tengja hafnirnar við önnur samgöngukerfi og að gera þurfi ráðstafanir til að koma til móts við aukin umsvif útflutnings frá höfnum. Lögð var áhersla á mikilvægi þess að klára fullnaðarúttekt á Landeyjahöfn.

Loftslagsbreytingar, og þá ekki síst spár um hækkun sjávar, eru áskorun fyrir hafnarmannvirki á Íslandi. Þá skapa grynningar áskoranir víða og takmarka bæði nýtingu hafna sem og þróunarmöguleika þeirra.

Tækifæri eru víða svo sem í þróun sjávarútvegs og fiskeldis, í ferðaþjónustu og vöruflutningum.

Áskoranir og tækifæri

- Uppsöfnuð viðhalds- og fjárfestingarþörf er víða í hafnarmannvirkjum sem skapar áskorun vegna öryggis þeirra og afkastagetu. Tekjufall hafna vegna Covid-19 faraldursins skapar áskorun í rekstri þeirra og getu til fjárfestinga.
- Þróun í átt að stærri skipum kallar á aðlögun hafnarmannvirkja. Hið sama má segja um uppbyggingu aðstöðu til móttöku skemmtiferðaskipa.

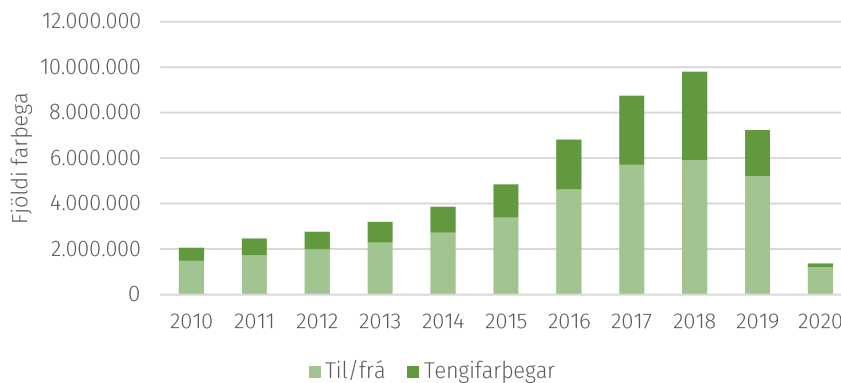
- Orkunotkun í höfnum er mikil og tækifæri eru fólgin í því að fjölga landtengingum skipa. Áskoranir eru margar og mikilvægt að aðilar vinni saman.
- Þróun í hafnsækinni starfsemi skapar tækifæri víða fyrir bæði samfélög og hafnarsjóði. Bættir eða breyttir innviðir eru oft forsenda slíkrar þróunar.

Um fjöllum um ferjusiglingar er í kafla 3.2.6 um almenningssamgöngur.

3.2.5 Flug og flugvellir

Millilandaflug

Flug til og frá landinu er þýðingarmikið fyrir samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs og er í raun grundvöllur ferðapjónustu og þeirrar aukningar sem þar hefur orðið. Því er mikilvægt að rekstrarumhverfi flugfélaga og flugvalla sé hagstætt og samkeppnishæft.



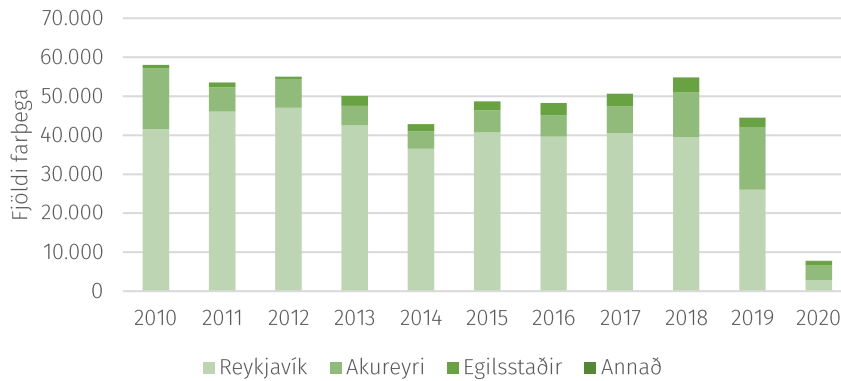
Mynd 8: Fjöldi farþega í millilandaflugi um Keflavíkurflugvöll 2010–2020, heimild: Isavia.

Fall WOW air, kyrrsetning Boeing 737 MAX flugvéla Icelandair og svo heimsfaraldur Covid-19 hafa valdið gríðarlegum breytingum. Þannig féll farþegafjöldi um Keflavíkurflugvöll um 26% árið 2019 og 81% árið 2020 miðað við árin á undan. Áhrif faraldursins á farþegafjölda árið 2021 eru enn óljós. Vonir standa til að auknar bólusetningar ásamt auknum ferðavilja muni valda því að flugstarfsemi rísi hratt aftur. Til að stuðla að því er m.a. unnið að markaðssetingu á áfangastaðnum Íslandi, bæði gagnvart ferðamönnum og flugfélögum.

Uppbygging Keflavíkurflugvallar er unnin samkvæmt þróunaráætlun flugvallarins sem gerir ráð fyrir að völlumurinn geti tekið á móti allt að 14 milljón farþegum árið 2040. Ástand vallarins er talið gott og ekki er talið að fyrir hendi sé uppsöfnuð viðhaldspörf. Áframhaldandi uppbygging er mikilvæg ekki síst til að tryggja samkeppnishæfni vallarins. Sem tengiflugvöllur milli Evrópu og Ameríku er mikilvægt að skilvirkni og þjónusta sé ávallt með því besta. Til þess að tryggja áframhald á uppbyggingu lagði ríkið til nýtt hlutfé til Isavia, samtals 19 milljarða króna, á árunum 2019 og 2020. Hlutverk flugvallarins sem tengiflugvöllur er lykilkáttur þegar kemur að möguleikum á fjölgun áfangastaða og farþega.

Unnið hefur verið markvisst að því frá árinu 2010 að fjölga gáttum til landsins. Á vegum atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins er starfræktur

flugþróunarsjóður sem hefur það að markmiði að styðja uppbyggingu nýrra flugleiða til Íslands. Þá eru í gildandi samgönguáætlun áform um uppbyggingu á flugvöllum á Akureyri og Egilsstöðum með það að markmiði að styrkja stöðu þeirra sem alþjóðaflugvalla.



Mynd 9: Fjöldi farþega í millilandaflugi um aðra flugvelli en Keflavíkurflugvöll 2010-2020, heimild: Isavia.

Flugvellir

Alls eru 43 flugvellir og landingarstaðir í umsjá Isavia. Flugvellirnir gegna margháttuðu hlutverki. Flugvellirnir í Keflavík, í Reykjavík, á Akureyri og á Egilsstöðum eru millilandaflugvellir og jafnframt varaflugvellir hver fyrir annan. Flugvellir sem tilheyra grunnneti samgangna sinna áætlunarflugi innanlands, en auk þeirra gegna minni flugvellir og landingarstaðir mikilvægu hlutverki í sjúkra- og neyðarflutningum. Unnið er að því að fullkanna kosti þess að reisa flugvöll í Hvassahrauni, sem gæti gegnt því hlutverki að hýsa æfinga-, kennslu, og einkaflug, vera varaflugvöllur og flugvöllur innanlandsflugs fyrir höfuðborgarsvæðið.

Unnið er að heildstæðu mati á mikilvægi einstakra landingarstaða á Íslandi út frá öryggishlutverki þeirra í breiðum skilningi. Jafnframt verður metin þörf á fjölgun veðurstöðva og vefmyndavéla á landingarstöðum. Þannig fæst grunnur sem hægt er að byggja á við m.a. forgangsröðun fjárveitinga á þessu sviði.

Í um áratug hafa framlög til viðhalds og uppbyggingar flugvalla, annarrar en Keflavíkurflugvallar, verið lág sem hefur valdið því safnast hefur upp framkvæmda- og viðhaldspörf sem metin hefur verið um 10,6 milljarðar króna. Þar við bætast áform sem sérstaklega tengjast því að styrkja aðra millilandaflugvelli í sessi sem varaflugvelli Keflavíkurflugvallar. Þannig er áætlað að kostnaður við gerð samsíða akbrautar á Egilsstaðaflugvelli nemi um 6-8 milljörðum króna. Undanfarið hafa framlög aukist og munar þar mestu um fjárfestingaráttak vegna Covid-19, en með því var hægt að hefjast handa við ýmis brýn verkefni, svo sem stækkun flugstöðvarinnar og flughlaðs á Akureyrarflugvelli, malbikun Egilsstaðaflugvallar, yfirlögn á Þórshafnarflugvelli, Bíldudalsflugvelli og Ísafjarðarflugvelli.

Öryggi flugvalla og öryggisstjórnun við rekstur þeirra er að mestu háð alþjóðlegum kröfum. Staða flugmála er því nátengd alþjóðlegri þróun og þátttöku í tengdum verkefnum (sjá nánar í kafla 3.6).

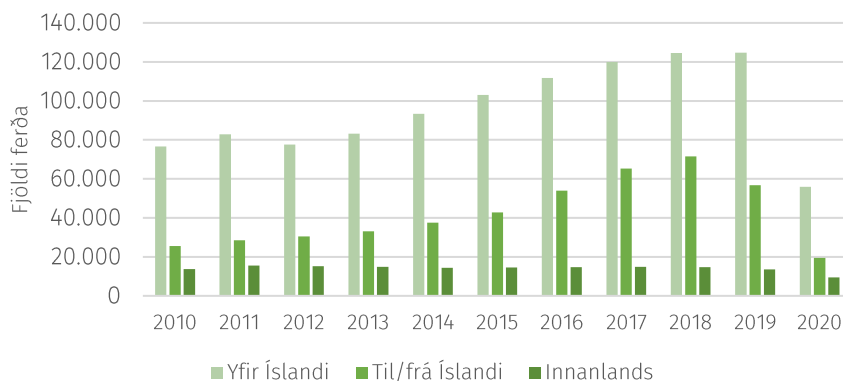
Hröð þróun er í rafvæðingu flugvéla, sérstaklega smærri véla. Nú þegar hafa prófanir hafist á slíkum vélum í Noregi. Mikilvægt er að fylgjast vel með þeirri þróun og styðja með réttum hætti við flugrekendur m.a. annars við uppbyggingu nauðsynlegra innviða sem styrkja þróunina. Unnið er að stefnumótun á sviðinu undir forystu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins í samvinnu við atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, umhverfisráðuneytið, Samgöngustofu og Isavia ohf.

Unnið er að fleiri verkefnum í samdrætti losunar gróðurhúsalofttegunda. Þannig er á Keflavíkurflugvelli unnið að tveimur verkefnum, um nýtingu á vetni annars vegar og hins vegar á íblöndun repjuolíu á stórvirk tæki.

Flugleiðsaga

Íslenska flugstjórnarsvæðið er 5,4 milljón ferkílómetrar að stærð. Um þriðjungur flugumferðar yfir norður Atlantshaf fer um svæðið. Þar sem svæðið er víðfeðmt kallar það á virkt alþjóðlegt samstarf. Flugumferðarstjórnin er í höndum Isavia ANS. Það félag sinnir þar að auki flugleiðsögu flugvalla á Íslandi og turn- og aðflugsstjórn á flugvöllinum í Kangerlussuaq á Grænlandi.

Unnið er að þróun flugstjórnarkerfis sem er að mörgu leyti sérhæft fyrir íslenska úthafssvæðið en væri þó hægt að setja upp á öðrum úthafssvæðum eða flugstjórnarmiðstöðvum. Nýverið var tekin í notkun nýjasta tækni í kögun, bæði ADS-B (af jarðstöðvum og gervihnöttum) og multilateration. Þannig hefur svæðið sem hægt er að sjá umferð með kögun stækkað til norðurs.



Mynd 10: Þróun umferðar í flugstjórnarsvæði Íslands 2010-2020, heimild: Isavia.

Samráð

Á samráðsfundum kom fram ánægja með þau uppbyggingaráform sem nú eru uppi á flugvöllum. Lögð var áhersla á að vinna áfram að eflingu Keflavíkurflugvallar sem aðalflugvallar landsins. Klára þurfi fullnaðarkönnun á möguleikum þess að reisa nýjan flugvöll í Hvassahrauni og taka svo ákvörðun til

fram tíðar. Bent var á mikilvægi minni lendingarstaða ekki síst út frá öryggissjónarmiðum. Þá var bent á að skilgreina þyrfti þyrlulendingarstaði.

Það sé áfram áskorun að tryggja að flugvellir haldist öruggir og uppfylli kröfur, á þeim væri mikil uppsöfnuð viðhaldsþörf. Þá var sú áskorun nefnd að bæta við gáttum inn í landið.

Bent var á tækifæri sem fælust í stofnun flugklasa. Tækifæri með fleiri gáttum inn í landið fælust m.a. í betri dreifingu og fjölgun ferðamanna og styrkingu á stöðu landsins sem ferðamannalands.

Áskoranir og tækifæri

- Uppsöfnuð viðhalds- og fjárfestingarþörf á flugvöllum, öðrum en Keflavíkflugvelli, er áskorun til næstu ára.
- Brýnast er að flugumferð til og frá landinu nái aftur fyrra umfangi í kjölfar Covid-19 og að flugvellir landsins verði tilbúnir til að taka við farþegum þegar það gerist.
- Aukið drónaflug er áskorun og um leið tækifæri hér á landi. Mikilvægt er að lagaumhverfi fylgi þróuninni.
- Tækifæri eru víða í samdrætti losunar gróðurhúsalofttegunda. Þannig á hröð þróun sér stað í rafvæðingu minni flugvéla. Þá eru sóknarfæri í aukinni notkun á vistvænum orkugjöfum á tækjum sem þjónusta flugvelli.
- Talsverð tækifæri eru í innleiðingu stafrænna lausna, svo sem að flugleiðsaga og flugstjórn á flugvöllum sé unnin og henni stýrt frá öðrum stað en á flugvöllinum sjálfum.
- Tækifæri eru í fjölgun gátta inn í landið. Gæti það stuðlað að betri dreifingu ferðamanna um landið auk þess að styrkja stöðu landsins sem áfangastaðar.

Um fjöllum um innanlandsflug er í kafla 3.2.6 um almenningssamgöngur.

3.2.6 Almenningsamgöngur

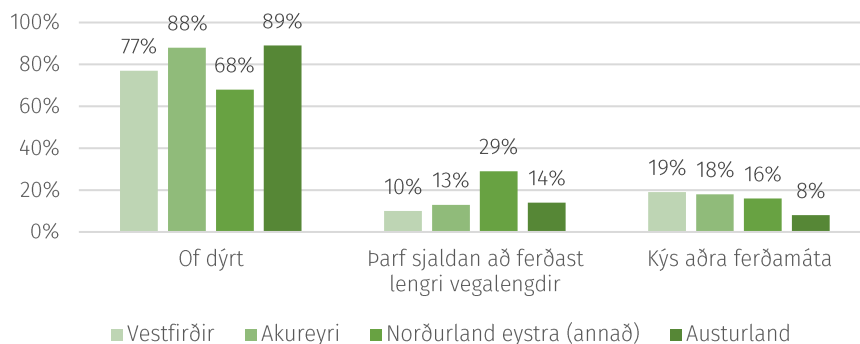
Sérstök stefna í almenningssamgöngum milli byggða er hluti gildandi samgönguáætlunar. Þar er miðað við samþætt heildarkerfi í lofti, láði og á legi, þar sem flug, ferjur og almenningsvagnar tengist hvert öðru og gefi notendum kost á samþættum ferðum. Almenningsamgöngur milli byggða hafa margháttaða þjóðfélagslega þýðingu fyrir jöfnun á aðgengi og aðstæðum eftir búsetu og efnahag, samkeppnishæfni landshluta, og styrkingu vinnu- og skólasóknarsvæða. Í þéttbýli hafa almenningssamgöngur þar að auki þýðingarmikið hlutverk í að stuðla að greiðari umferð og minni töfum. Þá dregur aukin notkun almenningssamgangna úr umhverfisáhrifum samgangna.

Fyrstu skref í innleiðingu stefnunnar voru tekin í ársbyrjun 2020 þegar ábyrgð á rekstri almenningssamgangna á landi var færð til Vegagerðarinnar sem einnig heldur utan um ferjusiglingar og styrktar flugleiðir. Fyrir vikið hvílir ábyrgð á rekstri allra ferðamatanna á einni hendi eykst yfirsýn og möguleika til samhæfingar. Landsamgöngurnar voru boðnar út sama ár ásamt hluta flugleiða.

Á höfuðborgarsvæðinu markar tilkoma Samgöngusáttmála ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu þáttaskil, ekki síst í almenningssamgöngum. Sáttmálinn tryggir fjármögnun framkvæmda við uppbyggingu Borgarlínunnar til ársins 2033. Samkvæmt framkvæmdaáætlun sáttmálans er gert ráð fyrir því að kerfi Borgarlínu muni á þeim tímapunkti ná um stóran hluta höfuðborgarsvæðisins. Mikilvægt skref í innleiðingu sáttmálans var stofnun sérstaks félags um uppbygginguna, Betri samgangna ohf. Frumdrög fyrstu lotu hafa verið kynnt og skrifað hefur verið undir samning um verkefni sáttmálans milli Betri samgangna og Vegagerðarinnar og um hönnun á fyrstu lotu Borgarlínunnar. Borgarlínan á að verða hryggjarstykkið í almenningssamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins sem er ætlað að taka við sífellt stærra hlutfalli umferðar innan svæðisins.

Nýr Herjólfur hóf siglingar 2019 og er hann fyrsta rafdrifna ferjan hérlendis. Árið 2020 var gerðu Vatnaskil, Mannvit og LVRS Consultancy óháða úttekt á framkvæmd og nýtingu Landeyjahafnar. Þar kom m.a. fram að ný ferja ásamt bættum skilyrðum í Landeyjahöfn hafa valdið því að nýtingarhlutfall hafnarinnar var um 90% tímabilið júlí 2019 til maí 2020. Til samanburðar var nýting hafnarinnar á sama tímabili 2012 til 2013 lægri en 70%.

Erfitt hefur reynst að fjölga farþegum í innanlandsflugi undanfarin ár. Margir þættir hafa áhrif á eftirspurn, svo sem tíðni ferða og verð. Kannanir hafa sýnt að hátt verð í innanlandsflugi hefur mest áhrif á notkun þess. Þá er það einnig þekkt að tíðni ferða er mikilvægur áhrifaþáttur, en tíðni hefur minnkað á lykilleiðum.



Mynd 11: Hvers vegna notar þú (barnið þitt) innanlandsflug ekki (oftar), heimild: Ferðavenjukönnun 2019.

Haustið 2020 var innleidd sérstök niðurgreiðsla flugfargjalda frá þeim landshlutum sem lengst eru frá höfuðborgarsvæðinu, Loftbrúin. Fyrstu 9 mánuði hennar voru alls 26.175 flugmiðar niðurgreiddar.

Covid-19 faraldurinn hefur haft mikil áhrif á almenningssamgöngur hér á landi. Faraldurinn og sóttvarnaraðgerðir honum tengdar drógu umtalsvert úr farþegafjölda. Hjá Strætó bs. á höfuðborgarsvæðinu voru 27% færri innstig árið 2020 en árið á undan. Farþegatekjur í rekstri almenningssamgangna milli byggða drógust saman um 45%. Farþegafjöldi í ferjusiglingum dróst saman um 21% í heild, en samdráttur bæði í Baldri og Herjólfu var meiri. Þá fækkaði farþegum í

innanlandsflugi um 53% og hreyfingum um 32%. Mikil óvissa er um það hver langtímaáhrif faraldursins verða á almenningssamgöngur.

Samráð

Á samráðsfundum birtist mikill vilji til eflingar almenningssamgangna um land allt. Bent var á mikilvægi þeirra fyrir viðkvæma hópa samfélagsins, eins og þá tekjulægstu. Ánægja er með tilkomu Loftbrúarinnar. Lögð var áhersla á að standa vörð um áætlunarflugið innanlands. Lögð var áhersla á mikilvægi ferjusiglinga.

Bent var á mikilvægi öflugra almenningssamgangana eins og Borgarlínunnar í þróun mannvænni svæða, á borð við það sem Háskóli Íslands stefnir að í framtíðarsýn sinni. Áskorun er í því að bæta ímynd almenningssamgangna.

Mörg tækifæri voru nefnd til eflingar almenningssamgangna. Fyrir landsamgöngur milli byggða var bent á aukna samnýtingu við skóla- og frístundaakstur, endurskoðun fargjalda og tímatöflu. Þá var bent á þá möguleika sem samflutningur fólks og farms hefur til að bæta tengingar á dreifbýlustu svæðunum. Áhugi er á því að skoða mögulegar lestarsamgöngur milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins. Tækifæri eru í Loftbrúnni og ákall var um að fjölga leyfilegum ferðum og auka niðurgreiðslu. Bent var á mikilvægi hvata til vistvænni samgangna og samgöngusamninga milli fyrirtækja og starfsmanna. Bent var á tækifæri sem gætu leynst í tengingu Hríseyjarferju við Grenivík.

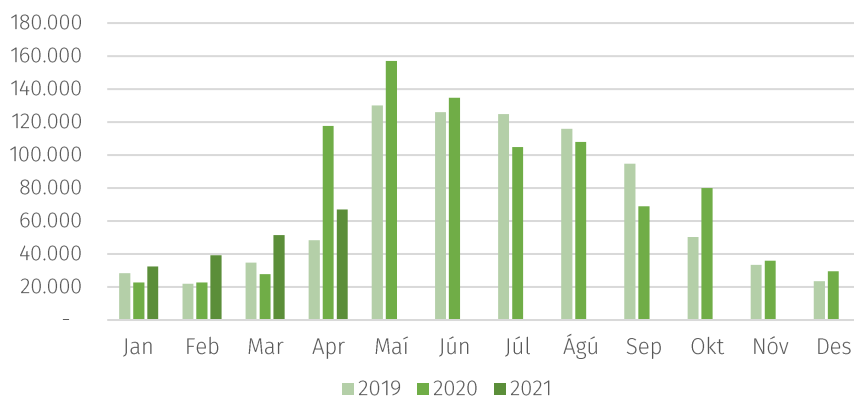
Áskoranir og tækifæri

- Fækkun farþega í almenningssamgöngum í lofti, láði og legi samhliða Covid-19 faraldrinum er mikil áskorun sem hefur valdið talsverðum erfiðleikum í rekstri þeirra. Hagræðingaraðgerðir sem draga úr þjónustu eða auka kostnað notenda eru varhugaverðar, og geta dregið úr trausti og eftirspurn eftir samgöngumátanum og stuðlað að vítahring farþegafækkunar. Mikil óvissa er um langtímaáhrif faraldursins á einstakar greinar almenningssamgangna.
- Efling almenningssamgangna á landi milli byggða er mikil áskorun, enda leiðir víða langar og byggðir fámennar. Í stefnu um almenningssamgöngur eru lagðar til leiðir sem fela í sér tækifæri fyrir þjónustuna.
- Tilkoma Borgarlínunnar skapar tækifæri til eflingar almenningssamganga á höfuðborgarsvæðinu. Ef vel tekst til mun hún stuðla að ábata allra með minni umferðartöfum og lægri samfélagslegum kostnaði vegna samgangna.
- Ódýrari fargjöld í innanlandsflugi með Loftbrúnni skapa tækifæri til fjölgunar farþega. Fjölgun farþega stuðlar að betri rekstrarskilyrðum flugrekenda auk þess sem hún bætir aðgengi og jafnar aðstöðumun íbúa sem búa fjarri höfuðborgarsvæðinu.
- Bættar aðstæður í Landeyjahöfn skapa tækifæri í samgöngum milli lands og Eyja. Áfram verði leitað leiða til að tryggja sem besta nýtingu hennar.

3.2.7 Virkir samgöngumátar

Aukin áhersla hefur verið lögð á innviðaupbyggingu fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur undanfarin ár. Þessi þróun hefur átt sér stað um allan heim og ekki síst hjá nágrennaþjóðunum. Talsverður hagrænn ábati er af göngu og hjólreiðum. Þetta eru vistvænir ferðamátar, stuðla að bættri lýðheilsu auk þess sem aukin hlutdeild þeirra stuðlar að greiðari umferð annarra, svo sem bílaumferðar. Flestir þjóðfélags hópar geta nýtt göngu eða hjólreiðar sem samgöngur, a.m.k. fyrir hluta ferða sinna. Þá eru ganga og hjólreiðar mikilvægustu ferðamátar barna.

Öfugt við þróunina í öðrum samgöngumátum varð talsverð aukning á hjólreiðum samhliða Covid-19 faraldrinum á höfuðborgarsvæðinu, eins og sjá má á mynd 12. Faraldurinn hafði samskonar áhrif víða um heim og reyndu borgir víða að koma til móts við aukninguna m.a. með því að breyta bílagötum í hjólastíga. Þannig var stórri umferðaræð í miðborg Parísar, Rue de Rivoli, lokað fyrir bílaumferð í maí 2020 og henni breytt í göngu- og hjólagötu.



Mynd 12: Niðurstöður 6 fastra hjólateljara í Reykjavík, heimild: Reykjavíkurborg.

Smáfarartæki er samheiti yfir allskyns minni farartæki á borð við hjól, rafhjól, rafhlaupahjól og önnur minni tæki. Hröð þróun hefur átt sér stað í slíkum tækjum og á skömmum tíma hafa þau orðið að mikilvægum ferðamátum hér á landi. Um það bera vitni bæði innflutningstölur slíkra farartækja og vöxtur hjólaleiga. Í könnun Reykjavíkurborgar á notkun slíkra tækja árið 2020 kom fram að notkun þeirra er orðin mjög útbreidd, ekki síst meðal yngri aldurshópa. Notkun þeirra virðist hafa áhrif á ferðavenjur, en fjórðungur svarenda sögðu ferðir á rafhlaupahjólum koma í stað ferða með bíl. Í greiningu á slysum á þessum farartækjum kemur í ljós að slysatíðni er hæst hjá börnum.

Frá 2012 hefur ríkið veitt fé til uppbyggingar á hjóla- og göngustígum. Með uppbyggingu innviða virkra samgöngumáta er hugað að auknu öryggi vegfarenda auk þess sem bættir innviðir hvetja til og bæta aðstæður til göngu og hjólreiða.

Í Samgöngusáttmálanum er lögð áhersla á uppbyggingu innviða virkra samganga á höfuðborgarsvæðinu. Sameiginlegur hópur sveitarfélaga og Vegagerðarinnar hefur lagt grunn að tillögu að stofnhjólaneti höfuðborgarsvæðisins og forgangsroðun framkvæmda næstu 15 ár. Tilkoma Samgöngusáttmálans hefur leitt til þess að fjármunir sem samgönguáætlun gerði ráð fyrir til uppbyggingar göngu- og hjólastíga fyrir allt landið, renna nú alfarið til svæða utan

höfuðborgarsvæðisins. Í heild hafa því framlög til uppbyggingarinnar aukist með samþykkt gildandi samgönguáætlunar frá því sem áður var.

Samráð

Á samráðsfundum birtist mikill vilji til uppbyggingar hjóla- og göngustíga. Það er mikið öryggismál að tryggja hjólandi og gangandi eigið rými í umferðinni. Bent var á margháttaðan samfélagslegan ábata af hjólreiðum.

Áskoranir eru víða í uppbyggingu hjólastíga en framkvæmdakostnaður getur reynt fámennum og/eða víðfeðmum sveitarfélögum erfiður. Þá var bent á hraða fjölgun rafhjóla og rafhlaupahjóla sem kalli á að samgönguyfirvöld bregðist hratt við. Þá þurfi víða að bæta aðstöðu og öryggi á hjólastæðum.

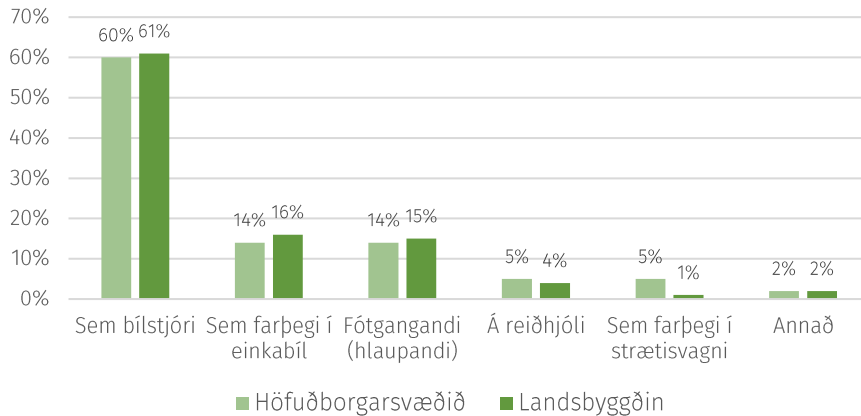
Þá var bent á að mikil tækifæri væru víða til eflingar hjólreiða. Suðurland var sérstaklega tiltekið sem möguleg paradís slíkra virkra samgangna.

Áskoranir og tækifæri

- Aukin hlutdeild virkra samgöngumáta í ferðamatavali er mikilvægur þáttur í markmiðum um breyttar ferðavenjur. Um allt land leynast sóknarfæri í að bæta aðstæður og stuðla að aukinni göngu og hjólreiðum.
- Tryggja þarf að samhliða vexti í notkun smáfarartækja sé hugað að því hvernig umferðaröryggi vegfarenda sé tryggt. Það er áskorun bæði varðandi fræðslu og forvarnir og í uppbyggingu innviða. Sú uppbygging er áskorun sem bæði ríki og sveitarfélög standa frammi fyrir.
- Leita þarf leiða til að samræma þjónustu og viðhald göngu- og hjólastíga á milli sveitarfélaga til að tryggja sömu gæði á leiðum milli þeirra.
- Kannanir sýna að rafhjól og önnur smáfarartæki skapa mikil tækifæri til þess að stuðla að breyttum ferðavenjum, draga úr töfum bílaumferðar og stuðla að bættri lýðheilsu.

3.2.8 Ferðavenjur, skipulag og hagrænir þættir

Ferðavenjur allra landsmanna voru mældar í umfangsmestu ferðavenjukönnun sem framkvæmd hefur verið hérlandis haustið 2019. Að könnuninni stóðu samgönguráð og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Könnunin var sú fimmta á höfuðborgarsvæðinu, en sú fyrsta sinnar tegundar utan þess.



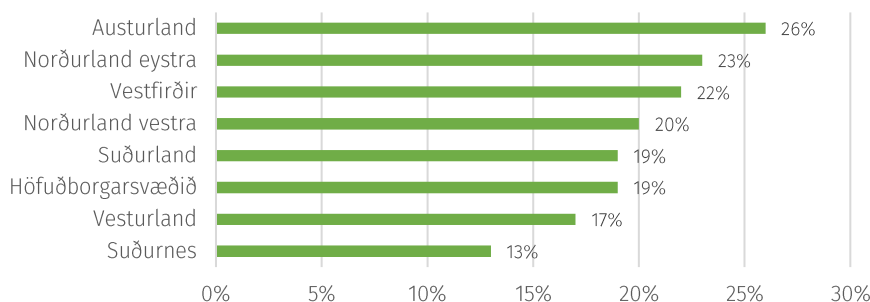
Mynd 13: Samanburður á ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu og utan þess 2019, heimild: Ferðavenjukönnun 2019.

Athygli vekur að ferðavenjur höfuðborgarbúa og þeirra sem búa á landsbyggðinni eru merkilega líkar, þrátt fyrir að aðstæður séu um margt ólíkar.

Könnunin staðfesti að daglegum ferðum fólks óháð ferðamátum fer fækkandi. Þær voru 4,3 að meðaltali á höfuðborgarsvæðinu árið 2011 en mældust 3,8 nú. Á landsbyggðinni voru farnar 3,6 ferðir að meðaltali. Flestar ferðir voru farnar í Reykjavík og Kópavogi (3,9) en færstar voru þær á Austurlandi (3,3). Konur (3,9) fara fleiri ferðir á dag en karlar (3,6). Á hinn bóginn fara karlar mun fleiri ferðir (43,1) til höfuðborgarsvæðisins af landsbyggðinni en konur (33,9) á ári.

Fyrir höfuðborgarsvæðið kom fram að hlutfall einkabíls minnkar um 2% en notkun almenningsamgangna hækkaði í 5%, en það hlutfall hafði haldist nokkuð stöðugt í fyrri könnunum.

Hlutfall virkra ferðamáta, göngu og hjóleiða, er nokkuð breytilegt milli svæða. Markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins er að hlutfallið verði komið í 30% árið 2040. Það svæði sem er næst því markmiði er Austurland. Minnst er gengið og hjólað á Suðurnesjum.

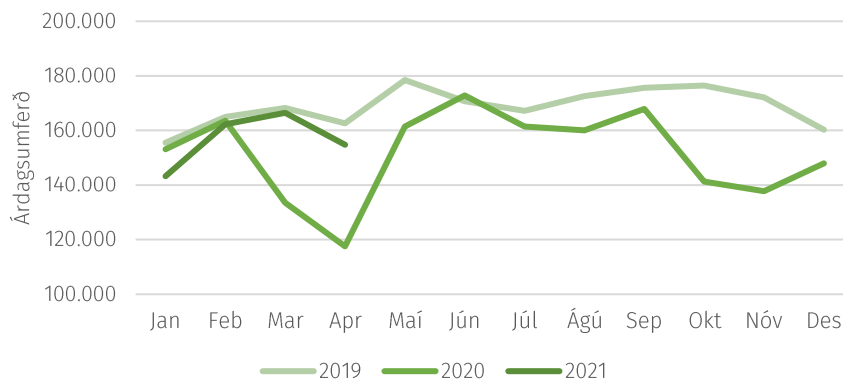


Mynd 14: Hlutfall virkra samgöngumáta í ferðavenjum 2019, heimild: Ferðavenjukönnun 2019.

Sérstaklega var spurt um umhverfisvitund og samgöngur. Í ljós kom að meginþorri landsmanna er sammála þeirri fullyrðingu að þeir „hugsi mikið um hvað þeir geti gert til að draga úr þeim áhrifum sem þeir hafi á loftslagið/umhverfið“. Svör benda til þess að íbúar þéttbýlla svæða hugsi meira um umhverfisáhrif sín en

þeir sem búa á dreifbýlum svæðum. Einnig virðast konur hugsa talvert meira um umhverfisáhrif en karlar. Notkun innanlandsflugs er langmest á Vestfjörðum, Norðurlandi eystra og Austurlandi sem undirstrikar mikilvægi ferðamátans fyrir þá landshluta sem fjærst eru höfuðborgarsvæðinu.

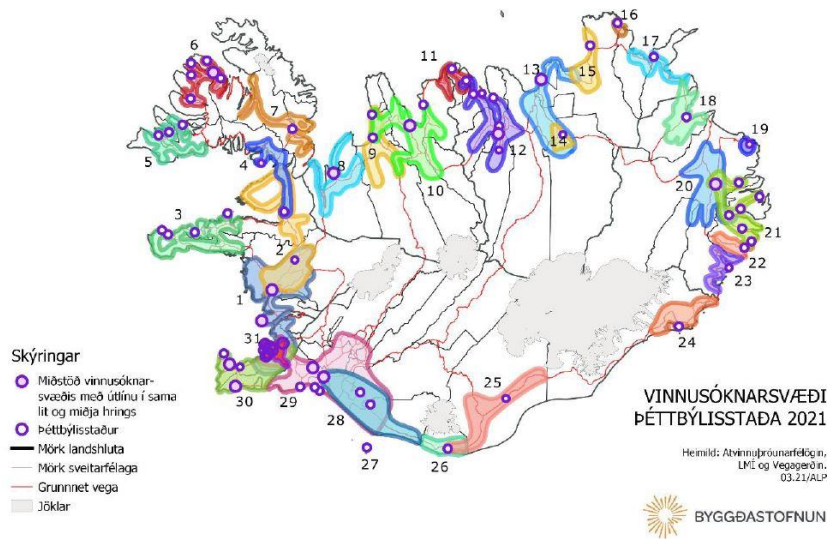
Heimsfaraldur COVID-19 hefur haft gríðarlega mikil áhrif á daglegt líf á Íslandi. Hann hefur breytt samskiptum, hvernig fólk stundar vinnu og síðast en ekki síst vali á ferðamáta. Sáttvarnaráðstafanir sköpuðu fordæmalausar hömlur á samgöngur. Enn er margt óljóst í því með hvaða hætti faraldurinn muni hafa áhrif á ferðavenjur til lengri tíma.



Mynd 15: Umferð á stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu 2019-2021, heimild: Vegagerðin.

Vinnusóknarsvæði

Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða hafa verið skilgreind af Byggðastofnun sem þau mörk sem þekkt eru um daglega vinnusókn. Rannsóknir benda til þess að fólk sækir í að vinna í grennd við heimili, innan heimabyggðar og að fæstir sætti sig við að ferðast í meira en 30-45 mínútur til vinnu. Þannig geti aðgerðir sem stytta ferðatíma, auki öryggi og áreiðanleika styrkt og stækkað þessi svæði. Mikilvægt er að auka þekkingu á vinnusókn á Íslandi. Til þess að það sé hægt þarf að tryggja betri skráningu á staðsetningu starfa og starfsstöðva en gert er í dag. Bætt fjarskipti og framfarir í tæknilausnum fjarvinnu eru líklegar til að hafa áhrif og auðvelda atvinnuþátttöku þeirra sem búa langt frá vinnustað. Tækifæri til eflingar vinnusóknarsvæða muni því líklega kalla á samhæfðar aðgerðir í samgöngu-, fjarskipta- og byggðamálum og eflaust á fleiri sviðum. Nánari upplýsingar um vinnu- og skólasóknarsvæði og greiningu á veikleikum og styrkleikum hvers svæðis má finna í skýrslu byggðastofnunar.



Mynd 16: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2021, heimild: Byggðastofnun.

Samráð

Á samráðsfundum kom fram að daglegum ferðum íbúa á höfuðborgarsvæðinu fari stöðugt fækkandi. Ástæðurnar gætu verið margháttaðar svo sem hærri meðalaldur og aukin rafræn þjónusta. Þá var einnig vakin athygli á hraðri breytingu á ferðavenjum í og úr skóla á höfuðborgarsvæðinu, þar sem nemendur virðast fara minna með einkabílum og noti þess í stað almenningsamgöngur, gangi eða hjóli.

Nefnd voru mörg dæmi um þann ábata sem fylgir samgöngubótum. Víða voru nefndar framkvæmdir sem stytta vegalengdir. Bent var á þá staðreynd að samgöngur eru oftast en ekki grundvöllur þess að hægt sé að grípa þau tækifæri sem eru til verðmætasköpunar. Þá var einnig sýnt fram á samband milli gæða samganga og launþróunar á einstaka svæðum.

Bent var á árangur af þéttingu byggðar og ánægja var með aukna samhæfingu í skipulags- og samgöngumálum. Margir nefndu Samgöngusáttmálann sem gott skref. Bent var á þá áskorun sem svokölluð hindrunarhrif stórra umferðaræða skapa þegar þær skera í sundur byggð. Stefna í bílastæðamálum á þéttbýlum svæðum var rædd og mikilvægi framboðs og verðlagningar bílastæða m.t.t. þróunar ferðavenja.

Auknar kröfur í undirbúningi framkvæmda, svo sem vegna skipulags eða umhverfismála skapa áskorun. Þá væri það áskorun að tengja ný uppbyggingarsvæði við samgöngukerfið svo íbúar finni að þeir eigi val um ferðamáta.

Áskorun er talin í því að breyta núverandi ferðavenjum hvort sem það er innan þéttbýlis eða þeirra sem ferðast milli byggðalaga innan vinnusóknarsvæða. Tækifæri í þá veru eru talin í aukinni fjarvinnu, rafrænni þjónustu og störfum án staðsetningar.

Þá voru nefnd tækifæri í hringtengingu stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu, aukinni blöndun og þéttingu byggðar og áherslu á samgöngumiðað skipulag.

Áskoranir og tækifæri

- Það er mikil áskorun að ná markmiðum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og samgönguáætlunar um breyttar ferðavenjur.
- Mikilvægt er að bæta gagnasöfnun tengda samgöngum. Dæmi um það er söfnun upplýsinga um staðsetningu starfa.
- Auknar kröfur í skipulagsmálum skapa áskorun í undirbúningi framkvæmda.
- Faraldur Covid-19 hefur haft mikil áhrif á ferðavenjur. Óljóst er hver langtímaáhrif verða en telja má líklegt að aukin fjarvinna og fleiri fjarfundir hafi fest sig í sessi. Talsverð tækifæri eru falin í aukinni fjarvinnu á mörgum sviðum, þ.m.t. minni ferðaþörf.
- Í samgöngumiðuðu skipulagi felast ýmis tækifæri til aukins öryggis og breyttra ferðavenja.

Nánari upplýsingar um [ferðavenjur](#) má finna á vef stjórnarráðsins.

3.2.9 Samgöngur og atvinnulíf

Vöruflutningar

Fyrirtæki og atvinnulíf hafa þörf fyrir trygga og örugga vöruflutninga. Afkoma samfélaga um land allt er nátengd þessum fyrirtækjarekstri og því þarf vegakerfið og þjónusta þess að haldast í hendur við þarfir samfélagsins.

Vöruflutningar innanlands fara að mestu leyti fram með flutningabílum á landi, en strandflutningar hafa aukist undanfarin ár. Grundvöllur landflutninga er vegakerfið og ástand þess er einn helsti áhættuþáttur starfseminnar. Uppsöfnuð viðhaldsþörf, þungatakmarkanir og náttúruvá skapa þannig mikla áskorun. Víða um land eru vegakaflar sem standa ekki undir þungaflutningum allt árið.

Vöruflutningar innanlands, hvort sem litið er til landflutninga eða strandflutninga, hafa farið vaxandi síðustu ár. Frá 2014 til 2019 jókst umferð vörubíla um 37%, og ef aðeins er litið til stærstu bílanna, yfir 12 tonn, var aukningin 39%. Síðastliðin tíu ár hafa umsvif strandflutninga rúmlega fjórfaldast.



Mynd 17: Til hægri, áætlaður heildarakstur vörubifreiða á Íslandi í millj. km. Til vinstri, flutningar með skipum til og frá fimm mikilvægustu höfnum strandflutninga í tonnum, heimild: samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið.

Horfur eru á því að aukin framleiðsla á eldisfiski og ferskum sjávarafurðum verði drifkraftur breytinga á flutningum á milli landshluta til ársins 2030. Mest verður breytingin á Vestfjörðum en afurðir fiskeldis þaðan eru fluttar ferskar til suðvesturhorn landsins í veg fyrir millilandaskip eða í flug, bæði til Evrópu og N-Ameríku. Einnig mun flutningur frá Austfjörðum til suðvesturhorn aukast, en þó mun minna þar sem siglingar millilandaskipa þaðan eru tíðar. Miklir hagsmunir eru í húfi hjá framleiðendum eldisfisks og ferskra sjávarafurða sem treysta á hraða og áreiðanlega flutninga og samvinna við þá varðandi breytingar á þjónustu og fjárfestingar í innviðum er skynsamleg.

Alls voru fluttar út um 2,26 milljónir tonna frá höfnum landsins árið 2019. Faxaflóahafnir eru langstærsta útflutningshöfnin, en 40% útflutnings fer frá þeim. Um helmingi innflutnings er landað hjá Faxaflóahöfnum og nærfellt 92% í fjórum stærstu innflutningshöfnum.

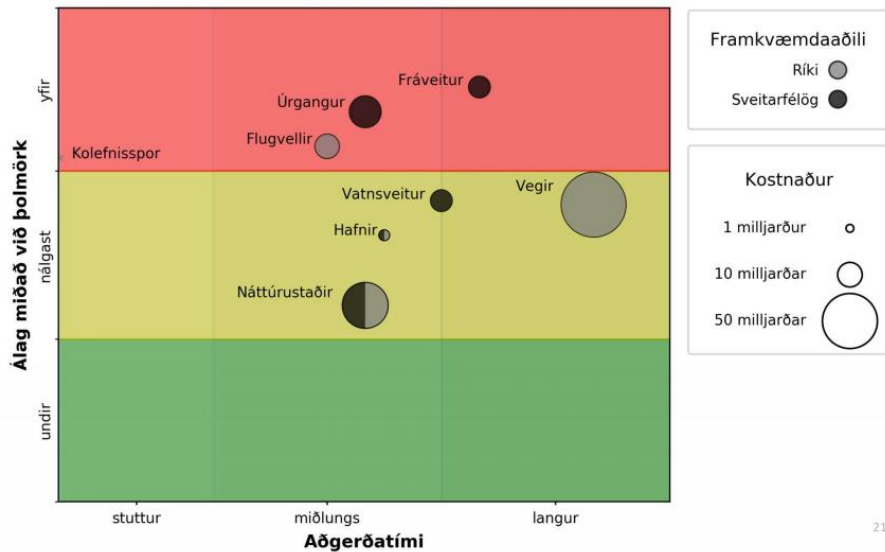
Flugfrakt

Vöru- og póstflutningar innanlands um íslensku áætlunarflugvöllina hafa verið rúmlega 1.443 tonn að meðaltali á ári sl. 10 ár. Nær öll þessi frakt er í farpegavélum í áætlunarflugi. Vöru- og póstflutningar milli landa fara nær eingöngu um Keflavíkurflugvöll og hafa verið um 50 þúsund tonn að meðaltali á ári sl. 10 ár. Mest fóru flutningarnir upp í tæp 60 þúsund tonn árið 2018, en þá voru líka flestir áfangastaðir frá Keflavíkurflugvelli. Stór hluti af þessari frakt fer með áætlunarflugi en þó eru tvö fraktflugfélög starfrækt á Keflavíkurflugvelli, Icelandair cargo og Bluebird Nordic.

Til framtíðar er áskorun að greina betur eftirspurn eftir fraktflugi til og frá landinu og meta hvernig hægt er að auka framboð á móti. Aukin umsvif og fjöldi tenginga við umheiminn skapa tækifæri á nýjum mörkuðum fyrir út- og innflutning frá viðkomandi markaðssvæðum.

Ferðaþjónusta

Árið 2010 hófst hraður vöxtur í ferðaþjónustu hér á landi sem stóð allt til ársins 2018 þegar hægðist á. Samhliða vextinum jókst álag á samgönguinnviði mikið, sérstaklega á Keflavíkurflugvelli og á vegum að vinsælum ferðamannaleiðum. Árið 2019 kom út á vegum atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins skýrsla um jafnvægisás ferðaþjónustunnar. Þar kom fram að vegir og hafnir hér á landi væru að nálgast þolmörk og að flugvöllir væru komnir yfir þau. Mikilvægt væri að auka fjárfestingu í samgönguinnviðum eigi þeir að anna spám um vöxt í greininni til næstu ára.



Mynd 18: Kostnaður og aðgerðatími innviða, miðað við stöðuna 2019, heimild: atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið.

Samráð

Á samráðsfundum komu fram áhyggjur af aukinni umferð flutningabíla í bland við mikla umferð ferðamanna. Á móti var bent á mikilvægi landflutninga fyrir ýmsa landshluta sem eru mjög háðir aðfluttum aðföngum. Heiðavegir, þungatakmarkanir á brúm og vetrarfærð voru nefnd sem mestu áhættuþættir í vegakerfinu fyrir vöruflutninga.

Helstu tækifæri í vöruflutningum voru talin felast í uppbyggingu og þróun hafna. Einnig eru tækifæri talin í frekari þróun Keflavíkurflugvallar.

Hvað varðar ferðaþjónustu komu fram í samráðsferlinu áhyggjur af því álagi sem æ fleiri ferðamenn hafa á samgönguinnviði. Þeir væru víða ekki hannaðir eða í ástandi til þess að taka við umferðinni. Mikil þróun hefur átt sér stað í ferðaþjónustu víða um land og sérstakir ferðamannahringir eða leiðir hafa verið skilgreindar. Því til viðbótar var bent á að víða vanti lítið upp á svo hægt væri að búa til nýjar ferðamannaleiðir.

Áskoranir sem þessi þróun skapar eru margar. Tryggja þarf öryggi og afkastagetu innviða. Ef ferðaþjónusta á að geta verið heilsárs atvinnugrein á ferðamannaleiðum víða um land þyrfti fyrst að tryggja að þær séu opnar yfir veturinn. Þá þurfi að efla fræðslu og upplýsingagjöf til ferðafólks.

Áskoranir og tækifæri

- Helstu áskoranir til framtíðar hvað varðar bæði vöruflutninga og ferðaþjónustu eru að uppbygging og viðhald innviða haldi í við vöxt í báðum greinum. Ástand innviða hefur verið metið við þolmörk sem varpar ljósi á mikilvægi þess að vel verði staðið að málum á næstu árum.
- Áætlanir um mikinn vöxt útflutningsgreina á Vestfjörðum og Austfjörðum munu skapa áskoranir fyrir vöruflutninga og innviði. Valkostir eru fyrir

hendi í því hvernig flutningarnir geti þróast samhliða vextinum. Miklir þjóðhagslegir hagsmunir eru í því að sú greining leiði til bestu niðurstöðu.

- Kolefnisspor flutninga, ekki síst í flugfrakt, skapar áskorun. Hugmyndir um aukna hlutdeild flutninga á ferskvöru með flugi munu þurfa að taka mið af eftirspurn, alþjóðlegri samkeppni og áhrifum kolefnisspors á söluvænleika.
- Sérstakar ferðamannaleiðir hafa verið skipulagðar um land allt sem hluti af þróun ferðaþjónustu. Stórt verkefni er að tryggja öryggi á leiðunum samhliða auknum ferðamannastraumi. Mikilvægt er að mörkuð verði stefna um hálendisvegi.
- Þjónusta við ferðamenn kallar á samhæfð viðbrögð margra aðila. Mikilvægt er að ráðuneyti og stofnanir sem hafa aðkomu að málinu vinni í takt.

3.2.10 Fjarskipti og snjallar samgöngur

Hröð þróun á sér stað í snjöllum samgöngum, þar sem fjarskiptatækni og aukin sjálfvirkni eru m.a. nýtt til að bæta umferðaröryggi, leiðaval og upplýsingagiöf til vegfarenda. Flestar slíkar lausnir byggja á góðu farnetssambandi við þjóðvegi. Farnetssamband við vegakerfið hefur smám saman verið bætt undanfarin ár. Enn eru staðir á þjóðvegum landsins þar sem samband næst ekki eða er slæmt. Gott farnetssamband er mikilvægt öryggisatriði sem vegfarendur treysta á.

Talsverðar framfarir urðu í miðlun upplýsinga til vegfarenda á vormánuðum 2021 þegar Vegagerðin hóf útgáfu þessara upplýsinga á svokölluðum DATEXII staðli Evrópusambandsins. Staðallinn gerir erlendum leiðsöguþjónustum kleift að sækja upplýsingarnar í rauntíma hvort heldur er í farsímum eða í leiðsögukerfum bifreiða. Með innleiðingu staðalsins er vonast til að upplýsingar rati til vegfarenda og berist þeim á meðan á ferðalaginu stendur og geri leiðaval skilvirkara.

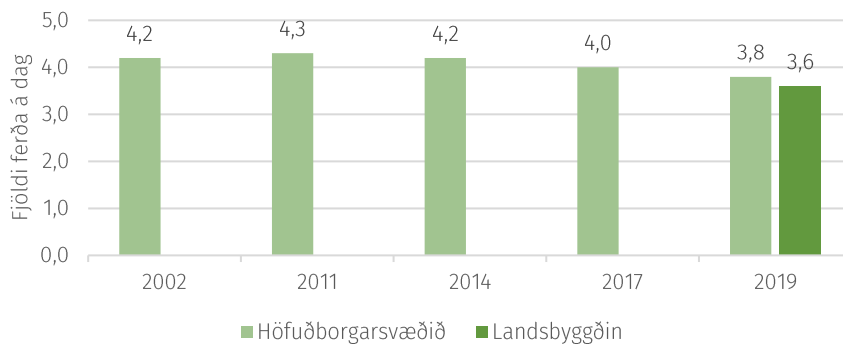
Horfur eru á að efling háhraðafarnets á þjóðvegum landsins verði sífelld meira hagsmunamál í samgöngum. Uppbyggingin er bæði tímafrek og dýr og því mikilvægt að hún verði vel undirbúin og mæti þeim þörfum sem kerfið, farartæki og vegfarendur munu krefjast.

Ljóst er að ökutæki og umferð eru sífelld að verða sjálfvirkari. Líklegt er að umferð og akstur muni þannig breytast til framtíðar. Ekki er talið að kröfur til innviða muni breytast jafn hratt og að þeir verði að megninu til svipaðir og í dag næstu áratugi og jafnvel lengur.

Þróun í tækni við stjórnun umferðarljósa hefur gert það aðgengilegra að miðla upplýsingum um umferð til stjórnkerfis umferðarljósa sem síðan má miðla áfram í leiðsögukerfi farartækja og snjalltækja.

Við uppbyggingu á snjallkerfum í samgöngum reynir á uppbyggingu öflugsgagnanets við innviðina sjálfa þar sem farartækin taka einnig mið af því umhverfi sem þeir fara um. Ný umferðarmerkjaréglugerð mun taka mið af þessum aðstæðum þar sem ökutæki með þar til gerðan búnað geti greint umferðarmerki og brugðist við á réttan hátt.

Tækniþróun og bætt fjarskipti hafa valdið því að sífellt fleiri þættir samfélagsins eru nú að færast að hluta eða öllu leyti á netið. Fjarvinna og fjarfundir urðu skyndilega regla en ekki undantekning á tíma Covid-19. Þá hefur bæði verslun og þjónusta orðið rafræn í auknum mæli undanfarin misseri. Ríkið er virkur þátttakandi í innleiðingunni og er þar unnið samkvæmt því markmiði að stafræn samskipti verði megin samskiptaleið fólks og fyrirtækja við hið opinbera. Það jafni stöðu fólks eftir búsetu og einfaldi líf. Út frá samgöngum hefur þessi þróun m.a. þau áhrif að draga úr ferðapörf. Ferðavenjukannanir hafa staðfest þessa þróun, en á höfuðborgarsvæðinu hefur daglegum ferðum íbúa farið fækkandi, jafnt og þétt frá 2011.



Mynd 19: Meðalfjöldi ferða íbúa, 2002 til 2019, heimild: Ferðavenjukönnun 2019.

Áskoranir og tækifæri

- Það er áskorun að háhraðafarnet tryggi fulla og óslitna dekkun og gagnahraða sem uppfyllir samskiptaparfir farartækja, farþega, veghaldara og viðbragðsaðila, gagnvart helstu stofnvegum, þ.m.t. í jarðgöngum.
- Bætt fjarskiptasamband á þjóðvegum landsins er áskorun víða hér á landi, sérstaklega nærri fjöllum og í þröngum dölum og fjörðum.
- Auknar kröfur til upplýsingagjafar eru og verða áskorun til næstu ára. Bæði spilar þar inn í tækniþróun og kröfur notenda.
- Hröð þróun tæknilausna felur í sér mikil tækifæri í samgöngum til framtíðar. Mikilvægt er að opinberir aðilar fylgist vel með þróuninni því innleiðing nýrra lausna getur sem dæmi kallað á aðlögun lagaumhverfis, og haft áhrif á hönnunarkröfur til mannvirkja og útfærslu aðgerða, fræðslu og forvarna.
- Tækifæri felast í aukinni rafrænni þjónustu. Meðal verkefna eru endurbætur rafrænna ferla innan ökutækjaskár sem eykur áreiðanleika gagna og stuðlar að tímasparnaði og betri þjónustu. Mikilvægt er að eigendaskipti stórnotenda verði gerð rafræn. Annað dæmi er innleiðing stafræns ökunámsferils sem tengir saman verkefni opinberra aðila.

3.2.11 Fjármögnun innviða

Eftir langt skeið óvenju lágra opinberra framlaga til samgangna samhliða hröðum vexti ferðapjónustu er víða orðin uppsöfnuð þörf til fjárfestingar. Það hefur valdið

Því að þörf fyrir nýja nálgun við fjármögnun innviða hefur vaxið. Vorið 2019 kom út skýrsla á vegum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins þar sem voru tekin saman helstu álitæfni varðandi fjármögnun innviða og leiðir greindar til þess að flýta mikilvægum framkvæmdum. Helstu niðurstöður skýrslunnar voru að æskilegt er að fjármögnunin sé með viðbótar ríkisútgjöldum eða breyttri forgangs röðun í ríkisútgjöldum. Þá var lagt til að hugmyndir um veggjöld vegna einstakra verkefna verði þróaðar áfram enda útiloki fjármögnun með ríkisfé ekki gjaldtöku að framkvæmdum loknum.

Í skýrslunni var einnig bent á möguleika samvinnuleiðar í fjármögnun, uppbyggingu og rekstri innviða. Sumarið 2020 voru svo lög um samvinnuverkefni samþykkt á Alþingi. Samkvæmt þeim er stefnt að því að sex tilgreindar framkvæmdir verði boðnar úr sem samvinnuverkefni.



Mynd 20: Verkefni sex sem fyrirhugað er að fjármagna í samvinnu við einkaaðila.

Í samgönguáætlun eru enn fremur áform um sérstaka fjármögnun jarðgangaáætlunar þar sem bein framlög af samgönguáætlun fjármagni hluta kostnaðar jarðganga. Gjaldtaka stæði undir því sem uppá vantaði í framkvæmdakostnaði ásamt því að fjármagna rekstur og viðhald ganganna.

Áform um fjármögnun Samgöngusáttmálans eru um margt einstök hér á landi. Gert er ráð fyrir því að helmingur fjármögnunar komi með innheimtu svokallaðra flýti- og umferðargjalda af umferð innan höfuðborgarsvæðisins. Dæmi um slíkt eru þekkt frá bæði Noregi og Svíþjóð. Önnur nýlunda í Samgöngusáttmálanum er að hluti fjármögnunar felst í þróun og sölu á ríkislandi við Keldur.

Samráð

Á samráðsfundum kom fram mikill stuðningur við sértæka gjaldtöku til að flýta uppbyggingu mikilvægra samgöngumannvirkja. Sögðust 86% fundarmanna fylgjandi slíku í örkönnunum sem framkvæmdar voru á öllum samráðsfundunum. Ánægja var með áform um samvinnuverkefni og ný lög þar að lútandi. Bent var á

Þá leið sem Færeyingar fara í fjármögnun uppbyggingar og reksturs jarðganga, en það er með innheimtu veggjalda. Gjöldin fjármagni hluta framkvæmdakostnaðar og svo rekstrar- og viðhaldskostnað síðar meir.

Fram komu áhyggjur af því að auknar kröfur á undirbúningsstigi umfangsmikilla framkvæmda valdi töfum á framkvæmd þeirra. Mikilvægt væri að horfa til þess í tímaáætlunum.

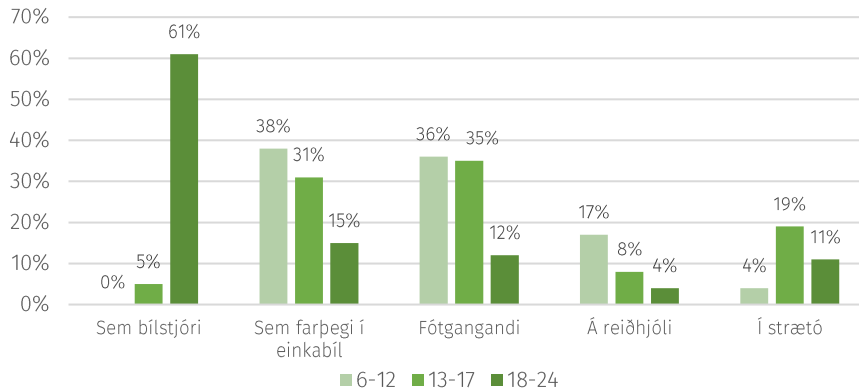
Áskoranir og tækifæri

- Helsta áskorun fjármögnunar samgönguinnviða með innheimtu veggjalda er samfélagslegt samþykki. Í samtímasögu Íslands eru dæmi um að þetta hafi tekist vel (Hvalfjarðargöng) og illa (Keflavíkurvegur).
- Þá er áskorun að útfærsla gjaldtökunnar sé með sem hagfelldustum hætti þannig að kostnaður við gjaldtökuna sé í lágmarki og að innheimta hafi ekki áhrif á vegfarendur, bæði á þann hátt að hún tefji hvorki för né sé það íþyngjandi að vegfarendur leiti annarra leiða.
- Veggjöld og samvinnuleið fela í sér mikil tækifæri til að flýta samfélagslega mikilvægum og arðbærum verkefnum. Því fyrr sem slík verkefni ná fram að ganga því fyrr fer þjóðfélagið að njóta arðs af þeim.
- Tækifæri eru jafnframt fólgin í bættri samhæfingu samgöngu- og fjármálaáætlunar. Þannig aukist öryggi fjármögnunar.

3.3 Börn og samgöngur

Ljóst má vera að staða barna og ungmenna í samgöngum er sérstök sem full ástæða er til þess að stefnumótun í málaflokknum taki sérstaklega á. Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið í samvinnu við Vegagerðina, Samgöngustofu og Samband Íslenskra sveitarfélaga hafa undanfarið unnið að greiningu barna í samgöngum.

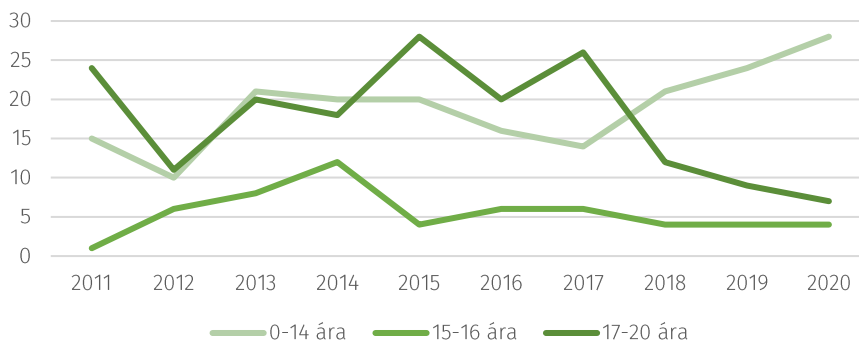
Innleiðing öryggisaðgerða sem sérstaklega beinast að ungu fólki getur reynst talsverð áskorun. Tækifæri í þá veru er grasrótastarf ungmenna í umferðaröryggismálum, svo sem í gegnum [YOURS](#) verkefnið. Þar að auki var á fundum með ungmönnum bent á mikilvægi jafningjafræðslu og vinnustofa ungmenna og að í öllu samtali við ungt fólk væri komið fram við það af virðingu.



Mynd 21: Ferðavenjur barna og ungmenna á höfuðborgarsvæðinu 2019.

Ferðavenjur barna og ungmenna eru mun fjölbreyttari en þeirra sem eldri eru. Þau eru hins vegar engu minni notendur og ferðast jafnvel ívið fleiri ferðir á degi hverjum að jafnaði. Börn og ungmenni eru mestu notendur virkra samgöngumáta og almenningsgangna. Góð sóknarfæri á að stuðla að breyttum ferða-venjum allra felast í því að hlúa að þessu ferðamynstri barna og ungmenna, enda eru þau ekki með sama fastmótaða ferðavenjumynstur og þeir sem eldri eru.

Fækkun umferðartengdra slysa barna og ungmenna er mikilvæg áskorun. Markmið umferðaröryggisáætlunar er metnaðarfullt þar sem stefnt er að því að engin börn yngri en 14 ára látist í umferðinni. Mörg tækifæri eru á að stuðla að því að þetta markmið náist. Öflugt forvarnarstarf og fræðsla á öllum skólastigum er árangursrík leið, en mikilvægt er að hún sé reglulega aðlöguð að breyttum tímum. Uppbygging hjóla- og göngustíga ásamt öflugum almenningsgangum gagnast börnum og ungmennum helst. Sérstakir innviðir sem losa börn og ungmenni frá því að ferðast um meðal bílaumferðar er mikil öryggisbót. Tækifæri eru svo ennfremur í skipulagðri vinnu sveitarfélaga í öryggisátt með gerð og framfylgni umferðaröryggisáætlana. Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga miða að því að auka vitund um umferðaröryggismál meðal forráðamanna sveitarfélaga og almennings. Þeim er ætlað að leggja grunn að samræmdum og markvissum vinnubrögðum sveitarfélaga og að stuðla þannig að skilvirkari forgangsröðun verkefna í umferðaröryggismálum.



Mynd 22: Alvarlega slösuð börn og ungmenni 2011-2020, heimild: Samgöngustofa.

Áskoranir og tækifæri

- Aukin þátttaka barna og ungmenna í stefnumótun er bæði áskorun og tækifæri í senn. Áskorunin felst í hvernig best sé að standa að aðkomu þeirra. Tækifærin felast í bættri stefnumótun sem kemur betur til móts við þarfir þessa fjölmenna hóps.
- Umferðarfræðsla og forvarnir endurspegli ferðavenjur og séu þess eðlis að náí athygli barna og ungmenna. Ferðavenjur barna og ungs fólks breytast eftir aldri auk þess sem ungt fólk er alla jafna fljótt að tileinka sér nýja samgöngutækni. Mikill samfélagslegur ábati er af því að ferðavenjur umturnist ekki á bílprófsaldri og að ungmenni upplifi að þau eigi val um ferðavenjur.
- Aðlögun núverandi innviða og uppbygging nýrra sem komi betur til móts við samgönguþarfir barna er áskorun til næstu ára. Má þar nefna hjóla- og göngustíga, góðar almenningssamgöngur og góða vegi á leiðum skólaaksturs. Þar að auki eru tækifæri víða í ýmiskonar öryggisaðgerðum á þjóðvegum í þéttbýli nærri samgönguleiðum barna og ungmenna. Áskorun víða um land er fjármögnun aðgerða en sveitarfélög eru misvel í stakk búin fjárhagslega ásamt því að framlög ríkisins í verkefnið eru takmörkuð.

Ítarlegri upplýsingar um stöðu barna í samgöngum má finna [hér](#).

3.4 Kynja- og jafnréttissjónarmið

Markmið laga um jafna stöðu karla og kvenna, nr. 150/2020, er að koma á og viðhalda jafnrétti og jöfnum tækifærum kvenna og karla og jafna þannig stöðu kynjanna á öllum sviðum samfélagsins. Eitt af því sem gæta skal er kynjasambætting við alla stefnumótun á vegum stjórnvalda og að sjónarmið jafnréttis séu fléttuð inn á áætlanagerð, ákvarðanatöku og aðgerðir.

Á undanförunum árum hafa rannsóknir á sviði samgangna m.a. beinst að því hvort kynbundinn munur sé á notkun samgöngukerfisins á Íslandi. Í greiningu á áætlunarflugi innanlands sem gerð var á árunum 2013 og 2014 kom fram umtalsverður kynjamunur á notkun innanlandsflugs. Á árunum 2017 og 2018 voru gerðar alls fimm vinnusóknarsvæðisgreiningar þar sem fólk var spurt um ferðavenjur sínar sem einnig sýndu umtalsverðan kynjamun á ferðavenjum. Í kjölfarið var gerð ítarleg könnun á kynbundnum mun á notkun samgöngukerfisins og stöðu kynjanna með tilliti til ferðamáta, ferðamynsturs, vinnusóknar og starfa í samgöngugreinum. Áfangaskýrsla um verkefnið kom út árið 2018. Í árslok 2019 var einnig gerð ítarleg könnun meðal billausra ekki hvað síst m.t.t. hjólreiða, göngu og almenningssamgangna.

Jafnframt hafa rannsóknir verið gerðar með samkeyrslu gagna úr opinberum gagnagrunnum t.d. þjóðskrá, ökutækjaskrá og skrám yfir skírteini og atvinnuréttindi auk upplýsinga frá stofnunum og fyrirtækjum. Árið 2020 var fólksbílaeign t.d. skoðuð út frá hjúskaparstöðu. Öll eru þessi mál reifuð ítarlega í lokaskýrslu jafnréttisgreiningar „Samgöngur og jafnrétti“ sem væntanleg er á vef ráðuneytisins.

Framangreindar rannsóknir og kannanir sýna að konur:

- Fara fleiri en styttri ferðir á dag.
- Vinna oftar nær heimili en karlar.
- Virðast háðari ferðatíma til og frá vinnu.
- Nota strætisvagna álíka mikið og karlar, aðeins fleiri konur en karlar ganga til og frá vinnu en mun fleiri karlar hjóla.
- Ef marka má niðurstöður um notkun á almenningssamgöngum og hjólastígum má leiða að því líkur að konur nýti einkabíla meira en karlar til að sinna fjölbreyttum erindum.

Til að jafna stöðu kynja í samgöngum þurfa valkostir og aðgerðir að taka mið af því að ferðamynstur mótast af atvinnuþátttöku, félagslegri virkni og hlutverkum. Þessa staðreynd er vert að hafa í huga við stefnmótun, forgangsröðun framkvæmda og annarra aðgerða í samgöngukerfinu því þær hafa mismunandi áhrif á daglegt líf einstaklinga og hópa.

Í töflu 1 eru dregnar fram þær helstu ásamt tillögum til úrbóta. Taflan byggst á niðurstöðum rannsókna, greininga og ferðavenjukannana sem vísað er til hér að framan og fræðilegri umfjöllun hérlendis sem erlendis.

Tafla 1: Staða og valkostir í átt að auknu jafnrétti í samgöngum.

	Staða	Tækifæri til úrbóta
Ákvarðanatöku <i>Karlar ríkjandi í ákvarðanatöku í</i>	Hlutfall kvenna hefur hækkað undanfarið í stjórnarstöðum hjá samgöngustofnunum.	Auka áhrif kvenna þegar kemur að ákvarðanatöku og jafnréttisgreina tillögur um forgangsröðun stærri framkvæmda.
Kynbundin notkun	Konur eiga minni bíla og fara fleiri en styttri ferðir en karlar. Þær vinna almennt nær heimili. Ganga meira, hjóla minna. Meiri kynjamunur er í afstöðu til forgangsröðunar framkvæmda í dreifbýli. Atvinnuöguleikar takmarkast meira af samgöngum en karla.	Framkvæmdir sem tryggja öruggar tengingar innan svæða, þéttbýliskjarna og milli hverfa styrkja stöðu kvenna meira en karla. Bætt vetrarþjónusta göngu- og hjólastíga. Hvetja konur til hjólríða með kynningum og fyrirmyndum.
Umferðaröryggi	Hraðakstur og akstur undir áhrifum fíkniefna eða ölvunar er algengari meðal karla en kvenna.	Nýta niðurstöður jafnréttisgreiningar til að gera aðgerðir í öryggisátt markvissari.
Almennings-samgöngur	Ekki er merkjanlegur munur á notkun kynjanna á almenningssamgöngum. Konur telja áætlunarflug of dýrt og leita afsláttarfargjalda meira en karlar.	Hraðleiðir milli þéttbýliskjarna eða hverfa gætu gagnast konum vel. Loftbrú er veigamikil skref í þá átt að gera áætlunarflug aðgengilegra konum.
Atvinna	Mikill kynjamunur er í samgöngum sem atvinnugrein og skortur á fyrirmyndum.	Mikilvægt er að styrkja konur til að sækja sér menntun og reynslu á sviði samgangna með því að skapa fyrirmyndir og hvetja fyrirtæki og stofnanir til að veita konum brautargengi. Liður í slíku er verkefnið Konur og siglingar .
Byggðaðbrún búsetugæði	Konur meta búsetugæði meira en karlar, t.d. í náttúrulegu og	Við skipulag samgangna þarf að huga að áhrifum m.a. á samþættingu

Staða manngerðu umhverfi, aðgengi að fjölbreyttir þjónustu, menningu o.fl.	Tækifæri til úrbóta atvinnu- og fjölskyldulífs, öryggi og barnvænleika. Aðgengi og tími sem varið er í samgöngur eru stór þáttur í mati búsetugæða.
--	---

Árangursmat	Skortur er á upplýsingum sem hamlar setningu raunhæfra, mælanlegra markmiða.	Kerfisbundin gagnaöflun og rannsóknir þar sem fylgst er með þróun ástandsvísa um jafnrétti.
--------------------	--	---

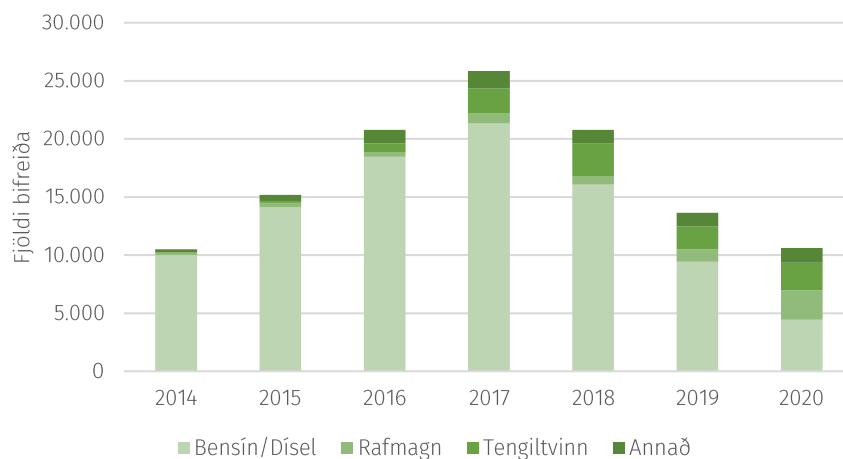
Ítarlegri upplýsingar um kynja- og jafnréttissjónarmið í samgöngum má finna í skýrslu sem verður gefin út í haustið 2021.

3.5 Umhverfismál

Eitt markmið samgönguáætlunar er umhverfisleg sjálfbærni, þ.e. að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna á umhverfi, náttúru og samfélag.

3.5.1 Aðgerðir í loftslagsmálum, áhrifamat og aðlögun

Undanfarin ár hefur losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum aukist samhliða hagvexti og vexti ferðamennsku. Ísland hefur undirgengist alþjóðlegar skuldbindingar í loftslagsmálum og unnið er samkvæmt [aðgerðaáætlun...í loftslagsmálum til 2030](#). Í samgönguáætlun er umtalsverð aukning framlaga til aðgerða sem taldar eru draga úr útblæstri. Meðal aðgerða eru uppbygging innviða fyrir hjólandi- og gangandi, betri almenningssamgöngur, vegstyttingar, aukin áhersla á rafrænna þjónustu sem dregur úr ferðaþörf og fækkun staðbundinna vinnustunda með fjarvinnu. Þá er jafnframt lögð áhersla að styðja orkuskipti í samgöngum.



Mynd 23: Nýskráningar bifreiða eftir orkugjafa 2014-2020, heimild: fjármála- og efnahagsráðuneytið.

Í orkuskiptum er sérstaklega litið til rafvæðingar sem og framleiðslu á innlendu lífildsneyti. Þannig er í samgönguáætlun árangursmælikvarði sem snýr að því að auka hlutfall vistvænna fólkubíla. Stefnt var að því að í árslok 2020 væri hlutfall

vistvænna fólksbíla í umferð á Íslandi 9%, það markmið náðist og gott betur, um áramótin stóð það í 11,3%.

Nánar er fjallað um uppbyggingu innviða almenningssamgangna og virkra samgöngumáta í köflum 3.2.6, 3.2.7. Auk þess sem nánar er vikið að orkuskiptum í köflum 3.2.4. og 3.2.5.

Minnkun ferðaparfar og stytting ferðaleiða stuðla að minni losun. Þannig mun ný brú yfir Hornafjarðarfjót stytta hringveginn um 12 km en um þennan vegarkafila fara að meðaltali 1.000 bílar á dag. Þannig sparast milljónir km í akstri með samsvarandi samdrætti í losun.

3.5.2 Áhrif loftslagsbreytinga á samgöngur og aðlögun að þeim

Hraðar umhverfisbreytingar fela í sér miklar áskoranir fyrir samgönguyfirvöld m.a. í hönnun, skipulagi og forgangsroðun framkvæmda en einnig þegar kemur að viðhalds- og þjónustupörf því tafir og rof á samgöngum eru líklegri til að valda efnahagslegum skaða umfram skemmdir á mannvirkjunum sjálfum. Áhrif loftslagsbreytinga á samgöngur eru margvísleg og fara áhrifin eftir staðsetningu, tjónnæmi og möguleikum til aðlögunar. Ávallt er leitað hagkvæmra leiða til að laga núverandi mannvirki að þessum breytingum með öryggi og notagildi í huga. Á undanförunum árum hefur verið safnað upplýsingum og unnið mat á áhrifum loftslagsbreytinga á samgöngukerfið. Sú samantekt birtist í skýrslu sem ber heitið „[Áhrif loftslagsbreytinga á samgöngur – Forsendur aðlögunar](#)“.

Þá er að vænta hvítbókar um aðlögun Íslands að loftslagsbreytingum, þar sem nánar er farið í áhrif þeirra á samgöngur og lögð drög að mótvægisáðgerðum.

3.5.3 Helstu áhrif á umhverfi og náttúru

Áhrif vegaframkvæmda á náttúru eru vel þekkt en vægi þeirra er mjög háð staðsetningu með tilliti til mögulegs verndargildis á framkvæmdasvæði. Leitast er við að valkostir í umhverfismati leiði til þess að besta leið sé valin þótt þar takist stundum á hagsmunir náttúruverndar, öryggis og ferðatíma. Þess ber að geta að við allar nýframkvæmdir þar sem brotið er land fyrir vegagerð er fjárfest til mótvægis í endurheimt votlendis og skógrækt.

Breyttar ferðavenjur í þéttbýli kunna að draga úr þörf fyrir rýmisfrek mannvirki auk þess sem þær hafa jákvæð áhrif á umhverfi og lýðheilsu. Aðgengi og vegir á hálendi eru oft bitbein í umræðu. Í samgönguáætlun er þannig áhersla um mótun stefnu um vegi sem aðallega þjóni ferðamönnum.

3.5.4 Helstu áhrif á haf- og strandsvæði.

Áhrif af mannvirkjagerð samgangna eru umtalsverð við strendur þar sem flestir þéttbýliskjarnar landsins eru. Stefna um aukinn hreyfanleika og bættar tengingar innan og milli vinnusóknarsvæða þar sem áhersla er á styttingu vegalengda meðal annars með þverun fjarða og/eða vegagerð á strandsvæðum getur haft neikvæð áhrif á ýmsa náttúrufarsþætti á strandsvæðum. Hafa verður í huga að ein helsta áskorun í samgöngum á Íslandi vegna loftslagsbreytinga er hækkandi sjávarstaða sem kann að hafa afleiðingar fyrir innviði á lágsvæðum nærri

sjávarmáli. Unnið er að gerð [strandsvæðaskipulags](#) og taka samgönguþróun virkan þátt í þeirri vinnu.

3.5.5 Staðbundin áhrif

Svifryksmengun og umferðarhávaði eru neikvæðir fylgifiskar samgangna. Svifryk frá umferð hefur bein heilsufarsleg áhrif og áætlað. Þannig áætlaði [Umhverfisstofnun Eyrópu \(EEA\)](#) árið 2020 að svifryk hafi valdið alls 417 þúsund ótímabærum dauðsföllum í 41 Evrópulandi. Tölur stofnunarinnar fyrir Ísland byggja á alþjóðlegum rannsóknum, en full ástæða er til að heilsufarsáhrif héraðs verði rannsökuð betur. Í áætlun ríkisins um [loftgæði til á Íslandi 2018-2029](#) er stefnt að því að ótímabær dauðsföll af völdum loftmengunar verði orðin færri en fimm árið 2029.

Hávaði hefur einnig áhrif, sérstaklega í þéttbýli. EEA hefur bent á að heilsufarsleg áhrif langvarandi hávaða eru gremja, svefntruflanir auk neikvæðra áhrifa á hjarta-, æða- og efnaskiptakerfi líkamans.

Mótvægisáðgerðir eru mögulegar svo sem hljóðveggir, aukin þrif á götum, breyttar ferðavenjur, samdráttur í notkun nagladekkja og lækkun umferðarhraða. Mikilvægt er einnig að horfa til þessara þátta í skipulagi.

3.5.6 Áskoranir og tækifæri

- Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum er eitt helsta viðfangsefni stefnumörkunar í samgöngum víða um heim. Ísland er þar engin undantekning. Það er áskorun á öllum sviðum samgangna að leita leiða til að draga úr losuninni.
- Áhrif loftslagsbreytinga á náttúrufar er staðreynd. Aðlögun samgönguinnviða að þeim er áskorun, en mikilvægt er að brugðist sé við svo koma megi í veg fyrir rof á samgöngum.
- Staðbundin umhverfisáhrif skapa einnig áskoranir. Svifryk veldur miklum skaða, ekki síst í þéttbýli. Hávaði er víða vandamál og afrennsli af samgöngumannvirkjum er oftast en ekki mengað.

3.6 Þróun í nágrannalöndum

Ísland er aðili að ótal mörgum alþjóðsamningum, alþjóðasáttmálum og alþjóðayfirlýsingum á sviði samgangna. Samgöngur eru í grunninn alþjóðlegar og eru alþjóðsamningar grundvallaratriði í traustum og greiðum samgöngum á milli ríkja. Alþjóðsamningar eru afar mikilvægir fyrir flugsamgöngur og gegnir Chicago-samningurinn, sem Ísland er aðili að, lykilhlutverki fyrir alþjóðlegt flug. Alþjóðlega regluverkið og samstarf um að eftirlit með að umhverfis-, öryggis- og verndarreglur standist kröfur er einna umfangsmest fyrir flugsamgöngur. Nær allt milliríkjaflug byggst á viðskiptasamningum á milli tveggja eða fleiri ríkja, m.ö.o. loftferðasamningum. Samningurinn um evrópska efnahagssvæðið (EES) og skapar skilyrði fyrir og veitir nánast fullt frjáltsræði fyrir flugstarfsemi innan svæðisins.

Alþjóðasamningar fyrir siglingar eru Íslandi mikilvægir, t.d. SOLAS samningurinn og MARPOL samningurinn sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) heldur utan um. Alþjóðasamningar fyrir samgöngur sérstaklega á sviði umhverfis, öryggis og verndarmála eru almennt unnir á vegum stofnana Sameinuðu þjóðanna (SÞ). Helstu stofnanir SÞ sem starfa að samgöngumálum eru Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) sem mótar reglur fyrir flugið, Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) fyrir siglingar og Efnahagsmálanefnd SÞ fyrir Evrópu (UN-ECE) fyrir landsamgöngur. Þá snerta alþjóðasamningar á vegum ýmissa annarra stofnana SÞ samgöngur á ýmsa vegu t.d. Alþjóðavinnuáætlunastofnunarinnar sem heldur utan um alþjóðasamninga um vinnuskilyrði sjómanna.

3.6.1 Stefnunörkun á vettvangi norrænu ráðherranefndarinnar

Frá árinu 2005 hefur ekki verið starfandi Norræn ráðherranefnd um samgöngumál. Hins vegar er samstarf umhverfisráðherra á hennar vegum. Yfirlýsingar á vegum norrænu ráðherranefndarinnar snúa aðallega að umhverfis- og loftlagsmálum. Sigurður Ingi Jóhannsson, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, hvatti til þess í ávarpi sínu á Norðurlandaráðsþingi 2019 að nefndin yrði endurvakin. Samgöngumál væru mikilvæg forsenda þess að Norðurlönd geti uppfyllt framtíðarsýnina um að verða best samþætta svæði heims. Samgönguáætlanir Norðurlanda ættu að vera samræmdar eins og kostur er, þannig að þær verði sambærileg skipulagstæki.

3.6.2 Stefnunörkun á vettvangi ESB

Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins (ESB) sem tók við árið 2019 setti sér sex markmið á kjörtímabilinu. Markmiðin eru þverfagleg yfir málaflokka en tvö þeirra snerta samgöngur verulega. Þau eru markmið um grænan sáttmála og markmið um stafræna þróun. Stefnunörkun um leiðir til að ná þessum markmiðum fyrir samgöngur er sett fram í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar um umhverfissvænar og snjallar samgöngur. Markmiðinu yrði náð með setningu löggjafar og fjármögnuðum aðgerðum s.s. að styðja og stuðla að orkuskiptum, nýsköpun í samgöngum, innleiðingu stafrænnar tækni og gjaldtöku fyrir losun gróðurhúsalofttegunda. Nokkrar tillögur að aðgerðum eru komnar fram og eru aðrar í undirbúningi.

Mikilvægur þáttur regluverks EES fyrir samgöngur eru innleiðing og samræming alþjóðlegs regluverks á vegum SÞ fyrir samgöngur auk þess sem á vettvangi EES eru starfandi eftirlitsstofnanir og stofnanir fyrir úrlausn deilumála sem er ætlað að tryggja öryggi í samgöngum og samræmda framkvæmd reglna.

3.6.3 Önnur alþjóðleg stefnunörkun og umræða

Samgöngur og samskipti hafa aukist stöðugt um allan heim um langt árabil. Áætlanir gera ráð fyrir að vöxturinn haldi áfram til framtíðar. Þannig áætla Efnahags- og framfarastofnun Evrópu (OECD) að heildarumsvif samgangna muni rúmlega tvöfaldast fyrir árið 2050 miðað við árið 2015. Aukningin verði ekki síst í farþega- og vöruflutningum. Núgildandi spá tekur tillit til spár um langtíma hagvöxt og markmiða um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda. Sá fyrirvari er

Þó settur að Covid-19 hefur aukið talsvert á óvissu um þróunina, ekki síst í samgöngum. Áhersla er lögð á breyttar ferðavenjur og að fjárfestingum verði beint að kostum sem líklegir eru til að stuðla að vistvænni samgöngum. Um leið er mikilvægt að líta til félagslegra áhrifa aðgerðanna og gæta þess að álögur lendi ekki þungt á lágtekjuhópum eða á þeim sem búa á dreifbýlum svæðum sem hafa lakara aðgengi að samgöngum.



Ísland hefur skuldbundið sig til að innleiða heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun. Í heimsmarkmiðum SP eru ýmis markmið sem tengjast samgöngum með einum eða öðrum hætti. Í [síðustu landsrýnisskýrslu](#) á innleiðingu þeirra frá 2019 komu fram ýmsar áskoranir sem Ísland stendur frammi fyrir. Þar má nefna:

- Fækkun umferðarslysa (markmið 3).
- Aukningu hlutfalls endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum (markmið 7).
- Eflingu samgönguinnviða og ferðaþjónustu (markmið 9).
- Áskoranir vegna strjálbýlis, svo sem fjarskipti og almenningsamgöngur (markmið 11).

Nánari umfjöllun um stöðu markmiðanna er í viðeigandi undirköflum í kafla 3.2.

Undanfarin ár hefur World Economic Forum metið [alþjóðlega samkeppnishæfni landa](#), þar á meðal Íslands. Matið byggst á viðtölum um það hvernig aðilar meti gæði innviða í sínu landi. Ein helsta stoð samkeppnishæfni landa eru gæði innviða, þar á meðal samgönguinnviða. Í þessu mati var Ísland í 63 sæti af 141 landi með einkunnina 53 af 100. Í samanburði við hin Norðurlöndin var Ísland í síðasta sæti.

Tafla 2: Samanburður á gæðum samgönguinnviða skv. World Economic Forum 2019.

	Einkunn (0-100)	Staða af 141 þjóð
Danmörk	75,7	15
Svíþjóð	69,1	23
Finnland	67,2	27
Noregur	53,9	62
Ísland	53,0	63

3.7 Mat á árangri gildandi stefna

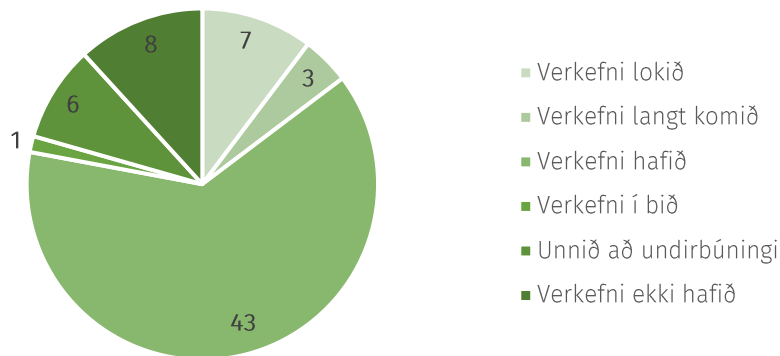
Megin stefna í samgöngumálum Íslands birtist í gildandi samgönguáætlun hverju sinni. Í samgönguáætlun sem nú er í gildi eru einnig sérstakar stefnur í flugi og almenningssamgöngum milli byggða.

Í júní 2021 var kynnt til leiks upplýsingagátt samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, [Vegvísir](#). Vegvísir er ætlað að greiða aðgengi almennings að áætlunum ráðuneytisins, þ.m.t. samgönguáætlun. Þar er hægt að fylgjast með innleiðingu áætlunarinnar og fá ýmsar lykilupplýsingar um fjármagn og markmið ásamt því að fylgjast með framvindu aðgerða í einstökum landshlutum.

3.7.1 Samgönguáætlun 2020-2034

Samgönguáætlun fyrir árin 2020 til 2034 var samþykkt á Alþingi í júní 2020. Í áætluninni er unnið samkvæmt lögboðnum markmiðum um að samgöngur séu greiðar, öruggar, hagkvæmar, umhverfislega sjálfbærar og stuðli að jákvæðri byggðaþróun. Sett eru fram áform um framkvæmdir á innviðum vega, flugvalla og hafna, ásamt viðhaldi, um almenningssamgöngur, þjónustu og rannsóknir svo fátt eitt sé nefnt. Í áætluninni birtast bæði áherslur og verkefni sem lagt er til að unnin til að ná settum markmiðum.

Verkefnin birtast í aðgerðaáætlun fimm ára samgönguáætlunar, 2020-2024. Þar koma fram alls 68 verkefni sem eru flest á ábyrgð samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og/eða viðeigandi stofnana, þ.e. Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og Isavia. Í júlí 2021, þegar eitt og hálf ár af fimm ára gildistíma áætlunarinnar var liðið, var staða verkefnanna sú að 60 voru í undirbúningi eða lengra komin. Nánari upplýsingar um verkefnin má finna í viðauka.



Mynd 24: Staða verkefna í júlí 2021, annarra en framkvæmda, í fimm ára samgönguáætlun 2020-2024.

Áhrif samgönguáætlunar eru mjög víðtæk enda eru samgöngur lykilþáttur í flestum þáttum samfélagsins. Við árangursmat samgönguáætlunar er rétt að líta til þeirra árangursmælikvarða sem þar eru skilgreindir. Hefin verður heildarendurskoðun árangursmælikvarða samgönguáætlunar sem er hluti af undirbúningi hvítbókar samgangna.

Tafla 3: Árangursmælikvarðar markmiðs um greiðar samgöngur.

Nr.	Mælikvarði	Viðmið 2020	Árangur 2020	Viðmið 2024
1	Úttektarskor Alþjóðaflugmálast. (ICAO), eftirlit og stjórnáslá	85%	84,7%	87%
2	Fækkun einbreiðra brúa á Hringvegi	31	32	25
3	Óbundið slitlag (km) á stofnvegum í grunnneti utan hálendis.	355	365	285
4	Fjöldi áfangastaða í millilandaflugi	a.m.k. 101	27	a.m.k. 101
5	Fjöldi flughreyfinga í áætlunar-/leiguflugi innanlands	32.000	18.142	37.500
6	Ánægja farþega sem fara um Keflavíkurlugvöll	a.m.k. 4,2/5,0	4,3	a.m.k. 4,3/5,0
7	Fjöldi ferða með ferjum*	5.000		5.100
8	Fjöldi ferða með almenningsvögnum*	79.000		84.000
8a	<i>Eknir km per mánuð vagna almennings-samgangna milli byggða sem eru ríkisstyrktir.</i>		252.000 km. pr. mánuð	

*Gögn ekki tiltæk. Tillaga hefur verið lögð fram um breyttan mælikvarða, sjá 8a.

Árangursmælikvarðar greiðra samgangna segja nokkuð mismunandi sögu. Fyrstu þrjú mælikvarðarnir snúa að innra starfi stofnunar og árangri í framkvæmdum. Þar er niðurstaða ársins 2020 mjög nálægt þeim viðmiðum sem unnið var að. Mælikvarðar 4 og 5 eru hins vegar langt frá því sem stefnt var að. Ástæðan liggur nánast alfarið í gríðarlegum áhrifum heimsfaraldurs Covid-19 á samgöngur. Þrátt

fyrir algjöran forsendubrest í rekstri Keflavíkurflugvallar náðist góður árangur við mælingu ánægju farþega sem fara um flugvöllinn.

Ekki liggja fyrir upplýsingar um síðustu mælikvarðana tvo um fjölda ferða með ferjum og almenningsvögnum, og lagt hefur verið til að þeim verði breytt. Stefnt er að því að mælikvarðar samgönguáætlunar verði endurskoðaðir í heild samhliða vinnslu hvítbókar.

Tafla 4: Árangursmælikvarðar markmiðs um öryggi í samgöngum.

Nr.	Mælikvarði	Viðmið 2020	Árangur 2020	Viðmið 2024
1	Látnum og alvarlega slösuðum í umferð fækki að jafnaði um 5% á ári	172	157	140
2	Flugslysum og alvarlegum flugatvikum á 100.000 flugstundir fækki um að jafnaði 3% til ársins 2024	22,1	14	21,6
3	Skráðum atvikum á sjó fækki að jafnaði um 5% á ári	109	93	89
4	Látnir í almenningsamgöngum	0	0	0

Árangursmælikvarðar öruggra samgangna sýna að góður árangur náðist árið 2020 á öllum sviðum samgönguöryggis. Þannig var niðurstaða ársins betri en viðmið í öllum mælikvörðunum. Hluti skýringarinnar kann að liggja í áhrifum Covid-19, sérstaklega ef litið er til vegasamgangna, enda var talsvert minni umferð á helstu ferðamannaleiðum 2020 en árin á undan.

Tafla 5: Árangursmælikvarðar markmiðs um hagkvæmar samgöngur.

Nr.	Mælikvarði	Viðmið 2020	Árangur 2020	Viðmið 2024
1	Samgöngukostnaður heimila %	14%	15,1%	12%
2	Hlutfall rafrænna eyðublaða af heildarfjölda eyðublaða (sem nýtast sem rafræn eyðublöð)	50% (aukning)	80% (aukning)	85% (aukning)
3	Verðlag flugfargjalda innanlands samanborið við þróun almenns verðlags (2018=100)	100 eða lægra	105	100 eða lægra
4	Verðlag flugfargjalda til útlanda samanborið við þróun almenns verðlags (2018=100)	100 eða lægra	80	100 eða lægra
5	Verðlag fargjalda með almenningsvögnum samanborið við þróun almenns verðlags (2018=100)	100 eða lægra	100	100 eða lægra
6	Munur á endanlegum framkvæmdakostnaði og kostnaðaráætlana við opnun útboðs	18%	5%	15%

Samgöngukostnaður heimila (vægi ferða og flutninga í vísitölu neysluverðs) var hærri árið 2020 en stefnt var að. Hann hefur þó farið lækandi undanfarin tvö ár samkvæmt tölum Hagstofunnar. Samgöngukostnaður heimila liggur að stærstum hluta í kaupum og rekstri eigin bifreiða. Aðgerðir sem draga úr þörf heimila til bílakaupa og ferða eru því líklegar til að stuðla að lægri samgöngukostnaði. Rafvæðing eyðublaða hjá Samgöngustofu gengur talsvert betur en stefnt var að. Fyrir utan að auðvelda notendum að reka eigin mál dregur rafvæðingin úr ferðapörf notenda. Verðlag í flugi innanlands var aðeins hærra árið 2020 en stefnt

var að, en í almenningssamgöngum á landi var verðlag 2020 eins og stefnt var að. Verðlag flugfargjalda til útlanda var umtalsvert lægra á árinu en stefnt var að sem að hluta kann að skýrast af Covid-19. Þá var árangur Vegagerðarinnar í kostnaðarstýringu framkvæmdaverka umtalsvert betri en viðmiðið.

Tafla 6: Árangursmælikvarðar markmiðs um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Nr.	Mælikvarði	Viðmið 2020	Árangur 2020	Viðmið 2024
1	Fjöldi vistvænna bíla, % hlutfall af fjölda	9%	11,3%	10%
2	Hlutfall almenningssamgangna, hjólandi og gangandi í fjölda ferða innan höfuðborgar-svæðisins	26%	24%*	30%

*Skv. niðurstöðu ferðavenjukönnunar haustið 2019.

Orkuskipti einkabíla ganga vel og er hlutfall þeirra af fjölda bifreiða í notkun nokkuð hærra en viðmið höfðu gert ráð fyrir. Nánar er gerð grein fyrir orkuskiptunum í kafla 3.5. Breyttar ferðavenjur eru ekki bara mikilvægt samgöngumál, þær stuðla einnig að bættri lýðheilsu og minnkun umhverfisáhrifa frá samgöngum. Ferðavenjukönnun fyrir landið allt var unnin haustið 2019 og er það nýjasta mælingin á ferðamátavali hér á landi. Stefnt er að því að kannanirnar fari fram á þriggja ára fresti sem þýðir að næst verði unnin könnun haustið 2022.

Tafla 7: Árangursmælikvarðar markmiðs um jákvæða byggðapróun.

Nr.	Mælikvarði	Viðmið 2020	Árangur 2020	Viðmið 2024
1	Bundið slitlag til byggðakjarna með fleiri en 100 íbúa í samþættu kerfi	15 km	15 km	0 km
2	Fjöldi farþega með innanlandsflugi	390.000	164.165	440.000
3	Fjöldi farþega með ferjum	470.000	340.242	520.000
4	Fjöldi farþega með almenningsvögnum milli byggða	420.000	174.277	480.000

Árangur í lagningu bundins slitlags til byggðakjarna með fleiri en 100 íbúa er í samræmi við það sem stefnt var að. Fyrir árið 2024 er gert ráð fyrir því að allir slíkir byggðakjarnar verði tengdir samgöngukerfinu með bundnu slitlagi. Covid-19 lék almenningssamgöngur milli byggða grátt á árinu 2020. Í flugi, ferjum og almenningsvögnum var farþegafjöldi talsvert undir því sem stefnt var að og olli það rekstraraðilum talsverðum rekstrarerfiðleikum. Áhrifa faraldursins á almenningssamgöngur gætti enn á fyrri hluta ársins 2021, en óvíst er með langtímaáhrif.

3.7.2 Stefna í almenningssamgöngum milli byggða

Ferðumst.saman, heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða, er hluti af samgönguáætlun 2020-2034 sem samþykkt var á Alþingi í júní 2020. Stefnan var unnin undir forræði samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins með þátttöku Vegagerðarinnar í samráði við landshlutasamtök sveitarfélaga.

Almenningssamgöngur hafa verið og verða áfram mikilvæg stoð búsetu í landinu með því að tengja saman byggðir og auka aðgengi og jafnræði íbúa. Til framtíðar er mikilvægt að þjónustan styrkist, farþegum fjölgi og að hún þróist í takt við breyttar þarfir og væntingar og geti nýtt sér þá möguleika tækninýjunga. Aukin notkun og hlutdeild almenningssamgangna er þar að auki umhverfisvæn og stuðlar að því að markmið ríkisins í loftslagsmálum náist.

Mælikvarðar stefnunnar eru hluti af mælikvörðum samgönguáætlunar sjá kafla 3.7.1.

Nánar er fjallað um almenningssamgöngur milli byggða og innleiðingu stefnunnar í kafla 3.2.6.

3.7.3 Flugstefnan

Fyrsta [flugstefna Íslands](#) er hluti af samgönguáætlun 2020-2034 sem var samþykkt á Alþingi í júní 2020. Stefnan var unnin á grunni [grænbókar um flugstefnu Íslands](#) sem var birt í júlí 2019. Að vinnunni komu ýmsir aðilar. Verkefnastjórn var skipuð auk þriggja starfshópa, þ.e. starfshópur um flugrekstur og alþjóðaflugvelli, annar um almannaflug, menntun og þjálfun og loks þriðji um opinbert umhverfi til flugrekstrar og flugleiðsöguþjónustu. Í hópunum áttu sæti helstu hagsmunaaðilar og fulltrúar stofnana og ráðuneytisins.

Markmið flugstefnunnar er m.a. að efla innanlandsflug sem hefur átt undir högg að sækja á síðustu árum. Innanlandsflugið er nú hluti af almenningssamgöngukerfi landsins. Eitt af því sem flugstefnan felur í sér er að skilvirkt kerfi alþjóðaflugvalla verði hér á landi sem sé samþætt og á einni hendi. Jafnframt að stutt verði við möguleika á fleiri hliðum inn til landsins til að fleiri geti notið góðs af ferðaþjónustu.

Mælikvarðar stefnunnar eru hluti af mælikvörðum samgönguáætlunar, sjá kafla 3.7.1.

Nánar er fjallað um flugmál í köflum 3.2.5 (flug og flugvellir) og 3.2.6 (almenningssamgöngur) þar sem er umfjöllun um innanlandsflug.

3.8 Lykilviðfangsefni næstu ára

Af umfjölluninni hér á undan má glögg sjá hve umfangsmikill málaflokkur samgangna er og hvað hann hefur áhrif víða. Hún byggir að stærstum hluta á mati þeirra stofnanna sem vinna að samgöngumálum og svo á þeim upplýsingum sem fengust af samráðsfundum með almenningi og öðrum hagsmunaaðilum um land allt. Ljóst er áskoranir og tækifæri eru fjölmörg. Hér er reynt að draga fram stærstu atriðin, lykilviðfangsefnin, sem munu liggja til grundvallar næsta skrefi stefnumótunarferilsins, vinnslu hvítbókar.

Lykilviðfangsefnin eru tölusett, með það fyrir augum að auðvelda tilvísanir til þeirra í frekari stefnumótunarvinnu. Tölusetningin endurspeglar ekki mikilvægi eða forgangsroðun.

- 1. Fækkun slysa í samgöngum.** Hvort sem litið er til samgangna á landi, sjó eða í lofti. Finna þarf leiðir til þess að slysum fækki a.m.k. í samræmi við markmið öryggisáætlana. Tækifæri til árangurs eru fjölbreytt en mikilvægt er að þeim sé forgangsraðað rétt svo ábati samfélagsins verði sem mestur.
- 2. Mikil uppsöfnuð viðhalds- og fjárfestingarþörf** er í samgönguinnviðum allra samgöngumáta hér á landi. Miklir þjóðhagslegir hagsmunir eru fólgnir í því að innviðir séu í góðu ástandi, ekki síst út frá öryggissjónarmiðum.
- 3. Sértek fjármögnun samgönguinnviða.** Hröð aukning umferðar samhliða óvenju lágum framlögum til vegagerðar undanfarin ár valda því að mikilvægt er að leitað verði leiða til að auka fjárfestingu í samgöngum, umfram það sem ríkisfjármál annars leyfa.
- 4. Uppbygging fjölbreyttra samgönguinnviða.** Markmið um breyttar ferðavenjur og tilkoma nýrra samgöngumáta auka mikilvægi þess að tryggja að innviðir mæti nýjum þörfum.
- 5. Fækkun malarvega til að auka öryggi og stuðla að framþróun,** þ.m.t. á leiðum skólaaksturs. Undanfarin ár hefur árangur náðst en miðað við umfang verkefnisins er ljóst að finna þarf leiðir til þess flýta framkvæmdum.
- 6. Mikilvægt er að vinna heildstæða greiningu jarðgangakosta og leita leiða til þess að flýta uppbyggingunni.** Framkvæmdir við jarðgöng kalla á mikla fjárfestingu og miðað við þau framlög sem nú er veitt til samgöngumála er ljóst að langan tíma mun taka að mæta eftirspurn.
- 7. Vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega hafa mikil samfélagsleg áhrif og halda aftur af þróun einstakra svæða.** Ákveðnir vegkaflar eru sérlega erfiðir og hættulegir í vetrarfærð og við lokun þeirra einangrast samfélög og atvinnulíf skaðast. Skoða þarf hvernig tryggja megi greiðar, áreiðanlegar og öruggar samgöngur allt árið.
- 8. Vöruflutningar innanlands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina.** Áætlanir gera ráð fyrir miklum vexti útflutningsgreina. Greina þarf þarfir þeirra og hvernig samhliða aukning vöruflutninga fari fram með sem hagkvæmustum hætti.
- 9. Sameiginleg sýn stjórnvalda á samgönguinnviði vegna ferðapjónustu.** Á mjög skömmum tíma hefur álag á samgönguinnviði aukist mikið vegna ferðapjónustu. Tryggja þarf að innviðirnir geti annað auknu álagi án þess að það komi niður á þjónustustig og öryggi.
- 10. Endurreisn flugumferðar til og frá landinu í kjölfar heimsfaraldurs Covid-19.** Millilandaflug er grundvöllur ferðapjónustu sem til skamms tíma hefur orðið að einni mikilvægustu atvinnugrein landsins. Miklir þjóðhagslegir hagsmunir eru í húfi og því mikilvægt að stutt verði við eflingu flugumferð til og frá landinu á ný.

11. **Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.** Áfram þarf að leita leiða til þess að draga úr losun hér á landi frá öllum samgöngumátum, en um leið að tryggja að samgöngubörfum sé mætt.
12. **Aðlögun samgöngumannvirkja að loftslagsbreytingum.** Tryggja þarf aðlögun samgöngumannvirkja að náttúrufarsbreytingum vegna loftslagsáhrifa svo ekki verði samgöngurof.
13. **Draga þarf úr staðbundnum umhverfis- og lýðheilsuáhrifum samgangna, ekki síst í þéttbýli.** Vinnan þarf að því að draga úr staðbundnum áhrifum samgangna á umhverfið og á heilsu íbúa, svo sem vegna svífryks, hávaða og vatnsmengunar.
14. **Efling almenningsamgangna um land allt.** Í dreifbýli þarf þjónustan að koma til móts við þarfir íbúa og hún þarf að vera í boði sem víðast. Í þéttbýli þarf að vinna að því að fjölga þeim sem kjósa ferðamátann. Endurreisa þarf traust farþega á almenningsamgöngum í kjölfar Covid-19.
15. **Markmið um breyttar ferðavenjur.** Stuðla þarf að því að markmið um breyttar ferðavenjur nái fram að ganga, með aukinn ábata allra vegfarenda að leiðarljósi.
16. **Aukin hlutdeild smáfarartækja í ferðamátavali.** Smáfarartæki hafa á stuttum tíma orðið að áberandi og mikilvægum ferðamáta og skapa tækifæri í breytingu ferðavenja. Greina þarf og koma til móts við eftir tilvikum innviða- og þjónustuparfir ferðamátans.
17. **Koma þarf til móts við þarfir barna og ungmenna í samgöngum.** Tryggja þarf aukna þátttöku barna og ungmenna í stefnumótun í samgöngum. Þá þarf að líta til fræðslu og forvarna og tryggja að þær endurspegli ferðavenjur og nái athygli. Þá þarf að vinna að uppbyggingu innviða sem helst nýtast börnum og ungmennum.
18. **Leita þarf leiða til að tryggja að nýjar og ábatasamar samgöngulausnir séu innleiddar hér á landi með skjótum og öruggum hætti.** Á öllum sviðum samgangna hafa nýjar lausnir verið kynntar til leiks. Dæmi um slíkt eru smáfarartæki, deililausnir, aukin rafræn þjónusta og stafrænar lausnir í upplýsingagjöf og umferðarstýringu.
19. **Greindar verði leiðir til að tryggja að farnetssamband sé áreiðanlegt á þjóðvegum og að uppbygging háhraðafarnet komi til móts við þarfir notenda.** Farnetssamband á þjóðvegum landsins er mikilvægt öryggisatriði. Þá er uppbygging háhraðafarnets lykilþáttur í innleiðingu lausna svokallaðrar fjórðu iðnbyltingar í samgöngum.
20. **Mæta þarf ólíkum áskorunum kynja í samgöngum og stuðla að jafnari atvinnuþátttöku kynjanna í samgöngugreinum.** Jafnréttisgreining verði nýtt í meira mæli til að bæta árangur af aðgerðum.

4. Valkostir, framtíðarsýn og áherslur til umræðu

4.1 Valkostir – leiðir

Við val á leiðum þarf að líta til þess hvort þær henta viðfangsefninu, eru líklegar til árangurs, eru pólitískt og tæknilega fýsilegar og leiða til jákvæðra efnahagslegra-og langtímaáhrifa.

Ljóst er að aðkoma opinberra aðila að verkefnum getur verið með ýmsu móti og mætti í því sambandi ræða um að helstu verkfærin við hönnun og framkvæmd opinberrar stefnu séu:

- Upplýsingar, menntun, ráðgjöf.
- Bein íhlutun hins opinbera.
- Hagrænar aðgerðir / - hvatar.
- Lagasetning eða „sjálfstýring“.
- Hnippingar.

Við val á leiðum þarf að horfa til þeirrar vegferðar sem fram undan er, móta þarf framtíðarsýn og áherslur og meta hvaða leiðir eru fýsilegar til að ná að komast í æskilega stöðu. Á næstu síðum eru kynnt drög að framtíðarsýn og áherslum til frekari umræðu og útfærslu með almenningi og hagsmunaaðilum.

4.2 Drög að framtíðarsýn

Sameiginleg framtíðarsýn og tvö meginmarkmið hafa verið sett fyrir alla málaflokka samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Er þetta hluti af samþættingu áætlana.

Ísland er í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengir byggðir og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið.

Fyrri meginmarkmiðið, „Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins“, felur meðal annars í sér eftirfarandi leiðarljós:

1. Samgöngu- og fjarskiptakerfi mynda samþætta heild til hagsbóta fyrir einstaklinga og atvinnulíf.
2. Grunnnet samgangna og fjarskipta á landi, í lofti og á sjó er skilgreint og byggt upp með hliðsjón m.a. af öryggi, vinnusóknarsvæðum og tengingu landshluta og Íslands við umheiminn.
3. Samgöngur og fjarskipti geri landsmönnum kleift að nálgast opinbera grunnþjónustu á sem stystum tíma og á öruggan hátt.
4. Öryggisáætlanir í samgöngum og fjarskiptum eru uppfærðar reglulega og árangur mældur.

Í seinna meginmarkmiðinu, „Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt“, felast meðal annars eftirfarandi leiðarljós:

1. Við forgangsröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta.
2. Skipulag og forgangsröðun samgangna og fjarskipta um land allt taki tillit til umhverfisgæða og lýðheilsu.
3. Uppbygging heildstæðs almenningsamgöngukerfis verði um allt land.
4. Sjálfstjórn og ábyrgð sveitarfélaga virt og tryggð verði sem jöfnust réttindi og aðgengi íbúa að þjónustu.

4.3 Áherslur

Í samgönguáætlun eru lagðar fram alls [80. áherslur](#) og [68 verkefni](#) (sjá nánar í viðauka) sem eiga að stuðla að því að markmið um greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur náist og að samgöngur stuðli að jákvæðri byggðapróun.

Gildandi áherslur, ásamt niðurstöðum þessa stöðumats, munu liggja til grundvallar frekari stefnumótun í málaflokknum á hvítbókarstigi. Áherslur eiga að stuðla að því að raungera framtíðarsýn í samgöngum og vinna að lausn þeirra lykilviðfangsefna sem hér eru lögð fram.

Til viðbótar þeim áherslum og verkefnum sem eru nú þegar í samgönguáætlun eru hér lögð fram fyrstu drög að áherslum með tilliti til lykilviðfangsefnanna.

Markmið um greiðar samgöngur

- a. Innviðir verði hannaðir og byggðir með tilliti til breytinga á samgöngumátum og ferðavenjum.
- b. Litið verði til stöðu fámennra og víðfermra sveitarfélaga þegar kemur að uppbyggingu hjóla- og göngustíga milli byggða.
- c. Háhraðafarnet tryggi fulla og óslitna dekkun og gagnahraða sem uppfyllir samskiptaþarfir farartækja, farþega, veghaldara og viðbragðsaðila, gagnvart helstu stofnvegum, þ.m.t. í jarðgöngum.

Markmið um öruggar samgöngur

- a. Litið verði til greiningar á mismunandi aðkomu kynja að slysum, með það að markmiði að gera aðgerðir markvissari.
- b. Kannaðir verði kostir við að auka öryggi smáfarartækja í umferðinni.
- c. Öryggisaðgerðum verði forgangsraðað með tilliti til arðsemis með það fyrir augum að lágmarka slysakostnað samfélagsins.
- d. Áhersla verður lögð á að leiðir skólaaksturs séu öruggar og henti þeirri umferð sem þar fer um.
- e. Tryggja þarf aðkomu barna og ungmenna að stefnumótun í samgöngum.
- f. Fræðsla og forvarnir sem beinist að börnum endurspegli ferðavenjur þeirra og sé þess eðlis að hún nái athygli þeirra.
- g. Við uppbyggingu og hönnun innviða verði litið til þarfa barna og ungmenna. Greina þarf núverandi innviði á leiðum barna m.t.t. öruggar umferðar þeirra.

Markmið um hagkvæmar samgöngur

- a. Leitað verði leiða til að bæta forgangsröðun framkvæmda.
- b. Huga þarf að samfélagslegu samþykki gjaldtöku. Mikilvægt er að gjald takið mið af ábata vegfarenda.
- c. Greina þarf þarfir atvinnugreinanna með tilliti til þeirra samgöngukosta og innviða sem í boði eru og hvernig aukning vöruflutninga fari fram með sem hagkvæmustum hætti.
- d. Bæta þarf gagnaöflun vegna þungaflutninga innanlands.

Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

- a. Stuðla að samstarfi ólíkra aðila til að vinna að rafvæðingu hafna.
- b. Fylgst með þróun í orkuskiptum í flugi og tryggt að innviðir á flugvöllum styðji við innleiðingu.
- c. Hönnun og uppbygging mannvirkja taki mið af spám um náttúrufarsbreytingum vegna loftslagsáhrifa.

Markmið um jákvæða byggðapróun

- a. Mörkuð verði stefna um hálendisvegi.
- b. Mörkuð verði stefna um þjónustu á vegum.
- c. Niðurstöður greininga á stöðu kynjanna í samgöngum verði nýttar til jafnréttismats aðgerða.
- d. Til styrkingar vinnu- og skólasóknarsvæða verði m.a. litið til samhæfðra lausna í fjarskipta-, samgöngu- og byggðamálum.

5. Hver er þín skoðun?

Markmið þessa skjals er að hvetja til umræðu um stöðumat, viðfangsefni og framtíðarsýn samgangna sem og áherslur og valkosti. Mikilvægt er að stöðumatið sé sem réttast, enda verður það grunnur að stefnumótun í málaflokknum.

Því spyrjum við um skoðun þína á:

- Stöðumatinu sjálfu. Endurspeglar það þitt mat á stöðunni?
- Lykilviðfangsefnin eiga að endurspeгла helstu álitamál til framtíðar. Ert þú sammála þeim og hvernig þau eru sett fram?
- Hvernig getum við aukið skilning okkar á samgöngum? Gætum við bætt við eða breytt þeim ástandsmælikvörðum sem notast er við í dag?
- Hvernig bætum við forgangsröðun? Hvernig aukum við ábata samfélagsins af samgöngum?
- Hver ætti framtíðarsýn samgangna að vera á Íslandi?
- Annað sem þú vilt taka fram?

6. Viðauki

6.1 Staða aðgerða samgönguáætlunar 2020-2024

Staða verkefna sem vinna skal að í samræmi við settar áherslur í fimm ára samgönguáætlun 2020-2024 var í júlí 2021 svofelld:

	Ábyrgð	Staða
4.1. Markmið um greiðar samgöngur.		
1. Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólréiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna og á vinsælustu ferðamannaleiðum.	Vegagerðin	Verkefni langt komið
2. Lokið verði við mótun leiðsögustefnu og innleiðing hafin.	SRN	Verkefni ekki hafið
3. Aukin verði upplýsingagjöf til ferðamanna, svo sem með viðeigandi miðlum.	Vegagerðin og Samgöngustofa	Verkefni lokið
4. Heildstætt leiðakerfi almenningsamgangna milli byggða verði skilgreint með tilliti til samræmdra þjónustuviðmiða og samvirkni leiða.	Vegagerðin	Verkefni hafið
5. Heildstætt leiðakerfi almenningsamgangna verði rýnt reglulega með tilliti til notkunar og vilja íbúa.	Vegagerðin	Verkefni hafið
6. Unnið verði að undirbúningi gagnvirkar upplýsingaveitu um heildstætt almenningsamgöngukerfi í lofti, á landi og legi.	SRN og Vegagerðin	Verkefni hafið
7. Greining á leiðum til þess að tryggja að aðgengi fatlaðs fólks og hreyfihamlaðs að almenningsamgöngum milli byggða verði eins og best verði á kosið.	Vegagerðin	Verkefni hafið
8. Þörf á aðstöðu fyrir fraktflug á Keflavíkflugvelli verði greind og bætt úr ef þess reynist þörf.	Isavia	Verkefni ekki hafið
9. Stutt verði við uppbyggingu Akureyrar- og Egilsstaðaflugvalla sem alþjóðlegra fluggátta. Við uppbyggingu þar verði lögð áhersla á að flugvellirnir mæti sem best þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli hér á landi og að Egilsstaðaflugvöllur verði að því leyti í forgangi.	Isavia	Verkefni hafið
10. Tekið verði upp hóflegt varaflugvallagjald sem renni til uppbyggingar alþjóðlegra fluggátta.	SRN	Verkefni ekki hafið
11. Rekstur alþjóðaflugvallanna verði í einu kerfi á ábyrgð Isavia ohf.	SRN	Verkefni í bið
12. Unnin verði stefna í hafnamálum og framtíðarsýn mótuð um samspil hafna við aðrar samgöngur.	SRN	Verkefni ekki hafið
13. Unnin verði greining á flugvöllum og þeir flokkaðir miðað við hlutverk þeirra.	SRN	Verkefni hafið

	Ábyrgð	Staða
4.2. Markmið um öryggi í samgöngum.		
1. Samgöngustofa eflir eftirlit með því að viðhafa öryggisstjórnun við framkvæmdir og rekstur vega og hafna.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
2. Skráning samgönguslysa og annarra atvika verði bætt og samræmd. Haldið verði utan um skráningar rafrænt.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
3. Gerð verði úttekt á flutningsgetu samgöngukerfisins komi til rýminga vegna náttúruhamfara eða annarra ófyrirséðra atburða með áherslu á höfuðborgarsvæðið.	SRN og Vegagerðin	Verkefni lokið
4. Meginverkefni áætlunar á tímabilinu um flugöryggi verði:		
a. Eftirlitskerfi verði fest frekar í sessi, þ.m.t. áhættumiðað eftirlit sem uppfylli kröfur Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Áfram verði gerðar allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja viðeigandi sérfræðikunnáttu í þessu samhengi.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
b. Brugðist verði við nýjum öryggisáskorunum sem fylgja nýrri tækni, þá sérstaklega ómönnum loftföllum.	SRN og Samgöngustofa	Verkefnið hafið
c. Fylgst verði með öryggi starfsemi sem lýtur séríslenskum reglum, t.d. starfrækslu tiltekinna loftfara og lendingarstaða sem alþjóðlegar reglur ná ekki yfir.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
5. Meginverkefni áætlunar á tímabilinu um öryggi sjófarenda verði:		
a. Lögð verði áhersla á að greina laga- og reglugerðarumhverfið og uppfæra það sem er úrelt með áherslu á eins mikla samræmingu og kostur er við alþjóðlegt regluverk eða reglur í nágrannaríkjum þar sem ekki er um alþjóðlegar reglur að ræða.	SRN	Verkefni hafið
b. Unnið verði að endurbótum á reglum um minni farþegaskip og farþegabáta með áherslu á alþjóðlegar reglur.	SRN	Verkefni hafið
c. Unnið verði að því að innleiða öryggisstjórnunarkerfi og móta kröfur þar um með virku samstarfi við atvinnugreinina samhliða því að auka vitund sjómanna um öryggisatriði.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
d. Unnið verði að skráningu og greiningu alvarlegra atvika og slysa á sjó í samevrópskan gagnagrunn (EMCIP). Sett verði upp eitt atvikaskráningarkerfi fyrir íslenska sjófarendur. Atvik verði greind frekar til að bæta fræðslu og forvarnir.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
e. Samstarf við skóla verði þróað nánar og skilgreint betur hlutverk þeirra sem að málinu	Samgöngustofa	Unnið að undirbúningi

	Ábyrgð	Staða
koma, þ.m.t. Samgöngustofu, Menntamálastofnunar og starfsgreinaráðs.		
6. Meginverkefni umferðaröryggisáætlunar verði eftirfarandi:		
a. Reglulegar mælingar á umferðaröryggismálum, m.a. hraðakstri, akstri undir áhrifum ölvunar eða fíkniefna, bílbeltanotkun, snjalltækjanotkun og ástandi hemla í þungum bifreiðum.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
b. Unnið verði að lagfæringum á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt til að draga úr hættu á alvarlegum slysum.	Vegagerðin	Verkefni hafið
c. Haldið verði áfram fræðslu, herferðum og forvarnastarfi með áherslu á þá þætti sem slysatölfræði sýnir að huga þurfi að.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
d. Unnið verði að innleiðingu á öryggisstjórnunarkerfi hjá hópferða- og vöruflutningabifreiðum.	Samgöngustofa	Unnið að undirbúningi
e. Haldið verði áfram virku sýnilegu eftirliti og hraðamyndavélum fjölgað.	Vegagerðin	Verkefni hafið
f. Fylgst verði með og brugðist við nýjum áskorunum sem felast í nýrri tækni, svo sem nýjum öryggisbúnaði í bílum, sjálfkeyrandi bílum, litlum hjólum og öðrum eins manns farartækjum.	SRN	Unnið að undirbúningi
7. Greindar verði leiðir til þess að auka gæði og öryggi biðstöðva allra samgöngumáta, t.d. með samræmdum hönnunarleiðbeiningum og kröfum. Á helstu skiptistöðvum kerfisins verði tryggð aukin þjónusta og upplýsingagjöf.	Vegagerðin og Isavia	Verkefni hafið
8. Greind verði þörf fyrir fjölgun veðurstöðva og vefmyndavéla á lendingarstöðum.	SRN	Verkefni ekki hafið
9. Greindar verði leiðir til þess að tryggja með bestum hætti leiðréttingartækni vegna gervihnattaleiðsögu um allt land, svo sem með aðild Íslands að nýrri geimáætlun Evrópusambandsins og/eða viðræður hafnar við framkvæmdastjórn ESB um stækkun þjónustuvæðis EGNOS svo að það nái yfir Ísland.	SRN	Verkefni hafið
10. Lagt verði mat á þörf á minni lendingarstöðum út frá öryggishlutverki þeirra og aðgengi að innviðum þar bætt eftir atvikum með aukinni aðkomu flugsamfélagsins sjálfs.	SRN	Verkefni hafið

4.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

1. Unnið verði að því að þróa og festa í sessi faglegan grunn ákvarðanatöku um uppbyggingu samgöngukerfisins í dreifbýli og	SRN	Verkefni hafið
---	-----	----------------

	Ábyrgð	Staða
þéttbýli þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgönguyfirvalda verði borinn saman.		
2. Gerð verði úttekt á áningarstöðum við þjóðveg. Horft verði þar sérstaklega til rekstrar- og viðhaldsþarfur þeirra og ábyrgðarskiptingar.	Vegagerðin	Unnið að undirbúningi
3. Unnið verði að því að fjármagna skilgreindar stærri framkvæmdir, m.a. í samstarfi við einkaaðila, þ.m.t. verkefni þar sem ríkið leggi fram hluta af framkvæmdafé.	SRN	Verkefni lokið
4. Unnar verði greiningar á ferðavenjum landsmanna. Litið verði þar til þess að hægt verði að greina bæði langferðir milli landshluta sem og styttri ferðir innan heimabyggðar.	SRN	Verkefni lokið, næsta könnun unnin 2022
5. Unnið verði að endurbótum og þróun á skráum Samgöngustofu er haldi utan um réttindi og farartæki:	Samgöngustofa	Verkefni hafið
a. Komið verði í gagnið nýju upplýsingakerfi fyrir skipaskráningar og skírteini sjófarenda (Skútan).	Samgöngustofa	Verkefni hafið
b. Unnið verði að nýrri og endurbættri ökutækjaskrá þar sem sjálfsafgreiðsla notenda og vefþjónusta fyrir stórnotendur sé útgangspunktur.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
c. Unnið verði að þróun á gagnagrunnum og kerfum tengdum flugstarfsemi.	Samgöngustofa	Verkefni hafið
6. Á gildistíma áætlunarinnar verði metið hvort endurskoða eigi ábyrgð og umsjón á útgáfu ökuréttinda til samræmingar við þá verkaskiptingu sem er í flugi og siglingum.	SRN	Unnið að undirbúningi
7. Greindar verði leiðir til þess að styrkja lagaumhverfi almenningsamgangna svo að það styðji eflingu þjónustunnar og þróun hennar.	SRN	Verkefni ekki hafið
8. Greindar verði leiðir til að auka samkeppnishæfni almenningsamgangna gagnvart ferðum í bíl, þ.m.t. verðlag.	Vegagerðin	Verkefni hafið
9. Menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að rannsóknnum og kenngslu háskólasamfélagsins.	SRN	Verkefni hafið
10. Unnið verði að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug í nágrenni höfuðborgarsvæðisins.	SRN	Verkefni hafið
11. Stuðlað verði að aukinni söfnun tölfraeðiupplýsinga á sviði samgangna héraendis.	SRN	Unnið að undirbúningi
12. Undirbúin verði stofnun flugklasa sem verði samstarfsvettvangur hagsmunaaðila.	SRN	Verkefni hafið

	Ábyrgð	Staða
13. Greint verði fyrirkomulag neytendaverndar í flugi hér á landi og gerðar úrbætur ef þörf er á.	SRN og Samgöngustofa	Verkefni hafið
14. Unnin verði langtímastefna í uppbyggingu jarðganga sem stuðli að faglegrri forgangsröðun framkvæmda.	Vegagerðin	Verkefni hafið

4.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

1. Unnið verði í samræmi við aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum. Samgönguyfirvöld vinni að verkefnum aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum og orkuskiptaáætlunar í samræmi við aðkomu þeirra að þeim verkefnum.	SRN	Verkefni hafið
2. Gerðar verði reglulegar greiningar á umhverfisvænum lausnum í samgöngumálum og hvernig þær geti nýst hér á landi.	SRN	Verkefni hafið
3. Greindar verði leiðir til að stuðla að aukinni umhverfisvitund við val á ferðamáta.	SRN	Verkefni hafið
4. Unnin verði greining á efnahagslegum hvötum til eflingar ræktunar orkujurta á Íslandi.	SRN og Samgöngustofa	Verkefni langt komið
5. Bættar verði tengingar og flæði bifreiða milli umferðarljósa á álagstímum til þess að draga úr mengun á fjölförnum leiðum.	Vegagerðin	Verkefni hafið
6. Yfirlit verði gert yfir mikilvægustu hluta samgöngukerfisins, mannvirki og staði sem ætla má að loftslagsbreytingar hafi áhrif á og úr því unnin áhættugreining og því viðhaldið.	SRN og Vegagerðin	Verkefni lokið
7. Stuðlað verði að því að farartæki sem veljast til notkunar í almenningssamgöngukerfinu séu eins vistvæn og kostur er. Kannaðir verði möguleikar á notkun vistvænna, innlendra orkugjafa.	Vegagerðin	Verkefni hafið
8. Innviðir til notkunar vistvænna orkugjafa í almenningssamgöngum verði til staðar og styðji við að ný umhverfisvæn tækni ryðji sér til rúms.	SRN	Verkefni hafið
9. Þjónustutæki á flugvöllum landsins verði knúin umhverfisvænum orkugjöfum.	Isavia	Verkefni hafið

4.5. Markmið um jákvæða byggðapröun.

1. Greindir verði kostir til þess að stækka og styrkja vinnu- og skólasóknarsvæði.	SRN	Verkefni lokið
2. Greindar verði leiðir til þess að efla hlut kvenna í siglingum og sjósókn.	SRN	Verkefni hafið

	Ábyrgð	Staða
3. Heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna verði endurskoðað með samræmdum viðmiðum um þjónustu.	Vegagerðin	Verkefni hafið
4. Leitað verði leiða til þess að tryggja að sjónarmið notenda og heimamanna fái notið sín til þess að tryggja gæði leiðakerfisins og í þeim tilgangi að ná fram samnýtingu og samtengingu við aðra þjónustu, svo sem skólaakstur, vinnustaðaakstur og sérstök almenningssamgöngukerfi innan sveitarfélaga.	Vegagerðin	Verkefni hafið
5. Greindir verði kostir þess að lykilleiðir almenningssamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna.	Vegagerðin	Verkefni langt komið
6. Íbúum á landsbyggðinni verði gert kleift að nýta betur innanlandsflug með kostnaðarþátttöku ríkisins.	SRN	Verkefni lokið
7. Reglugerð um héraðsvegi verði endurskoðuð með tilliti til byggðasjónarmiða og breyttra atvinnuhátta, einkum skil vegflokka og viðmið um uppbyggingu, viðhald og afskráningu héraðsvega af vegaskrá.	SRN	Verkefni ekki hafið
8. Unnin verði greining á stöðu landsvega utan stofnvegakerfisins og þar metin þörf á úrbótum til lengri tíma.	Vegagerðin	Verkefni ekki hafið

