

September 2024



Almenningssamgöngur milli **höfuðborgarsvæðis** og **Keflavíkurflugvallar**

Skýrsla starfshóps með tillögum að úrbótum



Stjórnarráð Íslands
Innviðaráðuneytið

Útgefandi:

Stjórnarráð Íslands

Almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar:

Skýrsla starfshóps með tillögum að úrbótum

September 2024

irn@irn.is

stjornarradid.is

Textavinnsla:

Starfshópur um almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar

Umbrot:

Stjórnarráð Íslands

©2024 Stjórnarráð Íslands

ISBN 978-9935-494-57-3

Efnisyfirlit

1. Inngangur	4
2. Orðskýringar	5
3. Almenningsamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar	6
3.1 Fyrirkomulag og aðgengi almenningssamgangna til og frá Keflavíkurflugvelli	6
3.1.1 Fyrirkomulag almenningssamgangna	6
3.1.2 Aðgengi hópþingreiða að Keflavíkurflugvelli	7
3.2 Ferðavenjur	8
3.2.1 Flugfarþegar	8
3.2.2 Starfsfólk	9
3.2.3 Íbúar á Suðurnesjum	9
3.3 Stefnur og markmið um almenningssamgöngur frá Keflavíkurflugvelli	10
4. Framtíðarsýn og markmið	12
4.1 Framtíðarsýn til ársins 2040	12
4.2 Markmið til ársins 2030	12
5. Tillögur að aðgerðum	13
5.1 Markmið 1: Efla almenningssamgöngur svo að þær þjóni betur íbúum, starfsfólki og ferðamönnum	13
5.2 Markmið 2: Afla betri gagna um ferðavenjur starfsfólks og flugfarþega	15
5.3 Markmið 3: Fyrirmyndar aðstaða fyrir farþega	15
5.4 Markmið 4: Almenningsamgöngur séu samkeppnishæfar við aðra ferðamáta	16
5.5 Markmið 5: Almenningsamgöngur séu grænar	16
5.6 Markmið 6: Samstarf hagsmunaaðila um áframhaldandi uppbyggingu og þróun almenningssamgangna	18
6. Samantekt – tillögur að markmiðum og aðgerðum	19

1. Inngangur

Innviðaráðherra skipaði starfshóp sem hafði það hlutverk að greina leiðir til að bæta almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar með umhverfissvænum hætti og leggja fram tillögur til úrbóta. Horfa átti m.a. til leiðakerfis, þjónustustigs, staðsetninga og umgjörðar biðstöðva, verðskrár og kolefnisfótspors.

Starfshópin skipuðu:

- Valgerður B. Eggertsdóttir, fulltrúi innviðaráðuneytis
- Bergþóra Kristinsdóttir og Hilmar Stefánsson, fulltrúar Vegagerðarinnar
- Theodóra Þorsteinsdóttir, fulltrúi Isavia
- Anton Kristinn Guðmundsson, fulltrúi Samtaka sveitarfélaga á Suðurnesjum (SSS)
- Pawel Bartoszek, fulltrúi Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH)
- Pálmi Freyr Randversson, fulltrúi Kadeco
- Valgerður Gréta Benediktsdóttir, fulltrúi Strætó bs.

Með hópnum störfuðu Daði Baldur Ottósson og Helga Magnadóttir, ráðgjafar hjá EFLU þekkingarfyrirtæki auk Hrefnu Hallgrímsdóttur, sérfræðings í innviðaráðuneytinu.

Hópurinn fundaði 12 sinnum á tímabilinu 7. mars 2023 til 25. september 2024. Við vinnu hópsins var farið yfir hlutverk og ábyrgð allra hagsmunaaðila, farið í vettvangsferð til Keflavíkurflugvallar, auk þess sem greind voru tækifæri og áskoranir við almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar. Staðið var að vinnustofu með áherslu á mótun framtíðarsýnar, markmiða og aðgerða til lengri og skemmri tíma.

Hópurinn kallaði til fundar:

- Gunnar Val Sveinsson og Björn Ragnarsson, fulltrúa frá Samtökum ferðaþjónustunnar
- Huldu Hallgrímsdóttur, fulltrúa frá Reykjavíkurborg
- Stefán Vilbergsson og Áslaugu Benediktsdóttur, fulltrúa frá ÖBÍ réttindasamtökum

Sérfræðingur Strætó bs., Daði Áslaugarson, kynnti rafræna greiðslukerfið Klapp og aðra greiðslumöguleika. Sérfræðingar frá Isavia, Gísli Guðmundsson og Brynjar Vatnsdal, kynntu fyrir hópnum áform um framtíðaruppbyggingu Isavia í tengslum við samgöngur hópþifreiða og fleiri fararmáta.

Skýrslan er uppbyggð á eftirfarandi hátt:

- Orðskýringar: Stutt umfjöllun um helstu orðanotkun í skýrslunni (kaflí 2).
- Núverandi fyrirkomulag samgangna við Keflavíkurflugvöll, ferðavenjur starfsfólks á Keflavíkurflugvelli og íbúa Suðurnesja, auk yfirlits yfir helstu stefnur og markmið stjórnvalda er tengjast vistvænum samgöngum (kaflí 3).
- Niðurstöður starfshóps:
 - Framtíðarsýn til ársins 2040 og markmið til ársins 2030 (kaflí 4).
 - Tillögur að aðgerðum (kaflí 5).
- Samantekt: Yfirlit yfir niðurstöður starfshóps – tillögur að markmiðum og aðgerðum sem starfshópur leggur til (kaflí 6).

2. Orðskýringar

Í skýrslu þessari er notast við eftirfarandi orðanotkun:

Reglubundnir farþegaflutningar: Samkvæmt lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi eru almenningssamgöngur nefndar „reglubundnir farþegaflutningar“. Skilgreiningin er eftirfarandi: „Fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrirframbirtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni. Þjónustan er öllum opin, þ.e. almenningssamgöngur“.

Landsbyggðarstrætó: Strætisvagnasamgöngur milli bæjarfélaga utan höfuðborgarsvæðisins nefnast landsbyggðarstrætó. Strætó bs. og Vegagerðin vinna saman í skipulagningu og þjónustu fyrir almenningssamgöngur á landsbyggðinni. Vegagerðin annast rekstrarverkefni ríkisins á sviði almenningssamgangna og sér því um rekstur leiðar 55 sem gengur á milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Landsbyggðarstrætó fellur að fullu undir skilgreiningu á reglubundnum farþegaflutningum þar sem landsbyggðarstrætó gengur samkvæmt tímatöflu og farþegum er hleypt inn og út á leiðinni á skilgreindum stoppistöðvum.

Þéttbýlisstrætó: Strætisvagnasamgöngur innan þéttbýlis. Í þessari skýrslu er átt við leiðanet Strætó á höfuðborgarsvæðinu og strætisvagnasamgöngur innan Reykjanesbæjar. Þéttbýlisstrætó fellur að fullu undir skilgreiningu á reglubundnum farþegaflutningum þar sem þéttbýlisleiðir ganga samkvæmt tímatöflu og farþegum hleypt inn og út á leiðinni á skilgreindum stoppistöðvum.

Áætlunarrútur: Skipulagðir hópflutningar nefnast áætlunarrútur. Áætlunarrútur eru opnar öllum líkt og landsbyggðarstrætó en eru í rekstri einkaaðila. Þegar fjallað er um áætlunarrútur í þessari skýrslu er átt við rútur sem ganga beint á milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar og hafa þann megingilgang að flytja flugfarþega – þessar áætlunarrútur falla að mestu leyti undir reglubundna farþegaflutninga en helsti munurinn snýr að því að í tilvikum bíða vagnar eftir farþegum í stað þess að leggja af stað eftir tímatöflu. Þá stoppa áætlunarrútur ekki endilega á tiltekinni stoppistöð nema búið sé að bóka ferðina fyrirfram. Í dag bjóða tvö fyrirtæki upp á áætlunarferðir milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins, og hafa gert samning við Isavia um þjónustuna.

Aðrar hópþjónuferðir: Skipulagðir hópflutningar milli Keflavíkurflugvallar og annarra áfangastaða, t.d. Bláa lönsins, sem almenningur hefur aðgengi að, auk skipulagðra hópflutninga fyrir afmarkaðan hóp, t.d. starfsfólk flugvallarins, sem almenningur hefur ekki aðgang að. Vinna starfshópsins náði ekki til þessara hópþjónuferða.

Almenningssamgöngur: Þegar fjallað er um almenningssamgöngur í þessari skýrslu, er átt við bæði landsbyggðarstrætó og áætlunarrútur sem ganga á milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar. Þéttbýlisstrætó fellur einnig undir þessa skilgreiningu sem og mögulegar framtíðarlausnir, svo sem hraðvagnar eða lest.

3. Almenningsamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar

Í þessum kafla er stuttlega farið yfir eftirfarandi:

- Fyrirkomulag og aðgengi almenningssamgangna til og frá Keflavíkurflugvelli.
- Ferðavenjur flugfarþega, starfsfólks á Keflavíkurflugvelli og íbúa á Suðurnesjum.
- Stefnur, markmið og ályktanir sem hafa verið settar fram í tengslum við almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar.

3.1 Fyrirkomulag og aðgengi almenningssamgangna til og frá Keflavíkurflugvelli

3.1.1 Fyrirkomulag almenningssamgangna

Í þessari skýrslu þegar fjallað er um almenningssamgöngur til og frá Keflavíkurflugvelli, er bæði átt við landsbyggðastrætó og áætlunarrútur eins og fram kom í orðskýringum (kafla 2). Landsbyggðarstrætó, er í rekstri Vegagerðarinnar, og áætlunarrútum er sinnt af tveimur rútufyrirtækjum, Reykjavík Excursions (Flybus) og Airport Direct, sem Isavia hefur gert samning við.

Til viðbótar eru aðrar hópþingreiðaferðir sem ekki teljast til almenningssamgangna í þessari skýrslu, þ.e. ferðir fyrir sérstaka hópa, ferðir sem eiga viðkomu á öðrum áfangastöðum, t.d. í Bláa lóninu, og starfsmannarútur.

4.1.1.1 Landsbyggðarstrætó

Ein leið landsbyggðarstrætó þjónustar Keflavíkurflugvöll. Sú leið er númer 55 og er rekin af Vegagerðinni¹. Í gegnum tíðina hefur aksturinn verið boðinn út og rennur núverandi samningur út í lok árs 2025. Þjónustutími leiðar 55 er í samræmi við almennan þjónustutíma Strætó bs. Áhersla er á að sinna vinnu- og skólasóknarsvæði höfuðborgarsvæðisins og þjónar leiðin því m.a. íbúum Suðurnesja sem sækja vinnu og nám á höfuðborgarsvæðinu. Í dag tekur því þjónustutími og tímatafla leiðarinnar ekki mið af flugáætlunum á Keflavíkurflugvelli eða opnunartíma flugstöðvarinnar. Yfirlit yfir þjónustutíma og fjölda ferða má sjá í töflu 1.

Upphafs- og endastöðvar á höfuðborgarsvæðinu eru ýmist við BSÍ í Reykjavík eða við Fjörð í Hafnarfirði. Flestar ferðir eru farnar á virkum dögum en á annatímum á morgnana og síðdegis á virkum dögum ekur leiðin til og frá BSÍ með viðkomu m.a. í Garðabæ, Firði og Reykjanesbæ. Ekið er til og frá BSÍ á annatímum vegna þess að ekki er pláss fyrir farþega leiðar 55 í fullnýttum vögnum leiðar 1 til og frá Firði. Farþegar lenda því í vandræðum aki leiðin ekki

¹ Leið 55 var sett á laggirnar af Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum árið 2015. Vegagerðin tók við rekstri leiðarinnar í byrjun árs 2021.

lengra en til og frá Firði í þessum ferðum. Utan annatíma hefst og endar leiðin í Firði í Hafnarfirði. Aksturstími til Keflavíkurflugvallar er gefinn upp frá 71 – 80 mínútur frá BSÍ og 48 mínútur frá Firði. Almennt fargjald er 2.400 kr. aðra leið en hægt er að kaupa tímabilskort, m.a. mánaðarkort á 29.900 kr.

4.1.1.2 Áætlunarrútur

Skipulagður akstur áætlunarrúta til og frá Keflavíkurflugvelli hefur verið boðinn út í gegnum tíðina. Síðast var aksturinn boðinn út árið 2020 og gerði Isavia þá samning við tvö fyrirtæki; Reykjavík Excursions (Flybus) og Airport Direct. Samningar renna út í mars 2025. Stefnt er að því að bjóða rekstur áætlunarrútanna fljótlega út að nýju og verða nýir samningar gerðir við rekstraraðila til næstu fimm ára, þ.e. 2025-2030.

Reykjavík Excursions aka milli BSÍ og Keflavíkurflugvallar, með viðkomu í Garðabæ og Hafnarfirði. Ekið er skv. tímatöflu frá BSÍ til Keflavíkurflugvallar 17 sinnum á dag á 60-90 mínútna fresti milli 03:30 og 22:30, alla daga vikunnar. Frá flugstöðinni er ekki ekið eftir fastri tímatöflu, en akstur fer eftir flugáætlun hverju sinni, um 35-40 mínútum eftir komu hverrar flugvélar skv. vefsíðu Reykjavík Excursions. Almennt er beðið eftir að rútan fyllist áður en ekið er af stað. Aksturstími er gefinn upp 45 mínútur.

Airport Direct ekur milli miðstöðvar sinnar að Skógarhlíð 10 í Reykjavík og Keflavíkurflugvallar, með viðkomu í Hamraborg, 21 sinni á dag, á klukkustundar fresti milli kl. 03:00 og 23:00, alla daga vikunnar. Frá flugstöðinni er ekið jafn oft, á klukkustundar fresti milli 06:15 og 02:30. Aksturstími er gefinn upp 45 mínútur.

Almennt fargjald er um 3.900 kr. aðra leið hjá báðum rekstraraðilum en afslættir geta verið í boði s.s. ef bókuð er ferð fram og til baka. Eins gildir að hafi farþegi bókað miða fyrir fram er tryggt sæti um borð; sé rútan full útvega fyrirtækin auka rútu svo allir farþegar komist með. Auk þess bjóða bæði fyrirtækin upp á aukabjónustu gegn gjaldi, t.a.m. akstur milli gististaða farþeganna og endastöðvar (BSÍ eða Skógarhlíð 10).

TAFLA 1 Þjónustutími og fjöldi ferða fyrir almenningssamgöngur frá höfuðborgarsvæðinu til Keflavíkurflugvallar.

		ÞJÓNUSTUTÍMI		FJÖLDI FERÐA FRÁ REYKJAVÍK	FJÖLDI FERÐA FRÁ HAFNARFIRÐI	SAMTALS
		Fyrsta ferð	Síðasta ferð			
Strætó bs.	Virkir dagar	06:30	23:50	8	4	12
	Laugardagur	07:50	23:50	0	9	9
	Sunnudagur	11:50	23:50	0	7	7
Áætlunarrútur - Flybus	Allir dagar	03:30	22:30	17	-	17
Áætlunarrútur – Airport direct	Allir dagar	03:00	23:00	21	-	21

3.1.2 Aðgengi hópþifreiða að Keflavíkurflugvelli

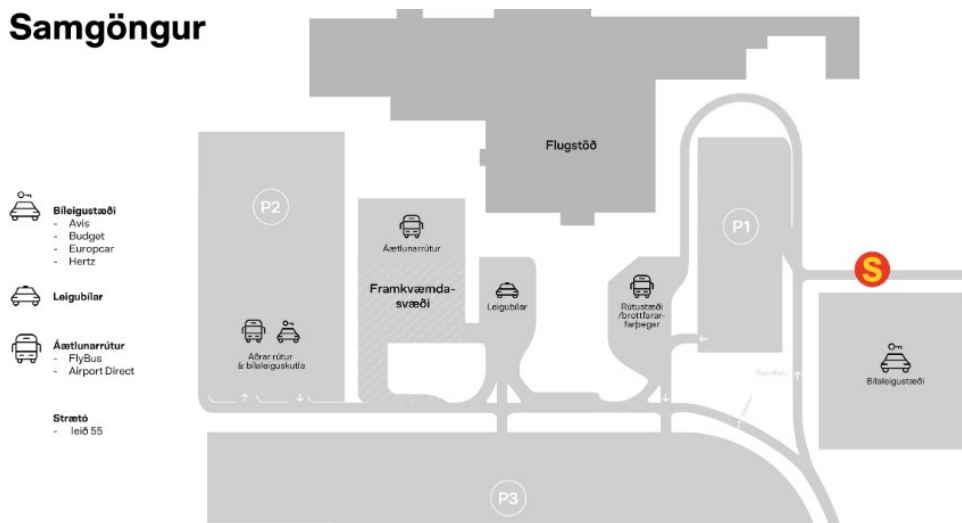
Í dag geta öll ökutæki, þ.e. einkabílar, leigubílar, almenningssvagnar og aðrar hópþifreiðar, hleypt farþegum út við brottfararsal flugvallarins og eru afmörkuð sérstök rúrustæði fyrir

brottfararfarþega. Fyrir komufarþega er aðkoman með öðrum hætti þar sem aðgengi að almenningssamgöngum og öðrum hópþingreiðum er á þremur stöðum við flugstöðina:

1. Áætlunarrútur sem Isavia hefur gert samninga við hafa aðstöðu beint fyrir utan komusal austan við flugstöðina.
2. Aðrar hópþingreiðar hafa aðstöðu í um 200 metra göngufjarlægð frá komusal, norðaustan við flugstöðina. Ekkert biðskýli er á þessum stað en gönguleiðin er yfirbyggð.
3. Stoppistöð landsbyggðarstrætó er staðsett í rúmlega 200 metra gönguleið vestan við brottfararsal. Gönguleiðin er yfirbyggð að hluta en biðskýli er við stoppistöðina.

Yfirlit yfir biðstöðvar almenningssamgangna og annarra hópþingreiða auk leigubíla, bílaleigubíla og einkabíla (P1, P2 og P3) má sjá á mynd 1.

Samgöngur



MYND 1 Staðsetning staða fyrir áætlunarrútur, landsbyggðarstrætó, aðrar hópþingreiðar, leigubíla, bílaleigubíla og einkabíla á Keflavíkurflugvelli. Kort fengið af vefsíðu Isavia þann 25.3.2023.

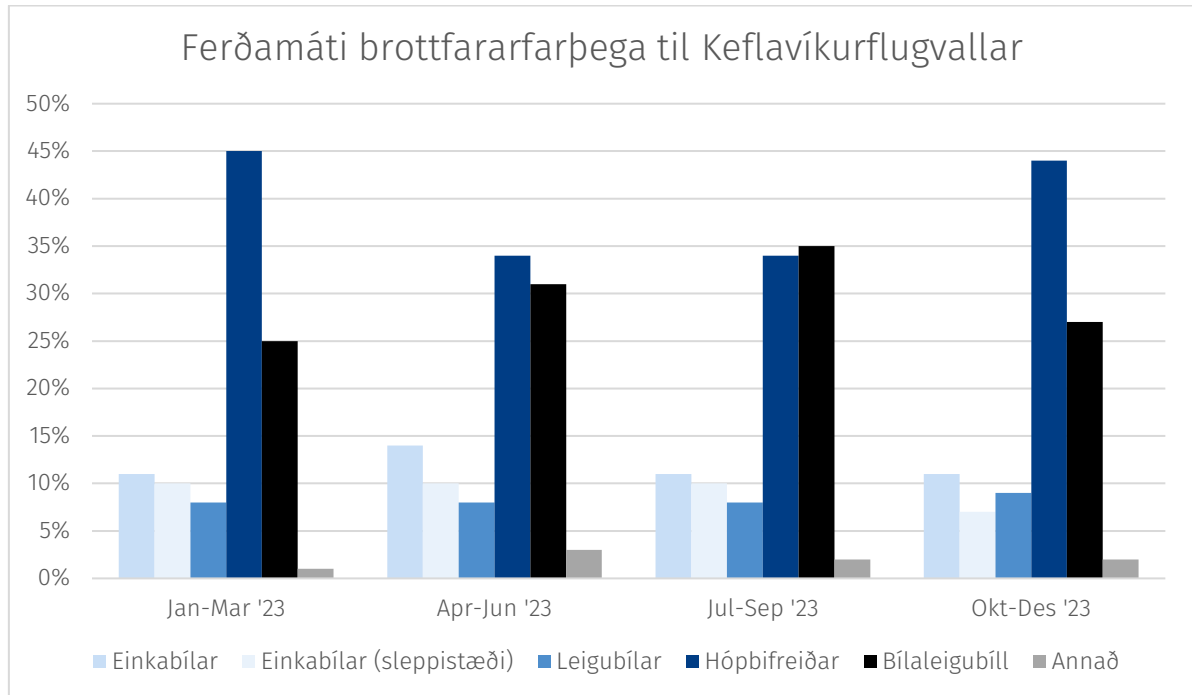
3.2 Ferðavenjur

Hér má finna helstu upplýsingar um ferðavenjur flugfarþega, starfsfólks á Keflavíkurflugvelli og íbúa á Suðurnesjum.

3.2.1 Flugfarþegar

Isavia safnar gögnum um fjölda farþega sem koma hingað til lands og býr yfir upplýsingum um fjölda seldra sæta hjá hópþingreiðum sem hafa samninga við Isavia. Árið 2023 var hlutfall flugfarþega sem ferðast með skipulögðum hópferðum (áætlunarrútum og öðrum hópþingreiðum) áætlað um 45% yfir vetrarmánuði (október til og með mars), en um 34% yfir sumartímabilið (apríl til og með september), sjá nánar á mynd 2. Hlutfall farþega sem ferðast

með skipulögðum hópþíffreiðum hefur því hækkað sé það borið saman við sambærilegar niðurstöður frá árinu 2017² þar sem hlutfallið var um 30% á veturna en 20% á sumrin.



MYND 2 Hlutdeild ferðamáta hjá brottfararfarþegum til Keflavíkurflugvallar, tekið saman fyrir hvern ársfjórðung ársins 2023. Athuga skal að farþegar landsbyggðarstrætó eru ekki meðtaldir og fjöldi í einkabílum, leigubílum og bílaleigubílum er áætlaður út frá gefnum forsendum. Heimild: Isavia.

3.2.2 Starfsfólk

Við vinnu starfshóps fengust samgöngukannanir meðal starfsfólks Isavia sem starfa á Keflavíkurflugvelli, en engar aðrar kannanir voru aðgengilegar fyrir aðra starfsmenn á flugstöðinni. Þessar kannanir voru framkvæmdar árin 2021 og 2023. Niðurstöður þeirra sýna að 2% starfsfólks sem býr á höfuðborgarsvæðinu nýta sér almenningssamgöngur eða aðrar hópþíffreiðar (s.s. starfsmannarútu) til og frá vinnu að staðaldri. Hjá starfsfólki sem býr í Reykjanesbæ er hlutfallið aðeins um 1%. Landsbyggðarstrætó eru einu almenningssamgöngurnar milli Keflavíkurflugvallar og Reykjanesbæjar í dag, en eins og áður hefur komið fram helst akstur þess ekki í hendur við flugáætlanir, opnunartíma flugstöðvar eða vinnutíma starfsfólks.

3.2.3 Íbúar á Suðurnesjum

Árið 2022 var framkvæmd ferðavenjukönnun á landsvísi³. Könnunin sýnir að 82% ferða íbúa á Suðurnesjum eru farnar á einkabíl, sem er nokkuð hærra en meðaltal á landinu öllu (73%). Þá

² Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið (2019). *Ferðumst saman – Stöðumat og valkostir*. Stjórnarráð Íslands.

³ Innviðaráðuneytið, Skipulagsstofnun, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun og Betri samgöngur (2022). *Ferðir íbúa á Suðurnesjum. Október-nóvember 2022*.

eru 15% ferða fótgangandi eða á reiðhjóli og 4% sem farþegi í strætisvagni (þ.e. landsbyggðarstrætó eða þéttbýlisstrætó). 91% svarenda kvaðst nota strætó sjaldan eða aldrei, og hjá einstaklingum 45 ára og eldri er hlutfallið 99%. Þrátt fyrir lágt hlutfall ferða með strætó er um að ræða mikla aukningu frá árinu 2019, þegar einungis 1% ferða íbúa á Suðurnesjum var farin með strætó. Þegar spurt var hvað þurfi til að svarendur taki strætó oftár taldi rúmur þriðjungur aukna tíðni ferða vera mikilvæga, og um fimmtungur aukinn áreiðanleika tímatöflu, lægra fargjald og styttri leið að næstu stoppistöð.

3.3 Stefnur og markmið um almenningssamgöngur frá Keflavíkurflugvelli

Á undanförunum árum hafa verið lagðar fram ýmsar stefnur og ályktanir varðandi markmið sem tengjast almenningssamgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli með einum eða öðrum hætti. Tafla 2 tekur saman margar þeirra en ekki er um tæmandi lista um að ræða.

TAFLA 2 Samantekt helstu markmiða varðandi almenningssamgöngur til Keflavíkurflugvallar og á höfuðborgarsvæðinu.

STEFNA	MARKMIÐ
Stjórnarsáttmáli ríkisstjórnarinnar, 2021	• Unnið verður að áframhaldandi uppbyggingu og fjármögnun hágæða almenningssamgangna og annarra samgöngumannvirkja á grundvelli samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. • Unnið verður að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að efla almenningssamgöngur á landsbyggðinni. • Stuðlað verður að almenningssamgöngum með endurnýjanlegum orkugjöfum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar í samvinnu við sveitarfélögin.
Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2024-2038	• (Greiðar samgöngur) Stuðlað verði að samþættingu leiðakerfa og þjónustu almenningssamgangna í flugi, á sjó og landi. Unnið verði að því að aðgengi fyrir almenningssvagna verði sem best við flugstöðvar, sérstaklega við Keflavíkur-, Reykjavíkur, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll. • (Umhverfislega sjálfbærar samgöngur) Stuðlað verði að almenningssamgöngum með endurnýjanlegum orkugjöfum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar í samvinnu við sveitarfélögin á svæðinu. • (Jákvæð byggðaðþróun) Sérstaklega verði samgöngur innan vinnusóknarsvæði eflðar. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi.
Ályktun Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) og Samtaka sveitarfélaga á Suðurnesjum (SSS), 2023	• Svæðin verði tengd saman með tíðum, gæðamiklum almenningssamgöngum með aðgengi fyrir alla sem nýtist íbúum, starfsfólki og flugfarþegum.

STEFNA	MARKMIÐ
Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins	• Greiðari samgöngur og fjölbreyttir ferðamátar. • Kolefnishlutlaust samfélag.
Sjálfbærnistefna Isavia	• Fyrirtækið verði kolefnislaust árið 2030. • Draga úr heildarkolefnisspori Keflavíkurflugvallar í samstarfi við hagaðila. • Hópfarabílar við Keflavíkurflugvöll verði vistvænir.
Þróunaráætlun Kadeco. Samgöngustefna*	• Samþætting almenningssamgangna í þéttbýli og á landsbyggð. • Samgöngur verði hluti af byggðaskipulagi og umhverfisstefnum. • Hágæða almenningssamgöngur milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur. • Uppbygging aðgengilegra samgangna á viðráðanlegu verði fyrir alla. • Innleiðing samþættrar stjórnunar á framboði bílaleigubíla.

* Þróunaráætlun Kadeco er á ensku. Textinn er þýddur yfir á íslensku í töflunni.

4. Framtíðarsýn og markmið

Til að starfshópurinn gæti mótað tillögur að aðgerðum til að efla almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar var talið mikilvægt að sameinast um framtíðarsýn sem hópurinn taldi tengjast vel öllum þeim stefnum og áherslum sem lagðar hafa verið fram hjá sveitarfélögum, ríki, Isavia og Kadeco (sbr. töflu 2). Fyrsta verk hópsins var því að leggja fram sameiginlega framtíðarsýn til ársins 2040.

Í framhaldi af því mótaði hópurinn markmið sem væri raunhæft að ná fyrir árið 2030 og væru jafnframt fyrstu skrefin til þess að færast nær framtíðarsýnni. Að lokum voru settar fram aðgerðir til að ná fram markmiðunum. Í þessum kafla er fjallað um tillögu að framtíðarsýn til ársins 2040 og markmið til ársins 2030 sem starfshópur leggur fram. Í næsta kafla er fjallað um tillögur að aðgerðum til að ná fram settum markmiðum.

4.1 Framtíðarsýn til ársins 2040

Starfshópurinn leggur til eftirfarandi framtíðarsýn og leiðarljós fyrir almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar.

Starfræktar verði öflugar og grænar almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðis og Keflavíkurflugvallar með það að leiðarljósi að:

- Vagnar gangi fyrir grænni orku.
- Innviðir við Keflavíkurflugvöll og á höfuðborgarsvæðinu styðji grænar almenningssamgöngur.
- Ferðir verði tíðar, greiðfærar og áreiðanlegar – án tafa og krókaleiða.
- Auðvelt verði að ferðast með farangur, vagna, hjólastóla og reiðhjól.
- Almenningssamgöngur verði öruggur kostur og aðgengi tryggt fyrir alla.
- Greiðslukerfi sé notendavænt.
- Aðstaða fyrir farþega verði til fyrirmyndar.
- Góðar tengingar við aðrar almenningssamgöngur.

4.2 Markmið til ársins 2030

Markmið sem hér eru lögð fram eru til ársins 2030 og eru sett fram til þess að taka fyrstu skref í átt að framtíðarsýnni. Árið 2030 þarf að endurskoða markmið og aðgerðir fram til ársins 2035/2040. Markmið fram til 2030 eru eftirfarandi:

- Markmið 1: Efla almenningssamgöngur svo að þær þjóni betur íbúum, starfsfólki og ferðamönnum.
- Markmið 2: Afla betri gagna um ferðavenjur starfsfólks og farþega.
- Markmið 3: Fyrirmyndar aðstaða fyrir farþega.
- Markmið 4: Almenningssamgöngur séu samkeppnishæfar við aðra ferðamáta.
- Markmið 5: Almenningssamgöngur séu grænar.
- Markmið 6: Samstarf hagsmunaaðila um áframhaldandi uppbyggingu og þróun almenningssamgangna.

5. Tillögur að aðgerðum

Til að uppfylla markmið og framtíðarsýn varðandi almenningssamgöngur til Keflavíkurflugvallar leggur starfshópur til eftirfarandi aðgerðir. Lögð er aðaláhersla á að aðgerðir komi til framkvæmda á næstu þremur árum svo að markmiðum verði náð fyrir árið 2030.

5.1 Markmið 1: Efla almenningssamgöngur svo að þær þjóni betur íbúum, starfsfólki og ferðamönnum

Efling almenningssamgangna er mikilvægur liður í að ná fram markmiðum stjórnvalda í loftslagsmálum um breyttar ferðavenjur og skiptir því miklu máli að almenningssamgöngur milli byggða verði samkeppnishæfar við einkabilinn. Til þess þurfa almenningssamgöngur að þjóna betur íbúum, starfsfólki á Keflavíkurflugvelli og flugfarþegum. Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun til ársins 2038 var lagt til að stuðlað yrði að samþættingu leiðakerfa í flugi, á sjó og á landi, og þá verði samgöngur innan vinnusóknarsvæðis eflar (sbr. umfjöllun í kafla 3.3).

Stór hluti ferðamanna nýtir sér almenningssamgöngur, þá sérstaklega áætlunarrútur, til og frá Keflavíkurflugvelli í dag. Landsbyggðarstrætó er ódýrari valkostur en áætlunarrúturnar en á móti kemur að ferðatíminn er lengri og tíðni ferða lægri.

Núverandi þjónustutími landsbyggðarstrætó hentar ekki starfsfólki flugvallarins á morgunvakt og flugfarþegum sem eiga morgunflug. Enn fremur ganga þéttbýlisstrætóleiðir Reykjanesbæjar ekki að flugvelli. Þar sem áætlunarrútur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar hafa ekki viðkomu í Reykjanesbæ er landsbyggðarstrætó einu almenningssamgöngurnar sem tengja Reykjanesbæ við Keflavíkurflugvöll. Þetta er ein ástæða þess að fátt starfsfólk nýtir sér almenningssamgöngur eins og niðurstöður ferðavenjukannana meðal starfsfólks Ísavia og íbúa á Suðurnesjum renna stóðum undir.

Markaðssetning landsbyggðarstrætó inni í komusal flugstöðvarinnar hefur verið ábótavant síðustu ár en úr því hefur verið bætt og eru merkingar í dag góðar. Stoppistöð landsbyggðarstrætó við Keflavíkurflugvöll er aftur á móti á öðrum stað en stoppistöð áætlunarrúta og annarra hópbifreiða, og sýnileiki landsbyggðarstrætó því minni fyrir vikið.

Í dag er ekki hægt að greiða fargjald með sama hætti í landsbyggðarstrætó, þéttbýlisstrætó innan Reykjanesbæjar og þéttbýlisstrætó á höfuðborgarsvæðinu. Klappið er aðeins greiðslumöguleiki fyrir þéttbýlisstrætó á höfuðborgarsvæðinu, en þeir taka einnig við reiðufé. Í landsbyggðarstrætó er ekki greitt með Klappi heldur með greiðslukorti eða reiðufé, og í þéttbýlisstrætó innan Reykjanesbæjar er aðeins hægt að greiða með reiðufé. Þetta ósamræmi í fyrirkomulagi greiðslna flækir skiptingar milli landsbyggðarstrætó og þéttbýlisstrætó sem getur haft neikvæð áhrif á notkun og upplifun farþega.

Erfitt hefur reynst fyrir hreyfihamlaða að nýta sér almenningssamgöngur til og frá Keflavíkurflugvelli. Í flestum vögnum er ekki gert ráð fyrir hjólastólaaðgengi og hjólastólaaðgengi að biðstöðvum er auk þess ábótavant. Aksturþjónusta Pant er aðeins fyrir ferðir innan höfuðborgarsvæðisins.

Starfshópurinn telur að ráðast megi í margvíslegar aðgerðir til að bæta úr ofangreindum þáttum og tryggja að landsbyggðarstrætó þjóni betur hlutverki sínu. Núverandi samningur um rekstur landsbyggðarstrætóleiðar 55 rennur út í lok árs 2025 og því er tækifæri á að innleiða breytingar í næsta samningi sem tekur gildi í ársbyrjun 2026.

Aðgerðir

5.1.1 Bæta þjónustu landsbyggðarstrætóleiðar 55 svo hún þjóni notendum betur.

Til skoðunar verði meðal annars að greina betur samspil landsbyggðarstrætó við þéttbýlisstrætó í Reykjanesbæ, lengja þjónustutíma og auka tíðni. Áhersla verði lögð að á að bæta þjónustustig með þeim hætti að hún verði raunhæfari kostur fyrir starfsfólk á Keflavíkurflugvelli.

Tími: 2025. Ábyrgð: Vegagerðin / Innviðaráðuneyti

5.1.2 Endurskoða reglulega upplýsingagjöf um almenningssamgöngur.

Meðal þátta til skoðunar eru upplýsingagjöf í komusal flugstöðvar, upplýsingagjöf til starfsfólks á Keflavíkurflugvelli, skiltamerkingar, rauntímaupplýsingar um næstu ferð og greiðslufyrirkomulag. Á meðan vinnu starfshópsins stóð réðst Isavia í umbætur í samráði við starfshópinn en mikilvægt er að upplýsingagjöf sé áfram í reglulegri endurskoðun í samráði við hagsmunaaðila.

Tími: 2024-2029. Ábyrgð: Isavia

5.1.3 Samþætta greiðsluleiðir milli landsbyggðar- og þéttbýlisstrætó.

Auðvelt á að vera fyrir farþega að taka landsbyggðarstrætó frá Keflavíkurflugvelli til höfuðborgarsvæðisins (eða öfugt) og skipta yfir í þéttbýlisstrætó þar sem fargjaldið gildir áfram. Vegagerðin í samstarfi við Strætó bs. hefur unnið að því að tryggja samþættingu greiðsluleiða og er lögð áhersla á að ljúka þeirri vinnu sem fyrst.

Tími: 2025. Ábyrgð: Vegagerðin / Strætó bs. / SSS

5.1.4 Tryggja greiðar skiptingar úr einum vagni í annan, óháð rekstraraðila.

Gerð verði úttekt/greining á núverandi stoppistöðvum og tímatöflum og úrbætur lagðar til, sem og greina hvort áætlunarrútur geti verið í leiðarvísi Strætó bs. Eins er lagt til að í nýju leiðaneti Strætó og við undirbúning innviða Borgarlínu verði horft til þessara sjónarmiða.

Tími: 2025. Ábyrgð: Vegagerðin / SSH / SSS / Strætó bs.

5.1.5 Tryggja fólki með hreyfihömlun/fötlun aðgengi að almenningssamgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli.

Greindar verða leiðir hvernig hægt er að tryggja fólki með hreyfihömlun/fötlun bætt aðgengi að almenningssamgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli til skemmri og lengri tíma.

Tími: 2025. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

5.2 Markmið 2: Afla betri gagna um ferðavenjur starfsfólks og flugfarþega

Öflugt tól til að fylgjast með þróun ferðavenja milli ára er framkvæmd reglulegra ferðavenjukannana auk samantektar á farþegafjölda landsbyggðarstrætó, áætlunarrúta, annarra hópþifreiða og ferðamáta. Til eru aðgengilegar upplýsingar á vef Isavia um fjölda flugfarþega sem ferðast til og frá landinu en tölur um farþegafjölda almenningssamgangna og annarra hópþifreiðaferða eru ekki jafn aðgengilegar. Ekki hafa heldur verið gerðar reglulegar ferðavenjukannanir meðal flugfarþega, hvorki innlendra né erlendra, til að mæla betur skiptingu ferðamáta til og frá Keflavíkurflugvelli. Með betri gögnum um ferðavenjur er auðveldara að setja fram mælanleg markmið, fylgjast með þróun og mæla árangur aðgerða.

Aðgerðir

5.2.1 Framkvæma árlegar ferðavenjukannanir meðal starfsfólks og flugfarþega á Keflavíkurflugvelli.

Í ferðavenjukönnunum verði m.a. spurt um hvaða ferðamáta fólk notar, hver eru helstu tækifæri/hindranir til þess að nota almenningssamgöngur og upplifun á notkun þeirra. Mikilvægt er að ferðavenjukannanir nái til allra vinnustaða á Keflavíkurflugvelli og til sem flestra farþega.

Tími: 2025. Ábyrgð: Isavia / Innviðaráðuneyti

5.2.2 Gerð verði reglulega samantekt á farþegafjölda strætó, áætlunarrúta og annarra hópþifreiða.

Stefnt verði að því að gögn um farþegafjölda verði aðgengileg með sama hætti og farþegatölur sem birtar eru á vef Isavia en ákveða þarf einnig hvar gögnin verða aðgengileg. Með þessu móti má fylgjast með þróun í farþegafjölda almenningssamgangna og skiptingu milli ferðamáta.

Tími: 2025. Ábyrgð: Isavia / Innviðaráðuneyti / Vegagerðin

5.3 Markmið 3: Fyrirmyndar aðstaða fyrir farþega

Keflavíkurflugvöllur hefur stækkað mikið síðasta áratug í takt við ört vaxandi fjölda farþega um flugstöðina. Áform eru um að Keflavíkurflugvöllur stækki áfram jafnt og þétt og nær núverandi þróunaráætlun til ársins 2045. Hluti þessara áforma er að tryggja hágæða almenningssamgöngur sem samrýmast áhersluatriðum í þróunaráætlun Kadeco. Aðstaða farþega er þó ekki einungis bundin við Keflavíkurflugvöll, heldur nær einnig til stoppistöðva í Reykjanesbæ og á höfuðborgarsvæðinu. Taka þarf skref í átt til þess að betrubæta og skapa fyrirmyndar aðstöðu fyrir farþega sem nýta sér almenningssamgöngur á milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar.

Aðgerðir

5.3.1 Bæta aðgengi og umhverfi almenningssamgangna á lykil stoppistöðvum

Gerð verði úttekt á aðstöðu (s.s. aðgengi hópþifreiða, aðstaða farþega, aðgengi fyrir hreyfihamlaða þ.e. algild hönnun, aðgengi að sleppistöðum og bílastæðum) við stoppistöðvar á Keflavíkurflugvelli og öðrum lykil stoppistöðvum t.d. Miðstöð í Reykjanesbæ, Firði og BSÍ. Haft verði í huga að sumar stoppistöðvar gætu einnig nýst áætlunarrútum. Út frá

niðurstöðum úttektarinnar geti viðeigandi aðilar brugðist við eins og við á s.s. ráðist í úrbætur til að bæta aðstöðu.⁴

Tími: 2024-2025. Ábyrgð: Isavia / Vegagerðin / SSS / SSH

5.3.2 Undirbúningur að framtíðaraðstöðu fyrir almenningssamgöngur við Keflavíkurflugvöll og á höfuðborgarsvæðinu haldi áfram.

Mikilvægt er að halda áfram undirbúningi að bættri miðstöð samgangna við Keflavíkurflugvöll og uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á höfuðborgarsvæðinu sem hafa það megin hlutverk að þjóna almenningssamgöngum.

Tími: 2025-2026. Ábyrgð: Isavia / Innviðaráðuneyti / Vegagerðin / SSH

5.4 Markmið 4: Almenningsamgöngur séu samkeppnishæfar við aðra ferðamáta

Ferðatími, tíðni og kostnaður almenningssamgangna í samanburði við einkabílinn segir mikið til um samkeppnishæfni ferðamátans. Með áframhaldandi aukningu umferðar við Keflavíkurflugvöll og á höfuðborgarsvæðinu lengist óhjákvæmilega ferðatími með almenningssamgöngum nema þær séu í forgangi. Horfa þarf til lausna sem lágmarka og stytta ferðatíma með almenningssamgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli. Í þróunaráætlun Kadeco kemur fram að horft er til þess að gerð verði vegtenging frá Aðalgötu beint inn að flugstöð en slík vegtenging opnar fyrir möguleika á hringakstri. Eins og áður hefur komið fram er hluti gildandi þróunaráætlunar Isavia að tryggja almenningssamgöngur og opna möguleikann á miðstöð fyrir samgöngur.

Samanburður fargjalda með almenningssamgöngum og bílastæðagjalda er sjálfsagður hluti skipulagningar ferðalaga íbúa landsins fyrir ferðir erlendis. Á meðan ódýrara er að aka og leggja bíl í stæði við flugvöllinn en að nota aðra ferðamáta verður einkabíllinn í flestum tilfellum fyrsta val fólks þegar ferðamáti er valinn.

Aðgerðir

5.4.1 Samnýting forgangsakreina Borgarlínu/strætó á höfuðborgarsvæðinu verði skoðuð.

Með nýjum innviðum fyrir almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu s.s. með tilkomu Borgarlínu skapast tækifæri fyrir landsbyggðarstrætó og áætlunarrútur að aka í sérrými með tilheyrandi hagkvæmni. Standa þarf að samráði við verkefnastofu Borgarlínu.

Tími: 2025. Ábyrgð: Innviðaráðuneyti / Vegagerðin / SSH

⁴ Bókun Isavia við aðgerð 5.3.1

Það er mat Isavia að skýrsla starfshóps um Almenningsamgöngur milli Höfuðborgarsvæðis og Keflavíkurflugvallar sé góð greining á stöðunni og innihaldi mikilvæg markmið ásamt aðgerðum til lengri og skemmri tíma.

Við fögnum því að rýna eigi aðgengi að lykilstoppistöðvum á leiðinni.

Isavia vill þó árétta að félagið telur að aðgengi við flugstöðina á Keflavíkurflugvelli sé gott fyrir alla samgöngumáta. Rétt sé þó að taka fram að það muni taka breytingum á næstum misserum vegna þeirra framkvæmda sem standa nú yfir við stækkun flugstöðvarinnar. Þá er einnig mikilvægt að rýna aðgengi lykilstoppistöðva almenningssamgagna, þar með talið áætlanarúta, á höfuðborgarsvæðinu.

5.4.2 Verðlagning samgangna við Keflavíkurflugvöll taki mið af sjálfbærnimarkmiðum.

Aukin hlutdeild vistvænna ferðamáta s.s. almenningssamgangna stuðlar að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda en þeir taka að auki mun minna rými en einkabílar. Mikilvægt er að verðlagning samgangna (s.s. aðgengi, stæði) við flugstöðina taki mið af landrými og umhverfisþáttum s.s. útblæstri.

Tími: 2025. Ábyrgð: Isavia

5.5 Markmið 5: Almenningssamgöngur séu grænar

Líkt og fram kemur í kafla 4.3 er í stefnum og markmiðum ríkis og sveitarfélaga rík áhersla lögð á að almenningssamgöngur verði grænar. Í tillögu að þingsályktun til 2038 kemur sérstaklega fram að stuðlað verði að almenningssamgöngum með endurnýjanlegum orkugjöfum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar í samvinnu við sveitarfélögin.

Þar sem bjóða á út rekstur fyrir bæði landsbyggðarstrætóleið 55 og áætlunarrútur á árinu 2025, felst tækifæri í að semja um leiðir til að stuðla að endurnýjun vagnaflota með endurnýjanlegum orkugjafa.

Aðgerðir**5.5.1 Undirbúa orkuskipti almenningssamgangna**

Lagt er til að hafinn verði undirbúningur að því hvernig stuðla megi að orkuskiptum almenningssamgangna s.s. greina þörf á innviðauppbýggingu við Keflavíkurflugvöll og á höfuðborgarsvæðinu til þess að fullnægja þörfum rekstraraðila fyrir grænni orku. Eiga þarf samráð og samstarf við rekstraraðila almenningssamgangna, orku- og veitufyrirtæki og aðrar stofnanir eins og við á.

Tími: 2025-2026. Ábyrgð: Isavia / Vegagerðin / Innviðaráðuneyti

5.5.2 Stefnt er að því að almenningssamgöngur verði grænar

Lagt er til að unnið verði að því í nýjum útboðssamningum að almenningssamgöngur (áætlunarrútur og landsbyggðavagnar) milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar verði tekin markviss skref í þá átt að almenningssamgöngur gangi fyrir grænni orku árið 2030.

Tími: 2024-2025. Ábyrgð: Isavia / Vegagerðin

5.6 Markmið 6: Samstarf hagsmunaaðila um áframhaldandi uppbyggingu og þróun almenningssamgangna

Vinna starfshópsins hefur leitt í ljós mikilvægi þess að koma helstu hagsmunaaðilum saman til að ræða málefni sem snúa að samgöngum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar. Mikilvægt er að taka ákvarðanir varðandi framtíðarfyrirkomulag almenningssamgangna milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar og þarf til þess breiða samstöðu og samstillt átak.

Aðgerðir

5.6.1 Reglulegu samráði helstu hagsmunaaðila (s.s. innviðaráðuneytis, Isavia, Vegagerðarinnar, Kadeco, Strætó bs., SSH, SSS) um almenningssamgöngur til og frá Keflavíkurflugvelli verði komið á laggirnar.

Lagt er til að staðið verði að reglulegu samráði hagsmunaaðila.

Tími: 2024. Ábyrgð: Innviðaráðuneyti

5.6.2 Hagsmunaaðilar komi sér saman um sameiginlega framtíðarsýn um eflingu almenningssamgagna milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar og geri sér samkomulag um aðgerðir.

Lagt er til að þessi vinna byggji á niðurstöðum starfshópsins. Farið verði að af stað með þetta verkefni árið 2024.

Tími: 2024-2028. Ábyrgð: Innviðaráðuneyti

6. Samantekt – tillögur að markmiðum og aðgerðum

Almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar gegna mikilvægu hlutverki við fólksflutninga með umhverfisvænum og hagkvæmum hætti. Mikilvægt er að styðja við almenningssamgöngur til að draga úr kolefnisspori þeirra og samgangna almennt til framtíðar og mæta auknum fjölda ferðamanna án þess að hafa neikvæð áhrif á samgöngur og umhverfi.

Starfshópur um almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar leggur til eftirfarandi markmið og samsvarandi aðgerðir sem ljúka á fyrir árið 2030.

Aðgerðunum er ætlað að efla og styrkja almenningssamgöngur til og frá Keflavíkurflugvelli til framtíðar:

Markmið 1: Efla almenningssamgöngur svo að þær þjóni betur íbúum, starfsfólki og ferðamönnum

Aðgerðir:

- Bæta þjónustu landsbyggðarstrætóleiðar 55 svo að hún þjóni notendum betur.
- Endurskoða reglulega upplýsingagjöf um almenningssamgöngur.
- Samþætta greiðsluleiðir milli landsbyggðar- og þéttbýlisstrætó.
- Tryggja greiðar skiptingar úr einum vagni í annan, óháð rekstraraðila.
- Tryggja fólki með hreyfihömlun/fötlun aðgengi að almenningssamgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli.

Markmið 2: Afla betri gagna um ferðavenjur starfsfólks og flugfarþega

Aðgerðir:

- Framkvæma árlegar ferðavenjukannanir meðal starfsfólks og flugfarþega á Keflavíkurflugvelli.
- Gerð verði reglulega samantekt á farþegafjölda strætó, áætlunarrúta og annarra hópþifreiða.

Markmið 3: Fyrirmyndar aðstaða fyrir farþega

Aðgerðir:

- Bæta aðgengi og umhverfi almenningssamgangna á Keflavíkurflugvelli og öðrum lykil stoppistöðvum.
- Undirbúningur að framtíðaraðstöðu fyrir almenningssamgöngur við Keflavíkurflugvöll og á höfuðborgarsvæðinu haldi áfram.

Markmið 4: Almenningsamgöngur séu samkeppnishæfar við aðra ferðamáta

Aðgerðir:

- Samnýting forgangsakreina Borgarlínu/strætó á höfuðborgarsvæðinu verði skoðuð.
- Verðlagning samgangna við Keflavíkurflugvöll taki mið af sjálfbærnimarkmiðum.

Markmið 5: Almenningsamgöngur séu grænar

Aðgerðir:

- Undirbúa orkuskipti almenningssamgangna.
- Stuðla að því að almenningssamgöngur verði grænar.

Markmið 6: Samstarf hagsmunaaðila um áframhaldandi uppbyggingu og þróun almenningssamgangna

Aðgerðir:

- Reglulegu samráði helstu hagsmunaaðila (s.s. Isavia, Vegagerðin, Kadeco, Innviðaráðuneyti, Strætó bs., SSH, SSS) um almenningssamgöngur til og frá Keflavíkurflugvelli verði komið á laggirnar.
- Hagsmunaaðilar komi sér saman um sameiginlega framtíðarsýn um eflingu almenningssamgangna geri sér samkomulag um aðgerðir.

