

SAMGÖNGUÁÆTLUN ²⁰¹¹/₂₀₂₂





Samgönguáætlun 2011-2022 – Kynningarrit

©Vegagerðin 2012.

ISBN 978-9935-460-13-4

Kynningarritið er unnið upp úr þingsályktun um samgönguáætlun 2011-2022 sem samþykkt var á Alþingi 19. júní 2012 og athugasemdum við hana. Þau skjöl í heild sinni og ýmislegt ítarefni má finna á vefsvæði samgönguáætlunar á vef innanríkisráðuneytisins.

Útgefandi: Vegagerðin.

Ábyrgðaraðili: Samgönguráð.

Ritstjóri: Þorsteinn R. Hermannsson.

Úrvinnsla, hönnun, kortagerð og umbrot: Mannvít hf.

Hæðargrunnur korta: Loftmyndir ehf.

Ljósmyndir: Úr safni Isavia, Mannvits, Siglingastofnunar og Vegagerðarinnar. Ljósmynd bls. 21: Baldur Sveinsson

Prentun: Prentsmiðjan Oddi ehf.

Desember 2012

Efnisyfirlit

1. Stefnumótun samgönguáætlunar

1.1 Markmið um greiðar samgöngur	2
Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs	2
Greiðar samgöngur innan landshluta	2
Uppbygging grunnnetsins	3
Þjónustusvæði, samgöngumiðstöðvar og flutningaleiðir	4
Almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða	5
Innanlandsflug	6
Hreyfanleiki og aðgengi – samgöngur og landnotkun	7
Vöruflutningar	7
1.2 Markmið um hagkvæmar samgöngur	8
Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs	8
Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri innviða	8
Hagkvæmni í þágu notenda og verðlagning á samgöngum	9
Forgangsriðun með félagshagfræðilegri greiningu	10
Almenn gjaldtaka fyrir afnot af samgöngukerfinu	12
Breyttar ferðavenjur – uppbygging umferðarmannvirkja í þéttbýli	13
1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur	14
Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs	14
Umhverfisáhrif samgangna	14
Samgönguáætlun 2011–2022 og aðgerðaáætlun í loftslagsmálum	15
Almenningssamgöngur, ganga og hjóltreiddar. Samvinna við sveitarfélög	16
Orkusparnaður og orkuskipti	18
Flug	19
Siglingar	19
1.4 Markmið um öryggi í samgöngum	20
Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs	20
Aðgerðaáætlanir, öryggisstjórnunarkerfi og alþjóðlegar úttektir	20
Flugmál	21
Umferðaröryggisáætlun 2011–2022	23
Siglingamál	26
1.5 Markmið um jákvæða byggðaþróun	28
Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs	28
Jákvæð byggðaþróun og samþætting áætlana	28
Útflutningshafnir og samgöngumiðstöðvar	30
1.6 Samgöngurannsóknir – stefna	31

2. SKIPULAG SAMGÖNGUMÁLA

33

3. ALMENNAR FORSENDUR OG SPÁ UM ÞRÓUN LYKILSTÆRÐA

37

3.1 Flug	38
3.2 Siglingar	40
3.3 Samgöngur á landi	42

4. GRUNNET SAMGÖNGUKERFISINS

45

4.1 Skilgreining á grunnneti	46
4.2 Breytingar á grunnneti	47
4.3 Almennar áherslur varðandi grunnnetið	48
4.4 Staða grunnnetsins og horfur	48

5. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR

50

5.1 Flugmálaáætlun	52
Flugmálastjórn Íslands	52
Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta	53
5.2 Siglingamálaáætlun	56
Tekjur	57
Útgjöld	57
5.3 Umferðarstofa	58
5.4 Umferðaröryggisáætlun	58
5.5 Vegáætlun	59
Tekjur til vegamála	59
Útgjöld til vegamála	62
Suðursvæði	66
Suðvestursvæði	68
Norðvestursvæði	71
Norðaustursvæði	74
5.6 Almenn samgönguverkefni	77



Samgönguáætlanir með nýjum áherslum



Samgönguáætlanir til langs og skamms tíma eru þýðingarmikil stefnumótun yfirvalda varðandi áherslur og verkefni á öllum sviðum samgangna. Þar er annars vegar sett fram fjögurra ára verkáætlun og hins vegar tólf ára stefnumótunaráætlun og þessar áætlanir hefur Alþingi samþykkt og eftir þeim verður unnið.

Þessar áætlanir eru að mínu mati mjög vandaðar enda hefur fjöldi fólks komið að samningu þeirra: Samgönguráð, fulltrúar helstu samgöngustofnana landsins, sérfræðingar innanríkisráðuneytisins, fjöldi félagasamtaka og einstaklinga, sveitarfélög og landshlutasamtök þeirra. Ýmsar grunnáherslur og útfærsla eru svo aftur byggðar á stefnu ráðherra og ríkisstjórnar.

Viðtækt samráð
Samráðið var nú mun viðtækara en áður hefur verið. Var meðal annars efnt til funda árið 2009 með fulltrúum sveitarstjórna og atvinnulífs í öllum landshlutum, yfir hundrað manns sátu samgönguping í maí 2011 og landshlutasamtök sveitarfélaga voru í kjölfarið hvött til að senda ráðuneytinu áherslur sínar í samgöngumálum. Í samgönguáætlun má víða sjá vísanir í þetta opna samráð sem hafði umtalsverð áhrif á stefnuna sem þar er sett fram. Endahnúttinn á þetta ferli batt svo að sjálfsögðu Alþingi undir verkstjórn umhverfis- og samgöngunefndar. Ástæða er til að vekja athygli á þessu opna, lýðræðislega og faglega ferli.

Áherslubreyting hefur orðið í vinnulagi að því leyti að ekki er lengur hafður sá háttur á að þingmenn komi að stefnumótun í aðdraganda samgönguáætlunar á forsendum kjördæma sinna en þá breytingu tel ég vera mjög til góðs. Þetta á við um formið. Með þessu móti var leitast við að stefna og verkefni samgönguáætlunar væru grundvölluð á hugsun um heildarhagsmuni en ekki á hagsmunum einstakra landsvæða eða kjördæma. Þetta hefur að

uppistöðu til gengið eftir þótt undantekningin sanni regluna eins og stundum er sagt.

Öryggi og almenningssamgöngur
Hagkvæmni, öryggi og umhverfismál eru lykilatriði í nýjum samgönguáætlunum. Hrundið hefur verið af stað stórátaki í almenningssamgöngum. Annars vegar í almenningssamgöngum sem þjóna íbúum í hverjum landshluta fyrir sig sem koma í stað ríkisstyrktra sérleyfa og hins vegar í almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu sem hingað til hafa ekki notið beinna ríkisframlaga. Stórátakið felst meðal annars í tíu ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og nágrannabyggðum í kjölfar tímamótasamnings við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Með því er brotið blað í almenningssamgöngum bæði hvað varðar höfuðborgarsvæðið og landsbyggðina. Þá verður stóraukið fjárframlag frá ríkinu í gerð hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæðinu.

Unnið er að því að stytta ferðatíma landsmanna til næsta atvinnu- og þjónustukjarna og áhersla lögð

á að bæta samgöngur þar sem þær eru hvað lakastar, svo sem á sunnanverðum Vestfjörðum. Einnig má nefna tilraunaverkefni um strandsiglingar sem stefnt er að árið 2013. Myndi það létta á vegakerfinu að færa hluta flutninga aftur út á sjó enda benda athuganir til hagkvæmni strandflutninga.

Samgönguáætlanirnar byggjast á raunframlagi til 2015 en síðan auknum hagvexti og auknu framlagi í samræmi við hagvaxtarspár. Var reynt að raða framkvæmdum mjög strangt inn í þennan fjárhagsramma.

Rannsóknir
Þrátt fyrir aðhald í fjárfestingum í samgönguverkefnum er í samgönguáætlun gert fyrir fyrir margs konar undirbúnings-, rannsóknar- og úttektarverkefnum auk hinna eiginlegu samgönguframkvæmda. Þar get ég nefnt núllsýn í umferðinni en nefni einnig stefnumótun í flugi og almenningssamgöngum, nýjar leiðir í fjáröflun til samgönguverkefna og eignastýringarkerfi samgöngumannvirkja sem ætlað er að hjálpa til við að varðveita fjárfestinguna og skilvirkni samgöngukerfis landsins svo nokkuð sé nefnt.

Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra

Inngangur

Markmiðið með þessu riti er að kynna á aðgengilegan hátt samgönguáætlun 2011–2022 sem samþykkt var á Alþingi þann 19. júní 2012. Efni kynningarritsins er að mestu tekið óbreytt upp úr þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2011–2022. Kaflaskipting er sú sama og í athugasemdum við þingsályktunartillöguna sem hægt er að nálgast í heild sinni á vefsvæði samgönguáætlunar. Þar er einnig hægt að nálgast samgönguáætlun 2011–2014, fjögurra ára verkefnaáætlun en hún var samþykkt samhliða tólf ára áætluninni.

Um samgönguáætlun	Tillöguferlið og stefnumótandi bakgrunnsgögn
Í lögum um samgönguáætlun segir að innanríkisráðherra leggi á fjögurra ára fresti fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem mörkuð skuli stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu tólf árin. Samgönguráð undirbýr og semur tillögu að samgönguáætlun og leggur fyrir ráðherra til endanlegrar afgreiðslu og ákvörðunar. Við gerð tillögu að samgönguáætlun 2011–2022 sátu eftirfarandi aðilar í samgönguráði: - Dagur B. Eggertsson, borgarfulltrúi, fulltrúi ráðherra og formaður. - Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri. - Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri. - Karl Ragnars, forstjóri Umferðarstofu og síðar Gunnar Geir Gunnarsson, framkvæmdastjóri á Umferðarstofu, fulltrúi forstjóra. - Pétur K. Maack, flugmálastjóri. Starfsmenn innanríkisráðuneytisins og samgöngustofnana unnu með samgönguráði að tillögunni auk þess sem ráðgjafar auk fulltrúa sveitarfélaga, atvinnulífs, háskólasamfélagsins og fleiri samráðsaðila komu að gerð hennar.	Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007–2018 var lögð fram á vörþingi árið 2007 en var ekki afgreidd. Undirbúningur vinnu við tillögu að samgönguáætlun 2011–2022 hófst árið 2008. Samráð á stefnumótunarstigi var umfangsmikið, mun umfangsmeira en áður hefur tíðkast við mótun samgönguáætlunar. Í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnar Samfylkingarinnar og Vinstri hreyfingarinnar – græns framboðs árið 2009 kom m.a. fram að vinna ætti áætlun um sjálfbærar samgöngur í samvinnu við sveitarfélögin með það að markmiði að draga úr þörf fyrir einkabilinn. Almenningsamgöngur yrðu sjálfsagður hluti samgönguáætlunar. Þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, Kristján L. Möller lagði fram stefnu sína í bréfum til samgönguráðs. Í september 2010 tók Ögmundur Jónasson við ráðherraembætti. Ráðherra setti fram stefnu og áherslur sínar á fundum með fulltrúum samgönguráðs í ræðu og riti og staðfesti þær með bréfi til samgönguráðs í maí 2011. Fjárhagsrammi lá fyrir í september 2011 en tók síðar breytingum í umfjöllun Alþingis um þingsályktunartillöguna. Samgönguráð vann í hendur ráðherra tillögu að samgönguáætlun 2011–2022 í samræmi við stefnu ríkisstjórnar, áherslur ráðherra, aðrar áætlanir hins opinbera, niðurstöður starfshópa og faghópa samstarfsvettvangs um samgöngumál, fyrirliggjandi rannsóknir og niðurstöður samráðs með fulltrúum sveitarfélaga og atvinnulífs. Umhverfismat áætlunarinnar, sem unnið var samhliða mótun tillögu samgönguráðs, hafði einnig áhrif á stefnumótunina. Tillaga innanríkisráðherra, byggð á tillögu samgönguráðs, var lögð fyrir Alþingi í desember 2011.

Vefsvæði samgönguáætlunar

Vefsvæði samgönguáætlunar er vistað á heimasíðu innanríkisráðuneytisins. Þar er að finna áætlunina í heild sinni, umhverfisskýrslu og margvísleg gögn, kynningar og skýrslur sem orðið hafa til í samráðsferli, í vinnu starfshópa og við undirbúning tillögu að samgönguáætlun 2011–2022.

Vefslóðin er eftirfarandi:
www.innanrikisraduneyti.is/verkefni/malaflokkar/samgonguaaetlun/

1. Stefnumótun samgönguáætlunar

Góðar samgöngur eru ein af grundvallarforsendum fyrir öfluglu atvinnulífi, framförum og kraftmiklu þjóðlífi. Að auki eru þær mikilvæg atvinnugrein sem veitir fjölda manns vinnu og aflar mikilla gjaldeyristekna. Stórstígum framförum í samgöngumálum þjóðarinnar á undanförunum áratugum hafa þó einnig fylgt neikvæð áhrif á lífsgæði og umhverfi. Þannig hafa umferðarslys tekið allt of stóran toll og áhrif umferðar á umhverfið eru mikil og oftast neikvæð.

Eitt af brýnustu verkefnum næstu ára er að draga svo úr neikvæðum áhrifum samgangna að þau falli innan marka sjálfbærrar þróunar án þess þó að kostir góðra samgangna skerðist. Þá verður uppbygging samgöngukerfisins að stuðla að jákvæðri byggðaðróun, tryggja greiða flutninga til og frá landinu og jafnframt að við hvers kyns úrbætur sé sem hagkvæmustu leiða leitað.

Þessum kafla er skipt í undirkafla í samræmi við fimm meginmarkmið samgönguáætlunar sem eru: **Greiðar, hagkvæmar, öruggar, umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæð byggðaðróun.**

Hugtakið stefnumið er í þessu riti notað um ítarlegri lýsingu á hverju meginmarkmiði sem sett er fram í þingsályktun um samgönguáætlun 2011-2022. Hugtakið áhersla er notað um afmarkaðar aðgerðir sem horft skal til við framkvæmd áætlunar.

■ Í þessu kynningarriti eru tilvitnanir í stefnumið og áherslur samgönguáætlunar settar fram með bláum texta. Hér eru valdar áherslur kynntar en aðrar áherslur og ítarlegri umfjöllun um stefnumótunina má finna í þingsályktuninni og athugasemdum við hana.



1.1 Markmið um greiðar samgöngur

Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs

Í samgönguáætlun 2011-2022 eru talsverðar breytingar á stefnumiðum og áherslum um greiðar samgöngur í samanburði við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007–2018. Áherslubreytingarnar eru í samræmi við niðurstöður samráðs- og hugarflugsfunda með sveitarfélögum og Samtökum atvinnulífsins árið 2009. Þar kom fram greinilegur vilji fundarmanna til að leggja áherslu á að bæta samgöngur innan landsvæða. Ferðatími íbúa til þjónustukjarna og áreiðanleiki tíðari ferða ætti að hafa forgang.

Meginbreytingin felst í því að markmið um hámark ferðatíma til höfuðborgarsvæðisins er lagt til hliðar. Áhersla er nú lögð á styttri ferðatíma innan hvers landsvæðis til næsta atvinnu- og þjónustukjarna. Þá er lögð áhersla á mikilvægi þess að skilgreina gáttir sem tryggja greiðar samgöngur til og frá landinu. Aukinn þungi er lagður á greiðari samgöngur með öðrum ferðamátum en einkabíl með áherslu á eflingu almenningssamgangna og að hjólandi og gangandi vegfarendum verði auðveldað að komast leiðar sinnar, einkum í þéttbýli. Þá er kveðið á um aukna samvinnu skipulags- og samgönguyfirvalda. Þrátt fyrir þessu breyttu viðmið er mikilvægi greiðra samgangna milli höfuðborgar og landsbyggðar að sjálfsögðu í fullu gildi sem fyrr.

Greiðar samgöngur innan landshluta

- Aðgengi og hreyfanleiki í samgöngukerfinu fyrir flutninga á fólki og vörum innan og á milli svæða verði bættur. Sköpuð verði skilyrði fyrir flesta landsmenn til að komast til atvinnu- og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund.

Skilgreindir verði atvinnu- og þjónustukjarnar landsins í sóknaráætlunum landshluta og landsskipulagsstefnu.

Með greiðum samgöngum er fyrst og fremst átt við áreiðanlegar samgöngur – að einstaklingar og vörur komist leiðar sinnar. Brýnt er að stuðla að styttri ferðatíma en áreiðanleiki skiptir höfuðmáli. Hreyfanleiki og aðgengi eru lykilhugtök í samgöngum. Hreyfanleiki hefur gjarnan verið mældur í ferðatíma, hraða eða vegalengd. Með hreyfanleika sem mælikvarða er markmiðið að koma fólki og vörum á sem stystum tíma á milli staða A og B.

Aðgengi er almennt notað til að lýsa að hvaða marki vara, tækni, þjónusta eða umhverfi er í boði fyrir sem flesta. Aðgengi er gjarnan mælt í vegalengd, þ.e. hversu langt er á milli staða A og B en ferðatími er þó einnig notaður til að lýsa aðgengi.

Hreyfanleiki og aðgengi eru nátengd hugtök. Það er hægt að draga úr þörf fyrir hreyfanleika með auknu aðgengi, t.d. með staðsetningu á þjónustu nær notendum. Að sama skapi er hægt að draga úr þörf fyrir aðgengi með auknum hreyfanleika, t.d. með vegstyttingum eða auknum almenningssamgöngum á milli staða.

Atvinnu- og þjónustusvæði

Í samgönguáætlun er lögð áhersla á að skapa skilyrði fyrir sem flesta til að komast til atvinnu- og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund. Þetta kallar á opinbera stefnumörkun, skilgreina þarf atvinnu- og þjónustusvæði og kjarna þeirra svo hægt verði að vinna skipulega að þessu markmiði á áætlunartímabilinu. Í samræmi við „Ísland 2020 – sókn fyrir atvinnulíf og samfélag“ er hafin vinna við sóknaráætlanir fyrir hvern landshluta sem miðast við ákveðna svæðaskiptingu. Hluti af sóknaráætlun hvers landshluta er gerð svæðisskipulagsáætlunar og áætlunar um samgöngumiðstöðvar í hverjum landshluta, sem og um eflingu almenningssamgangna innan svæða og til og frá þeim. Samgönguyfirvöld munu taka virkan þátt í að móta sóknaráætlanir og að því loknu eiga formlegar skilgreiningar á atvinnu- og þjónustukjörnum að liggja fyrir.

Einstök landsvæði (Faghópur HA, 2011)

Ríflega níu af hverjum tíu landsmönnum búa á þremur landsvæðum sem hvert um sig er um tvö hundruð kílómetrar í þvermál.

- Á suðvesturhorni landsins búa 253 þúsund manns á svæði sem er um tvö hundruð kílómetrar í þvermál. Segja má að atvinnusvæði Reykjavíkur nái allt til Borgarbyggðar, Sandgerðis og Selfoss en þjónustusvæði hennar til Bifrastar og Hvolsvallar.
- Á Mið-Norðurlandi eru ríflega tvö hundruð kílómetrar frá Sauðárkróki í vestri til Húsavíkur í austri. Á því svæði búa 31 þúsund manns. Þjónustusvæði Akureyrar nær frá Skagafirði að Skjálfanda og skarast þar við minni þjónustusvæði Sauðárkróks og Húsavíkur. Aftur á móti eru Skagafjörður, Eyjafjörður og Suður-Þingeyjarsýsla þrjú aðskilin atvinnusvæði.
- Á Austurlandi búa um tíu þúsund manns á svæði sem nær frá Vopnafirði í norðri að Djúpavogi í suðri. Líta má á allt Austurland sem eitt þjónustusvæði hluta ársins en erfiðir fjallvegir margskipta því að vetri til.

Utan þessara þriggja svæða búa um 24 þúsund manns eða tæp 8% landsmanna.

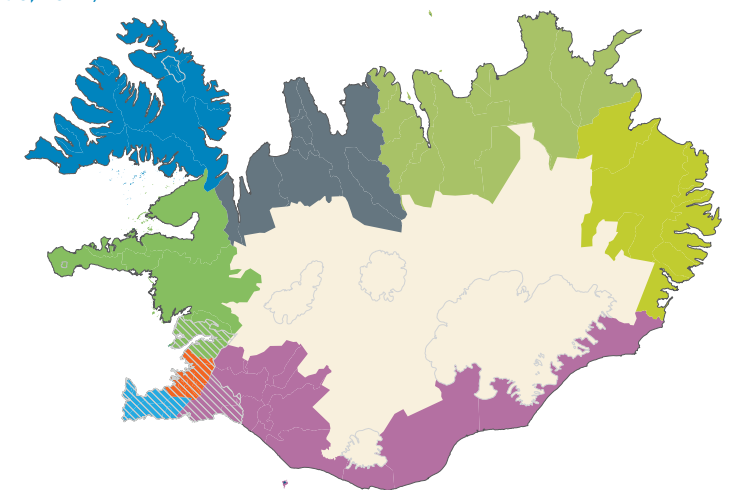
Uppbygging grunnnetsins

- Grunnnet samgangna á landi, í lofti og á sjó verði byggt upp með hliðsjón af sóknaráætlunum landshluta og tillögum um forgangsöröðun framkvæmda, byggðum á félagshagfræðilegri greiningu.

Samkvæmt lögum um samgönguáætlun skal við gerð hennar skilgreina það grunnkerfi sem á að bera meginþunga samgangna. Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur, er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgöngu-áætlun. Til að nýta fjármuni á sem skilvirkastan hátt þarf að beita viðurkenndum greiningar- og matsaðferðum í þeim tilgangi að bæta ákvarðanatöku. Gerð er grein fyrir aðferðum samgöngustofnana við forgangsöröðun í kafla 1.2.

Svæði sóknaráætlunar 2011. (Forsætisráðuneytið, 2011)

- Höfuðborgarsvæðið
- Vestursvæði
- Vestfjarðarsvæði
- Norðvestursvæði
- Norðaustursvæði
- Austursvæði
- Suðursvæði
- Suðurnes
- Miðhálandishluti sveitarfélaga
- Suðvestursvæði



Þjónustusvæði, samgöngumiðstöðvar og flutningaleiðir

- Samgöngur styrki uppbyggingu og þróun þjónustusvæða í öllum landshlutum.

Skilgreindar verði hafnir og flugvællir sem tryggja eiga greiðar samgöngur til og frá landinu.

- Þjónusta í grunnnetinu innan og á milli svæða verði bætt.

Á flutningaleiðum verði lögð áhersla á að vegir verði með nægjanlegt burðarþol allt árið, breidd þeirra verði nóg og þeir lagðir bundnu slitlagi. Fyrir þennan hluta grunnkerfisins verði sett markmið um hraða uppbyggingu vega til að þjóna atvinnulífinu með viðunandi hætti, auk þess að stuðla að auknu umferðaröryggi.

Árið 2011 voru komu- og brottfararfarþegar um Keflavíkurflugvöll um 1,7 milljón talsins og skiptifarþegar 412 þúsund eða samtals um 2,1 milljón farþega.

Á Reykjavíkurflugvelli voru 46.100 komu- og brottfararfarþegar í millilandaflugi, 6.200 á Akureyri og 1.100 á Egilsstöðum.

Öll fyrri met í farþegafjölda á Keflavíkurflugvelli voru slegin sumarið 2012. Gangi spár eftir munu um 2,4 milljónir farþega fara um völinn árið 2012.

Hafnir og flugvællir

Meginhöfn fyrir almenna vöruflutninga til og frá landinu verður eins og áður Reykjavíkurhöfn. Tollhafnir eru á tuttugu stöðum. Þá skapa áætlunarsiglingar til og frá Reyðarfirði möguleika á almennum vöruflutningum til og frá landinu. Aðföng og afurðir stóriðju fara um stóriðjuhafnir. Aðföng fiskvinnslu og sjávarafurðir fara oftast til og frá þeim 28 fiskihöfnum sem uppfylla kröfur siglingaverndar og þar sem vinnsla fer fram. Ferjusiglingar til Evrópu fara um Seyðisfjarðarhöfn og þá taka átta hafnir á móti skemmtiferðaskipum með erlenda farþega.

Megingátt vöru- og farþegaflutninga með flugi til og frá landinu er Keflavíkurflugvöllur. Auk hans uppfylla Akureyrarflugvöllur, Egilsstaðflugvöllur og Reykjavíkurflugvöllur kröfur um vottun fyrir flugvelli sem þjóna alþjóðlegu almenningssflugi og hafa fengið hana.

Þjónusta í grunnnetinu

Vetrarþjónusta (snjómokstur og hálkuvarnir) á mikilvægustu köflum vegakerfisins verður aukin eftir því sem fjármagn leyfir, bæði til að auka umferðaröryggi og greiða fyrir samgöngum. Sumarþjónusta á mikilvægustu ferðamannavegum verður aukin og þjónustustig að öðru leyti bætt eftir því sem fjármagn leyfir.

Þjónusta í grunnnetshöfnum og á grunnnetsflugvöllum verður með svipuðum hætti og verið hefur.

Flutningaleiðir

Á undanfórnum árum hefur verið unnið að því að styrkja flutningaleiðir til allra landshluta með áherslu á Hringveginn. Með flutningaleiðum er átt við þá vegi þar sem umferð er mest og sem stærstur hluti landflutninga fer um. Þótt ekki liggi fyrir formleg skilgreining á því hvaða vegir eru flutningaleiðir hefur Vegagerðin að nokkru leyti þegar skilgreint þessa vegi eftir mikilvægi, m.a. með ákvörðunum um tíðni vetrarþjónustu.

Almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða

- Almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða og innan þéttbýlis verði eflar. Öflugar almenningssamgöngur eru greiðar og auka hreyfanleika og aðgengi. Við skipulag þeirra verði höfð hliðsjón af þjóðhagslegri hagkvæmni og stuðlað að umhverfislega sjálfbærri þróun.

Landshlutasamtök sveitarfélaga taki yfir almenningssamgöngur á landi sem hingað til hafa verið ríkisstyrktar. Öll fjárframlög verði sameinuð vegna sérleyfa, einkaleyfa og skólaaksturs í hverjum landshluta. Þannig verði þjónusta færð að þörfum samfélagsins og almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða í hverjum landshluta eflar með grenndarstjórnsýslu og bættri nýtingu fjármagns.

Í samgönguáætlun er gerður greinarmunur á almenningssamgöngum innan þéttbýlis sem ríkið hefur ekki styrkt með beinum hætti á samgönguáætlun og almenningssamgöngum milli þéttbýlisstaða sem ríkið hefur styrkt.

Meginmarkmið með eflingu almenningssamgangna milli þéttbýlisstaða utan höfuðborgarsvæðisins er að stuðla að greiðum samgöngum, auka hreyfanleika, bæta aðgengi að þjónustu og draga úr þörfinni fyrir einkabíla.

Frá árinu 2008 hefur verið unnið að því að endurskoða ríkisstyrktar almenningssamgöngur. Greining leiddi í ljós að notkun þeirra var lítil. Á 26 sérleiðum voru farþegar færri en þeir í hverri ferð að meðaltali og færri en einn á tíu leiðum. Þá var nýting á styrktum flug- og ferjuleiðum langt undir flutningsgetu. Verulegir fjármunir renna frá ríki og sveitarfélögum til annarra almenningssamgangna. Þar er til að taka akstur með skólabörn, framhaldsskólanema, aldraða og fatlaða og gjarnan án þess að reynt hafi verið að samræma þjónustuna í hagræðingarskyni.

Samgönguáætlun tekur mið af tillögum starfshóps um úrbætur á ríkisstyrktum almenningssamgöngum. Frá síðari hluta árs 2010 hafa staðið yfir viðræður við landshlutasamtök sveitarfélaga um að þau taki að sér aukið hlutverk í skipulagi og rekstri almenningssamgangna sem ríkið hefur styrkt, einkum á landi. Samningar við landshlutasamtökin liggja nú fyrir og með yfirfærslu á verkefnum er verið að tryggja þeim einkaleyfi á að skipuleggja og eftir atvikum reka þjónustuna. Núverandi fjárframlög fylgja verkefnum.

Stefnt er að því að endurskoða styrkveitingar til almenningssamgangna í lofti og á sjó í takt við þróun samgöngukerfisins og þarfir notenda.



Innanlandsflug

- Gerð verði félagshagfræðileg úttekt á framtíð áætlunarflugs innanlands. Teknar verði upp viðræður milli ríkisins og Reykjavíkurborgar og tryggt að Reykjavíkurlugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt.

Innanlandsflug er hluti af almenningssamgöngukerfi landsins. Samkvæmt könnun árið 2010 hefur hlutur innanlandsflugs minnkað lítillega frá fyrri könnunum. Svarendur fóru að meðaltali tvær ferðir á ári 2010 en 2,2 árið 2007. Svarendur í landsbyggðarkörnum notuðu innanlandsflugið að meðaltali 4,2 sinnum á ári en íbúar á höfuðborgarsvæðinu fóru að meðaltali 0,9 sinnum.

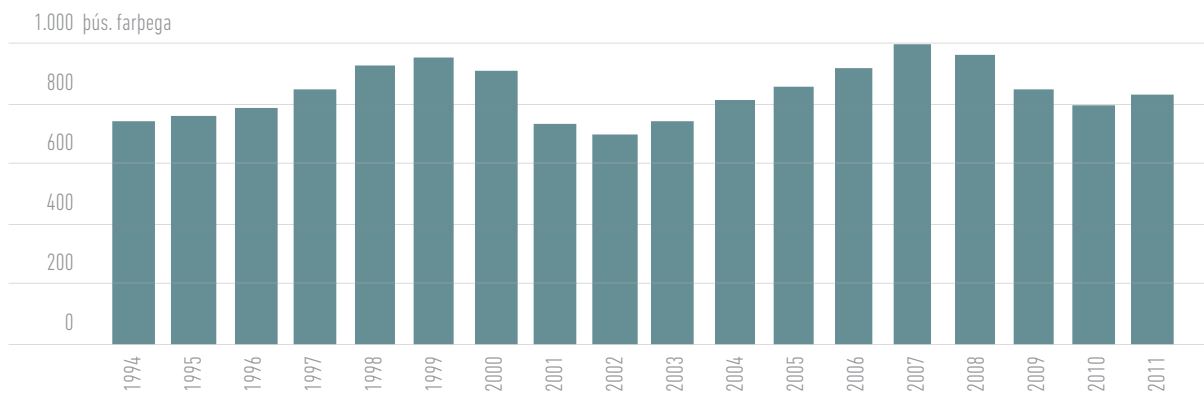
Brottfarar- og komufarþegar árið 2007 voru samtals um ein milljón. Farþegum fækkaði í framhaldinu en bráðabirgðaniðurstöður greiningar Isavia á þróun í innanlandsflugi sýna að botninum hafi verið náð 2010 og viðsnúningur hafi orðið árið 2011. Samgönguáætlun gerir ráð fyrir að unnin verði félagshagfræðileg úttekt á framtíð innanlandsflugs í þeim tilgangi að öðlast yfirsýn yfir líklega þróun farþegafjölda og heildarkostnaðar hins opinbera og einstaklinga. Í þeirri úttekt verði sérstaklega hugað að þörfum ferðaþjónustunnar.

Núgildandi aðalskipulag Reykjavíkur 2001–2024 gerir ráð fyrir að flugbrautum á Reykjavíkurlugvelli verði lokað í áföngum. Vinna við nýtt aðalskipulag Reykjavíkur 2010–2030, með framtíðarsýn til 2050, stendur nú yfir. Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir að viðræður milli ríkis og Reykjavíkurborgar um framtíð flugvallarins í Vatnsmýrinni verði teknar upp og þeim lokið á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

Samgönguáætlun miðast við að í samningaviðræðum við Reykjavíkurborg verði tryggt að Reykjavíkurlugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt.



Fjöldi komu- og brottfararfarþega um innanlandsflugvelli 1994–2011. (Isavia, 2012)



Hreyfanleiki og aðgengi – samgöngur og landnotkun

- Efla verði samskipti skipulagsyfirvalda sveitarfélaga og samgönguyfirvalda.

Aukin samvinna sveitarfélaga og samgönguyfirvalda í stefnumótun og áætlanagerð er – hér á landi rétt eins og í öðrum löndum – grundvallaratriði ef ná á markmiðum um greiðfærni, hagkvæmni og umhverfislega sjálfbærni. Að frumkvæði samgönguyfirvalda verður unnið að aukinni samvinnu um skipulag landnotkunar og samgangna í samvinnu við sveitarfélög og viðkomandi stofnanir á fyrsta hluta áætlunartímabilsins.

Með auknu samstarfi samgöngu- og skipulagsyfirvalda standa vonir til að auka megi hreyfanleika og aðgengi. Hreyfanleiki hefur verið lykilhugtak í samgöngum og vald til að auka hreyfanleika hefur að hluta verið hjá samgönguyfirvöldum og að hluta hjá skipulagsvaldinu. Með aðgengi innan þéttbýlis í samhengi við samþættingu samgangna og landnotkunarskipulags er átt við vegalengdir, hversu langt fólk þarf að ferðast til að sækja vinnu, menntun, þjónustu og menningu. Vald til að auka aðgengi, t.d. með þéttingu byggðar eða blöndun atvinnustarfsemi og íbúðabyggðar er að stærstum hluta hjá sveitarfélögum sem fara með skipulagsvaldið.



Vöruflutningar

- Samgönguyfirvöld fylgist áfram náið með þróun á þjóðhagslegri hagkvæmni land- og strandflutninga. Á áætlunartímabilinu verði áfram unnið að greiningum og samanburðar-rannsóknnum með það að markmiði að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningamáta.

Rekstri Ríkisskipa var hætt árið 1992. Síðan hefur ríkið ekki varið fjármunum til strandsiglinga. Skipafélög héldu uppi áætlunarsiglingum til nokkurra hafna en þær lögðust af í byrjun nýrrar aldar. Síðan hafa þessi fyrirtæki eftl landflutningastarfsemi sína til að anna flutningaþörf.

Af skýrslum þar sem leitast er við að greina áhrif þessara breytinga má ráða að það hafi verið krafa markaðarins um örari flutninga og minna birgðahald sem hratt þessum breytingum af stað. Eins kemur fram að fastur kostnaður við sjóflutninga sé mikill og til að þeir beri sig verði ákveðið flutningsmagn að vera tryggt. Aðrir helstu áhrifaþættir voru batnandi vegakerfi, styttri vegalengdir, fólksfækkun í þéttbýli á landsbyggðinni, minni umsvif og meiri sveigjanleiki landflutninga gagnvart breytilegu flutningsmagni.

Í skýrslu um mat á hagkvæmni strandflutninga frá 2010 var gerð allitarleg könnun á magni af „þolinmóðri vöru“ til og frá Vestfjörðum og Norðurlandi sem færa mætti af þjóðvegum á sjó. Niðurstaðan var að til og frá þessum svæðum færu árlega um 170 þúsund tonn af slíkri vöru. Í skýrslunni segir að miðað við þessar forsendur ætti rekstur strandferðaskips sem sigldi vikulega milli Reykjavíkur, Vesturbyggðar, Ísafjarðar, Sauðárkróks og Akureyrar að standa undir sér.

Þróun í flutningamagni, orkunýtingu samgöngutækja, orkuverði og fjölmargra annarra þátta hefur áhrif á þjóðhagslega hagkvæmni land- og strandflutninga. Hagkvæmnin getur breyst á stuttum tíma. Þar af leiðandi er mikilvægt að fylgjast vel með þróuninni og stuðla að gagnsærri verðlagningu hins opinbera (t.d. notkunargjöld þungra ökutækja og notkunargjöld í höfnum) til að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningsmáta.

1.2 Markmið um hagkvæmar samgöngur

Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs

Stefnumið um hagkvæmar samgöngur og tengdar áherslur eru ítarlegri nú en í fyrri samgönguáætlunum. Aukin áhersla er lögð á að meta samfélagslegan kostnað og ávinning af framkvæmdum og breyttar ferðavenjur í þéttbýli til að draga úr nauðsyn á uppbyggingu umferðarmannvirkja.

Stefnumið og áherslur eru í samræmi við niðurstöður samráðs- og hugarflugsfunda með sveitarfélögum og Samtökum atvinnulífsins. Á fundunum kom fram stuðningur við faglega forgangsröðun fjárfestinga þar sem samfélagsleg áhrif yrðu metin og vegin samhliða ávinningi, til að mynda af styttri ferðatíma og auknu umferðaröryggi. Tekin yrði upp samræmd, aðgengileg og skýr aðferðafræði við forgangsröðun til að auka gagnsæi í ákvarðanatöku.

Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri innviða

- Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins verði aukin. Áhersla verði lögð á að leita hagkvæmustu lausna til að ná markmiðum samgöngufirvalda.
- Unnið verði að því að þróa áfram og festa í sessi formlegt verklag við ákvarðanir um uppbyggingu vegakerfisins í dreifbýli og þéttbýli þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgöngufirvalda er borinn saman.
- Kannaður verði samfélagslegur kostnaður við þungatakmarkanir á vegum, ábati þess að draga úr tíðni þungatakmarkana og hraða endurbótum á burðarþoli tiltekinna vegarkafla.

Við uppbyggingu samgöngukerfisins þarf verklag að vera með þeim hætti að ávallt sé leitað hagkvæmustu lausna til að ná settum markmiðum. Samgöngustofnanir ríkisins hafa hagkvæmni að leiðarljósi í sínum verkum, leita hagkvæmustu lausna og vinna eftir ákveðnu verklagi við mat á því hvort hægt sé að ná framkvæmdamarkmiðum með minni tilkostnaði.

Hagkvæmar lausnir við vegagerð

Með uppbyggingu og rekstri vegakerfis í dreifbýli er m.a. leitast við að stytta ferðatíma, auka greiðfærni,

áreiðanleika og öryggi. Áriðandi er að valin sé lausn við hæfi á tæknilegum forsendum miðað við þá umferð sem gera má ráð fyrir samkvæmt umferðarspá.

Innan stærri þéttbýlisstaða gilda oft aðrar forsendur en í dreifbýli. Í þéttri byggð getur verið erfitt og dýrt að stytta ferðatíma og draga úr umferðartöfum með uppbyggingu mannvirkja. Reynslan hefur sýnt að ólíklegt er að hefðbundnar lausnir í vegagerð geti uppfyllt ferðapörf íbúa á höfuðborgarsvæðinu til framtíðar á hagkvæman hátt. Ljóst er að leita þarf viðtækari lausna. Þörf er á formlegu verklagi til að leita hagkvæmustu leiða til að mæta ferðapörf íbúa. Verklag um mat á hagkvæmustu lausnum verður fest í sessi á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

Þungatakmarkanir

Vegagerðin ver árlega umtalsverðu fé til viðhalds þjóðvega. Stór hluti þessa viðhalds er til kominn vegna slits af völdum þunga ökutækja, þ.m.t. flutningabíla, en hlutfall þungaumferðar er víða 8–12 % af heildarumferð. Vegagerðin takmarkar tímabundið mestu leyfða heildarþyngd og leyfðan áspunga á vegum þegar nauðsyn krefur miðað við burðarþol brúar eða vegar.

Þungatakmarkanir valda óvissu, kostnaði og óþægindum fyrir atvinnulífið. Afhending hráefnis eða vöru getur tafist, rekstraröryggi fyrirtækja minnkar og það getur m.a. haft þau áhrif að vöruverð hækkar. Á fyrsta tímabili samgönguáætlunar verður unnin greining á samspili þungatakmarkana og hagkvæmni.

Hagkvæmni í þágu notenda og verðlagning á samgöngum

- Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins verði aukin. Gagnsæ verðlagning á samgöngum er liður í því og þarf hún að endurspegla kostnað sem þeim fylgir.

Samkvæmt rannsókn Hagstofu Íslands voru útgjöld heimila á landinu vegna ferða og flutninga annar stærsti útgjaldaliðurinn eða 16,5% af heildarútgjöldum þeirra árin 2006–2008.

Lækkun á samgöngukostnaði heimilanna skiptir því heimilin og þjóðarbúið miklu máli. Ef takast mætti að draga úr þörf heimila fyrir einkabíla með því að verða við ferðapörfum einstaklinga með öðrum hætti myndu felast í þeirri breytingu umtalsverðar kjarabætur.

Kostnaður notenda samgöngukerfisins birtist einnig í flutningskostnaði sem hefur m.a. áhrif á vöruverð og samkeppnishæfni fyrirtækja. Rekstrargrundvöllur og val fyrirtækja á staðsetningu innan lands og á alþjóðavísu ræðst mikið til af hagkvæmni flutninga á aðföngum og framleiðsluvörum. Það er því mikilvægt að lágmarka flutningskostnað og gæta jafnræðis við gjalddöku. Til þess þarf m.a. að greina ítarlega raunkostnað samfélagsins við flutninga með mismunandi flutningsmátum og byggja gjalddöku og forgangsröðun framkvæmda á rétttri verðlagningu.

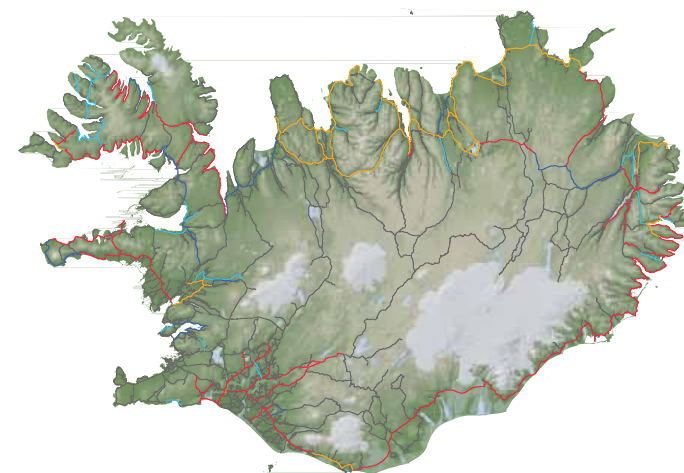
Takmörkun á áspunga – fjöldi daga árið 2009. (Vegaqerðin, 2010.)

- Færri en 10
- 10-20
- 20-30
- 30 eða fleiri
- Aðrir vegir



Í lögum um samgönguáætlun segir að við gerð samgönguáætlunar skuli m.a. byggja á því meginmarkmiði að samgöngur séu hagkvæmar. Við gerð áætlunarinnar skuli jafnframt taka mið af markmiðum um að ná fram samræmdri forgangsröð og stefnumótun og hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla.

Samgönguáætlun á því að stuðla að hagkvæmni í samgöngum bæði fyrir notendur samgöngukerfisins og rekstrar- og uppbyggingaraðila þess.



Forgangsröðun með félagshagfræðilegri greiningu

- Horft verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og forgangsraðað með hliðsjón af félagshagfræðilegri greiningu.

Forgangsröðun flugvallaframkvæmda

Það sem einkum hefur ráðið forgangsröðun flugvallaframkvæmda undanfarin ár er mikilvægi þess að tryggja að flugvellir sem tengjast innanlandsflugi uppfylli sem best öryggiskröfur og staðla samkvæmt reglugerð um flugvelli og sjá til þess að hægt sé að vera með beint millilandaflug til og frá flugvöllum í flokki 1 (Keflavíkurflugvelli, Reykjavíkurflugvelli, Akureyrarflugvelli og Egilsstaðflugvelli). Við forgangsröðun framkvæmda m.t.t. öryggiskrafna er flugvöllum raðað eftir mikilvægi:

1. Gátt(ir) til útlanda.
2. Aðrir áætlunarflugvellir í grunnneti vegna almenningssamgangna.
3. Flugvellir og landingarstaðir vegna sjúkraflugs.
4. Landingarstaðir vegna flugöryggis í almannaflugi og kennsluflugi.

Forgangsröðun hafnarframkvæmda og sjóvarna

Á tíunda áratug síðustu aldar fór Siglingastofnun að þróa reiknilíkön sem hafa verið notuð til að forgangsraða hafnarframkvæmdum og sjöörnum. Siglingastofnun hyggst áfram nota þessi reiknilíkön.

Hafnarframkvæmdum er forgangsraðað eftir ástandi og umsvifum hafna. Á grundvelli úttekta er þörf fyrir framkvæmdir metin, hve miklum úrbótum þær skila fyrir viðkomandi höfn og landið í heild.

Sjóvarnir hafa verið metnar með líkum hætti en stuðst við einfaldara reiknilíkan. Lagt er mat á ölduálag, verðmæti sem í húfi eru og líkur á því að tjón verði. Hver framkvæmd fær svo stig sem reiknuð eru á grundvelli þessara þriggja þátta.

Forgangsröðun vegaframkvæmda

Forgangsröðun vegaframkvæmda hefur þróast í gegnum tíðina. Um 1980 var ákveðið að gera úttekt á öllum helstu stofn- og tengivegum. Í kjölfarið var búið til forgangsröðunarlíkan sem tók til ástandsmats, kostnaðar við endurbyggingu vegakerfisins og arðsemi framkvæmdanna. Eftir þessu líkani var unnið í um hálfan annan áratug en þá tók við svokölluð markmiðsáætlun þar sem skilgreind voru ákveðin framkvæmdamarkmið. Reyndist röðun eftir framkvæmdamarkmiðum í aðalatriðum vel.

Við forgangsröðun framkvæmda í vegagerð er félagshagfræðileg greining skýrð sem hefðbundin arðsemisgreining þar sem annars vegar eru greindir kostnaðar- og tekjupættir veghaldara og umferðarinnar sem unnt er að verðleggja og hins vegar huglægir þættir sem ekki verður lagt kostnaðarmat á. Félagshagfræðileg greining eykur á gagnsæi við ákvarðanatöku en tekur ekki valdið af þeim sem sem það hafa, heldur hjálpar við að taka upplýstar ákvarðanir.

Vegagerðin mun vinna að því að aðlaga arðsemislíkan danska samgönguráðuneytisins að íslenskum aðstæðum til nota við þau verkefni þar sem félagshagfræðilegri greiningu verður beitt.

Félagshagfræðileg greining

Félagshagfræðileg greining er aðferðarfræði sem tryggja á hagkvæmni í fjárfestingum í innviðum og gagnsæi við ákvarðanatökur. Í félagshagfræðilegri greiningu er leitast við að greina áhrifa- og ábataliði fjárfestingarverkefna sem annars vegar má meta til verðs og hins vegar þátta sem ekki verða verðlagðir.

Við forgangsröðun þar sem stjórnámálamenn þurfa að velja á milli mismunandi leiða verður að taka tillit til margra þátta sem hafa pólitískt eða efnahagslegt vægi. Í því sambandi má m.a. nefna umhverfismál, fjárhagsleg sjónarmið, svæðisbundin sjónarmið, einstaka þjóðfélagshópa og önnur atriði sem hafa félagslegt gildi.

Með félagshagfræðilegri greiningu er leitast við að taka tillit til allra þessara þátta. Flesta þeirra er leitast við að verðleggja eftir því sem aðstæður leyfa, að öðrum kosti er notuð önnur kerfisbundin nálgun. Yfirgripsmikil sýn á viðfangsefni stuðlar að því að hagsmunir liggja ljóst fyrir og forsendur ákvarðanatöku verða gagnsærri.

Samgönguáætlun gerir ráð fyrir að unnið verði markvisst að þróun og innleiðingu aðferðafræði við forgangsröðun framkvæmda í samgöngukerfinu og ákveðið verður hvernig arðsemisútreikningar og félagshagfræðilegt mat koma þar inn.

Félagshagfræðileg greining í vegagerð – matsþættir.

Matsþáttur	Verðmat	Huglægt mat
Kostnaður við mannvirki	X	
Hrakvirði mannvirkis	X	
Rekstrar- og viðhaldskostnaður mannvirkis	X	
Ábati og rekstrarkostnaður notenda		
• Tímavirði		
- Umferðartafir	X	
- Stytting leiða	X	
- Breyttur hraði	X	
• Rekstrarkostnaður ökutækja	X	
• Þægindi við akstur		X
Skattaáhrif og velferðarkostnaður skattlagningar	X	
Umhverfi, slys og ytri áhrif		
• Loftmengun, NOx, HC, SO ₂ , CO	X	
• Loftslagsáhrif CO ₂	X	
• Slys	X	
• Hávaði	X	
Kostnaður vegna lands	X	
Efnahagsleg svæðisáhrif		X
Lífsgæði borgarsamfélags		X
Fórarkostnaður umhverfis í annarri notkun		
• Gróður		X
• Dýralíf		X
• Landslag		X
• Útivistarsvæði		X

Félagshagfræðileg greining – skýringarmynd. (Hagfræðistofnun, 2005.)



Almenn gjaldtaka fyrir afnot af samgöngukerfinu

Flug – notkunargjöld

Í flugi hefur þróun gjaldtöku verið í átt til gagnsæis og samráðs. Nýlega tóku gildi reglur um tekjuöflun sem styðja þessa þróun og fellur Keflavíkurflugvöllur undir þær reglur sem stærsti flugvöllur landsins. Þær fela í sér miklar breytingar á gjaldtöku og tekjuöflun á flugvellinum með afnámi skatta og upptöku þjónustugjalda. Notendum Keflavíkurflugvallar ber þannig að greiða allan kostnað sem hlýst af þeirri þjónustu sem þeir nýta sér á flugvellinum.

Innanlandsflugið er að hluta til rekið samkvæmt þjónustusamningi Ísavia við innanríkisráðuneytið. Þess sem upp á vantar til rekstrarins verður að afla með öðrum hætti, svo sem með greiðslu landingargjalda, flugverndargjalda, farþegagjalda, stæðisgjalda og opnunargjalda. Þrátt fyrir auknar álögur er ljóst að kerfið er ekki fjárhagslega sjálfbært og þörf er á frekara fjármagni til framkvæmda. Unnið verður að því að tryggja að flugvallarkerfið verði fjárhagslega sjálfbært, miðað við skilgreint þjónustustig.

Siglingar – notkunargjöld

Sú meginregla gildir að hafnir landsins taka gjald af viðskiptavinum fyrir notkun. Sem dæmi um gjöld má nefna komugjöld (festargjöld), legugjöld (skipagjöld), vörugjöld og gjöld fyrir sorphirðu, vatnsnotkun, rafmagn, löndunarkrana og vigtun sjávarafla. Gjöld þessi skulu alfarið standa undir rekstri hafnanna. Ríkissjóður innheimtir vitagjald af öllum íslenskum og erlendum skipum sem taka höfn hér á landi. Gjaldinu er ætlað að standa straum af rekstri Siglingastofnunar Íslands og mun svo verða áfram.

Vegakerfið – skattlagning ökutækja og eldsneytis

Í skýrslu fjármálaráðuneytisins frá árinu 2008 eru tillögur um breytingar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis með eftirfarandi markmið að leiðarljósi:

- Að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minni losunar gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar innlendra orkugjafa.
- Að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins og þjóna áfram sem almenn tekjuöflun fyrir ríkissjóð.

Að mati skýrsluhöfunda nást markmið um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda frá vegasamgöngum best fram á samræmdan og einfaldan hátt með því að tengja skattlagningu á stofngjaldi, árgjaldi, eldsneytisgjaldi og notkunargjaldi við losun á koltvísýringi (CO₂).

Vegakerfið – notkunargjöld

- Á áætlunartímabilinu verði breytt skipan á gjaldtöku fyrir umferð á vegum könnuð. Greindir verði kostir og gallar þess að í framtíðinni greiði ökutæki í samræmi við ekna vegalengd þar sem tillit yrði tekið til ytri kostnaðar jafnhliða því að núverandi kerfi sérstakra eldsneytisskatta yrði lagt niður.

Í kjölfar nýlegra breytinga á stofngjaldi, árgjaldi og eldsneytisgjaldi eru frekari breytingar á notkunargjöldum (kílómetragjöldum) það sem út af stendur í breytingum á gjaldtöku af vegasamgöngum. Markaðar tekjur vegáætlunar koma að stærstum hluta af bensín- og olíugjaldi en það kerfi gjaldtöku mun renna sitt skeið á enda. Þegar áhrifa af breytingum á vörugjaldi, bifreiðagjaldi og olíugjaldi fer að gæta, m.a. með ætlaðri fjölgun sparneytnari ökutækja og ökutækja sem nota aðra orkugjafa en jarðefnaeldsneyti, er ljóst að markaðar tekjur vegáætlunar dragast saman. Vistvænni ökutæki koma að óbreyttu til með að greiða lítið eða ekkert fyrir afnot af samgöngukerfinu. Tekjustofninn hraðminnkar en þörfin fyrir tekjurnar eykst ef eitthvað er. Til að gæta jafnræðis, reka, viðhalda og byggja upp vegakerfið þarf að mæta þessum tekjusamdrætti með breyttri skipan gjaldtöku umferðar.

Í orðskýringum vegalaga frá 2007 eru gjaldtökuhugtök skýrð á eftirfarandi hátt:

- Veggjald: Gjald sem greitt er fyrir rétt til að nota tiltekinn veg eða vegarkafla, á tilteknum tíma í tiltekin skipti.
- Notkunargjald: Gjald sem greitt er fyrir notkun vega, t.d. mælt eftir eknum km, tíma dagsins, stærð ökutækis eða umhverfisáhrifum.

Breyttar ferðavenjur – uppbygging umferðarmannvirkja í þéttbýli

- Stutt verði við aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum til að draga úr þörf á uppbyggingu umferðarmannvirkja í þéttbýli.

Aukin umferð, einkum í þéttbýli, skapar sífellda þörf fyrir ný umferðarmannvirki – ef ekkert annað er að gert. Ný og greiðfærari umferðarmannvirki stuðla síðan að aukinni umferð þannig að takmörk eru fyrir því hversu langt skuli ganga í uppbyggingu mannvirkja til að draga úr álagi og leysa umferðarhnúta. Erlendis er þegar farið að nota nýjar gjaldheimtuaðferðir til þess að stýra umferðarálagi og draga úr umferð í þéttbýli, einkum á álagstímum, og minnka þörfina á nýjum mannvirkjum. Full ástæða er til að hugleiða hvort ekki er rétt að leita slíkra leiða hérlandis.

Í bandarískri úttekkt á hreyfanleika og umferðartöfum í 85 borgum vestanhafs kom í ljós að frá 1982 til 2003

voru aðeins fjórar borgir nálægt því að auka afkastagetu gatnakerfis nægilega hratt til að mæta aukinni umferð. Hinum borgunum tókst það ekki, umferðartafir jukust og álykta úttektaraðilar að erfitt verði fyrir flestar borgir að mæta aukinni umferð í framtíðinni með því að treysta einungis á uppbyggingu gatnakerfisins.

Þegar einstaklingur velur sér ferðamáta eru fjölmargir áhrifaþættir. Til að lágmarka kostnað er mikilvægt að skipulag byggðar í þéttbýli styðji við vistvænar ferðavenjur og dragi úr þörf fyrir uppbyggingu umferðarmannvirkja. Að sama skapi er mikilvægt að samgönguáætlun hvetji til vistvæns skipulags landnotkunar með fjármögnun innviða fyrir almenningssamgöngur, göngu og hjóltreiddar. Þá verða samgöngustofnanir ríkisins að sjálfsögðu að taka mið af vistvænu skipulagi í kröfum og stöðlum fyrir mannvirki í þéttbýli.



1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs

Í samgönguáætlun 2011–2022 eru stefnumið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur og tengdar áherslur ítarlegri en í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007–2018. Mun meiri áhersla er nú lögð á hlutverk umhverfisvænni ferðamáta en einkabíla. Stefnt er að breyttum ferðavenjum og aukinni notkun umhverfisvænni orkugjafa fyrir samgöngutæki, ásamt öðrum tæknilausnum.

Efling almenningssamgangna og hjólríða sem ferðamáta í þéttbýli var áberandi í umræðum um umhverfislega sjálfbærar samgöngur á samráðs- og hugarflugsfundum með sveitarfélögum og Samtökum atvinnulífsins. Auk þess voru strandsiglingar, samnýting bifreiða, stytting vegalengda með jarðgöngum og þverun fjarða mikið rædd.

Umhverfisáhrif samgangna

Samgöngur hafa áhrif á náttúrulegt og manngert umhverfi sem og heilsu fólks. Umhverfisáhrif frá samgöngum geta verið staðbundin, svæðisbundin eða hnattræn eftir því hvar áhrifanna gætir miðað við upptök þeirra. Þau eru margs konar, m.a. loftmengun, gróðurhúsaáhrif, áhrif á heilsu, hávaði, sjónræn áhrif o.s.frv.

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif

Svifryksmengun og umferðarhávaði eru neikvæðir fylgifyiskar bílaumferðar. Þessi mengun skiptir flesta íbúa meira máli í daglegu lífi en hnattræn áhrif eins og losun gróðurhúsalofttegunda.

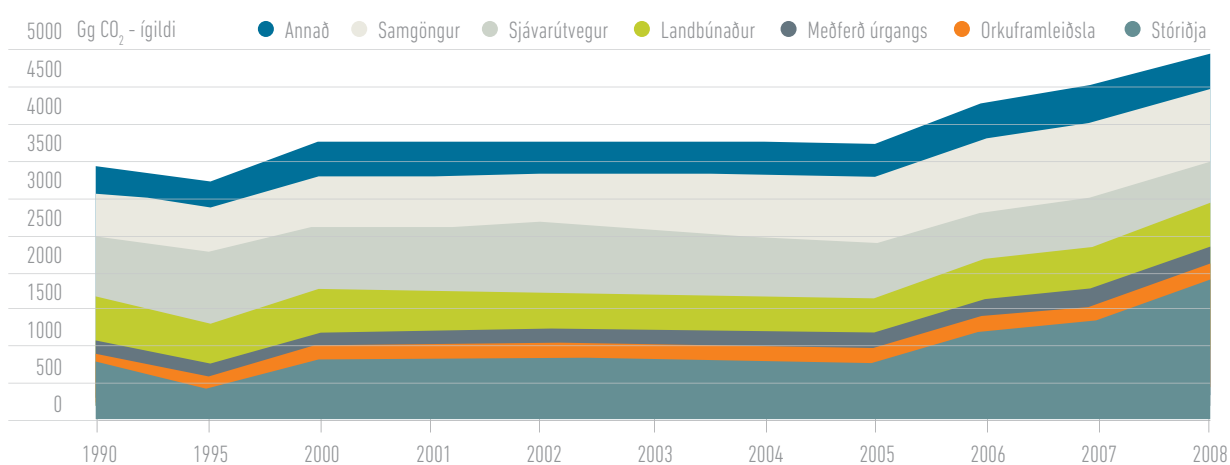
Svifryk í andrúmslofti í Reykjavík fór 17 sinnum yfir sólarhrings heilsuverndarmörk árið 2011. Rannsóknir í Stokkhólmi benda til þess að svifryk stytta meðalævi íbúa þar um 60 daga en til samanburðar stytta umferðarslys meðalævi um 40 daga og reykingar um 400 daga.

Hávaðamengun frá samgöngum er vandamál sem snertir marga, sérstaklega í þéttbýli. Könnun sem gerð var 1999 leiddi í ljós að 19% íbúa í Reykjavík töldu sig verða fyrir óþægindum vegna umferðarhávaða á heimili sínu.

Hnattræn umhverfisáhrif

Í loftslagssamningi Sameinuðu þjóðanna er lögð skylda á ríki heims að takmarka losun gróðurhúsalofttegunda og gera áætlanir í því skyni. Ísland hefur sett fram almenna stefnumörkun um að draga úr losun á gróðurhúsalofttegundum um 50–75% til 2050 og hefur gefið vilyrði á alþjóðlegum vettvangi um að taka þátt í sameiginlegu átaki með ríkjum Evrópusambandsins um 30% samdrátt til 2020.

Losun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi 1990–2008. (Umhverfisráðuneytið, 2010.)



Samgönguáætlun 2011–2022 og aðgerðaáætlun í loftslagsmálum

■ Dreigið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna með það að markmiði að þær verði umhverfislega sjálfbærar. Stefnt verði að því að losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 Gg (750 þúsund tonnum) árið 2020, sem er 23% samdráttur frá 2008. Markmiðið er í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum.

Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum á Íslandi var 621 Gg (Gg = eitt þúsund tonn) árið 1990 en 974 Gg árið 2008 og hafði því aukist um 57%. Almennt reikna flest ríki með því að erfiðara sé að draga úr losun frá samgöngum en á mörgum öðrum sviðum. Til að draga úr losun frá samgöngum eru þrjár meginleiðir:

- Tæknilegar lausnir – orkusparnaður og nýjar gerðir orkugjafa.
- Minni ferðaþörf – fækkun ferða sem hver einstaklingur þarf að fara á venjulegum degi (t.d. með eflingu rafrænna samskipta).
- Breyttar ferðavenjur – val á ferðamáta, tímasetning ferða og lengd þeirra.

Í skýrslu Umhverfisstofnunar Evrópu frá 2008 kemur fram að ef aukning í umferð verður ekki takmörkuð munu aðrar aðgerðir ekki duga til að stuðla að umhverfislega

sjálfbæru samgöngukerfi eða vera nægilegt framlag til að takmarka breytingar á loftslagi.

Tækniþróun í bílaiðnaði hefur ekki verið eins hröð og búist var við. Ferðaþörf verður að uppfylla með fjölbreyttari hætti en hingað til hefur verið gert hér á landi með almenningssamgöngum, göngu, einkabílum og hjólríðum, ekki síst í þéttbýli. Eins þarf að vinna að því að draga úr ferðaþörf, án þess þó að það komi niður á möguleikum fólks til að ferðast, m.a. með auknum rafrænum samskiptum, rafrænni stjórnsýslu og viðskiptum.

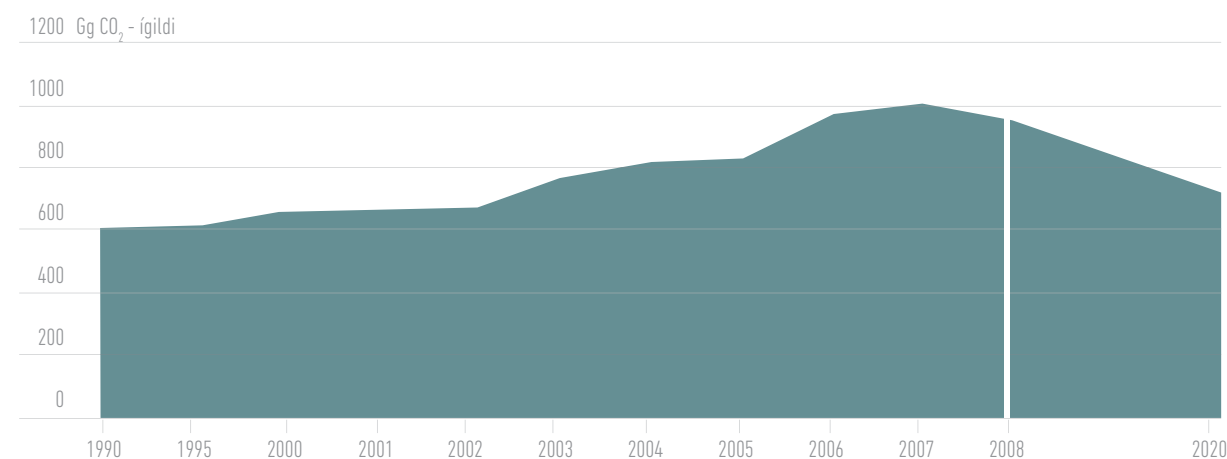
Í samræmi við framangreint er í samgönguáætlun bæði lögð áhersla á tæknilegar lausnir og breyttar ferðavenjur.

Raunhæf þróun í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum

Í aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum eru tíu svokallaðar lykilaðgerðir til að draga úr nettólosun gróðurhúsalofttegunda. Saman eiga þær að leggja grunninn að því að Ísland geti staðið við líklegar alþjóðlegar skuldbindingar sínar til 2020 og talið er raunhæft að losun vegna samgangna geti orðið undir 750 Gg eða 23% minni en 2008.

Samgönguáætlun gerir ráð fyrir að þessu markmiði verði náð með sérstakri aðgerðaáætlun á öllum sviðum samgangna með tímasettum og tölulegum markmiðum.

Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. – Raunhæf þróun til 2020. (Umhverfisráðuneytið, 2010.)



Almenningssamgöngur, ganga og hjólréiðar. Samvinna við sveitarfélög

- Áætlun um sjálfbærar samgöngur verði unnin í samvinnu við sveitarfélög með aukna áherslu á almenningssamgöngur, göngu og hjólréiðar með þau markmið að leiðarljósi að draga úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og auka nærþjónustu við borgarana. Með áætluninni verði dregið úr mikilvægi einkabíla, ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna og breyta ferðavenjum. Til að ná umhverfis- og hagkvæmnimarkmiðum með eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólréiða þarf bæði fjármagn og þolinmæði. Í sjálfbærri samgönguáætlun verði settar fram skuldbindingar ríkis og sveitarfélaga til langs tíma.
- Með sjálfbærri samgönguáætlun í samvinnu við sveitarfélögin verði lokið við skilgreiningu á grunnneti hjólréiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna. Fjármagni samgönguáætlunar til göngu- og hjólréiðastíga verði forgangsraðað í uppbyggingu á því neti á áætlunartímabilinu. Einnig verði lokið við skilgreiningu á grunnneti almenningssamgangna innan þéttbýlis. Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.



- Unnið verði tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna í samræmi við viljayfirlýsingu Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, fjármálaráðuneytis, innanríkisráðuneytis og Vegagerðarinnar. Aðilar eru sammála um að vinna að samningi sem byggist m.a. á þeim forsendum að ríkið skuldbindi sig til að leggja fjármagn í rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess í tíu ára tilraunaverkefni ef á móti koma skuldbindingar sveitarfélaga um mótframlag, markvissar stuðningsaðgerðir og sátt um frestun stórra vegaframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Framlag ríkisins verði af stærðargráðunni 1.000 millj. kr. á ári. Meginmarkmiðið verði a.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu. Árangur af þessu tilraunaverkefni verði metinn í framvindumati á tveggja ára fresti og framlög verði þá endurskoðuð.

Efling almenningssamgangna, göngu og hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess

Tíu ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna hófst haustið 2012. Unnið er í samræmi við samning Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar og samninga við landshlutasamtök sveitarfélaga á áhrifasvæði höfuðborgarsvæðisins.

Vegagerðin og Reykjavíkuborg undirrituðu í júlí 2012 samkomulag um tiltekin verkefni í uppbyggingu hjólréiðastíga. Samkomulagið felur í sér að Vegagerðin greiði helming kostnaðar við uppbyggingu ákveðinna hjólastíga á árinu 2012 og framhald slíkra verkefna næstu ár. Unnið er að sambærilegum samningum við önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu.

Almenningssamgöngur í þéttbýli

Almenningssamgöngur innan stærri þéttbýlisstaða snúast að mestu um fjöldaflutninga á fólki. Meginmarkmið eru umhverfislegs og hagræns eðlis en einnig skiptir aukinn hreyfanteiki miklu máli.

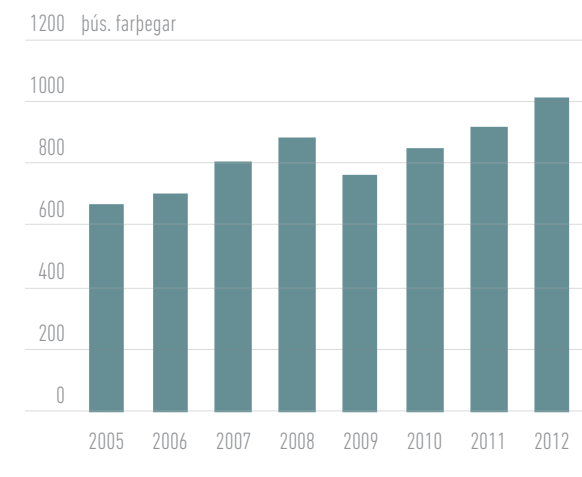
Höfuðborgarsvæðið og suðvestursvæðið í heild er tiltölulega þéttbýlt og þar búa um 77% þjóðarinnar. Vegalengdir eru tiltölulega stuttar og hindranir eru helst af völdum umferðarinnar sjálfrar. Miklir möguleikar eru á að gera almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess (hið hefðbundna höfuðborgarsvæði auk Reykjaness, Árborgarsvæðis og Akraness/ Borgarfjarðar) að öflugum ferðamáta í framtíðinni sem mun gegna veigamiklu hlutverki í því að umhverfismarkmið stjórnvalda ná fram að ganga. Þá mundi jafnframt takast að draga umtalsvert úr samgöngukostnaði almennings og hins opinbera.

Ganga og hjólréiðar

Samkvæmt vegalögum er í samgönguáætlun heimilt að veita fé til almennra hjólréiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög. Áætlað er að innan höfuðborgarsvæðisins eigi sér stað um helmingur af öllum akstri bifreiða á landinu. Samkvæmt könnun frá 2008 er meðalfjarlægð milli heimilis og vinnustaðar 6,5 km á höfuðborgarsvæðinu, 28% íbúa þess búa í innan við 2 km fjarlægð frá vinnustað og 44% í innan við 4 km fjarlægð. Meðalferðatími milli heimilis og vinnustaðar var rúmar níu mínútur.

Meðalmaður hjólar 2 km á 6–8 mínútum og 4 km á 13–16 mínútum. Samkvæmt könnuninni frá 2008 ætti því a.m.k. þriðjungur íbúa höfuðborgarsvæðisins að geta hjólað til vinnu á innan við 15 mínútum. Það eru því allar forsendur til að ætla að hlutdeild hjólréiða megi auka verulega með tilheyrandi samdráttaráhrifum á bílaumferð, samfélagslegan kostnað og umhverfisþætti.

Farþegafjöldi Strætó bs. í október hvert ár. (Strætó bs, 2012)



Tölvugerð mynd: Verðlaunatilaga teiknistofunnar Traðar. Göngu- og hjólabrýr yfir Elliðaárósa.

Orkusparnaður og orkuskipti

- Markvissar aðgerðir miði að minni notkun jarðefnaeldsneytis og að samgöngutæki nýti orku sem framleidd er með endurnýjanlegum orkugjöfum, auk orkusparandi aðgerða fyrir eldri farartæki.
- Stuðlað verði að nýtingu umhverfislega skilvirkra orkugjafa (kr./tonn CO₂-ígildi).

Sérleyfi og einkaleyfi til aksturs verði háð skilyrðum um umhverfisvæn samgöngutæki í þeim tilgangi að akstur í atvinnuskyni, sem krefst leyfa, verði í auknum mæli visthæf. Jafnframt verði gerðar kröfur um að kaup ríkisins á akstursþjónustu séu háð skilyrðum um visthæf ökutæki. Stofnunum ríkisins verði sett ákveðin skilyrði um að þær leitist við að nota ökutæki sem eru sparneytin og hafa lágt CO₂-gildi í útblæstri.

Samgöngustofnanir ríkisins taki upp vistvæna samgöngustefnu sem stuðli að orkusparnaði og orkuskiptum og verði öðrum stofnunum til fyrirmyndar í þeim efnum. Stjórnvöld vinni

með fyrirtækjum og stofnunum að því að móta og útfæra markvissa samgöngustefnu fyrir vinnustaði.

Ljóst er að vinna þarf markvisst að því að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis til að ná settum markmiðum í loftslagsmálum. Í samgönguáætlun 2011–2022 er lögð áhersla á að verkefnum sem eru í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum verði fylgt eftir. Hvati til að kaupa sparneytin ökutæki, sem og þau sem nota umhverfisvæna orkugjafa, er þegar fyrir hendi með breyttu fyrirkomulagi skatta og gjalda á bíla og eldsneyti. Mikilvægt er að fylgjast með þróun mála í kjölfarið og nýta þennan hagræna hvata til að stuðla að vistvænni endurnýjun samgöngutækja.

Í samgönguáætlun er lögð áhersla á að stuðlað verði að nýtingu umhverfislega skilvirkra orkugjafa. Með því er átt við að umhverfisleg hagkvæmni ráði för við orkuskipti. Notaðir verði þeir orkugjafar sem skila mestum samdrætti í losun CO₂ miðað við kostnað samfélagsins við að nýta þá. Til að draga úr orkunotkun í samgöngum og efla hlut innlendra orkugjafa er einnig mikilvægt að opinberir aðilar sýni gott fordæmi og áherslur í samgönguáætlun taka mið af því.

Áhersla er lögð á að stjórnvöld vinni með fyrirtækjum og stofnunum að mótun og útfærslu markvissrar samgöngustefnu fyrir vinnustaði. Samgöngustefna fyrirtækja hafi það meginmarkmið að uppfylla ferðapörf starfsmanna á hagkvæman og vistvænan hátt. Auk visthæfrar endurnýjunar á ökutækjum verði starfsmönnum umbunað og gert auðveldara að nota vistvæna ferðamáta til og frá vinnu.



Flug

- Stefnt verði að 3% samdrætti í losun koldíoxíðs (CO₂) frá flugi árið 2012 og 5% samdrætti á tímabilinu 2013–2020. Eru þar höfð til viðmiðunar árin 2004–2006. Markmiðið er í samræmi við stefnu ESB.

Innleitt verði umhverfisvænt verklag um grænt aðflug og brottflug og vottun á umhverfisstjórnunarkerfi flugvalla.

Flugstarfsemi hefur verið sett undir viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir í samræmi við stefnu bandalagsins að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Markmið um samdrátt í losun taka jafnt til innanlandsflugs í ríkjum ESB, sem og millilandaflugs milli aðildarríkjanna og annarra ríkja. Ekki er útlit fyrir að gripið verði til frekari aðgerða vegna flugstarfsemi.

Þegar er farið að huga að umhverfisáhrifum frá millilandaflugvöllum. Lagt hefur verið til að á flugvöllum í Keflavík, Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum verði tekið upp vottað umhverfisstjórnunarkerfi (ISO 14001) til að draga úr umhverfiáhrifum.

Bætt flugleiðsaga er talin geta minnkað eldsneytiseyðslu um allt að 12%. Ávallt þarf að hafa í huga að hægt sé að beita verklagi sem minnkar umhverfisáhrif flugsins sem mest og gildir það ekki síst um aðflug og brottflug frá flugvöllum. Svokallað „grænt aðflug“ tíðkast víða, t.d. í Keflavík. „Grænt brottflug“ er ekki síður mikilvægt en er mun flóknara í framkvæmd.



Siglingar

- Auknar verði rannsóknir á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun vegna brennisteins, kolmónoxíðs (CO), koltvísýrings (CO₂) og nitrefna (NOx) frá skipavélum.

Dregið verði úr útblæstri frá skipum í höfnum landsins með uppbyggingu fyrir landtengingu við rafmagn og endurskoðun gjaldskrár.

Siglingar eru mjög háðar alþjóðlegu samkeppnisumhverfi og umhverfiskröfur til íslenskra skipa og erlendra skipa sem hingað koma hljóta að taka mið af því sem er að gerast í nágrannalöndunum. Taka ber upp alþjóðlegar kröfur um áhrif siglinga á umhverfið og innleiða stefnumarkandi ákvarðanir um beitingu þvingunarúrræða þar sem það á við.

Auka þarf rannsóknir sem stuðla að orkusparnaði í skipum og umhverfisvænum og endurnýjanlegum orkugjöfum um borð í fiskiskipum. Ef ná á góðum árangri í framleiðslu á endurnýjanlegum orkugjöfum þarf að leggja áherslu á orkugjafa sem hafa hátt orkumagn, eru umhverfisvænir, samkeppnishæfir í verði og nýtanlegir með sem minnstum breytingum á núverandi vélum og búnaði.

Of algengt er að skipsvélar séu keyrðar í höfnum með tilheyrandi mengun í stað þess að tengja skipin rafmagni. Í langflestum höfnum er þó boðið upp á landtengingar. Endurskoða þarf gjaldskrár fyrir landtengingu þannig að hagrænn hvati leiði til umskipta. Jafnframt er lagt til að átak verði gert í að koma upp slíkum tengingum í höfnum þar sem því verður við komið og forgangsraða framkvæmdum með tilliti til stærðar skipa.



1.4 Markmið um öryggi í samgöngum

Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs

Stefnumið um öruggar samgöngur og tengdar áherslur taka óverulegum breytingum miðað við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007–2018. Í öryggismálum í flugi, siglingum og samgöngum á landi er sama braut mörkuð. Stefnt er að því að meta áhrif þess að taka formlega upp svokallaða „núllsýn“, sem gengur út á að allar aðgerðir er lúta að samgöngum á landi miði að því að enginn láti lífið í umferðinni, og bera hana saman við aðrar leiðir sem þær þjóðir hafa farið er fremst standa í öryggismálum.

Aðgerðaáætlanir, öryggisstjórnunarkerfi og alþjóðlegar úttektir

- Stefnt verði markvisst að því að auka öryggi í samgöngum og unnið að því á gildistíma áætlunarinnar að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum. Gerðar verði sérstakar aðgerðaáætlanir í því skyni á öllum sviðum samgangna með mælanlegum undirmarkmiðum sem miði að því að ná yfirmarkmiðinu. Aðgerðaáætlanir verði hluti af hverri fjögurra ára samgönguáætlun og því endurskoðaðar á tveggja ára fresti.

Markvisst verði unnið að því að innleiða öryggisstjórnunarkerfi fyrirtækja á öllum sviðum samgangna þar sem þau eru ekki lögð til grundvallar í atvinnustarfsemi.

Tryggður verði áfram trúverðugleiki Íslands með því að standast úttektir alþjóðlegra stofnana um fyrirkomulag á eftirliti með öryggi.

Langtímaáætlanir með tilgreindum verkefnum og mælanlegum undirmarkmiðum um öryggi í flugi, siglingum og umferð á landi eru settar fram hér á eftir. Ítarlegri aðgerðaáætlanir innan ramma þessara langtímaáætlana verða settar fram í fjögurra ára samgönguáætlun.

Í flugi og siglingum eru gerðar ákveðnar kröfur um öryggisstjórnunarkerfi fyrirtækja. Ekki eru í lögum kröfur um öryggisstjórnunarkerfi fyrirtækja í atvinnurekstri ökutækja. Vinna þarf að því að skilgreina hvaða kröfur nauðsynlegt er að gera og finna þeim lagastoð svo að hægt sé að beita þeim áður en leyfi eru veitt til fólks- og farmflutninga.

Alþjóðlegar stofnanir í flugi og siglingum gegna því hlutverki að tryggja að eftirlit með öryggi sé viðunandi. Samgöngustofnanir hér á landi þurfa reglulega að standast ítarlegar úttektir alþjóðlegra stofnana.

Rannsóknarnefndir – RNF, RNS og RNU

Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) annast rannsókn flugslysa, alvarlegra flugatvika og flugumferðaratvika. Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) rannsakar sjóslys, köfunarslys og önnur atvik á vötnum, auk leitar- og björgunaraðgerða þegar við á. Rannsóknarnefnd umferðarslysa (RNU) annast rannsóknir á banaslysum og alvarlegum umferðarslysum.

Rannsóknarnefndirnar eru þýðingarmiklir hlekkir í öryggismálum. Markmiðin með rannsóknum þeirra eru að finna og skilgreina veikleika og galla sem skaðað geta öryggi, svo og að finna orsakaþætti, líklegar orsakir, og einnig meðvirkandi ástæður sem leiddu til þess að slys eða atvik varð. Mikilvægt er að skýrslur rannsóknarnefndanna séu ávallt teknar til formlegrar meðferðar í viðkomandi stofnunum.



Flugmál

- Flugöryggi markast af alþjóðlegum kröfum. Á gildistíma áætlunarinnar verði lögð áhersla á að innleiða nýjar kröfur Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA), m.a. um flugleiðsögu, flugvelli, flugrekstur, þjálfunar- og skirteinamál, auk breytinga á kröfum um lofthæfi.

Fest verði í sessi eftirlitskerfi sem skilgreint er í áætlun um flugöryggi samkvæmt kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og samsvarandi áherslum frá Evrópu. Mikilvægir þættir eru að tryggja að fyrir hendi sé nauðsynleg sérfræðiþekking, markviss þjálfun, verklag um gagnagreiningu til að stýra og aðlaga eftirlit að þeim verkefnum sem efst eru á baugi og krefjast viðeigandi aðgerða. Hvað varðar flug sem ekki er fjallað um á alþjóðlegum vettvangi, t.d. fisflug og landingarstaði (minni flugvelli), þá verði tekið á þeim þáttum með setningu fyllri innlendra reglna eftir því sem nauðsyn krefur.

Fyrirkomulag á eftirliti

Eftirlit með flugstarfsemi og flugöryggi byggist einkum á því að rekstraraðilar og einstaklingar sýni fram á að kröfum Flugmálastjórnar Íslands sé framfylgt. Reglubundnar úttektir og vottun til að sannreyna að skilyrði til heimildarveitinga séu fyrir hendi eru því einn af meginþáttum starfseminnar.

Stöðugar úttektir alþjóðlegra stofnana á Flugmálastjórn eru til þess gerðar að staðfesta að fyrirkomulag eftirlits sé í réttum farvegi. Þetta er nauðsynlegt til að tryggja gagnkvæma viðurkenningu íslenskra fyrirtækja í flugtengdri starfsemi og atvinnuréttindi skirteinishafa í öðrum ríkjum.

Skilgreind markmið í flugöryggismálum eru:

- Að flugöryggi sé eins og best gerist hjá öðrum þjóðum.
- Að innleiða og framfylgja kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, Evrópusambandsins og Flugöryggisstofnunar Evrópu á sviði flugöryggis.
- Að Ísland standist ávallt öryggisúttektir alþjóðlegra stofnana.

Þróun í flugöryggi á Íslandi

Á síðastliðnum tíu árum fórst einn einstaklingur í flugslysi í loftförum skráðum hér á landi en á tíu ára tímabili þar á undan fórust 17 í tíu flugslysum.

Í júní 2005 hófst formleg skráning flugatvika hérlandis. Til þess er notaður sérhæfður evrópskur gagnagrunnur. Markmið með honum er að öll aðildarríki og ríki þeim tengd sendi inn gögn í miðlægan gagnagrunn þar sem hægt verði að greina þau atriði sem helst ógna flugöryggi og grípa til viðeigandi ráðstafana til að koma í veg fyrir alvarlegri atvik og flugslys.

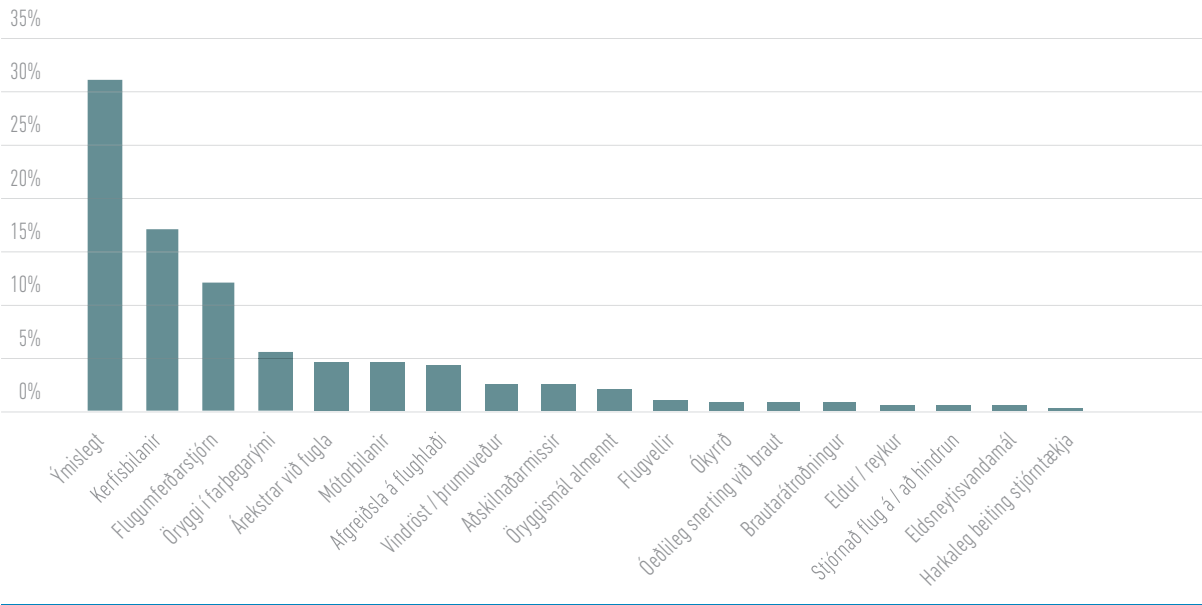
Meðalfjöldi tilkynntra flugatvika er um 700 á ári. Með bættri greiningu á gögnum er talið að unnt sé að ná enn meiri árangri í öryggismálum og eru áherslur næstu ára einkum fólgnar í þróun á þessu sviði.

Skilgreind verkefni til eflingar á flugöryggi

Með verkefnastofni um flugöryggi eru lögð fram mörg hugsanleg umbótaverkefni með aðkomu hagsmunaaðila. Ýmis viðfangsefni eru hluti af núverandi starfsemi Flugmálastjórnar og innanríkisráðuneytisins en önnur þurfa sérstakt fjárframlag. Dæmi um sérstök verkefni sem unnið er að í þessu samhengi eru:

- Gerð Flugöryggisáætlunar Íslands.
- Innleiðing öryggisstjórnunarkerfa.
- Greining á flugatvikum.
- Undirbúningur og aðlögun FMS og fyrirtækja að nýjum kröfum og aðferðarfræði.
- Tilkynningarkerfi án skyldu.

Hlutfallsleg dreifing eftir flokkun flugatvika árið 2010. (Flugmálastjórn, 2011)



Umferðaröryggisáætlun 2011–2022

- Meginmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2022 verði eftirfarandi:
 - Að fjöldi látinna í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2022.
 - Að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra minnki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2022.

Stjórnvöld rannsaki kosti og galla þess að taka upp „núllsýn“ í öryggismálum, m.a. á forgangsröðun verkefna, kostnað og hönnunarreglur. Núllsýnin verði borin saman við aðrar leiðir sem hafa reynst vel erlendis. Niðurstöður liggi fyrir á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

>Haldið verði áfram að lagfæra staði þar sem mörg slys hafa orðið og bæta umhverfi vega til að draga úr hættu á alvarlegum slysum við útafakstur. Jafnframt verði lögð áhersla á framkvæmdir við aðgreiningu akstursstefna á umferðarmestu vegum.

>Hraðamyndavélum verði fjölgað. Könnuð verði sú leið að tekjur af sektargreiðslum standi undir kostnaði vegna myndavéla.

>Rannsóknnum á ýmsum þáttum er varða umferðaröryggi verði haldið áfram. Í kjölfar innleiðingar á tilskipun ESB um öryggisstjórnun vegakerfa verði viðeigandi vinnureglur teknar upp.

>Markvisst eftirlit og áróður verði fyrir notkun öryggisbúnaðar, svo sem bílbelta og búnaðar fyrir börn.

>Eftirlit með hraðakstri, ölvunar- og vímuefnaakstri verði aukið.

>Áróðri verði haldið áfram en einnig gegn öðrum þáttum er snerta umferðaröryggi, þar á meðal notkun farsíma undir stýri og þreytu við akstur.

>Með fjölgun óvarinna vegfarenda verði öryggismálum bifhjólamanna, hjólreiðamanna og gangandi vegfarenda gerð betri skil.

>Unnið verði að gerð fræðsluefnis fyrir aldurshópa frá leikskólaaldri og að ökuréttindaaldri.

>Lögð verði áhersla á að gera umferðarfræðslu að veigameiri þætti í námskrám grunnskóla og framhaldsskóla.

>Unnið verði að því að fá sveitarfélög til þess að gera áætlanir um umferðaröryggi.

>Rannsóknarvinnu verði fram haldið en í þeim efnum er upplýsingasöfnun og vinnsla þeirra nauðsynleg undirstaða.

>Skráning á umferðarslysum verði bætt, enda er hún mikilvæg.

>Unnið verði að því að þróa ökunám og ökuþróf til samræmis við það sem best þekkest erlendis.

>Unnið verði að upplýsingamiðlun um upplýsinga- og sjálfstýringakerfi ökutækja (e. intelligent transportation system). Einnig verði unnið áfram að bættri miðlun upplýsinga um veður og færð á vegum á netinu og með breytilegum upplýsingaskiltum.

>Vegfarendum verði tryggt öruggt og heilnæmt umhverfi, óháð ferðamáta. Sérstaklega verði hugað að öryggi samgöngumáta, t.d. hjólreiða, sem fara hratt vaxandi og slysatiðni er óljós.

Árið 2005 settu stjórnvöld fram umferðaröryggisáætlun en í henni voru tvö meginmarkmið: að fjöldi látinna á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016 og að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra lækki að jafnaði um 5% á hverju ári til ársins 2016.

Markmiði um fækkun banaslysa hefur þegar verið náð. Við útgáfu samgönguáætlunar þar sem þessi markmið voru fyrst sett létust 26,2 að meðaltali árin 2000–2004. Sex árum síðar var meðaltalið komið niður í 16,6. Á hinn bóginn hefur markmið um 5% heildarfækkun banaslysa og alvarlegra slysa á ári ekki náð fram að ganga. Sú tala var 176,4 á ári að jafnaði fimm ár fyrir útgáfu samgönguáætlunar 2005 en hefur síðustu fimm ár (2006–2010) verið 201,2.

Markmið til ársins 2022 eru hin sömu og hafa verið en eru byggð á öðrum grunni.

Til að ná þessum árangri hafa verið sett fram eftirfarandi mælanleg undirmarkmið til ársins 2022:

- Banaslysum og alvarlegum slysum á börnum, 14 ára og yngri, skal útrýmt fyrir árið 2022.
- Banaslysum sem rekja má til vanrækslu á notkun öryggisbelta verði útrýmt.
- Slysum vegna ölvunar- og fíkniefnaaksturs fækki árlega um 5%.
- Meðalökuhraði að sumarlagi á þjóðvegum þar sem leyfður hámarkshraði er 90 km/klst. haldist innan við 95 km/klst.
- Aðild ungra ökumanna, 17–20 ára, að umferðarslysum minnki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum í bifhjólaslysum fækki árlega um 5%.
- Slysum á óvörðum vegfarendum (gangandi og hjólandi) fækki árlega um 5%.
- Slösuðum útlendingum fækki árlega um 5%.
- Slysum og óhöppum vegna útafaksturs fækki árlega um 5%.
- Slysum og óhöppum vegna ónógs bils á milli bíla fækki árlega um 5%.
- Slysum og óhöppum vegna hliðarárekstra fækki árlega um 5%.

Grunngildi þessara mælikvarða eru meðaltal áranna 2006–2010.

Aðgerðir

Umferðaröryggisáætlunin 2005–2008 byggðist m.a. á skýrslu og tillögum starfshóps um umferðaröryggi til ársins 2012. Þar eru u.þ.b. 130 tillögur um aðgerðir sem mælt var með, þær voru arðsemisgreindar, og valdar úr þær arðbærustu. Aðgerðir eru því að sumu leyti byggðar á áður nefndri greiningu og í beinu framhaldi af samgönguáætlun 2005–2008. Einnig er lögð áhersla á ný verkefni sem byggð eru á reynslu undanfarinna ára. Verkefnum er skipt í eftirfarandi flokka:

- Vegfarendur.
- Vegakerfið.
- Ökutækið.
- Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.

Núllsýn

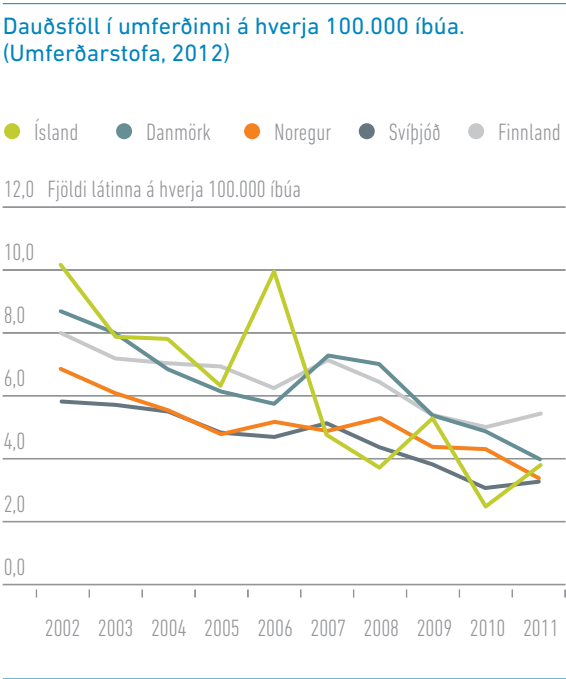
Núllsýn gengur út á að allar aðgerðir er lúta að samgöngum á landi miði að því að enginn láti lífið í umferðinni. Núllsýnin byggist á fjórum grunngildum:

Siðferði. Mannslíf og heilsa eiga að vera í öndvegi og frammar í forgangsriðun en ferðatími, þægindi eða önnur markmið framkvæmda og annarra aðgerða í samgöngumálum.

Ábyrgð. Stjórnvöld og samgöngustofnanir deila ábyrgð með notendum umferðarmannvirkja.

Öryggi. Við gerð umferðarmannvirkja skal taka mið af því að mannleg mistök eru óhjákvæmileg. Mannvirki og skipulag þarf því að hanna með það í huga.

Sveigjanleiki. Stjórnvöld og stofnanir skulu gera allt sem þau geta til að tryggja öryggi borgaranna. Leggja þarf grunn að góðu samstarfi við vegfarendur – allir aðilar verða að vera reiðubúnir til breytinga í þeim tilgangi að auka öryggi vegfarenda.



Hámarksfjöldi látinna og alvarlega slasaðra	
(2006-2010)	(201,2)
2011	191
2012	182
2013	173
2014	164
2015	156
2016	148
2017	141
2018	133
2019	127
2020	120
2021	114
2022	109

Siglingamál

■ Meginmarkmið áætlunar um öryggi sjófarenda verði eftirfarandi:

- Stefnt að því að dauðaslysum á sjó fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011–2022 eða í 1,2 dauðaslys á hverja tíu þúsund starfandi sjómenn árin 2020–2022.

- Stefnt að því að skipssköðum fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011–2022 eða í 0,5 skipskaða.

- Stefnt að því að slysum tilkynntum til Tryggingastofnunar fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011–2022 eða í 162 tilkynnt slys á hverja tíu þúsund sjómenn árin 2020–2022.

Helstu áherslur næstu ára verði markmið um fækkun slysa um borð í skipum, aukin öryggisvitund með innleiðingu öryggisstjórnunarkerfa og eigin skoðun skipa til að auka vitund sjómanna um öryggisatriði. Lögð verði áhersla á slysaskráningu og gagnagrunn til að efla markvissar aðgerðir til að fækka slysum. Með miðlun upplýsinga um veður og sjólag verði óhöppum á fiskiskipum haldið í lágmarki. Haldið verði áfram rannsóknum um öryggi skipa og þá sérstaklega atriðum er lúta að tillögum Rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt og áhættumati minni farþegaskipa í sjólagi.

Nýjar reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) verði fullgiltar og reglur Siglinga-öryggisstofnunar Evrópu (EMSA) innleiddar svo fljótt sem verða má. Með markvissum rannsóknum og þátttöku í starfi alþjóðastofnana á sviði öryggismála verði tryggt að alþjóðlegar reglur taki mið af íslenskum aðstæðum. Enn fremur verði vinnu við reglur um farþegaskip haldið áfram þannig að heildstætt regluverk sem nær yfir allar stærðir farþegaskipa líti dagsins ljós.

Áætlun um öryggi sjófarenda

Markmið áætlunar um öryggi sjófarenda er m.a. að treysta og auka öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega, fækka slysum og draga úr tjóni vegna þeirra. Í áætlun um öryggi sjófarenda er nú lögð megináhersla á öryggisstjórnun um borð í skipum. Um 80% slysa um borð í fiskiskipum má rekja til mannlegra mistaka og það segir sína sögu hvar veikleikana er að finna. Áherslur og markmið sem snúa að öryggi sjófarenda eru þessi:

- Að treysta og auka öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega.
- Að fækka slysum á sjó og draga úr tjóni vegna þeirra.
- Að koma í veg fyrir mengunarslys frá skipum.
- Að öryggi sjófarenda verði eins og best gerist hjá öðrum þjóðum.
- Að innleiða öryggisstjórnunarkerfi um borð í stærri skipum.
- Að Ísland standist öryggisúttektir alþjóðlegra stofnana, t.d. Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) og Eftirlitsstofnunar EFTA.
- Að heildstætt regluverk fyrir allar stærðir farþegaskipa í innanlandssiglingum líti dagsins ljós

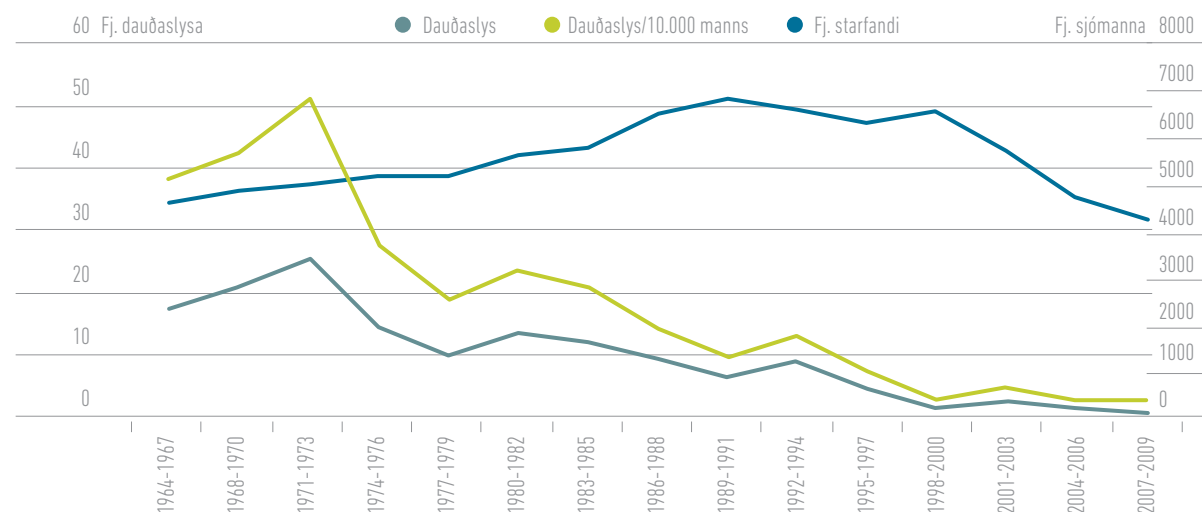
Helstu mælanlegu markmið og áherslur um öryggi sjófarenda eru *dauðaslys*, *skipskaðar* og *slys*.

Dauðaslysum á sjó hefur fækkað mjög hin síðari ár. Á þriggja ára tímabili, 2007–2009, urðu að meðaltali 2,33 dauðaslys á hverja tíu þúsund sjómenn. Stefnt er að því að dauðaslysum fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011–2022 eða í 1,2 dauðaslys á hverja tíu þúsund sjómenn.

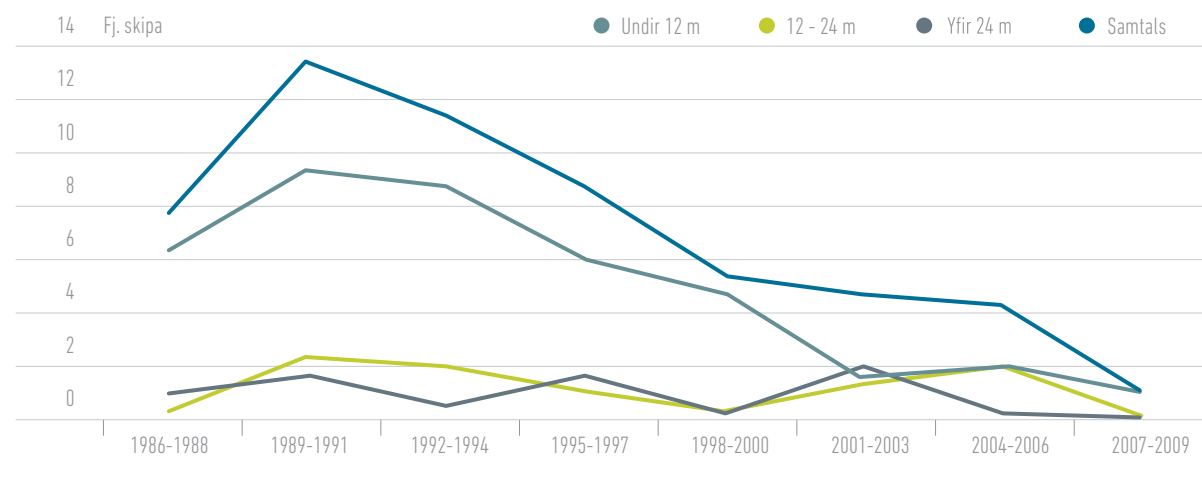
Skipskaðar hafa að meðaltali verið fimm árlega á þriggja ára tímabilum árin 1998–2006. Árin 2007–2009 fórst að meðaltali eitt skip á ári. Stefnt er að því að skipssköðum fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011–2022 eða í 0,5 skipskaða að meðaltali árin 2020–2022.

Stefnt verður að því að fækka alvarlegum slysum hjá sjómönnum og að þau verði færri með ári hverju þegar miðað er við skráningar Landspítala – háskólasjúkrahúss (LSH) og Slysaskrá Íslands. Markmiðið er að slysum tilkynntum til Tryggingastofnunar ríkisins (TR) fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011–2022 eða í 162 á hverja tíu þúsund sjómenn árin 2020–2022.

Dauðaslys á sjó 1964–2009. Meðaltal á þriggja ára tímabilum.



Fjöldi fiskiskipa sem fórust árin 1986–2009. Þriggja ára meðaltöl.



1.5 Markmið um jákvæða byggðapróun

Nýjar áherslur og niðurstöður samráðs

Stefnumið samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun og helstu áherslur eru svipaðar þeim sem voru í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007–2018. Helsta áherslubreytingin er sú að vísað er í markmið „Ísland 2020“ sem ríkisstjórnin samþykkti snemma árs 2011. Áhersla er lögð á samþættingu samgönguáætlunar við aðrar áætlanir í þeim tilgangi að efla einstök atvinnu- og þjónustusvæði í samræmi við niðurstöður samráðsfunda með hagsmunaaðilum. Þá væri það forsenda fyrir öflugri atvinnu- og þjónustusvæðum og sameiningum sveitarfélaga að áhersla yrði lögð á styttri vegalengdir innan einstakra landsvæða.

Á samráðsfundum kom einnig fram að mikilvægara væri að fólk kæmist leiðar sinnar flesta daga ársins fremur en að athyglin beindist einkum að styttri ferðatíma en áður. Jákvæð byggðapróun fælist m.a. í markmiðum um greiðar samgöngur, áreiðanlegar, hagkvæmar og öruggar, með sérstakri áherslu á skilgreinda landshluta og byggðakjarna innan þeirra.

Jákvæð byggðapróun og samþætting áætlana

■ Samgöngur tengja saman fólk og byggðir.

Í samræmi við sóknaráætlun og svæðaskiptingu landsins verði við forgangsöröðun framkvæmda tekið mið af þörfum einstakra svæða fyrir bættar samgöngur til að efla sveitarfélög, styrkja hvert svæði og landið allt.

Stytting ferðatíma, uppbygging vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi skapa betri skilyrði fyrir jákvæða byggðapróun og eflingu einstakra atvinnu- og þjónustusvæða.

Markmiðið er að samþætta samgönguáætlun við aðra áætlanagerð og opinbera stefnumótun. Þannig má öðlast sameiginlega framtíðarsýn fyrir alla landshluta til að efla atvinnulíf og lífsgæði, og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum og þjónustu.

■ Við forgangsöröðun framkvæmda verður tekið tillit til sóknaráætlana landshluta.

Í samgönguáætlun er leitast við að draga úr mismunandi aðgengi landsmanna að samgöngukerfinu og reynt að vega upp á móti ókostum þess að búa við langar vegalengdir frá þjónustukörnum. Undir þetta markmið falla einnig framkvæmdir og aðgerðir sem ekki geta talist arðsamar á mælikvarða hagkvæmni en telja verður nauðsynlegar til að skapa sem jafnasta stöðu landsmanna óháð búsetu. Nýjar aðferðir í hagfræði, félagshagfræðilegar greiningaraðferðir, taka tillit til félagslegra þátta sem ekki verða beinlínis metnir til fjár. Þessar aðferðir geta stutt ákvarðanir sem stuðla að markmiðum um jákvæða byggðapróun.

Samgönguáætlun er samstiga byggðaaætlun um eflingu einstakra atvinnu- og þjónustusvæða. Í drögum að byggðaaætlun 2010–2013 er markmið um að efla landshluta- og héraðskjarna og skilgreina skilvirkar vinnu- og þjónustusóknir. Í framhaldinu verður kannað hvort efla megi helstu byggðakjarna einstakra landshluta, t.d. með því að stækka svæðin með styttingu vega og almenningssamgöngum.

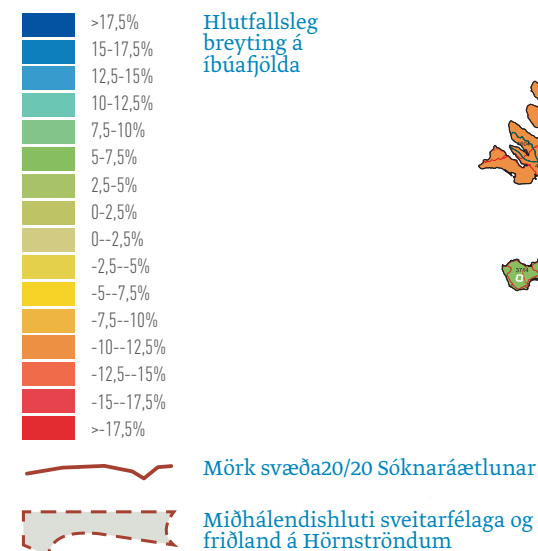
Samþætting áætlana

Til þess að opinber áætlanagerð verði samræmd og heildstæð þurfa mismunandi áætlanir að stefna í sömu átt og að sama markmiði. Við gerð þessarar áætlunar hefur því verið tekið tillit til annarrar stefnumörkunar eftir því sem hún hefur legið fyrir.

Framundan er gerð landsskipulagsstefnu samkvæmt nýlegum lögum þar um og einnig gerð fjárfestingaráætlunar og sóknaráætlana landshluta í

samræmi við „Ísland 2020“. Stærsta einstaka breytingin sem af þessu leiðir er, samkvæmt Íslandi 2020, að forgangsöröðun einstakra verkefna á hverju svæði á að vera á hendi heimafólks. Þar til sóknaráætlanir landshluta liggja fyrir byggist samgönguáætlun að nokkru leyti á samráðs- og hugarflugsfundum sem haldnir voru með sveitarfélögum.

Mannfjöldapróun eftir landshlutum 2001–2010. (Byggðastofnun, 2011.)



Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2011. (Byggðastofnun, 2011.)



Útflutningshafnir og samgöngumiðstöðvar

- **Atvinnulífi verði skapað aðgengi að greiðum og hagkvæmum vöruflutningum að markaðssvæðum.**

Unnið verði að styttingu flutningaleiða.

Reykjavíkurbærinn er aðal inn- og útflutningshöfn landsins og Keflavíkurflugvöllur aðal inn- og útflutningsflugvöllurinn. Tryggðar verði eins greiðar tengingar fyrir landsbyggðina við þessar alþjóðlegu megingáttir og kostur er. Til að stuðla að hagkvæmum flutningum innan einstakra landsvæða verði jafnframt skilgreindar og skipulagðar samgöngumiðstöðvar í hverjum landshluta.

Til að skapa atvinnulífi á landsbyggðinni aðgengi að inn- og útflutningshöfnum er skilgreining gátta og megingátta grundvallaratriði. Með formlegri skilgreiningu þeirra hafna og flugvalla sem meirihluti inn- og útflutningsvara mun fara um fær atvinnulífið ákveðna framtíðarsýn á flæði vöru inn og út úr landinu. Forgangsroðun í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins mun taka mið af skilgreindum gáttum. Áhersla verður lögð á að stytta flutningsleiðir og skapa aðstæður fyrir greiða og hagkvæma vöruflutninga.

Einn af þeim agnámum sem komið hafa í ljós við greiningu á framkvæmd almenningssamgangna er skortur á upplýsingum og erfitt aðgengi að þeim. Liður í því að efla samgöngur og styrkja landshluta er skilgreining samgöngumiðstöðva. Með þeim er átt við tengipunkta fyrir allar almenningssamgöngur. Tilgangurinn er að tengja saman flug, ferjur, langferðabifreiðar og aðrar almenningssamgöngur þannig að til verði samfelld samgöngunet. Skilgreining samgöngumiðstöðva verður hluti af sóknaráætlun hvers landshluta samkvæmt „Íslandi 2020“.



1.6 Samgöngurannsóknir – stefna

Rannsóknir, þróun og tilraunir af ýmsu tagi verða stöðugt nauðsynlegri á öllum sviðum. Samgöngustofnanir leitast við að sinna þessum verkefnum eins og unnt er. Þær standa sjálfar að rannsóknum og hafa samvinnu við rannsóknarstofnanir innan lands og utan. Þá standa þær sameiginlega að ýmsum rannsóknarverkefnum.

Rannsóknarverkefni eru einkum af eftirfarandi toga:

1. Tæknileg verkefni til að finna nýjar lausnir á tilgreindum viðfangsefnum í gerð eða rekstri einhvers hluta samgöngukerfisins.
2. Hagrænar rannsóknir á eðli samgöngukerfisins og hvernig staðið skuli að uppbyggingu þess, m.a. til að ákveða hvernig ráðstafa skuli opinberu fé.
3. Rannsóknir á öryggismálum.
4. Rannsóknir sem varða umhverfisáhrif samgangna og hvernig draga megna úr óæskilegum áhrifum þeirra.

Gert er ráð fyrir að samvinna í rannsóknum verði styrkt og umfang þeirra aukið. Stjórnvöld setja fram rannsóknarstefnu sína í samgönguáætlun. Einkum verður lögð áhersla á verkefni sem eru til þess fallin að auka skilning á eiginleikum samgöngukerfisins í heild og möguleikum þess til að nálgast markmið um flytjanleika, hagkvæmni, öryggi og umhverfisáhrif.

Megináherslur rannsóknarstefnunnar eru eftirfarandi:

- Greiðar samgöngur: Áhersla verður lögð á rannsóknir sem stuðla að greiðari samgöngum allra ferðamáta og rannsóknir á aukinni samþættingu samgöngu-, skipulags- og heilbrigðisáætlana. Rannsóknir til að tryggja áreiðanleika samgöngukerfisins með hliðsjón af náttúruvá, lömun eða skemmdum á samgöngumannvirkjum og kerfum.
- Hagkvæmar samgöngur: Rannsóknir á sviði forgangsroðunar og félagsdagfræðilegrar greiningar.
- Umhverfislega sjálfbærar samgöngur: Rannsóknir sem tengjast aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. Tilgangurinn er að stuðla að því að markmið um minni losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum náist.
- Öruggar samgöngur: Rannsóknir verða áhrif, kostir þess og gallar, að taka upp „núllsýn“ í umferðaröryggismálum, m.a. á forgangsroðun verkefna, kostnað og hönnunarreglur. Í flugmálum verður rannsókn aðferðafræði við greiningu flugatvika og við áhættumat til forgangsroðunar á eftirliti.
- Jákvæð byggðapróun: Rannsóknir á áhrifum og hlutverki samgangna í samþættingu áætlunum um eflingu landshluta.





2. SKIPULAG SAMGÖNGUMÁLA



Ljósmynd: Fyrsta fjárveiting úr ríkissjóði til hafnargerðar rann til bryggjusráði á Blönduósi árið 1893. Þar voru byggðar tvær bryggjur sitt hvorum megin við ós Blöndu. Myndin sýnir bryggjuna norðan áróssins.

Flugmálastjórn Íslands

Flugmálastjórn sinnir stjórnsýslu á sviði flugmála og hefur eftirlit með flugtengdum aðilum sem þurfa á starfsleyfum og heimildum að halda til að stunda flugtengdan rekstur og þjónustu. Stofnunin hefur starfað frá árinu 2007 með breyttu formi. Annars vegar var almennur rekstur flugvalla og flugleiðsögu skilin frá stofnuninni en hins vegar fékk hún aukið stjórnsýslu- og eftirlitshlutverk á sömu sviðum sem m.a. felst í tilnefningu, vottun og eftirliti með rekstraraðilum flugleiðsögu og flugvalla.

Isavia ohf.

Opinbera hlutafélagið Isavia var stofnað í janúar 2010 og starfar á grundvelli laga um hlutafélög. Það tók til starfa í maí 2010. Helstu verkefni Isavia eru rekstur og uppbygging allra flugvalla, sem og veiting flugleiðsöguþjónustu fyrir innanlandsflug, jafnt sem millilandaflug, auk yfirflugsþjónustu fyrir Norður-Atlantshafsflug. Hlutverk Isavia er að tryggja flugöryggi og flugvernd í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur og að starfsemi félagsins njóti viðurkenningar á innlendum og alþjóðlegum vettvangi.

Siglingastofnun

Siglingastofnun fer með framkvæmd siglinga-, hafna- og vitamála. Starfsemi hennar skiptist í sex meginsvið: hafnasvið, rannsókn- og þróunarsvið, rekstrarsvið, skipaeftirlitssvið, skrifstofusvið og stjórnsýslusvið. Með yfirstjórn siglingamála fer innanríkisráðherra. Hafnaráð og siglingaráð eru ráðgefandi aðilar fyrir siglingamálastjóra og ráðherra.

Umferðarstofa

Umferðarstofa fer með stjórnsýslu á sviði umferðarmála, einkum varðandi umferðarreglur, ökutæki, ökutækjaskráningar, ökuþróf og ökunám, umferðarfræðslu, slysaskráningar og fleira. Við stofnun Umferðarstofu 1. október 2002 sameinaðist starfsemi Skráningarstofunnar ehf. og Umferðarráðs. Einnig voru flutt til stofnunarinnar ýmis verkefni frá dómsmálaráðuneytinu.

Vegagerðin

Vegagerðin er veghaldari þjóðvega samkvæmt vegalögum en að auki skilgreina mörg önnur lög starfsumhverfi hennar. Veghaldari er sá aðili sem hefur veghald en það merkir forræði yfir vegum og vegsvæðum, þ.m.t. vegagerð, þjónustu og viðhald vega.

Vegagerðin hefur skilgreint hlutverk sitt nánar á eftirfarandi hátt:

Að þróa og sjá um vegakerfið á sem hagkvæmastan hátt með þarfir samfélagsins, öryggi vegfarenda og umhverfissjónarmið að leiðarljósi. Með þessu er átt við að samgöngur séu tryggar allt árið með eins litlum tilkostnaði og eins miklum þægindum og hægt er fyrir vegfarendur. Sérstök áhersla er lögð á samgöngur innan þjónustusvæða og að leiðarvísun sé eins skilmerkileg og frekast er kostur. Við gerð vega og viðhald þeirra er lögð sérstök áhersla á að slys verði sem fæst. Reynt er að taka sem mest tillit til óska vegfarenda og að sambúð vegar og umferðar við umhverfi og íbúa sé sem best. Sérstaklega er reynt að hafa mengun eins litla og hægt er og sýna náttúru og minjum tillitssemi.



Málaflokkar samgangna og ábyrgð þeirra.

Málaflokkar	Rekstur	Fjármögnun	Ábyrgðaraðili	Ráðuneyti
Flugvellir	Isavia	ngj+rsj.	Isavia	IRR
Hafnir	Hafnasjóðir	ngj.+ rsj.+ svfél.	Siglingastofnun	IRR
Vegir	Vg./sv.fél./eink.	mt.+rsj./svfél./eink.	Vg./svfél./eink.	IRR
Hjólreiðaleiðir	Sv.fél.	Sv.fél/Vg.	Vegagerðin/sv.fél.	IRR
Gönguleiðir	Sv.fél.	Sv.fél/Vg.	Vegagerðin/sv.fél.	IRR
Loftför				
Skoðun	Flugmálastjórn	notendagjöld+rsj	Flugmálastjórn	IRR
Lofthæfniskírteini	Flugmálastjórn	notendagjöld+rsj	Flugmálastjórn	IRR
Atvinnuskírteini flugm.	Flugmálastjórn	notendagjöld+rsj	Flugmálastjórn	IRR
Umferðarreglur í lofti	Flugmálastjórn	notendagjöld+rsj.	Flugmálastjórn	IRR
Leiðsaga og ferðauppl.	Isavia	notendagjöld+rsj.	Isavia	IRR
Skip				
Skoðun	Sí/eink.	notendagjöld	Siglingastofnun	IRR
Haffæriskírteini	Siglingastofnun	notendagjöld+rsj.	Siglingastofnun	IRR
Atvinnuskírteini sjóm.	Siglingastofnun	notendagjöld+rsj.	Siglingastofnun	IRR
Umferðarreglur á sjó	Siglingastofnun	ríkissjóður	Siglingastofnun	IRR
Leiðsaga og ferðauppl.	Sí/fleiri	markaðar tekjur	Siglingastofnun	IRR
Siglingavernd	Sí/fleiri	notendagjöld+rsj.	Siglingastofnun	IRR
Bífreiðar				
Skoðun	einkarekstur	notendagjöld	Umferðarstofa	IRR
Skoðunarvottorð	einkarekstur	notendagjöld	Umferðarstofa	IRR
Ökuskírteini	Lögreglan	notendagjöld	Lögr.+US.	IRR
Umferðarreglur	Lögreglan	ríkissjóður	Lögreglan	IRR
Leiðsaga og ferðauppl.	Vegagerðin	markaðar tekjur	Vegagerðin	IRR
Fólks- og vöruflutningar				
Áætlunarflug	einkarekstur	notendagjöld+ríkisj.	FMS/Vegagerðin	IRR
Sjóflutningar	einkarekstur	notendagjöld	Siglingastofnun	IRR
Sérleyfisbífreiðar	einkarekstur	notendagjöld+rsj.	Vegagerðin	IRR
Hóperðabífreiðar	einkarekstur	notendagjöld	Vegagerðin	IRR
Vöruflutningar á landi	einkarekstur	notendagjöld	Vegagerðin	IRR
Ferjur	einkarekstur	notendagjöld+rsj.	Vegagerðin	IRR
Leigubífreiðar	einkarekstur	notendagjöld	Vegagerðin	IRR

Skammstafanir: eink. (einkaaðilar), FMS (Flugmálastjórn), IRR (innanríkisráðuneytið), Lögr. (lögreglan), mt. (markaðar tekjur), ngj. (notendagjöld), rsj. (almennt skattfé), Sí (Siglingastofnun Íslands), US (Umferðarstofa), Vg. (Vegagerðin).

3. ALMENNAR FORSENDUR OG SPÁ UM ÞRÓUN LYKILSTÆRÐA

Hagstofan birti í júl 2010 þrjú afbrigði af spá um mannfjöldaþróun á árabílinu 2010–2060. Þar er um að ræða lágsþá, miðþá og háþá sem byggjast á mismunandi forsendum um frjósemi og búferlaflutninga. Íslendingar verða á bilinu 343–352 þúsund árið 2022 og mun því fjölga um 8–11% gangi spáin eftir.

Hér á eftir er gerð grein fyrir almennum forsendum og spá um þróun lykilstærða í flugi, siglingum, umferð á vegum, almenningssamgöngum, göngu og hjóltreidum.

3.1 Flug

Innanlandsflug

Á undanförnum rúmum tveimur áratugum hefur flugsamgöngukerfi landsins tekið miklum breytingum. Flugvöllum sem notaðir eru fyrir áætlunarflug hefur fækkað úr því að vera á fjórða tug talsins í þrettán. Heildarfarþegafjöldi í innanlandsflugi hefur sveiflast töluvert á milli ára. Á árinu 2010 fóru rúmlega 796 þúsund komu- og brottfararfarþegar um innanlandsflugvöllina. Af þessum fjölda voru rúmlega 58 þúsund farþegar í millilandaflugi og rúmlega fjögur þúsund í sjúkraflugi. Af heildarfjölda farþega í innanlandsfluginu fara um 49% um Reykjavíkurlugvöll, 27% um Akureyrarflugvöll og 11% um Egilsstaðflugvöll.

Ef lítið er allt til ársins 1971 má sjá að í heildina hefur nokkur aukning orðið í fjölda farþega. Á það sérstaklega við um stóru flugvöllina í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum. Nokkur samdráttur hefur hins vegar orðið á minni stöðum. Eftir því sem vegalengdir styttest með betri þjódvegum er einkabíllinn kominn í verulega samkeppni við flugið. Þannig má t.d. ætla að styttri vegalengdir, t.d. vegna jarðgangagerðar hafi töluverð áhrif á áætlunarflug milli staða.

Beinir styrkir til flugrekenda hafa mikil áhrif á farþegafjölda. Á undanförnum árum hefur flug verið styrkt á flugleiðum sem ekki hafa verið fjárhagslega sjálfbærar en flug talið nauðsynlegt vegna byggðasjónarmiða.

Millilandaflug

Á árinu 2011 voru komu- og brottfararfarþegar um Keflavíkurlugvöll tæplega 1.700 þúsund talsins og skiptifarþegar rúmlega 412 þúsund, samtals rúmlega 2,1 milljón farþega, eða um 18% aukning farþega milli áranna 2010 og 2011. Á Reykjavíkurlugvelli voru komu- og brottfararfarþegar í millilandaflugi á árinu 2011 rúmlega 46 þúsund talsins, á Akureyri um 6 þúsund og á Egilsstöðum rúmlega 1.100 farþegar.

Frá árinu 1985 til ársins 2007 má segja að stöðug aukning hafi verið í fjölda farþega sem fór um Keflavíkurlugvöll. Árið 2007 var metár í fjölda farþega um völinn en þá fóru rúmlega 2,2 milljónir farþega um hann. Í kjölfar efnahagshruns árið 2008 dró um skamma hrið úr farþegafjölda en árið 2011 var fjöldinn aftur orðinn líkur því sem var fyrir hrún og árið 2012 verður slegið nýtt met í farþegafjölda um Keflavíkurlugvöll.

Innanlandsflugsamgöngukerfið. (Isavia, 2011.)

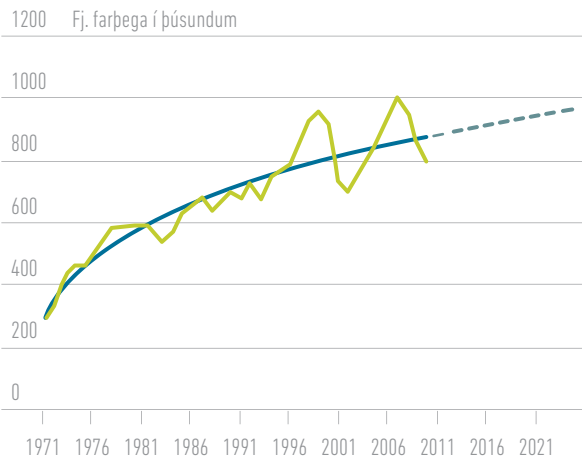
- Áætlunarflugvelli fyrir millilandaflug: 1

● Áætlunarflugvelli fyrir innanlandsflug: 9
- Áætlunarflugvelli fyrir innanlands- og millilandaflug: 3

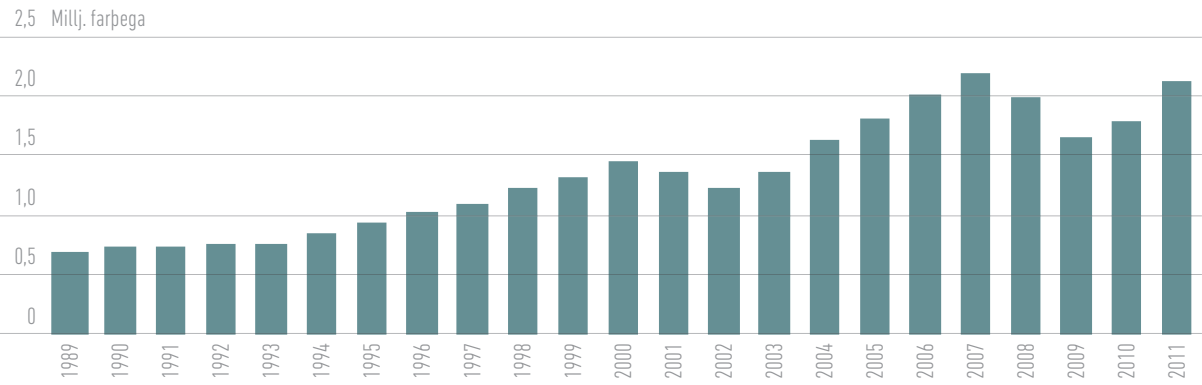
● Lendingarstaðir fyrir annað flug: 37



Farþegafjöldi í innanlandsflugi 1971–2010 ásamt spá. (Isavia, 2011.)



Heildarfjöldi farþega um Keflavíkurlugvöll árin1989-2011 (Isavia, 2012)



3.2 Siglingar

Umsvif í siglingum

Hafnir þjóna í meginatriðum tvíþættum tilgangi, þ.e. fiskveiðum og vöruflutningum bæði innan lands og milli landa. Auk þess eru ferjusiglingar frá nokkrum höfnum. Á síðasta áratug hefur magn landaðs sjávarfangs sveiflast frá rúmlega tveimur milljónum tonna á árunum 2000–2003 niður í um 1,2 milljón tonn árið 2009. Ef marka má spár er gert ráð fyrir að sjávarafli á áætlunartímabilinu nálgist meðaltalsafla undanfarinna 20 ára, og verði í kringum 1,7 milljón tonna árlega.

Heildarvöruflutningar um hafnir landsins voru 4.746 milljón tonn árið 1997 en 12 árum síðar 6.207 milljón tonn. Það svarar til um 30% aukningar á þessu tímabili. Gert er ráð fyrir að vöruflutningar um hafnir aukist um rúm 30% næstu 12 árin. Flutningar til og frá landinu dreifast nú á fleiri hafnir en áður eftir að strandflutningar lögðust af.

Heildarflutningar með ferjum hafa aukist lítilla undanfarin ár. Siglingar milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar hófust árið 2010. Aukning varð í farþega fjölda með tilkomu Landeyjahafnar og styttri siglingaleiðar til Eyja og er búist við að svo verði áfram. Gert er ráð fyrir áframhaldandi ferjusiglingum Norrænu milli Seyðisfjarðar og meginlands Evrópu.

Viðkomum skemmtiferðaskipa í íslenskum höfnum fer fjölgandi. Sumarið 2012 komu 82 skemmtiferðaskip til Reykjavíkur og var pláss fyrir rúmlega 100 þúsund farþega með þeim. Tíu aðrar hafnir hafa notið góðs af þessari starfsemi. Gera verður ráð fyrir því að á öðru og þriðja tímabili þurfi þær hafnir sem eru að sækja á þennan markað að bæta aðstöðu til móttöku skemmtiferðaskipa með viðlegumannvirkjum, auknu dýpi og aðstöðu í landi.

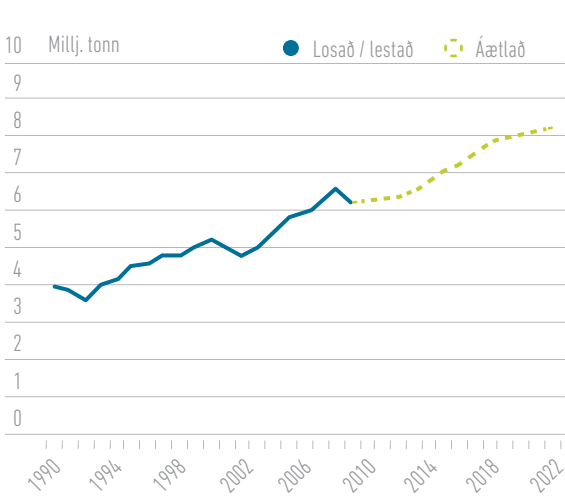


Horfur í siglingum

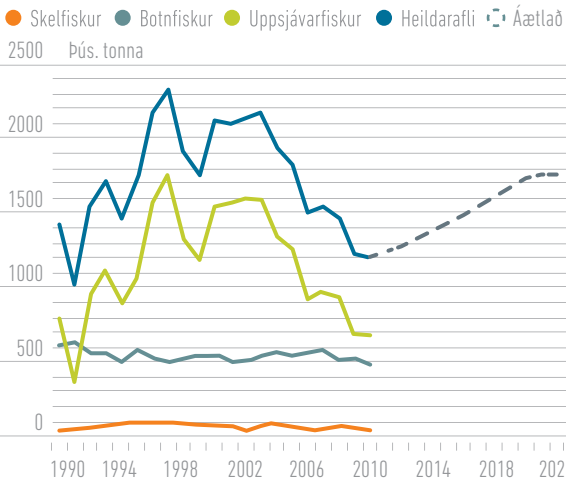
Uppbygging í höfnum vegna sjávarútvegs verður í takt við þróun fiskiskipaflotans. Krafa neytenda um ferskt hráefni veldur því að veiðiferðir styttest, öflugir hraðfiskibátar leysa hefðbundin skip af hólmi. Þetta þýðir meiri umferð um hafnir og örari landanir. Stærri uppsjávarveiðiskip munu þurfa aukið dýpi í þeim höfnum þar sem þau landa. Góðar samgöngur að millilandaflugvelli verða mikilvægari þar sem ferskar sjávarafurðir verða sífellt eftirsóknarverðari. Á næstu 12 árum verða helstu framkvæmdir í höfnum endurbygging hafnamannvirkja, stofndýpkanir og gerð viðlegukanta með meira dýpi.

Siglingar olíuskipa um efnahagslögsöguna hafa verið minni en spáð var á árum áður. Fylgjast þarf með þróun þessara flutninga en ýmislegt bendir til að hægur stígandi verði í flutningsmagni. Fylgjast þarf vel með aðstæðum á norðurslóðum og þróun mála er tengjast Norðausturleiðinni. Í samgönguáætlun Norðmanna er varfærin spá sú að leiðin verði opin í þrjá mánuði árið 2040 en bjartsýn spá miðast við fimm mánuði. Það verður því að teljast fjarlægur möguleiki að þessir flutningar séu grundvöllur umskipunar á Íslandi.

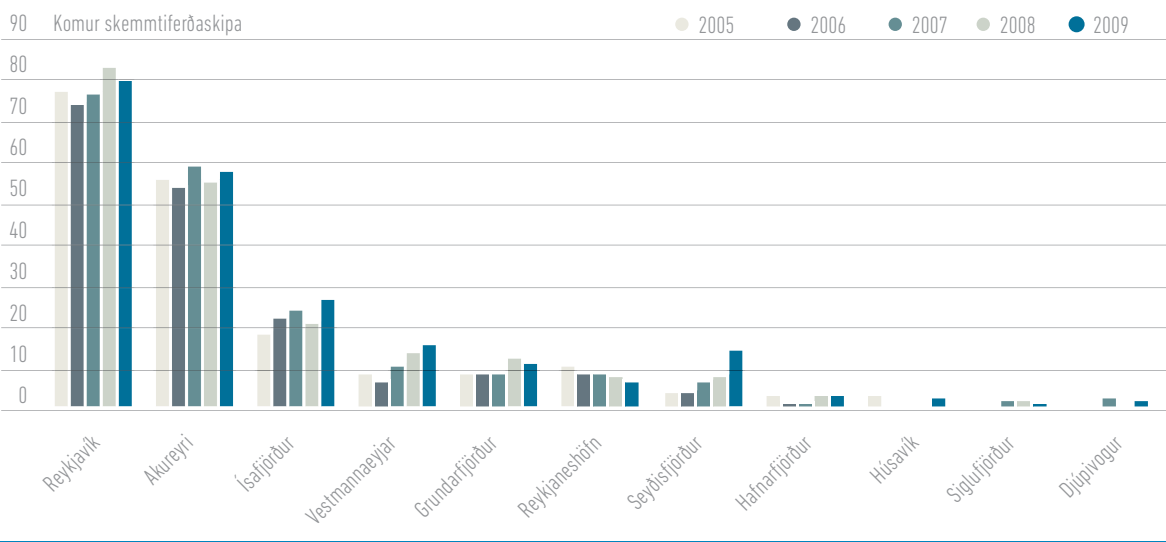
Vöruflutningar um hafnir 1990–2010 og spá um þróun næstu ára. (Siglingastofnun, 2011.)



Landaður afli 1990–2010 og spá um þróun næstu ára. (Siglingastofnun, 2011.)



Komur skemmtiferðaskipa til hafna árin 2005–2009.



3.3 Samgöngur á landi

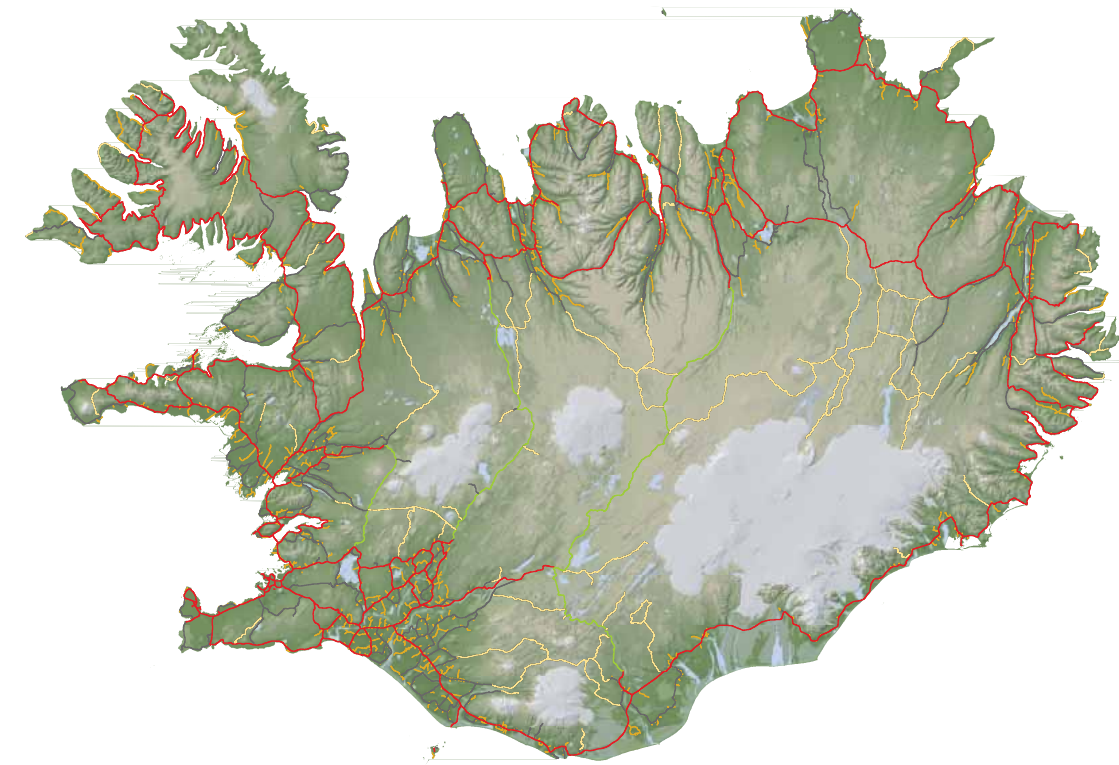
Akstur á vegum

Árið 1980 voru 359 km þjóðvega með bundnu slitlagi, en voru 5.130 km í lok árs 2010. Á tímabilinu 1980–2010 fjölgaði bílum um rúmlega 147 þúsund, sem er rúmlega 163% aukning. Þeir voru um 237 þúsund í árslok 2010 en hafði þá fækkað um sex þúsund frá árinu 2008. Bílæign Íslendinga er með því mesta sem gerist í heiminum eða 645 fólksbílar á hverja eitt þúsund íbúa í lok árs 2010.

Á tímabilinu 1980–2010 fjölgaði landsmönnum úr 229 þúsund í 318 þúsund eða um 39%. Hagvöxtur á tímabilinu hefur verið mun meiri en sem því nemur. Vöxtur umferðar hefur verið um 226% frá 1980–2009 á meðan vöxtur landsframleiðslu hefur verið um 110% á sama tíma. Af þessu sést að heildarumsvif í samgöngum vaxa örar en íbúatala landsins og mun örar en sem nemur hagvexti.

Flokkun þjóðvega árið 2010. (Vegagerðin, 2010.)

● Stofnvegur ● Stofnvegur um hálendi ● Tengivegur ● Landsvegur ● Héraðsvegur



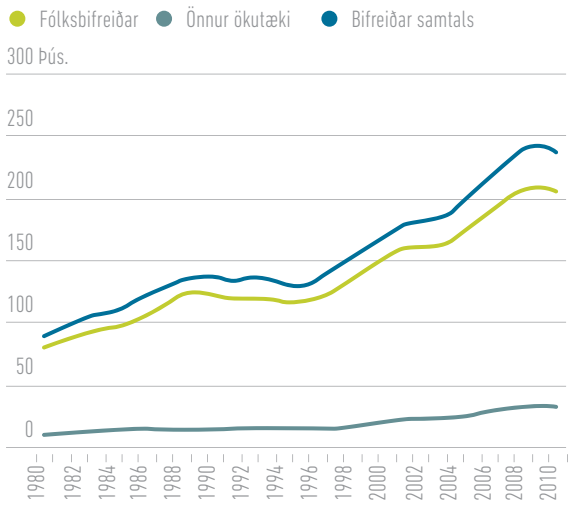
Vegagerðin hefur gert umferðarspá til ársins 2045. Spáin byggist m.a. á mannfjöldaspá Hagstofunnar og spá um bílæign. Áreiðanleiki spárinnar er háður þróun hagkerfisins en einnig breyttum samgöngum. Reynsla undanfarinna áratuga hefur hins vegar sýnt að þrátt fyrir tímabundnar niðurveiflur í efnahagslífinu, og jafnvel kreppur, hefur umferðin ávallt leitað í sama farveg eftir að niðursveiflu lýkur.

Almenningssamgöngur

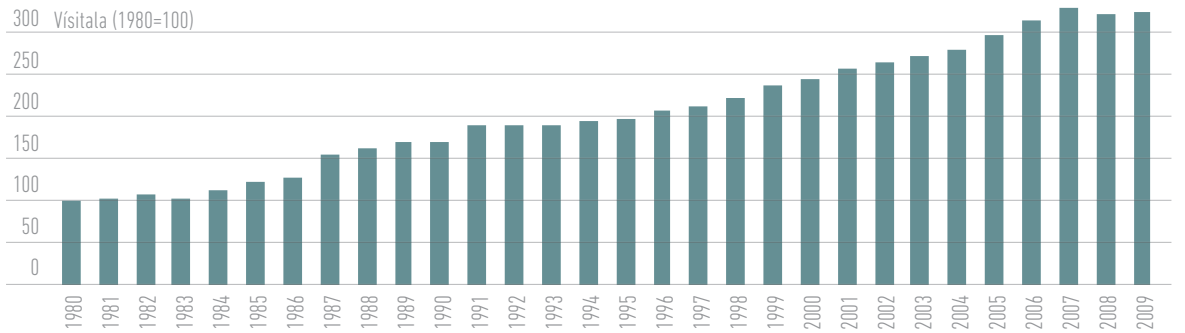
Samgönguáætlun gerir ráð fyrir að landshlutasamtök sveitarfélaga taki yfir almenningssamgöngur á landi sem hingað til hafa verið ríkisstyrktar. Þessari breytingu er ætlað að efla þennan samgöngumáta með grenndarstjórnsýslu og bættri nýtingu fjármagns.

Samkvæmt ferðavenjukönnun árið 2002 voru um 4% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu farnar með strætisvögnum. Í samskonar könnun árið 2011 var hlutfallið það sama en talningar benda til umtalsverðrar aukningar 2012. Í stefnumótunarkafla er lögð mikil áhersla á eflingu almenningssamgangna innan þéttbýlis. Meginmarkmiðið verði að a.m.k. tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu. Með tvöföldun á hlutdeild almenningssamgangna úr 4–5% í 8–10%, verða þær nokkuð öflugur ferðamáti sem skilar samfélaginu hagrænum og umhverfislegum ávinningi.

Fjöldi ökutækja á skrá á Íslandi 1980–2010.



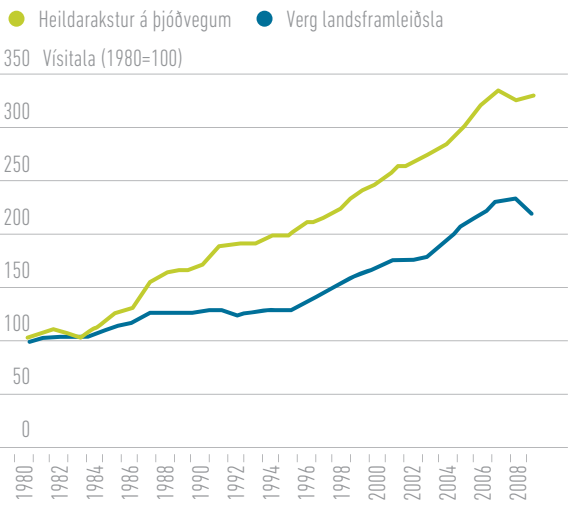
Þróun heildaraksturs á þjóðvegum 1980–2009.



Ganga og hjólréiðar

Samkvæmt könnun Umhverfis- og samgöngusviðs Reykjavíkur í nóvember 2009 á ferðavenjum í Reykjavík fóru 10,2% íbúa á aldrinum 17–75 ára að jafnaði fótgangandi til vinnu eða skóla á morgnana og 3,3% á reiðhjólí. Ekki liggja fyrir gögn um ferðamátaval innan þéttbýlisstaða utan höfuðborgarsvæðisins. Í stefnumótunarkafla er lögð áhersla á að skapa aðstæður til að ganga og hjólréiðar í þéttbýli verði greiður og öruggur samgöngumáti. Með aðgerðum sveitarfélaga og ríkis er gert ráð fyrir aukinni hlutdeild göngu og hjólréiða í samgöngum innan þéttbýlis á áætlunartímabilinu.

Samanburður á landsframleiðslu og heildarakstri á þjóðvegum á Íslandi



4. GRUNNET SAMGÖNGUKERFISINS

Samkvæmt lögum um samgönguáætlun skal þar skilgreina það grunnkerfi sem ætlað er að bera meginþunga samgangna. Samgöngukerfinu er ætlað að uppfylla þarfir þjóðarinnar fyrir alla flutninga á fólki og vöru. Í víðasta skilningi eru því öll mannvirki sem nota má til þessara flutninga hluti af samgöngukerfinu. Þegar unnið er að samgönguáætlun er mikilvægt að draga sérstaklega fram í dagsljósið þau mannvirki sem mestu skipta fyrir heildina og mynda samfellt samgöngukerfi um landið. Þetta grunnkerfi er kallað grunnnet:

- Með grunnnetinu er burðarkerfi samgangna skilgreint. Það er þýðingarmesti hluti kerfisins sem tengir byggðarlög saman og myndar eina heild. Eðlilegt er að það njóti forgangs við uppbyggingu.
- Líta ber á grunnnetið sem landskerfi er gagnast landsmönnum öllum. Uppbygging þess er í þágu allra fremur en einstakra byggðarlaga.

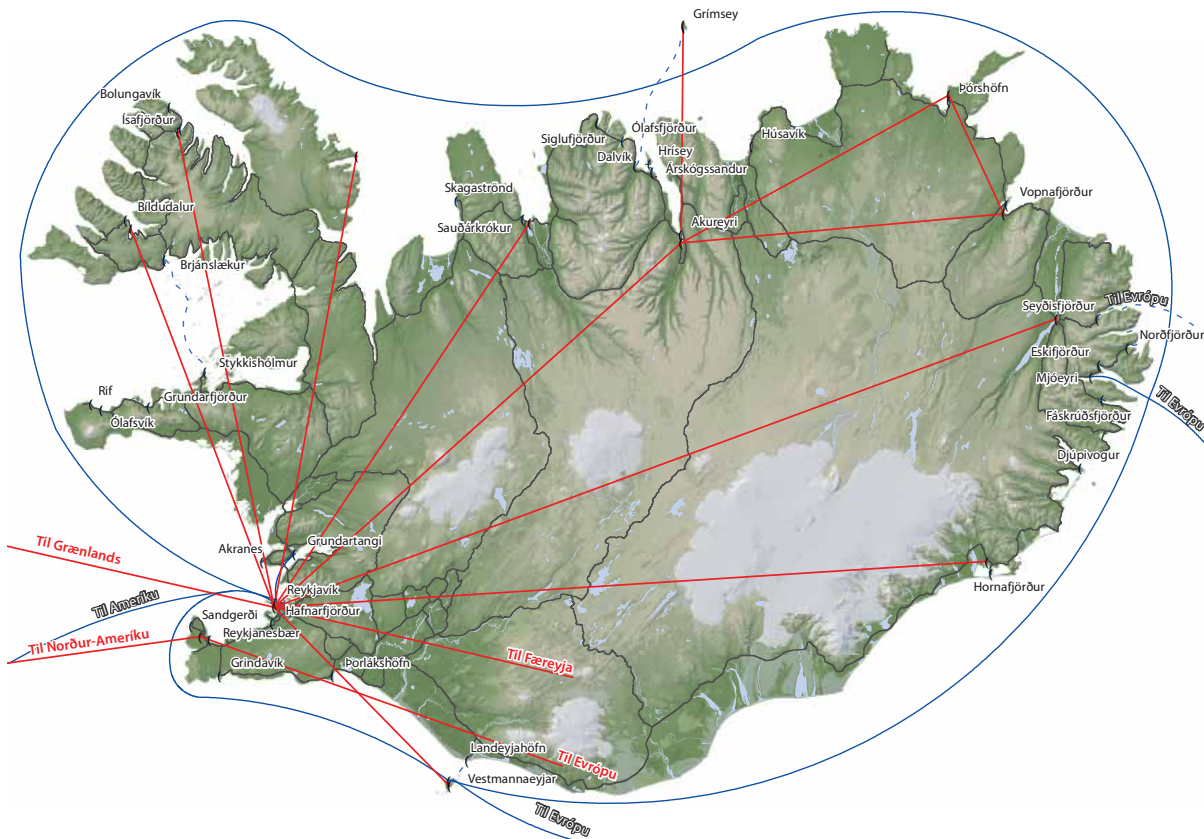
Miðað er við að allir byggðakjarnar með u.þ.b. 100 íbúa eða fleiri tengist grunnnetinu. Grunnnetið nær einnig til þeirra staða sem gert er ráð fyrir að verði hvað mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðaþjónustu og flutninga að og frá landinu. Grunnnetið er samfellt, liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til. Helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlissvæðunum teljast til netsins.

Grunnnetinu eru gerð nánari skil hér á eftir og gerð grein fyrir helstu hugmyndum sem liggja því að baki. Þar sem breytingar á samgönguháttum eru örar má búast við að endurskoða þurfi skilgreiningar á grunnnetinu reglulega.

4.1 Skilgreining á grunnneti

Grunnnet samgöngukerfisins 2011.

● Höfn ● Flugvöllur ● Vegir



Flugvellir

Flokkun flugvalla í grunnneti er tvenns konar. Annars vegar er horft til flokkunar sem byggð er á mismunandi kröfum sem reglugerð um flugvelli gerir til þeirra þar sem flugvellir skiptast í flugvelli í flokki I, flugvelli í flokki II, þýrluvöll eða skráðan landingarstað. Hins vegar er að finna skiptingu í sömu reglugerð þar sem flugvöllum er skipt niður samkvæmt lengd og breidd flugbrauta og horft er til þarfa þeirra flugvéla sem að staðaldrí nota flugvöllinn. Í flokki I eru Keflavíkurflugvöllur, Reykjavíkurflugvöllur, Egilsstaðaflugvöllur og Akureyrarflugvöllur, en þeir þrír síðastnefndu þjóna m.a. því hlutverki að vera varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll. Flugvellir í grunnneti sem þjóna fyrst og fremst flugvélum í áætlunarflugi innan lands falla í flokk landingarstaða og það sama gildir fyrir aðra flugvelli innanlands, hvort sem þeir falla undir grunnnetið eða ekki.

Siglingar og hafnir

Samtals telst 31 höfn til grunnnets samgönguáætlunar auk sex ferjuhafna. Til grunnnetsins teljast einnig siglingaleiðir meðfram ströndinni, siglingaleiðir á hafnir og siglingaleiðir til og frá landinu. Þær hafnir teljast til grunnnetsins sem um fara árlega meira en tíu þúsund tonn af vörum eða þar sem landað er meira en átta þúsund tonnum af sjávarafla, auk ferjuleiða og viðkomandi ferjuhafna. Stórskipahafnir þar sem yfir 50 þúsund tonn af vöru fara um árlega eru 11 talsins. Til viðbótar fara árlega yfir tíu þúsund tonn af vörum og/eða yfir átta þúsund tonna afli um 20 hafnir.

4.2 Breytingar á grunnneti

Vegir

Grunnnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í vegalögum. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu og vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.

Almenningssamgöngur og hjólréiðar

Í samræmi við stefnumótun verður unnið að formlegri skilgreiningu grunnnets almenningssamgangna og grunnnets hjólréiðastíga á næstu misserum í samstarfi við sveitarfélög. Sú vinna er hafin og byggir á umræðutillögu starfshóps samgönguráðs að grunnneti almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess og grunnneti hjólréiðastíga á höfuðborgarsvæðinu.

Gáttir til útlanda

Keflavíkurflugvöllur er megingátt flugs til vöru- og farþegaflutninga þótt Akureyrarflugvöllur, Egilsstaðaflugvöllur og Reykjavíkurflugvöllur séu einnig gáttir til útlanda.

Í siglingum er Reykjavíkurhöfn megingátt en alls eru gáttir til útlanda fimm hafnir þaðan sem eru áætlunarsiglingar til Evrópu eða Ameríku með flutningaskipum eða ferju. Að auki eru 28 hafnir sem uppfylla kröfur siglingaverndar um móttöku flutningaskipa og farþegaskipa sem eru í millilandasiglingum.

Breytingar hafa verið gerðar á grunnneti flugvalla frá gerð síðustu tólf ára áætlunar. Bakkaflugvöllur, sem áður taldist til flugvalla í grunnneti, tilheyrir því ekki lengur. Ástæða þess er Landeyjahöfn en með tilkomu hennar var ljóst að rekstrargrundvöllur flugs milli Vestmannaeyja og Bakka var ekki lengur til staðar. Flugvöllur á Þingeyri er ekki lengur í grunnneti m.a. vegna þess að ekki er stundað reglubundið áætlunarflug þangað og hann hefur nýst illa sem varaflugvöllur fyrir Ísafjörð. Nýjar vegtengingar sem stytta samgönguleiðir geta í framtíðinni haft áhrif á fjölda flugvalla í grunnneti.

Nokkrar breytingar eru á grunnneti hafna frá gerð síðustu tólf ára áætlunar. Patrekshöfn, Raufarhöfn og Kópavogshöfn eru með hliðsjón af umsvifum í höfnunum ekki lengur í grunnneti. Þá hefur reglubundnum ferjusiglingum um Djúp frá Ísafirði verið hætt.

Fyrirsjáanlegar breytingar á þessu áætlunartímabili eru þær helstar að starfsemi tengd ferðaþjónustu er vaxandi og búist er við að svo verði áfram. Ekki er þó búist við að þetta hafi þau áhrif að höfnum í grunnneti fjölgi. Ekki eru fyrirsjáanlegar þær breytingar í veiðum eða vinnslu sem valdið gætu breytingum á grunnneti hafna.

Helstu breytingar á grunnneti vega frá gerð síðustu áætlunar helgast af því að stofnvegakerfið hefur verið endurskilgreint sem grunnnet. Auk þessa hafa orðið nokkrar breytingar á aðalleiðum, t.d. á Djúpvegi um Þróskulda og Norðausturvegi um Hólfaskarð. Einnig má í þessu sambandi nefna gerð nýrrar brúar á Hvítá á Bræðratunguvegi og gerð Héðinsfjarðarganga sem lengja Siglufjarðarveg til Ólafsfjarðar.



4.3 Almennar áherslur varðandi grunnnetið

Forsendur fyrir skilgreiningu grunnnetsins eru metnaðarfullar og miðað við fjármagn samgönguáætlunar tekur langan tíma að uppfylla sett markmið, sérstaklega er varðar vegakerfið. Þær miðast við að styrkja samgöngur á landinu öllu og efla þjónustu- og vaxtarkjarna á landsbyggðinni. Grunnnetið styður vel að vexti slíkra kjarna með því að stuðla að styttri ferðatíma og efla samgöngur innan svæða og milli þeirra. Horft er á allar samgöngugreinarnar sem eina heild. Vegakerfið tengir byggðir, hafnir og flugvelli. Bætt vegakerfi stækkar þjónustusvæði flugvalla og hafna. Samgönguáætlunin tekur mið af því að nýta betur þá fjármuni sem í samgöngur fara og er skilgreining grunnnetsins liður í þeirri viðleitni.

4.4 Staða grunnnetsins og horfur

Flug

Allir flugvellar grunnnetsins eru með uppbyggðum flugbrautum, malbikuðum eða lögðum klæðningu, nema flugvöllurinn á Gjögri sem þarf að endurbyggja. Verulegar endurbætur þarf að gera á öryggissvæðum við flugbrautir margra flugvalla. Flugstöðvar eru á öllum þessum flugvöllum sem þarfnast stöðugs viðhalds.

Endurnýja þarf brautarljós á flugvöllum á 10–15 ára fresti og flugleiðsögu- og fjarskiptabúnað, auk annars öryggisbúnaðar á 8–10 ára fresti. Mikið hefur áunnist í endurnýjun tækja vegna viðbúnaðarþjónustu og vetrarviðhalds. Aðflugsbúnaður er í meginatriðum eins fullkominn og landfræðilegar aðstæður leyfa og tækjabúnaður þeirra flugvéla sem nota vellina gefur tilefni til. Leiðsögu- og fjarskiptabúnaður vegna flugs milli flugvalla innan lands er góður og í mörgum tilvikum mun betri en búast má við í svo strjálbýlu landi.

Samkvæmt framkvæmdaáætlunum Isavia er ljóst að mikið fé þarf til að unnt verði að standast kröfur um endurnýjun og viðhald mannvirkja og tækjabúnaðar. Framlag ríkisins hefur dregist töluvert saman á undanförunum árum og má halda því fram að framkvæmdafé til flugmála sé komið undir ásættanleg mörk. Lágmarksfjárfesting mun leiða til þess að mannvirki ganga úr sér sem hefur í för með sér lokun flugvalla og/eða skerðingu á þjónustu.

Nýting flugsamgöngukerfisins á Íslandi er undir afkastagetu. Flugumferð innan lands gæti aukist mikið án þess að gerðar væru verulegar breytingar í flugvallakerfinu. Flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík getur tekið við aukinni umferð bæði innan lands og í millilandaflugi. Engar hindranir eru í vegi fyrir því að taka á móti vaxandi umferð yfir Norður-Atlantshaf sem alþjóðlegar spár gera ráð fyrir. Þó má telja líklegt að á seinni hluta áætlunartímabilsins verði að hefja undirbúning að stækkun flugstjórnarmiðstöðvarinnar.

Siglingar og hafnir

Reynslan hefur sýnt að kröfur til íslenskra hafna eru síbreytilegar og þær verða að haldast í hendur við þróun fiskiskipaflotans. Mikil endurnýjun hefur orðið í fiskiskipaflotanum síðustu árin og nýjustu uppsjávarveiðiskipin rista yfir níu metra en á síðasta áratug var yfirleitt miðað við 7 til 7,5 metra djúpristu við hönnun hafna. Til að koma til móts við þessa þróun er því dýpkunar þörf í nokkrum höfnum. Í öðrum höfnum eru efnisflutningar eða sandburður og þar þarf að dýpka með reglulegu millibili.

Nokkrar bryggjur sem eru í góðu ástandi eru orðnar úreltar vegna þess að þær voru hannaðar fyrir minna dýpi en fiskveiðiflotinn krefst í dag. Þá eru allvíða hafnarmannvirki sem endast ekki öllu lengur. Þetta á einkum við um viðlegukanta úr tré og stáli sem þarfnast endurbyggingar.

Eftir 2012 er ekki gert ráð fyrir að ríkisvaldið veiti fé til nýframkvæmda í hafnargerð nema í takmörkuðum mæli. Ríkissjóður mun eftir árið 2012 taka þátt í grunnrannsóknnum í hafnargerð, styrkja áfram framkvæmdir í minnstu höfnum, að hluta til í meðalstórum höfnum og endurnýja mannvirki í höfnum sem búa við óhagstæðustu náttúrulegu skilyrðin.

Á næstu tólf árum verða helstu framkvæmdir í höfnum endurbygging hafnamannvirkja, stofndýpkanir og gerð viðlegukanta með meira dýpi. Mjög líklegt er að á áætlunartímabilinu þurfi að byggja hafnarmannvirki fyrir stóriðju og/eða annan verksmiðjurekstur. Engir fjármunir eru ætlaðir úr ríkissjóði til slíkra framkvæmda enda við það miðað að notendagjöld standi bæði undir byggingu og rekstri slíkra mannvirkja.

Vegir

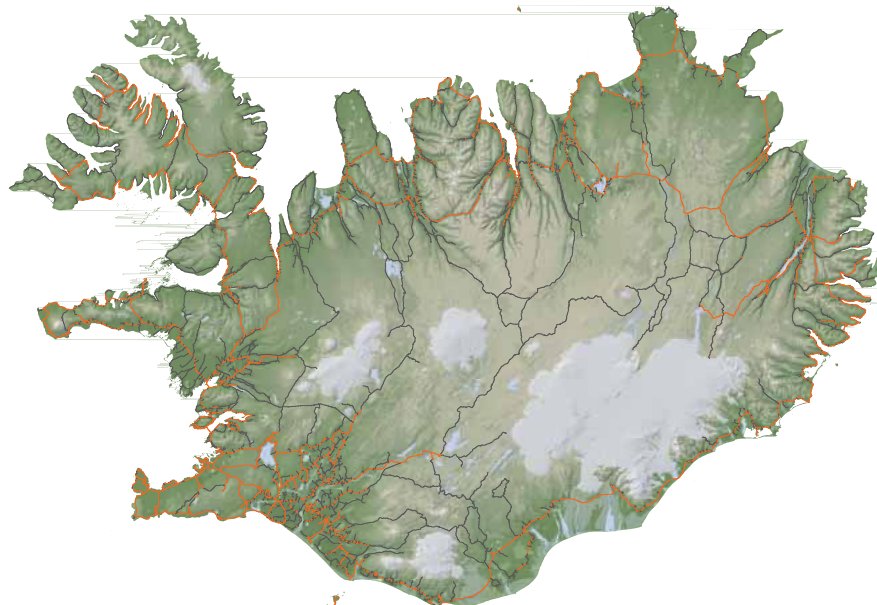
Vegakerfið er umfangsmesta samgöngukerfið í grunnnetinu og þar af leiðandi langdýrast í uppbyggingu, viðhaldi og rekstri. Miklar framfarir hafa orðið á vegakerfinu undanfarin ár og áratugi. Ástand þess er þó enn mjög mismunandi eftir svæðum. Stórir landshlutar búa við malarvegi þar sem takmarka þarf leyfðan þunga ökutækja hluta úr ári. Eitt af brýnustu verkefnum samgönguáætlunar er að leysa frumþarfir þessara byggðarlaga fyrir vegasamgöngur. Það krefst hins vegar mikilla fjármuna.

Annað fjárfrekt verkefni hefur verið að byggja upp vegakerfið á höfuðborgarsvæðinu. Ætla má að umferðarástand á höfuðborgarsvæðinu nú standist fyllilega samanburð við sambærileg borgarsvæði í nágrannalöndunum. Með minni umferð eftir hrun efnahagskerfisins hefur myndast slaki um sinn í ástandi umferðarinnar. Því er ekki eins brýn þörf og áður á að fjárfesta í fjárfrekum umferðarmannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu á allra næstu árum. Eigi að síður er þörf á að halda áfram þeirri vinnu sem hafin er við að auka staðbundin afköst með tiltölulega ódýrum aðgerðum á gatnamótum og við gerð strætóreina og undirganga og brúa fyrir fótgangandi og hjólréiðamenn.

Bundið slitlag í árslok 2010.

Grunnnet vega er 4.934 km. Þar af eru 3.926 km með bundnu slitlagi.

Lengd malarvega í grunnnetinu er því 1.008 km en verulegur hluti þeirra er á hálendinu.



Öryggi í vegasamgöngum er í verulegum mæli sambærilegt við það sem best gerist í nálægum löndum. Ekki verður þó hjá því komist að beina verulegum kröftum að öryggismálum veganna og þeirri þjónustu sem veitt er í vegakerfinu og þá ekki síst vetrarþjónustu, þ.m.t. hálkuvörnum. Vegagerðinni hefur tekist að halda sæmilega í horfinu með hagræðingu og hertri fylgni við reglur í vetrarþjónustunni en lengra verður tæplega gengið. Frekari niðurskurður þjónustunnar gæti farið að koma niður á öryggi á vegum.

Ferjuleiðir

Nokkrar ferjuleiðir eru í grunnnetinu. Ný leið var tekin í notkun á milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja á árinu 2010 og er nauðsynlegt að útveguð verði ný ferja eins fljótt og auðið er til að sinna siglingum á þessari leið. Hætt var á síðustu stundu, í október 2008, við smíði nýrrar Vestmannaeyjaferju sem hentað hefði miklu betur til siglinga á þessari leið en Herjólfur.

5. FJÁRMÁL SAMGÖNGU- ÁÆTLUNAR

Fjármálum samgönguáætlunar 2011-2022, tekjum og útgjöldum hvernar samgöngugreinar, eru gerð skil hér á eftir. Fjögurra ára samgönguáætlun, sem endurskoðuð er á tveggja ára fresti, er ítarlegri áætlun um verkefni næstu missera og skal vinna innan ramma tólf ára samgönguáætlunar. Í fjögurra ára samgönguáætlun, 2011-2014, sem finna má á vefsvæði samgönguáætlunar er að finna ítarlegra yfirlit yfir tekjur og ráðstöfun fjármuna á fyrsta tímabili samgönguáætlunar 2011-2022.

Áætlunin er sett fram á föstu verðlagi. Til að áætlunin haldi gildi sínu þarf að auka tekjuöflun til samræmis við verðlagsþróun á áætlunartímanum. Er þá miðað við að tekjustofnar samgöngustofnana hækki í samræmi við verðlag, svo og framlag ríkisins og gjaldaliðir.

Helstu framkvæmdir samgönguáætlunar eru sýndar á korti aftast í kaflanum.

5.1 Flugmálaáætlun

Flugmálastjórn Íslands			
	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
Verðlag fjárlaga 2012 (millj. kr.)	2011–2014	2015–2018	2019–2022
Tekjur og framlög			
Tekjur (án sértekna)	846	834	834
Ríkisframlag	958	978	978
Tekjur og framlög samtals	1.804	1.813	1.813
Gjöld			
Rekstur og þjónusta			
Rekstur	1.804	1.813	1.813
Rekstur alls	1.804	1.813	1.813
Gjöld alls	1.804	1.813	1.813

Gert er ráð fyrir að fjárlög vegna rekstrar Flugmálastjórnar verði að mestu óbreytt næstu árin þrátt fyrir að umsvif í flugmálum fari stöðugt vaxandi. Flugmálastjórn er fjármögnuð af ríkisframlagi og rekstrartekjum í formi þjónustugjalda sem hafa staðið undir rúmlega 50% af kostnaði við starfsemi stofnunarinnar. Flugmálastjórn reiknar með meiri tekjum en endurspeglast í fjárlögum, bæði rekstrartekjum og sértekjum á tímabilinu samfara vaxandi eftirspurn eftir þjónustueftirliti stofnunarinnar.

Flugmálastjórn sinnir fjölmörgum verkefnum er snúa að almannaheill og neytendamálum í flugi sem er ört vaxandi málaflokkur. Kostnaði af þessum verkefnum verður ekki velt út í atvinnugreinina á einfaldan hátt. Því er nauðsynlegt að framlag ríkisins fylgi vexti þessara málaflokka. Meginhlutverk Flugmálastjórnar á þessu tímabili er, auk stjórnþýslu og starfsemi á sviði flugöryggis í þágu almannaheilla, að stuðla að öflugum rekstri á öllum sviðum flugmála í náinni samvinnu við fyrirtækin í landinu en þó þannig að allar forsendur sem lúta að vottun og eftirliti standist. Jafnframt er nauðsynlegt að stofnunin geti stutt áfram ötullega við bakið á öllum þeim sem starfa að flugmálum en eðlilegt er að reikna með því að eftirlitsskyldir aðilar greiði allan kostnað af þeirri þjónustu.



Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta

Isavia ohf. rekur flugvelli og flugleiðsögukerfi ríkisins og eru flugvöllirnir reknir í tveimur flugvallakerfum. Í öðru flugvallakerfinu er eingöngu Keflavíkurflugvöllur en sem stærsti flugvöllur landsins fellur hann undir evrópskar ríkisstyrkja- og samkeppnisreglur. Þjónustugjöld eiga að standa undir rekstri flugvallar, turn- og aðflugsþjónustu og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Þó er ríkinu heimilt með þjónustusamningi að kosta tiltekna starfsemi flugvallarins sem ekki er rekin á viðskiptalegum grunni samkvæmt reglum EES.

Framkvæmdir í hinu flugvallakerfinu, sem samanstendur af öðrum flugvöllum og landingarstöðum, eru fjármagnaðar úr ríkissjóði. Rekstur innanlandskerfisins er einnig að mestu leyti fjármagnaður úr ríkissjóði samkvæmt þjónustusamningi við innanríkisráðuneytið en í auknum mæli með notendagjöldum.

Tekjur

Þjónustusamningur Isavia og innanríkisráðuneytisins greiðir um 70% af rekstrarkostnaði við innanlandskerfi flugvalla. Aðrar tekjur, t.d. landingargjöld og önnur notendagjöld, þurfa að standa undir öðrum kostnaði. Fastir tekjustofnar ríkisins til framkvæmda á innanlandsflugvöllum eru ekki lengur fyrir hendi og koma framlög til framkvæmda því beint úr ríkissjóði samkvæmt samþykktum Alþingis.

Stefnt er að því að Reykjavíkurflugvöllur og flugleiðsöguþjónusta þar verði fjárhagslega sjálfbær með því að hækka þjónustugjöld. Flugvöllurinn njóti þar með ekki frekari ríkisstyrkja. Þannig verði hægt að nýta fjármuni, sem annars rygnu úr ríkissjóði til Reykjavíkurflugvallar, til rekstrar, nauðsynlegs viðhalds og framkvæmda á öðrum flugvöllum. Notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli verða þannig hliðstæð gjöldum á Keflavíkurflugvelli en stefnt er að því að halda gjöldum á öðrum flugvöllum í lágmarki.

Isavia rekur leiðarflugsþjónustu, bæði á úthafs- og innanlandssvæði. Alþjóðaflugþjónustan nær yfir þjónustu á úthafssvæðinu og er reksturinn greiddur af notendum. Gjöld fyrir leiðarflugsþjónustuna á innanlandssvæði voru tekin upp árið 2010 en kostnaðurinn var áður að fullu greiddur af ríkinu. Nú greiða notendur fyrir þessa þjónustu.

Rekstrargjöld

Helsta breytingin á kostnaði milli þriggja tímabila samgönguáætlunar felst í auknum útgjöldum vegna aukinna krafna samkvæmt reglugerðum um flugvelli og flugvernd. Áætlun þessi gerir ráð fyrir óbreyttu þjónustustigi á flugvöllum og landingarstöðum í grunnneti út áætlunartímabilið.

Innan flugleiðsögu sviðs Isavia er þjónusta við alþjóðaflug, flugleiðsögu innan lands ásamt flugumferðarstjórn og upplýsingaþjónustu. Þjónusta við alþjóðaflug, auk uppbyggingar kerfa sem hún byggist á er ekki hluti af samgönguáætlun heldur samningnum um alþjóðaflugsþjónustuna. Flugleiðsaga og flugumferðarstjórn er veitt frá flugstjórnarmiðstöðinni og flugturnunum á Keflavíkur-, Reykjavíkur- og Akureyrarflugvelli. Helstu fyrirsjáanlegar breytingar á starfseminni á tímabilinu tengjast GPS-tækninni sem mun í auknum mæli verða nýtt til aðflugs- og leiðarflugsþjónustu.

Stofnkostnaður og viðhald

Eftir því sem staðalkröfum í uppbyggingu flugvalla er nãð verður viðfangsefnið fyrst og fremst að viðhalda mannvirkjum sem ella munu ganga úr sér. Dýrustu framkvæmdir á þessu sviði á áætlunartímanum eru viðhald á yfirborði flugbrauta og athafnasvæða flugvéla. Markmið viðhaldsverkefna á vegum Isavia er að áætlunarflugvöllir uppfylli fyrirliggjandi kröfur til flugvalla og að mannvirki séu í fullnægjandi ástandi og haldi verðmæti sínu.

Vegna niðurskurðar í ríkisfjármálum og vegna þess að engir fastir tekjustofnar eru lengur til staðar til framkvæmda verður fremur lítið svigrúm til viðhalds og framkvæmda næstu árin. Ekki er svigrúm til að ráðast í neinar nýjar framkvæmdir í innanlandskerfinu á tímabilinu. Framkvæmdir á Keflavíkurflugvelli eru fjármagnaðar að fullu af notendagjöldum og sjálfsaflafé og eru því ekki hluti af samgönguáætlun.

Flugvellar og flugleiðsöguþjónusta

<i>Verðlag fjárlaga 2012, nema árið 2011 á verðlagi 2011 (millj. kr.)</i>	1. tímabil 2011–2014	2. tímabil 2015–2018	3. tímabil 2019–2022
Tekjur og framlög			
Markaðar tekjur	280	0	0
Beint framlag úr ríkissjóði	7.263	7.790	8.769
Tekjur og framlög samtals	7.543	7.790	8.769
Viðskiptahreyfingar	–148		
Til ráðstöfunar	7.396	7.790	8.769
Gjöld			
Rekstur og þjónusta			
Isavia ohf.	5.716	5.563	6.261
Rekstur alls	5.716	5.563	6.261
Viðhald	561	1.190	786
Stofnkostnaður			
Flugvellar í grunnneti	714	680	1.225
Aðrir flugvellar/lendingarstaðir	16	0	140
Sameiginleg verkefni	390	357	357
Samtals stofnkostnaður	1.119	1.037	1.722
Samtals viðhald og stofnkostnaður	1.680	2.228	2.507
Gjöld alls	7.396	7.790	8.769
Stofnkostnaður			
Alþjóðaflugvellar í grunnneti			
Reykjavík	161		
Akureyri	47		
Egilsstaðir	210		
Samtals alþjóðaflugvellar í grunnneti	418	672	815
Aðrir flugvellar í grunnneti			
Vestmannaeyjar	58		
Ísafjörður	7		
Bíldudalur	32		
Gjögur	0		
Sauðárkrókur	0		
Grímsey	3		
Þórshöfn	2		
Vopnafjörður	95		
Hornafjörður	99		
Samtals aðrir flugvellar í grunnneti	296	8	410
Aðrir flugvellar og landingarstaðir	16	0	140

Flugvellar og flugleiðsöguþjónusta

<i>Verðlag fjárlaga 2012, nema árið 2011 á verðlagi 2011 (millj. kr.)</i>	1. tímabil 2011–2014	2. tímabil 2015–2018	3. tímabil 2019–2022
Sameiginleg verkefni			
Flugstjórnarmiðstöð	97		
AIS/GPS/Flugprófanir/ Upplýsingaþjónusta	80		
Þróun og frumáætlanir	68		
Til leiðréttinga og brýnna verkefna	145		
Samtals sameiginleg verkefni	390	357	357
Samtals stofnkostnaður	1.119	1.037	1.722
Viðhald			
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundið slitlag)	390		
Byggingar og búnaður	59		
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðréttingar frávik	112		
Samtals viðhald	561	1.191	785



5.2 Siglingamálaáætlun

Verðlag fjárlaga 2012, nema árið 2011 á verðlagi 2011 (millj. kr.)	1. tímabil 2011–2014	2. tímabil 2015–2018	3. tímabil 2019–2022
Tekjur og framlög			
Markaðar tekjur			
Vitagjald	1.062	1.166	1.312
Framlag úr ríkissjóði	6.534	4.330	4.878
Aðrar ríkistekjur			
Prófgjöld	4	4	4
Skoðunargjöld skipa	5	5	5
Aðgangur að skrá	27	22	22
Vottorð	5	5	5
Sértekjur			
Almennar sértekjur	905	916	1.031
Tekjur af Landeyjahöfn	38	38	38
Tilraunaverkefni með strandsiglingar*			
Tekjur og framlög alls	8.580	6.486	7.295
Til ráðstöfunar alls	8.580	6.486	7.295
Gjöld			
Rekstrargjöld			
Hafnamál	56	65	73
Hafnir, líkantilraunir og grunnkort	103	99	111
Rekstur Hafnabótasjóðs	49	53	60
Siglingavernd	63	69	78
Skipamál	276	305	343
Vitar og leiðsögukerfi	593	645	726
Vaktstöð siglinga	1.136	1.216	1.369
Skipaæftirlit	439	478	538
Hafnarríkisæftirlit	115	125	141
Rannsóknir og þróun	194	211	237
Áætlun um öryggi sjófarenda	67	73	82
Þjónustuverkefni	947	952	1.067
Rekstur Landeyjahafnar	38	38	38
Tilraunaverkefni með strandsiglingar*			
Rekstrargjöld alls	4.075	4.329	4.863
Stofnkostnaður			
Vitar og leiðsögukerfi	93	117	132
Hafnamannvirki	1.102	1.060	1.250
Ferjubryggjur	20	40	50
Sjóvarnargarðar	418	500	560
Hafnabótasjóður B-deild	22		
Landeyjahöfn	2.850	440	440
Stofnkostnaður alls	4.505	2.157	2.432
Gjöld alls	8.580	6.486	7.295

* Unnið er að útboðsgögnun fyrir tilraunaverkefni með strandsiglingar en fjármagna þarf verkefnið sérstaklega.

Tekjur

Samkvæmt lögum um vitamál er vitagjaldi ætlað að standa undir starfsemi Siglingastofnunar Íslands, fyrst og fremst á sviði vitamála og upplýsinga um veður og sjólag. Gert er ráð fyrir að framlag ríkissjóðs til rekstrarverkefna Siglingastofnunar haldist lítt breytt næstu tólf árin.

Framlög til stofnkostnaðar lækka frá fyrsta áætlunar-tímabilinu til þess næsta. Ástæðan er sú, eins og áður sagði, að án lagabreytinga má gera ráð fyrir að frá og með árinu 2013 fari kostnaðarþátttaka ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum alfarið eftir hafnalögum en við það mun ríkisstyrktum verkefnum við hafnargerð fækka. Á þriðja tímabili er gert ráð fyrir að framlög til stofnkostnaðar hækki að nýju til samræmis við áætlaðan aukinn hagvöxt.

Útgjöld

Rekstrargjöld

Í verkþókhaldi Siglingastofnunar Íslands er haldið utan um kostnað við einstök verkefni. Kostnaði við yfirstjórn, bókhald og almenna skrifstofu er deilt út á verkefni og þannig séð til þess að þjónustuverkefni, sem greidd eru af almennum viðskiptavinum, jafnt sem verkefni kostuð af ríkissjóði, standi undir kostnaði við yfirstjórn

og skrifstofu. Eins og sjá má í töflu eru rekstrargjöld sundurliðuð í fjórtán gjaldaflokka og eru stærstu liðirnir rekstur Vaktstöðvar siglinga, rekstur vita og leiðsögukerfa, skipaæftirlit og þjónustuverkefni fyrir hafnarsjóði, útgerðir og fleiri.

Hafnir landsins eru nær allar í eigu sveitarfélaga. Hafnarsjóðirnir eru sjálfstæðar rekstrareiningar sem annast rekstur mannvirkja og ýmsa þjónustu. Samkvæmt lögum ræður hver höfn sinni gjaldskrá og þannig gæti verið um samkeppni milli hafna að ræða.

Stofnkostnaður

Eins og sjá má í töflu er stofnkostnaði siglinga-málaáætlunar skipt á sex liði og eru hafnarmannvirki og sjóvarnargarðar umfangsmestir auk Landeyjahafnar. Erfitt hefur reynt að halda höfninni opinni vegna mikils sandburðar í framhaldi af eldgosi í Eyjafjallajökli. Þá hefur enn ekki verið keypt ný og grunnristari ferja eins og hönnunarforsenda hafnarinnar og fyrri samgönguáætlun gerði ráð fyrir. Þessi tvö atriði, sand- og aurburður og djúprist ferja, skapa þörf fyrir mikla viðhaldsdýpkun á fyrsta tímabili áætlunarinnar. Gert er ráð fyrir að á öðru tímabili áætlunarinar verði komin ný ferja og jafnframt að sjái fyrir endann á þeim erfiðleikum sem gosið í Eyjafjallajökli skapaði. Því er miðað við að framlög til Landeyjahafnar geti lækkað verulega á öðru og þriðja tímabili áætlunarinnar.



5.3 Umferðarstofa

Umferðarstofa - fjármál				
Verðlag fjárlaga 2012, nema árið 2011 á verðlagi 2011 (millj. kr.)	1. tímabil 2011–2014	2. tímabil 2015–2018	3. tímabil 2019–2022	Samtals 2011–2022
Tekjur				
Markaðar tekjur	931	973	973	2.877
Sértekjur	1.047	1.083	1.083	3.213
Ráðstöfun höfuðstóls skv. sérstakri ákvörðun	388	606	606	1.600
Tekjur samtals	2.365	2.662	2.662	7.690
Gjöld				
Rekstur og þjónusta	2.365	2.662	2.662	7.690
Rekstur samtals	2.365	2.662	2.662	7.690

Gert er ráð fyrir að fjárframlög til rekstrar Umferðarstofu verði að mestu óbreytt næstu árin. Forsendur breytast þó ef til vill með nýjum umferðarlögum. Samkvæmt umferðarlögum renna tekjur af skráningum ökutækja til Umferðarstofu en fjárheimildir stofnunarinnar á fjárlögum undangenginna ára hafa alltaf verið minni en tekjurnar.

Stofnunin aflar einnig sértekna sem eru að stærstum hluta vegna upplýsingamiðlunar og annarra þjónustugjalda. Þá eru tekjur vegna samvinnuverkefnis skráningaraðila ökutækja á Íslandi og í Noregi, Svíþjóð og Finnlandi stór hluti sem þó er fjárhagslega aðskilinn rekstri Umferðarstofu.

Tæplega 70% útgjalda Umferðarstofu eru launakostnaður. Annar kostnaður er vegna þeirra verkefna sem stofnunin sinnir samkvæmt lögbundnu hlutverki sínu. Engar framkvæmdir eru á vegum Umferðarstofu en stofnunin sinnir þó verkefnum samkvæmt umferðaröryggisáætlun.

5.4 Umferðaröryggisáætlun

Tekjur og gjöld umferðaröryggisáætlunar eru óbreytt allt tímabilið. Gert er ráð fyrir 4.090 millj. kr. framlögum af vegáætlun á tímabilinu. Þegar stjórnvöld samþykktu í fyrsta sinn sérstaka umferðaröryggisáætlun var ákveðið hvernig hún skyldi fjármögnuð. Fjármögnunin gekk eftir fyrstu árin en síðan hefur fjármagn eingöngu komið af vegáætlun og heildarupphæð til öyggismála verið mun lægri en ráð var fyrir gert.

Nauðsynlegt er að endurskoða fjármögnun umferðaröryggisáætlunar. Fjármagn til aðgerða og endurbóta á vegakerfinu þarf að koma af vegáætlun en fé til löggæslu og til verkefna Umferðarstofu, sem snúa að ökumönnum og ökutækjum (fræðsla, kynning, áróður o.fl.), verði tryggt af öðrum tekjustofnum eins og reiknað var með í upphafi.



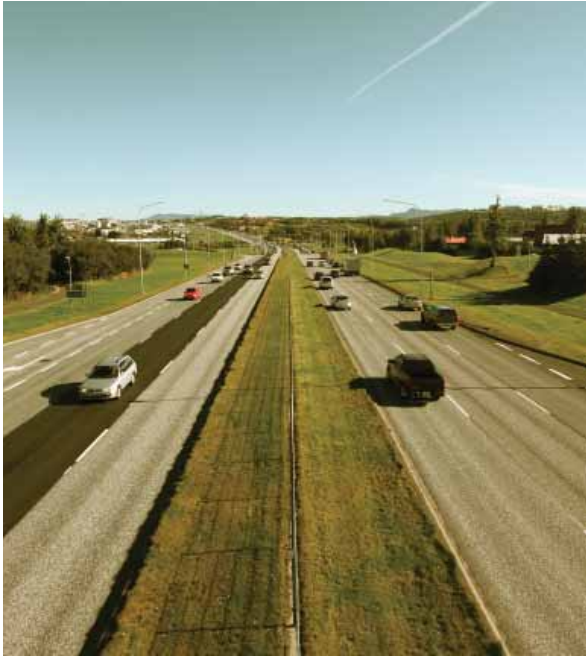
5.5 Vegáætlun

Tekjur og framlög				
Verðlag fjárlaga 2012. (v.v.15100)	1. tímabil 2011–2014	2. tímabil 2015–2018	3. tímabil 2019–2022	Samtals 2011–2022
Fjárhæðir eru í millj. kr.				
Markaðar tekjur				
Bensíngjald	29.750	31.600	33.350	94.700
Þungaskattur km-gjald	2.780	3.050	3.250	9.080
Olíugjald	26.180	28.900	31.150	86.230
Leyfisgjöld flutninga	16	16	16	48
Leyfisgjöld leigubifreiða	24	24	24	72
Viðskiptahreyfingar	1.699	0	0	1.699
Markaðar tekjur samtals	60.449	63.590	67.790	191.829
Framlag til innanlandsflugs	764	760	760	2.284
Annað ríkisframlag	3.348	8.632	18.144	30.124
Framlag til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess	2.350	4.000	4.000	10.350
Framlag til jarðganga	3.720	14.540	11.240	29.500
Framlag vegna nýsmíði Herjólfss	500	0	0	500
Framlag úr ríkissjóði	10.682	27.932	34.144	72.758
Greitt úr ríkissjóði samtals	71.131	91.522	101.934	265.587
Til ráðstöfunar alls				
	71.131	91.522	101.934	264.587

Tekjur til vegamála

Markaðir tekjustofnar Vegagerðarinnar eru bensíngjald, olíugjald og kílómetragjald sem lagt er á bifreiðir sem eru þyngri en tíu tonn. Þessir tekjustofnar eru lögbundnir og allar tekjur af þeim renna til vegamála. Gert er ráð fyrir auknum akstri í samræmi við umferðarspár en að á móti komi sparneytnari bifreiðir. Ekki er reiknað með neinum gjaldskrárhækkunum frá því sem nú er.

Gert er ráð fyrir talsverðu fjárframlagi frá ríkinu á áætlunartímabilinu. Ekki er í áætlun þessari gert ráð fyrir sérstakri fjáröflun til almennra vegaframkvæmda. Ef til hennar kemur á síðari stigum mundi skapast svigrúm til að taka inn ný verkefni í áætlunina.



Vegáætlun - Gjöld

Verðlag fjárlaga 2012. (v.v.15100)	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
Fjárhæðir eru í millj. kr.	2011–2014	2015–2018	2019–2022

06-651 Rekstur Vegagerðarinnar			
Rekstur Vegagerðarinnar			
1.01 Almennur rekstur			
1. Yfirstjórn			
2. Upplýsingaþjónusta			
3. Umferðareftirlit			
1.02 Innheimtukostnaður vegna markaðra tekna			
Rekstur samtals	2.451	2.600	2.600

06-651 Samgönguverkefni			
Þjónusta, styrkir, rannsóknir og viðhald			
1.07 Þjónusta	13.017	14.000	14.000
1. Veggöng			
2. Viðhald vegmerkinga			
3. Samningar við sveitarfélög			
4. Viðhaldssvæði			
5. Vetrarviðhald			
1.11 Almenningsamgöngur	4.901	5.240	5.240
1.12 Styrkur til almenningsamgangna á höfuðborgarsvæði	2.350	4.000	4.000
1.13 Styrkir til innanlandsflugs	764	760	760
1.21 Rannsóknir	570	680	680
Þjónusta og styrkir samtals	21.602	24.680	24.680

5.10 Viðhald			
1. Viðhald bundinna slittaga			
2. Viðhald malarvega			
3. Styrkingar og endurbætur			
4. Brýr og varnargarðar			
5. Umferðaröryggi			
6. Vatnaskemmdir			
7. Viðhald girðinga			
8. Frágangur gamalla efnisnáma			
9. Minjar og saga			
Viðhald samtals:	19.590	20.800	20.800

Vegáætlun - Gjöld

Verðlag fjárlaga 2012. (v.v.15100)	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
Fjárhæðir eru í millj. kr.	2011–2014	2015–2018	2019–2022

Stofnkostnaður			
6.10 Stofnkostnaður/Framkvæmdir			
Stofn- og tengivegakerfi			
1. Almenn verkefni	17.879	22.855	35.973
2. Tengivegir malbik	2.680	3.600	3.600
3. Jarðgangaáætlun*	3.825	14.540	11.240
4. Öryggisaðgerðir í jarðgöngum	380		
5. Breikkun brúa	200	400	400
Stofn- og tengivegir samtals	24.964	41.395	51.213

Annað en stofn- og tengivegir			
1. Héraðsvegir	320	350	600
2. Landsvegir utan stofnvegakerfis	400	400	600
4. Styrkvegir	210	220	320
5. Reiðvegir	230	235	260
6. Smábrýr	143	162	181
7. Girðingar	240	300	300
8. Herjólfur og ferjuhafnir	101		
9. Samgöngurannsóknir	80	80	80
Annað en stofn- og tengivegir samtals	1.724	1.747	2.341

Stofnkostnaður samtals:	26.688	43.142	53.554
-------------------------	--------	--------	--------

Nýsmíði Herjólf	500		
-----------------	-----	--	--

Samgönguverkefni og rekstur samtals	70.831	91.222	101.634
Afskrift markaðra tekna	300	300	300
Gjöld alls	71.131	91.522	101.934

* Míðað verði við að rannsóknum og undirbúningi Seyðisfjarðarganga verði hagað með þeim hætti að hægt verði að hefja framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði í kjölfar Norðfjarðarganga og Dýrafjarðarganga.

Útgjöld til vegamála

Útgjöld vegáætlunar skiptast í aðalatriðum í fimm hluta, rekstur, almenningssamgöngur, þjónusta, viðhald og stofnkostnað.

Rekstur Vegagerðarinnar

Rekstur Vegagerðarinnar skiptist í yfirstjórn, umsýslugjald til ríkissjóðs, upplýsingaþjónustu og umferðareftirlit.

Almenningssamgöngur

Eitt af meginmarkmiðum samgönguáætlunar er að öruggum almenningssamgöngum verði haldið uppi.

Vegagerðin hefur umsjón með öllum almenningssamgöngum sem ríkið styrkir. Undir þetta falla ferjuleiðir og styrktar flugsamgöngur innan lands auk alls sérleyfisaksturs á landi.

Þjónusta

Þjónusta Vegagerðarinnar miðar að því að standa undir viðunandi rekstri vegakerfisins og tryggja greiða og örugga umferð. Þjónusta á vegakerfinu tekur til almennrar þjónustu og vetrarþjónustu. Kröfur um þjónustu á vegakerfinu hafa verið stöðugt vaxandi og mun sú þróun verða áfram.

Undir almenna þjónustu falla m.a. verkefni við yfirborðsmerkingar, stikun vega, umferðarmerki, viðgerðir á skemmdum og úrrennsli, vegaxlir o.fl.

Vegna erfiðs efnahagsástands undanfarin ár hefur verið dregið verulega úr fjárveitingum til þessa verkefnaflokks. Leitað hefur verið allra leiða til að lækka kostnað í þessum verkefnaflokki og þá sérstaklega með samdrætti í verkefnum sem hafa minna vægi hvað varðar umferðaröryggi og vegástand.

Lágmarkspörf fjárveitinga byggist þannig á sparnaði. Aðrar sparnaðaraðgerðir sem þurft hefur að ráðast í hafa leitt af sér versnandi ástand á vegakerfinu sem mun að óbreyttu leiða til varanlegra skemmda sem auka hættu á skertu umferðaröryggi, auknum þungatakmörkunum og kostnaðarsömum viðgerðum.

Nokkur samdráttur hefur orðið í magni vetrarþjónustu en með aukinni og bættri tækni og tækjabúnaði síðustu ár hafa skapast nýir möguleikar á bættu skipulagi, betri tækja- og efnisnýtingu, bættri aðferðafræði og aukinni hagræðingu. Með þessu hefur að nokkru leyti tekist að halda uppi viðsættanlegri þjónustu þrátt fyrir mikinn niðurskurð fjárveitinga.

Fjárveitingar á árinu 2011 til almennrar þjónustu eru um 75% og í vetrarþjónustu um 95% af áætlaðri lágmarkspörf. Er þá gert ráð fyrir að sú skerðing sem þegar hefur orðið á þjónustumagni haldist óbreytt

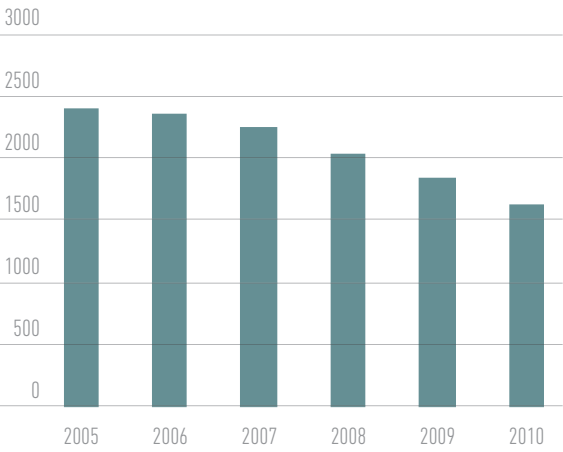
Gerð er tillaga um að á árunum 2012–2014 verði fjárveitingar auknar með jöfnum skrefum þannig að nálgast verði lágmarkspörf miðað við skerta þjónustu á árinu 2014. Frá árinu 2014 þyrftu fjárveitingar að aukast um 4% á ári til að þjónustustigið geti náð fyrra þjónustustigi að fullu á árinu 2022.



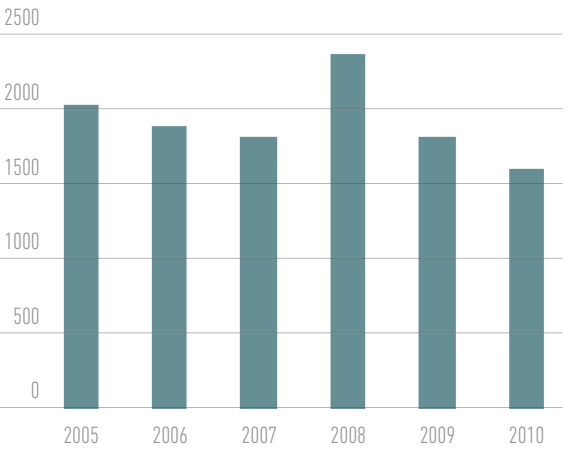
Þjónusta vega 2011–2022.

	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
<i>Fjárhæðir eru í millj. kr.</i>	2011–2014	2015–2018	2019–2022
Þjónusta vega samtals – fjárveitingar	13.017	14.000	14.000
Þjónusta vega samtals – áætluð fjárpörf	18.000	18.000	18.000

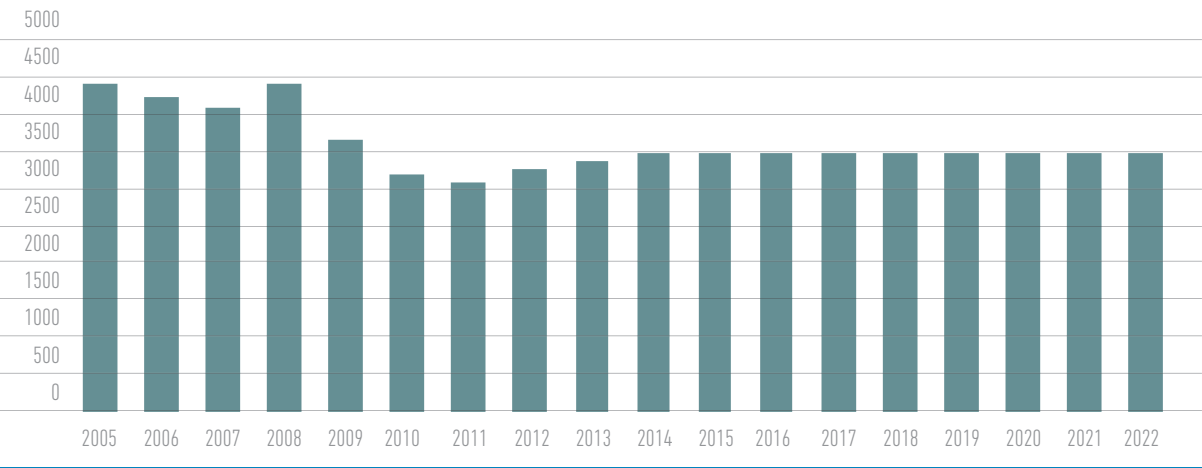
Sumarþjónusta. – Kostnaður 2005–2010 í millj. kr.



Vetrarþjónusta. – Kostnaður 2005–2010 í millj. kr.



Öll þjónusta 2005–2022. – Kostnaður og áætlaðar fjárveitingar í millj. kr.



Viðhald vega

Viðhald vega tekur til alls viðhalds vegakerfisins, svo sem viðhalds og endurnýjunar bundins slitlags og malarslitlags, styrkinga og endurbóta, viðhalds brúa, varnargarða, jarðganga, öryggisaðgerða, vatnaskemmda og girðinga og fleiri smærri þátta. Tryggja þarf að ekki glatist þau verðmæti sem bundin eru í vegum, brúm, jarðgöngum og öðrum mannvirkjum landsamgangna. Markmiðið með viðhaldi vega er bæði að varðveita þessi verðmæti og endurbæta þá vegi sem ekki uppfylla gildandi reglur um breidd, burðarþol og umferðaröryggi. Malarvegum á stofnvegum, tengivegum og héraðsvegum sé jafnframt komið í viðhaldshæft ástand.

Reiknað er með því að kostnaður við að varðveita verðmæti vegamannvirkja aukist á næstu árum, ekki síst með hliðsjón af því að fjárveitingar til nýrra verkefna verða minni en oft áður. Því til viðbótar þarf að takast á við viðhald stærri og dýrari mannvirkja á vegakerfinu, svo sem jarðganga og brúa.

Þessi árlega lágmarksfjárbörf á öðru og þriðja tímabili langtímaáætlunar er svipuð og viðhaldskostnaður var á árinu 2006.

Til að ná því markmiði að uppfylla kröfur gildandi reglna um vegbreiddir, burðarþol og umferðaröryggi er þörf á meira fjármagni.

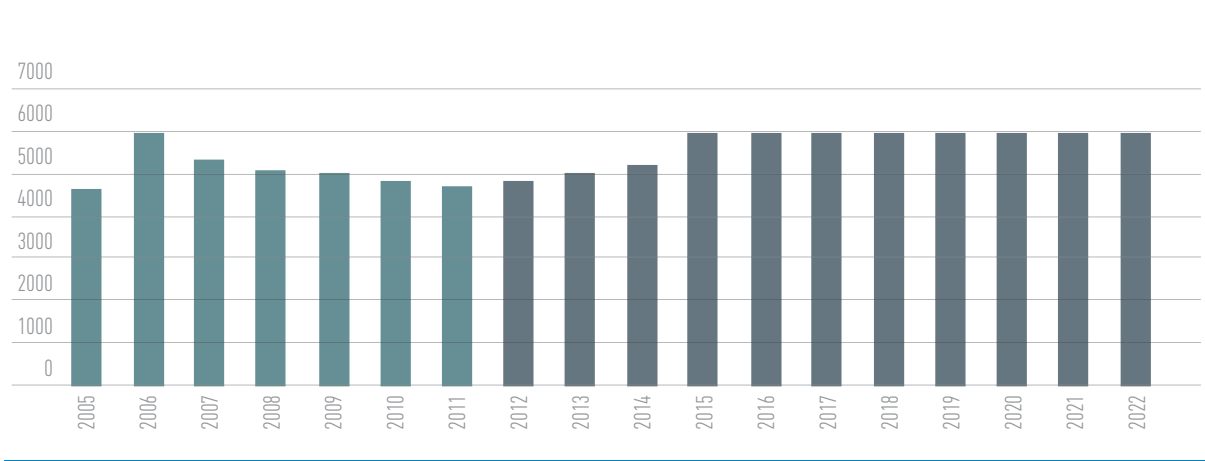
Tillaga að fjárveitingum til viðhalds vega 2011–2022.

	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
<i>Fjárhæðir eru í millj. kr.</i>	2011–2014	2015–2018	2019–2022
Viðhald vega, lágmarksviðhald	19.590	20.800	20.800

Fjárbörf til viðhalds vega 2011–2022.

Viðhald vega, lágmarksviðhald	24.000	24.000	24.000
Styrkingaráttak á flutningsleiðum		4.000	4.000
Samtals	24.000	28.000	28.000

Viðhald vega–Kostnaður 2005–2011 og áætluð fjárbörf 2005–2022 í millj. kr.



Á þjóðvegakerfinu eru nú 1.206 brýr í notkun og er meðalaldur þeirra um 37 ár. Einbreiðar brýr á meginvegakerfinu, stofn- og tengivegum, sem uppfylla ekki reglur um umferðaröryggi eru enn ríflega 420.

Stofnkostnaður

Stofn- og tengivegakerfi

Til stofnvegakerfisins teljast allir stofnvegir. Þeir skiptast í tvennt, stofnvegi, sem eru 4.430 km, og stofnvegi á hálendi, 505 km, samtals um 4.935 km. Lengd tengivega er samtals 2.920 km.

Samkvæmt skilgreiningu er grunnnet vega stofnvegakerfið. Skilgreind hafa verið æskileg framkvæmdamarkmið fyrir grunnnetið sem eru eftirfarandi:

- Byggja upp grunnnet stofnvega sem skilgreint er í samgönguáætlun með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi.
- Endurbyggja/breikka einbreiða kafla með bundnu slitlagi þar sem bundið slitlag var lagt á gamla vegarkafla án endurbóta og sem reynst hafa hættulegir, svo og kafla þar sem vegferill er ónothæfur.
- Breikka vegi þar sem umferð er svo mikil að flutningsgeta og umferðaröryggi verða vandamál. Aðgreina akstursstefnur eftir atvikum.
- Grafa jarðgöng í samræmi við jarðgangaáætlun.

- Útrýma einbreiðum brúm á vegum með umferð yfir 200 ÁDU (meðalumferð á sólarhring yfir árið).
- Lagfæra vegi á hættulegum stöðum í samræmi við sérstaka áætlun.
- Hefja endurbætur á helstu stofnvegum á hálendi. Markmið endurbótanna er að koma þessum vegum í „gott horf“ samkvæmt nánari skilgreiningu.
- Girða meðfram vegum þar sem þörf krefur og mæla fyrir um.
- Byggja/endurbæta vegi og brýr á höfuðborgarsvæðinu í þeim mæli að umferðarástand versni ekki frá því sem er nú, sbr. markmið sveitarstjórnanna í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Áætluð fjárbörf a.m.k. næstu 20 árin og fjárveitingar samkvæmt samgönguáætlun 2011–2022 til að ná framangreindum markmiðum eru sýndar í töflu.

Hluti kostnaðar við jarðgöng er vegna jarðganga þar sem tekin verða veggjöld eins og við Vaðlaheiðargöng og tvöföldun Hvalfjarðarganga. Á áætlunartímabilinu eru einnig fjárveitingar til öryggisaðgerða í jarðgöngum og í breikkun brúa, alls 1.380 millj. kr. sem ekki eru tilgreindar í töflunni.

Áætluð fjárbörf til 2030+ til að ná framkvæmdamarkmiðum og fjárveitingar til 2022.

	Fjárbörf	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	Samtals
<i>Fjárhæðir eru í millj. kr.</i>	til 2030+	2011–2014	2015–2018	2019–2022	2011–2022
Stofn- og tengivegir	292.000	20.559	26.455	39.573	86.587
Jarðgöng	108.000	3.825	14.540	11.240	29.605
Samtals	400.000	24.384	40.995	50.813	116.192

Suðursvæði

Helstu framkvæmdir á stofn- og tengivegum

**Hringvegur í Lóni**

Á þriðja tímabili er gert ráð fyrir að hefja framkvæmdir við lagningu á 16 km nýjum vegi um Lón. Með því leggjast af sjö einbreiðar brýr og Hringvegurinn stytst um 4 km.

**Hringvegur um Hornafjarðarfljót**

Gert er ráð fyrir að núverandi legu Hringvegar verði breytt í samræmi við aðalskipulag Hornafjarðar og er lagt til að framkvæmdir hefjist á öðru tímabili og ljúki á því þriðja. Við það mun Hringvegurinn stytstast um 11 km.

**Hringvegur, Hörgsá – Fossálar**

Gert er ráð fyrir að færa Hringveginn suður fyrir byggðina á öðru tímabili. Með nýjum vegi verða teknar af blindbeygjur og blindhæðir og tvær einbreiðar brýr. Lítilsháttar stytting verður á Hringveginum við færsluna.

**Hringvegur um Gatnabrún**

Lagt er til að lagfæra Hringveginn um Gatnabrún, sem nú er bæði brattur og með kröppum beygjum, á þriðja tímabili. Er þessi staður ein helsta hindrunin á leiðinni til Hafnar.

**Hringvegur, norðaustan Selfoss, brú á Ölfusá**

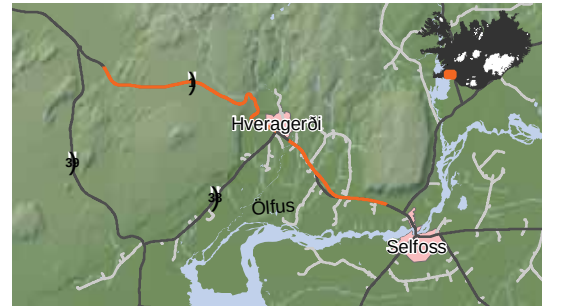
Gert er ráð fyrir nýjum vegi norðaustan Selfoss með nýrri brú á Ölfusá. Framkvæmdir hefjist á öðru tímabili og ljúki á því þriðja.

Hringvegur, Selfoss – Hveragerði

Lagt er til að vegurinn á þessum kafla verði breikkaður á þriðja tímabili og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi.

Hringvegur, um Hellisheiði

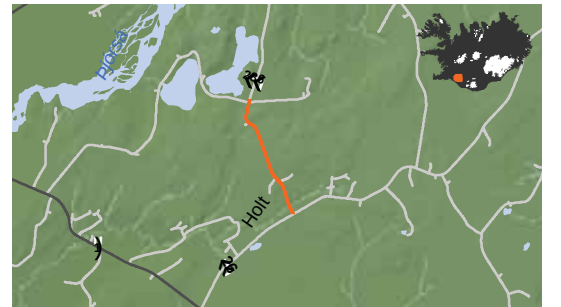
Lagt er til að vegurinn frá Hveragerði að Hellisheiðarvirkjun verði breikkaður á fyrsta og öðru tímabili og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi.

**Landeyjavegur**

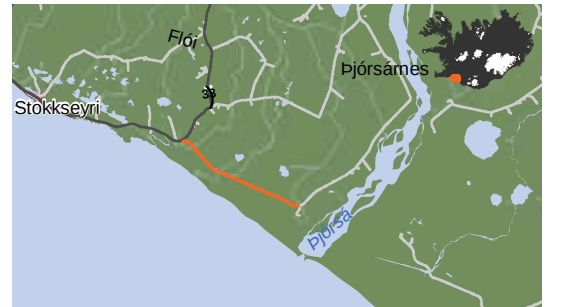
Lagt er til að tveir kaflar á Landeyjavegi, samtals um 7 km, verði endurgerðir og lagðir bundnu slitlagi á þriðja tímabili.

**Hagabraut**

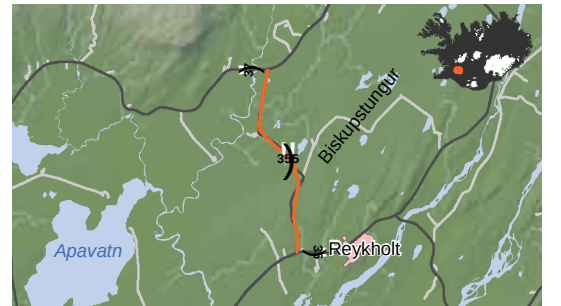
Lagt er til að um 4 km kafla á Hagabraut verði endurgerður og lagður bundnu slitlagi á öðru tímabili.

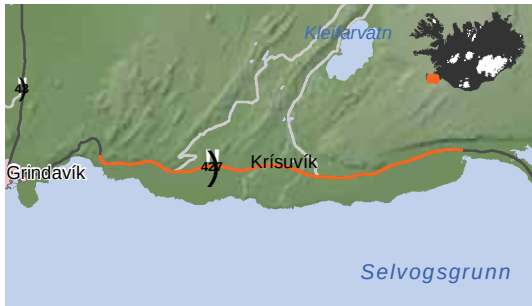
**Villingaholtsvegur**

Lagt er til að bundið slitlag verði lagt á Villingaholtsveg frá Gaulverjabæjarvegi að Fljótshólum á fyrsta tímabili.

**Reykjavegur**

Lagt er til að Reykjavegur milli Biskupstungnabrautar og Laugarvatnsvegur verði endurgerður og lagður bundnu slitlagi á öðru tímabili.



**Suðurstrandarvegur**

Lagt er til að lokið verði við gerð nýs Suðurstrandarvegar á fyrsta tímabili. Lokakaflinn er frá Herdísarvík að Ísólfskála.

Breikkun brúa á Suðurlandi

Gert er ráð fyrir að fjármagn af þessum lið verði notað á þriðja tímabili til að breikka nokkrar stórar einbreiðar brýr. Má þar nefna brýr um Steinavötn, Svínafellsá, Skaftafellsá, Breiðbalakvísl, Jökulsá á Sólheimasandi og Stóru Laxá. Mikil þörf er á frekara fjármagni til þessa liðar eftir áætlunartímabilið.

Hringvegur um Múlavísl

Í áætlun þessari er gert ráð fyrir að endurbyggja brúna á Múlavísl sem tók af í jökulflóði árið 2011. Gert er ráð fyrir fjármagni úr Viðlagasjóði fyrir hluta kostnaðar, hluta beint af fjárlögum og hluta af vegáætlun.

Suðvestursvæði Helstu framkvæmdir á stofn- og tengivegum**Hringvegur, Bæjarháls – Nesbraut**

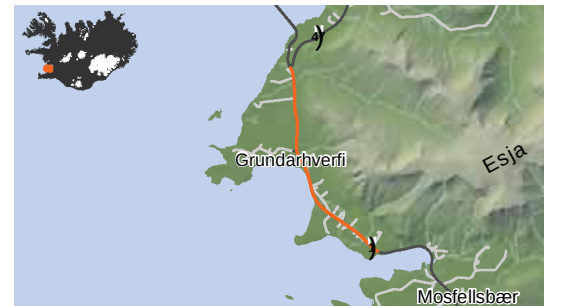
Gert er ráð fyrir að tvöfalda um 1,6 km kafla Hringvegarins í Smálöndum á öðru tímabili.

**Hringvegur, Þingvallavegur – Kollafjörður**

Lagt er til að hafist verði handa við að breikka Hringveginn á þessum kafla á þriðja tímabili og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi.

Hringvegur, Kollafjörður – Hvalfjarðarvegur

Lagt er til að hafist verði handa við að breikka Hringveginn á þessum kafla á þriðja tímabili og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi.

**Reykjanesbraut sunnan Hafnarfjarðar**

Gert er ráð fyrir að tvöfalda Reykjanesbraut frá Kaldárselsvegi suður í Hvassahraun á öðru og þriðja tímabili.

**Kjósarskarðsvegur**

Lagt er til að haldið verði áfram við endurgerð Kjósarskarðsvegar á öðru og þriðja tímabili.

**Arnarnesvegur**

Lagt er til að gerður verði kaflinn frá Reykjanesbraut að Fífuhvamsvegi á fyrsta og öðru tímabili og kaflinn frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut á þriðja tímabili og þar á eftir.

**Álftanesvegur**

Lagt er til að kaflinn frá Hafnarfjarðarvegi að Bessastaðavegi verði lagður á fyrsta tímabili.



Reykjanesbraut, undirgöng í Kópavogi

Gert er ráð fyrir að greidd verði skuld við Kópavogsbæ á öðru tímabili vegna gerðar undirganga.

Geirsgata

Fjárveiting er ætluð til uppgjörs á þriðja tímabili við Reykjavíkurborg vegna Geirsgötu sem ekki er lengur í tölu þjóðvega.

Bætt umferðarflæði og almenningssamgöngur

Fjárveiting er ætluð til að greiða kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að útrýma flöskuhálsum á einstaka stöðum og bæta þar með umferðarflæðið, efla umferðaröryggi og bæta almenningssamgöngur með gerð sérreina fyrir strætisvagna og öðrum aðgerðum í þágu strætisvagna, svo sem við gatnamót. Aðgerðum er forgangsraðað og þær undirbúnar í samvinnu Vegagerðarinnar og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Hjólreiða- og göngustígar

Fjárveiting tekur mið af því að efla verulega möguleika á notkun reiðhjóla sem ferðamáta á höfuðborgarsvæðinu með gerð áætlunar og framkvæmdum við stígagerð. Vísað er til heimildar í vegalögum, nr. 80/2007, til að veita fé af samgönguáætlun til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem skal gerð að höfðu samráði við sveitarfélög. Reiknað er með að viðkomandi sveitarfélög taki þátt í kostnaði að undangengnum samningum þar um sem nú er unnið að. Miðað er við að þátttaka Vegagerðarinnar verði allt að helmingur kostnaðar nema á langleiðum utan höfuðborgarsvæðisins þar sem kostnaðarþátttaka getur orðið meiri.

Öryggisaðgerðir

Fjárveiting er einkum ætluð til uppsetningar vegriða til að aðskilja akstursstefnur á 2+2 vegum á suðvestursvæði.

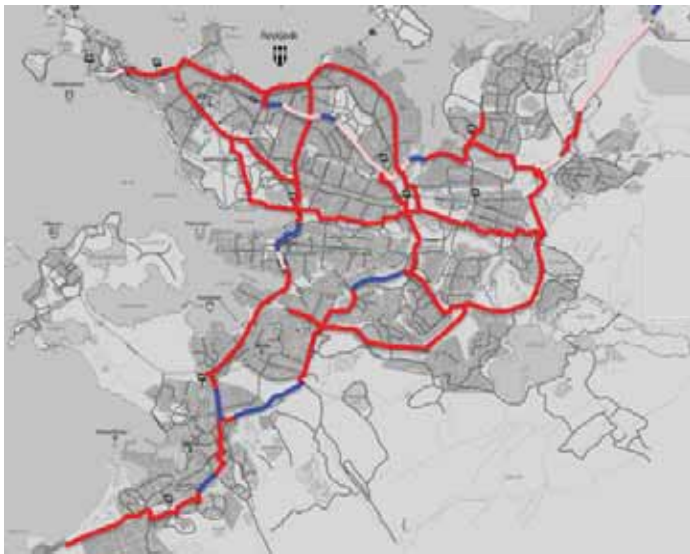
Göngubrýr og undirgöng

Fjárveiting er ætluð til að auka öryggi fótgangandi og hjólreiðafólks við umferðarmiklar stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu.

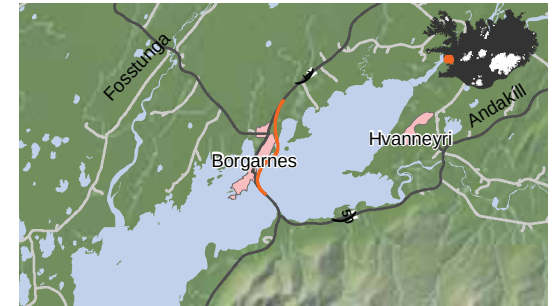
Hjólaleiðir á höfuðborgarsvæðinu

Framkvæmdir við hjólaleiðir á höfuðborgarsvæðinu sem Vegagerðin mun fjármagna að hluta og sveitarfélögin að hluta m.v. sameiginlega sýn þeirra haustið 2012. Leiðir og framkvæmdaár geta tekið breytingum við frekari viðræður aðila og úrvinnslu.

● 2012 ● 2013 ● 2014 og síðar

**Norðvestursvæði** Helstu framkvæmdir á stofn- og tengivegum**Hringvegur um Borgarnes**

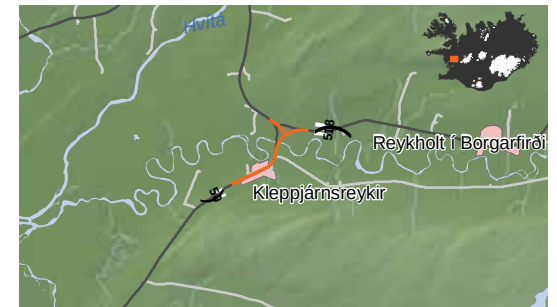
Lagt er til að Hringvegurinn verði lagður með 2+1 vegi fram hjá Borgarnesi á þriðja tímabili.

**Hringvegur um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)**

Lagt er til að lagfærður verði vegurinn um Heiðarsporð á þriðja tímabili en þar er hann bæði brattur og með kröppum beygjum.

**Borgarfjarðarbraut**

Lagt er til að gerð verði ný brú á Reykjadalssá á fyrsta tímabili.

**Uxahryggjarvegur**

Lagt er til að unnið verði að endurgerð Uxahryggjarvegar næst Borgarfjarðarbraut og víðar á öðru og þriðja tímabili.

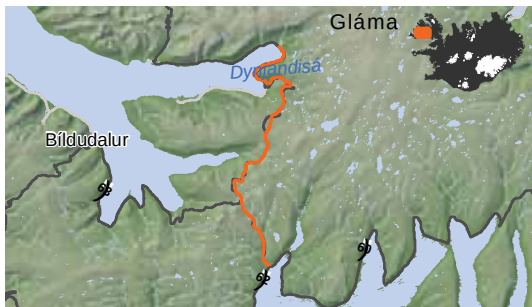
**Snæfellsnesvegur á Fróðárheiði**

Lagt er til að hafist verði handa við síðasta kafla endurgerðar vegarins yfir Fróðárheiði á þriðja tímabili.



**Vestfjarðavegur frá Eiði til Kjálkafjarðar**

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda á fyrsta tímabili í Mjóafirði, Kerlingarfirði og Kjálkafirði.

**Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði**

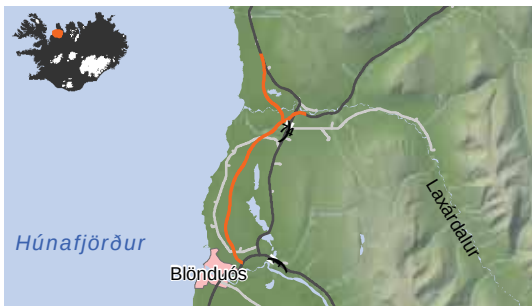
Lagt er til að hafist verði handa við að leggja nýjan veg yfir Dynjandisheiði á öðru tímabili. Framkvæmdin tengist í tíma gerð Dýrafjarðarganga. Unnið er að athugun á nýrri veglínu um heiðina og má vænta niðurstöðu eftir um tvö ár. Allt eftir leiðarvali gæti stytting vegar um Dynjandisheiði orðið allt að 5 km.

**Dýrafjarðargöng**

Lagt er til að gerð verði jarðgöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar á árunum 2016-2018. Jarðgöngin munu stytta Vestfjarðaveg um 27 km.

**Innstrandavegur**

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda milli Heydalsár og Þorpa á öðru og þriðja tímabili. Vegarkaflinn er brattur með kröppum beygjum sem verða lagfærðar.

**Skagastrandarvegur**

Lagt er til að hafist verði handa við að endurgera veginn frá Hringvegi og út fyrir Laxá á þriðja tímabili.

Strandavegur

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda á fyrsta tímabili við Strandaveg innst í Steingrímsfirði. Endurbyggð verður brú á Staðará sem nú er einbreið.

**Hringvegur um Borgarfjarðarbrú**

Fjárveitingin er ætluð til uppsetningar vegriða við grjótvörnina beggja vegna Borgarfjarðarbrúar á fyrsta tímabili.

Vestfjarðavegur um Gufudalssveit

Fjárveiting til þessa kafla er ætluð til framkvæmda einkum á öðru tímabili frá Þorskaafirði að austan í utanverðan Gufufjörð að vestan. Að svo komnu máli er í áætlun þessari ekki tekin afstaða til leiðarvals á svæðinu en sett fram stefna um tímasetningu framkvæmda.

Breiðadals- og Botnsheiðargöng

Fjárveitingin er ætluð til öryggisaðgerða á fyrsta tímabili í því skyni að uppfylla kröfur reglugerðar um jarðgöng.

Djúpvegur um Seljalandsós

Lagt er til að endurbyggðar verði tvær brýr, sem nú eru einbreiðar, á Seljalandsós og Seljalandsá í botni Álftafjarðar á fyrsta tímabili.

Djúpvegur um Súðavíkurhlíð

Lagt er til að unnið verði að snjóflóðavörnum á Súðavíkurhlíð á öðru tímabili. Rekin verða niður stálþil sem mynda skápa þar sem snjóflóðin verða fönguð.

Barðastrandarvegur

Lagt er til að endurgerðar verði þrjár brýr á Barðastrandarvegi, á Hrísnésá, Hlaðseyrará og Raknadalsá, á fyrsta tímabili.

Strandavegur um Bjarnarfjarðarháls og Veðileysuháls

Fjárveitingar á Strandavegi eru annars vegar til lagfæringa á veginum um Bjarnarfjarðarháls á öðru tímabili og hins vegar til lagfæringa á veginum um Veðileysuháls á þriðja tímabili.

Breikkun brúa á Norðvestursvæði

Lagt er til að fjárveitingar verði til þessa verkefnis á þriðja tímabili. Eftir því sem fjárveitingar duga er miðað við að hafist verði handa við endurbyggingu brúna á Reykjadalssá, Haukadalsá, Fáskrúð og Glerá, og tveggja brúa á Bjarnadalssá á Vestfjarðavegi og Botnsá á Bíldudalsvegi á þriðja tímabili. Þörf er á frekari fjárveitingum til þessa liðar eftir áætlunartímabilið.

Norðaustursvæði

Helstu framkvæmdir á stofn- og tengivegum



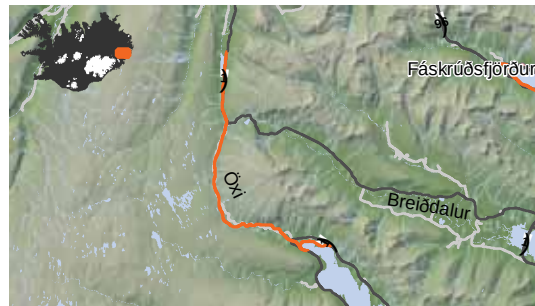
Hringvegur um Skjálfandafljót

Lagt er til að brú um Skjálfandafljót, sem nú er einbreið, verði endurbyggð á öðru tímabili.



Hringvegur um Jökulsá á Fjöllum.

Nauðsynlegt er að endurbyggja brú á Jökulsá á Fjöllum, sem nú er einbreið, en hún er veikasti hlekkurinn á norðurleiðinni ef suðurhluti Hringvegarins lokast vegna náttúruhamfara. Lagt er til að framkvæmdir hefjist á fyrsta tímabili en verði einkum á öðru tímabili.



Hringvegur, Skriðuvatn – Axarvegur

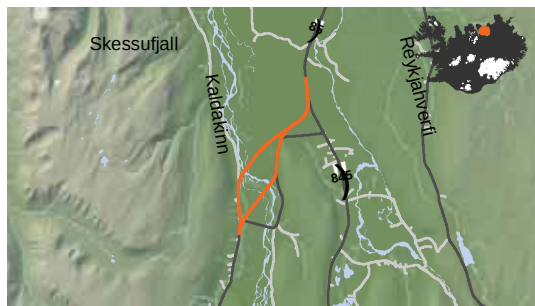
Fjárveitingin er ætluð til endurgerðar vegarkaflans og lagningar bundins slitlags á öðru tímabili.

Hringvegur um Berufjarðarbotn

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við endurgerð Hringvegarins um Berufjarðarbotn á öðru tímabili.

Axarvegur

Lagt er til að hafnar verði framkvæmdir á Axarvegi af Skriðdal í Berufjörð á þriðja tímabili.



Norðausturvegur um Skjálfandafljót og Tjörn

Fjárveitingin er ætluð til að hefja framkvæmdir við endurgerð vegarins á þriðja tímabili um Skjálfandafljót og Tjörn. Aflögð verður einbreið brú á Skjálfandafljóti og vegurinn styttest um 3 km.



Tenging Vopnafjarðar

Með fjárveitingunni er ætlað á fyrsta tímabili að gera nýja tengingu frá Norðausturvegi að þéttbýlinu í Vopnafirði í tengslum við nýjan veg um Vesturárdal.

Norðfjarðargöng

Lagt er til að framkvæmdir við Norðfjarðargöng verði á árunum 2013-2016. Göngin koma í stað Oddsskarðsganga sem liggja hátt uppi og eru einbreið. Hin nýju göng stytta Norðfjarðarveg um fjóra km og leysa af hólmi brattan fjallveg með kröppum beygjum.



Suðurfjarðavegur

Lagt er til að gerðar verði verulegar endurbætur á veginum frá Fáskrúðsfirði suður á Breiðdal á þriðja tímabili. Helstu kaflar sem þarf að bæta eru í botni Reyðarfjarðar, Fáskrúðsfjarðar og Stöðvarfjarðar og á suðurströnd Fáskrúðsfjarðar. Þörf er á frekari fjárveitingum til verksins eftir á áætlunartímabilið.



Skíðadalsvegur

Lagt verður bundið slitlag á Skíðadalsveg á fyrsta tímabili.



Hörgárdalsvegur

Lagt verður bundið slitlag á Hörgárdalsveg á þriðja tímabili.



Dettifossvegur

Lagt er til að framkvæmdum verði haldið áfram á nyrðri hluta Dettifossvegar og þeim ljúki á öðru tímabili.



Hringvegur um Akureyri

Lagt er til að unnið verði að lagfæringum á gatnamótum Hringvegarins í þéttbýlinu á Akureyri á öðru tímabili.

Norðausturvegur, Þistilfjörður – Vopnafjörður

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringa á veginum og lagningar bundins slitlags á þriðja tímabili. Þörf er á frekari fjárveitingum eftir áætlunartímabilið.

Seyðisfjarðarvegur

Fjárveiting er ætluð til öryggisaðgerða á öðru tímabili, eins og uppsetningar vegriða og gerðar flatari vegfláa.

Borgarfjarðarvegur

Lagt er til að gerðar verði verulegar endurbætur á veginum frá Eiðum og út í Njarðvíkurskriður á öðru tímabili. Þörf er á frekari fjárveitingum til vegarins eftir áætlunartímabilið.



Sameiginlegt

Tengivegir – malbik

Fjárveiting er ætluð til styrkingar og lagningar bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi. Með fjárveitingu þeirri sem lögð er til á öðru og þriðja tímabili má að öllum líkindum leggja bundið slitlag á um 300 km vega. Lagt er til að skipting fjárins fari eftir lengd tengivega án bundins slitlags og umferð á hverju svæði Vegagerðarinnar. Samkvæmt tillögunni er skipting fjárins á milli svæða eftirfarandi:

- Suður 23,3%
- Suðvestur 5,8%
- Norðvestur 44,4%
- Norðaustur 26,5%

Sameiginlegur jarðgangakostnaður

Fjárveiting er ætluð til sameiginlegs kostnaðar við undirbúning framkvæmda við jarðgöng.

Öryggisaðgerðir í jarðgöngum

Fjárveitingin er ætluð til að vinna að breytingum í þegar byggðum jarðgöngum til að þau uppfylli öryggisstaðla.

Samgöngurannsóknir

Fjárveitingin er ætluð til ýmissa samgöngurannsókna svo sem verið hefur á undanförunum árum.

Herjólfur

Fjárveitingunni er ætlað að standa straum af kostnaði við breytingar á Herjólfri vegna siglinga til Landeyjahafnar og vegna 20 ára stórskoðunar á ferjunni.

Jarðgangaáætlun

Samgönguáætlun gerir ráð fyrir að jarðgöng verði fjármögnuð af ríkissjóði utan markaðra tekjustofna til vegagerðar, að undanskildum Vaðlaheiðargöngum sem eiga að öllu leyti að fjármagnast af veggjöldum.

Gert hefur verið ráð fyrir í áætlun þessari að unnið verði að gerð Norðfjarðarganga á árunum 2013-2016. Þar á eftir verði hafist handa við Dýrafjarðargöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, þau gerð á árunum 2016-2018 og Hjallahálgöng milli Þorskafjarðar og Djúpafjarðar á þriðja tímabili ef ekki verður önnur

láglandisleið fyrir valinu. Vaðlaheiðargöng eru ekki inni í þessari forgangsörðun en stofnað hefur verið um þau sérstakt félag. Stefnt er að því að unnið verði að jarðgangarannsóknum vegna Lónsheiðarganga og Seyðisfjarðarganga á áætlunartímabilinu.

Miða á við að rannsóknum og undirbúningi Seyðisfjarðarganga verði hagað með þeim hætti að hægt verði að hefja framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði í kjölfar Norðfjarðarganga og Dýrafjarðarganga.

Sérstök verkefni, Vestmannaeyjaferja

Lagt er til að útveguð verði ný ferja til siglinga milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja sem tekin verði í notkun árið 2015. Fyrir liggur að ekki verður leyft að nota Herjólf til siglinga á þessu svæði eftir þann tíma. Hefja þarf undirbúning að smíði ferju árið 2012 og smíðina sjálfa 2013 en jafnframt verði hugað að þeim kosti að bjóða rekstur leiðarinnar út og að rekstraraðili útvegi skip.

5.6 Almenn samgönguverkefni

Á árunum 2011–2022 verður unnið að rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefnum sem falla undir fimm meginmarkmið samgönguáætlunar. Verkefnin eru tilgreind í stefnumiðum og áherslum áætlunarinnar. Vinnsla þeirra verkefna er liður í því að framfylgja samgönguáætlun á sama hátt og vinnsla framkvæmda-, viðhalds- og rekstrarverkefna.

Á hverri fjögurra ára verkefnaáætlun eru tiltekin þau verkefni sem vinna skal á viðkomandi tímabili samgönguáætlunar og gerð er grein fyrir ábyrgðar- og samstarfsaðilum. Í samgönguáætlun 2011–2014 eru tilgreind 29 rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni sem vinna á næstu misseri. Þar á meðal er félagshagfræðileg úttekt á framtíð innanlandsflugs, greining kosta og galla þess að breyta skipan gjaldtöku á vegum og rannsóknir á áhrifum þess að taka upp núllsýn í umferðaröryggismálum.

Helstu framkvæmdir á Suðvesturlandi

Framkvæmdaáætlun fyrir höfuðborgarsvæðið tekur mið af þeirri stefnu sem mörkuð er í samgönguáætlun 2011–2022 um samgöngur á svæðinu og samningi Vegagerðarinnar við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um tíu ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna.

Hjólreiða og göngustígar

Fjárveiting tekur mið af því að efla verulega möguleika á notkun reiðhjóla sem samgöngugreinar á höfuðborgarsvæðinu með gerð áætlunar og til framkvæmda í stígagerð

Öryggisaðgerðir

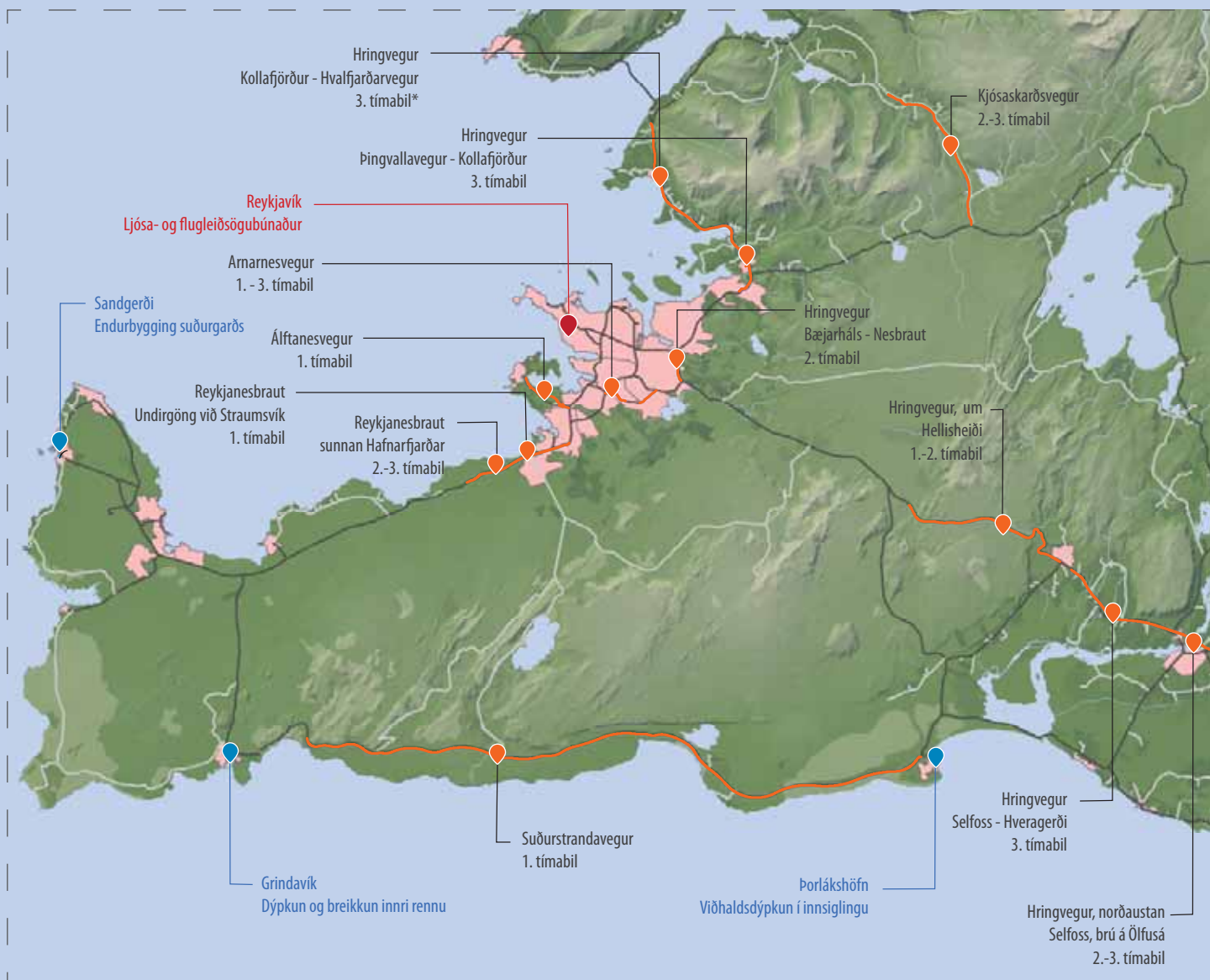
Fjárveiting er einkum ætluð til uppsetningar vegriða til að aðskilja akstursstefnur á 2+2 vegum á suðvestursvæði

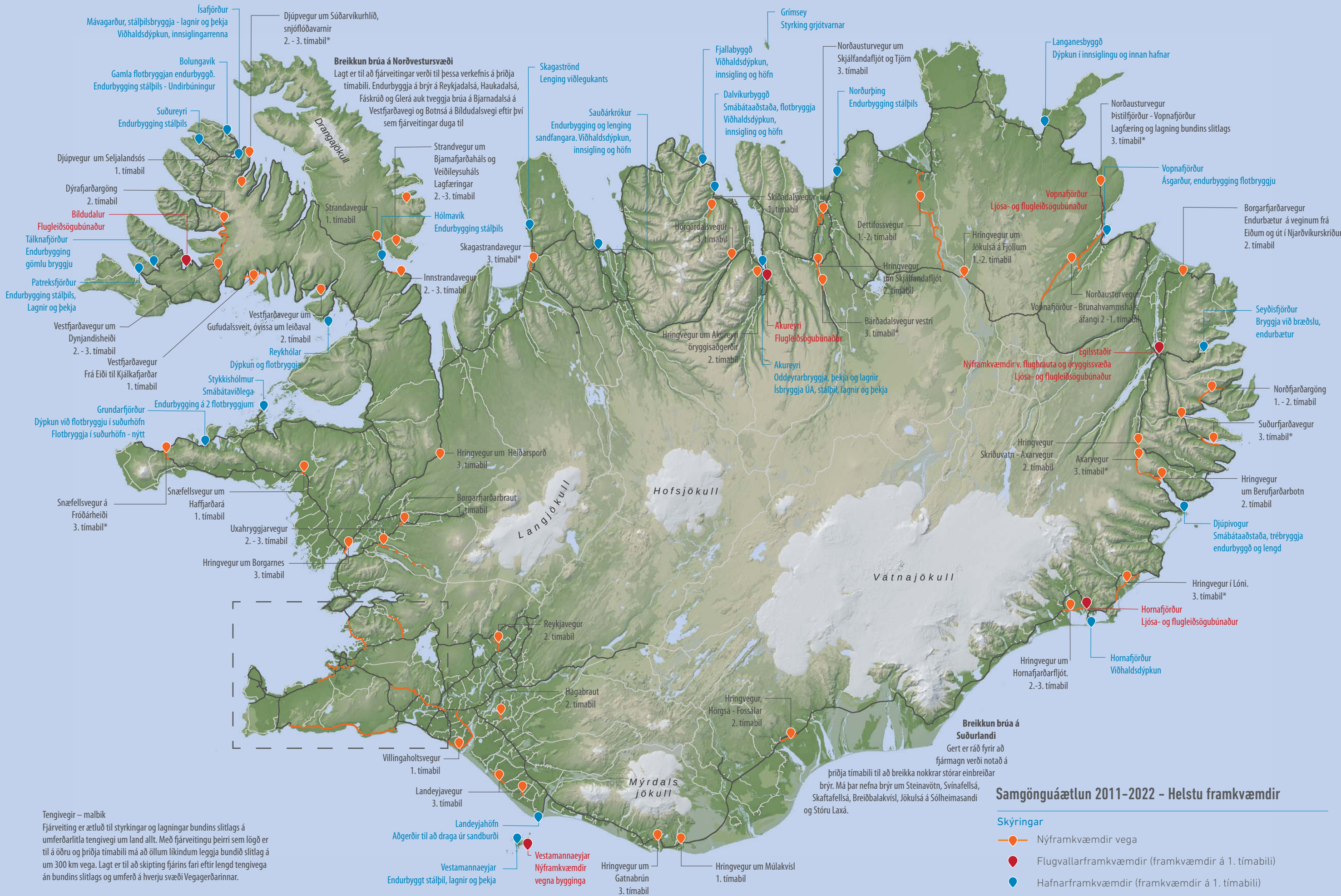
Göngubrýr og undirgöng

Fjárveiting er ætluð til að auka öryggi fótgangandi og hjólreiðafólks við umferðarmiklar stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu.

Bætt umferðarflæði og almenningssamgöngur

Fjárveiting er ætluð til að greiða kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að útrýma flöskuhálsum á einstaka stöðum og bæta þar með umferðarflæðið, efla umferðaröryggi og bæta almenningssamgöngur með gerð sérreina fyrir strætisvagna og öðrum aðgerðum í þágu strætisvagna, svo sem við gatnamót. Aðgerðum er forgangsraðað og þær undirbúnar í samvinnu Vegagerðarinnar og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.





A detailed topographic map of Iceland, showing the entire island and surrounding waters. The map is rendered in a light blue color, with contour lines indicating elevation. The map is oriented with North at the top.

Innanríkisráðuneytið

Sölvhólgötu 7
150 Reykjavík

Sími: 545 9000
www.innanrikisraduneyti.is
postur@irr.is

Flugmálastjórn

Skógarhlíð 12
105 Reykjavík

Sími: 569 4100
www.caa.is
fms@caa.is

Umferðarstofa

Borgartúni 30
105 Reykjavík

Sími: 580 2000
www.us.is
us@us.is

Siglingastofnun

Vesturvör 2
200 Kópavogur

Sími 560 0000
www.sigling.is
sigling@sigling.is

Vegagerðin

Borgartúni 5-7
105 Reykjavík

Sími: 522 1000
www.vegagerdin.is
vegagerdin@vegagerdin.is

