

Tillaga til þingsályktunar

um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, að fram til ársins 2034 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

- a. stefnu í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skal að,
- b. skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur,
- c. áætlun um fjáröflun til samgöngumála,
- d. yfirlit um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála. Fjárhæðir eru á verðlagi frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2020 og eru í milljónum króna.

Áætlun þessi taki mið af og verði hluti af heildstæðri samþættri stefnu í samgöngumálum, fjarskiptamálum, byggðamálum og málefnum sveitarfélaga og gerð í samræmi við samþykktar áætlanir á vegum Alþingis og ríkisstjórnar.

1. FRAMTÍÐARSÝN OG MEGINMARKMIÐ

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

Meginmarkmið áætlana í samgöngu- og sveitarstjórnarmálum:

- Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins.
- Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög verði um land allt.

Fjárveitingar til einstakra málaflokka og tímasetning, svo og til einstakra verkefna sem áhersla er lögð á að komist til framkvæmda á áætlunartímabilinu 2020–2034, byggist á framangreindum meginmarkmiðum ásamt áherslum ráðherra og ríkisstjórnar.

2. MARKMIÐ OG ÁHERSLUR

2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Stefnt verði að því að samgöngukerfi landsins myndi eina samþætta heild sem þjóni íbúum og atvinnulífi sem best. Aðgengi fólks að þjónustu og vörum verði tryggt og hreyfanleiki bættur.

Búsetugæði verði aukin með því að bæta samgöngur innan og milli skilgreindra vinnusóknarsvæða og stækka þau þar sem hægt er.

Uppbygging og rekstur samgangna stuðli að eflingu atvinnulífs innan og milli landshluta.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur:

- 2.1.1 Þjónusta í grunnnetinu verði bætt, m.a. með því að nýta tæknilausnir, þ.m.t. á sviði upplýsingatækni.
- 2.1.2 Gáttir landsins verði vel skilgreindar og styrktar.
- 2.1.3 Aðgengi fólks með fötlun að mannvirkjum og þjónustu samgöngukerfisins verði eins og best verður á kosið.
- 2.1.4 Samgöngukerfið taki tillit til þarfa ferðaþjónustunnar, m.a. vegna markmiða um dreifingu ferðamanna um landið. Sérstaklega skuli hugað að vetrarþjónustu á vegakerfinu.

Uppbygging og rekstur samgöngukerfisins:

- 2.1.5 Allar helstu stofnleiðir og tenging þeirra við þéttbýli með fleiri en 100 íbúa verði með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli.
- 2.1.6 Áfram verði unnið að lagningu á bundnu slitlagi á umferðarlitla vegi sem hafa viðunandi burðarþol þrátt fyrir að veghönnun sé að einhverju leyti ábótavant.
- 2.1.7 Unnið verði að þróun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins í samvinnu við sveitarfélögin til að auka öryggi og bæta umferðarflæði.
- 2.1.8 Viðhald stofnvega á hálendi og endurbætur á þeim beinist að því að auka öryggi og koma í veg fyrir akstur utan vega.
- 2.1.9 Einbreiðum brúm á umferðarmestu vegum landsins verði fækkað.
- 2.1.10 Þjónustu á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð.
- 2.1.11 Miða skuli við að Reykjavíkurlugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi.
- 2.1.12 Greiðsluþátttöku ríkisins í hafnaframkvæmdum verði forgangsraðað annars vegar í þágu öryggis og hins vegar í þágu atvinnusköpunar.

Flutningar og tenging við gáttir:

- 2.1.13 Flutningaleiðir á landi og sjó verði skilgreindar. Vegir skilgreindir með áherslu á nægjanlegt burðarþol, næga breidd og bundið slitlag.
- 2.1.14 Rannsóknir sem varða hafnir og siglingaleiðir verði efldar.
- 2.1.15 Unnin verði stefna í málefnum siglinga.
- 2.1.16 Til sé öflugt kerfi flugvalla sem svari þörfum þjóðarinnar.
- 2.1.17 Keflavíkurlugvöllur verði áfram öflugur alþjóða- og tengiflugvöllur sem standist samanburð við bestu flugvelli erlendis og mæti þróun millilanda- og tengiflugs.
- 2.1.18 Stuðlað verði að reglubundnu millilandaflugi um fleiri alþjóðaflugvelli en Keflavíkurlugvöll með hvatakerfi og öðrum aðgerðum sem til þess henta.

Almenningssamgöngur milli byggða:

- 2.1.19 Leitast verði við að jafna vægi ferðamáta í þéttbýli með það að markmiði að stuðla að breyttum ferðavenjum.
- 2.1.20 Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
- 2.1.21 Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma, akandi, með almenningsvagni, ferju og/eða í flugi.

- 2.1.22 Unnið verði að því að efla almenningssamgöngur milli byggða með því að gera þjónustuna aðgengilegri og meira aðlaðandi fyrir notendur.

Gangandi og hjólandi:

- 2.1.23 Áfram verði stutt við gerð stofnstíga gangandi og hjólandi í þéttbýli og milli þéttbýlisstaða.
- 2.1.24 Leitast verði við að gera hjólreiðar og göngu að greiðum og öruggum ferðamáta.

Tækniþróun:

- 2.1.25 Samgönguyfirvöld fylgist með tækniþróun og innleiðingu tæknilausna í samamburðarlöndum, taki þátt í mótun þeirra og stuðli að innleiðingu þegar þær verða hagkvæmar.
- 2.1.26 Farnetssamband verði tryggt á þjóðvegum, fjölsóttum ferðamannastöðum og við strendur landsins.
- 2.1.27 Innviðir, þ.m.t. fjarskiptanet, styðji nýtingu upplýsingatækni, m.a. við umferðarstjórnun, miðlun upplýsinga um aðstæður, innheimtu notenda- og veggjalda, samskipti milli ökutækja og við innviði.
- 2.1.28 Lagaumhverfi og innviðir taki tillit til aukinnar sjálfvirkni farartækja.
- 2.1.29 Fjarskiptatækni verði nýtt í auknum mæli til að miðla upplýsingum til notenda um leiðir og aðstæður í lofti, á láði og legi.

Samgöngusáttmáli:

- 2.1.30 Stuðlað verði að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta. Leitað verði leiða til að dreifa umferðarálagi með markvissum hætti og bæta þannig nýtingu allra innviða.
- 2.1.31 Unnið verði að því að tryggja skilvirka framkvæmd Samgöngusáttmálans og trausta umgjörð verkefnisins, m.a. með því að skilgreina samstarfsform, kostnaðarskiptingu, ábyrgð á tilteknum aðgerðum og fjármögnunarleiðum.

2.2. Markmið um öruggar samgöngur.

Öryggi verði haft til hliðsjónar við allar ákvarðanir, áherslur og aðgerðir í samgöngumálum óháð ferðamáta. Markmið allra öryggisaðgerða snúist um að vernda mannlíf og að Ísland standi jafnfætis þeim ríkjum er fremst standa í öryggismálum.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur:

- 2.2.1 Unnið verði eftir samræmdum öryggisáætlunum allra samgöngugreina og gerðar aðgerðaáætlanir til fimm ára fyrir hverja samgöngugrein með mælanlegum markmiðum og árangursmælikvörðum.
- 2.2.2 Fyrir liggi mat á öryggishlutverki flugvalla, hafna og vega, m.a. með tilliti til ófyrirséðra atburða, svo sem náttúruhamfara.
- 2.2.3 Hvatt verði til þess að fyrirtæki og stofnanir komi sér upp virkum öryggisstjórnunarkerfum á öllum sviðum samgangna.
- 2.2.4 Slys, óhöpp og öryggisatvik í flugi, siglingum og umferð verði skráð og greind og upplýsingarnar nýttar til ráðstafana sem auka öryggi.

- 2.2.5 Kannaðar verði leiðir til að samræma skráningu samgönguslysa.
- 2.2.6 Trúverðugleiki Íslands verði tryggður með því að landið standist allar úttektir alþjóðlegra stofnana á öryggi í samgöngum.
- 2.2.7 Eftirlit og tíðni eftirlits með leyfishöfum taki mið af áhættu og frammistöðu þeirra í öryggismálum.

Markmið flugöryggisáætlunar:

- a. Ísland verði í hópi þeirra fimm fremstu Evrópuþjóða þar sem fæst flugslys verða miðað við flugtíma og fjölda hreyfinga.
- b. Flugslysum og alvarlegum flugatvikum í áætlunar- og leiguflugi fækki um 3% til ársins 2024.

Markmið siglingaöryggisáætlunar:

- a. Treysta og auka öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega þannig að enginn látist í sjóslysum eða hið minnsta að ekki látist fleiri en einn á ári í sjóslysum að jafnaði á tímabilinu.
- b. Slysum á sjómönnum fækki um 5% á ári.

Markmið umferðaröryggisáætlunar:

- a. Ísland verði meðal fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar færri dauðsföll og alvarlega slasaða í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa.
- b. Dauðsföllum af slysförum í umferðinni og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári.

Börn og samgöngur:

- 2.2.8 Hafin verði vinna við að greina stöðu barna og ungmenna í samgöngum með það að markmiði að stefnumótun í samgöngumálum taki mið af þörfum þeirra.

Almenningssamgöngur milli byggða:

- 2.2.9 Miða skuli við að þeir innviðir sem leiðakerfi almenningssamgangna liggur um séu í forgangi þegar kemur að vetrarþjónustu. Við allar framkvæmdir og viðhaldsvinnu sé tekið sérstakt tillit til almenningssamgangna og leitað leiða til þess að truflun á þjónustunni verði sem minnst.
- 2.2.10 Tryggja skuli að farartæki í heildstæðu almenningssamgöngukerfi séu eins örugg og unnt er. Öryggisútbúnaður farartækja fylgi tækniþróun og sé ávallt í fremstu röð.

Flug:

- 2.2.11 Flugöryggi á Íslandi verði áfram tryggt.
- 2.2.12 Aukin notkun ómannaðra loftfara veiki ekki flugöryggi hér á landi.
- 2.2.13 Flugvernd á Íslandi verði áfram tryggð.

Samgöngusáttmáli:

- 2.2.14 Uppbygging samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt Samgöngusáttmála verði til þess að stuðla að auknu umferðaröryggi og mikilli fækkun slysa.

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Stefnt verði að því að auka hagkvæmni í samgöngum fyrir notendur og samfélagið. Staðið verði að framkvæmdum, viðhaldi og þjónustu með skilvirkum hætti og fjármunir nýttir á eins hagkvæman hátt og unnt er.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur:

- 2.3.1 Leitað verði hagkvæmustu lausna í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins.
- 2.3.2 Verðlagning á samgöngum verði gagnsæ og endurspegli kostnaðinn sem þeim fylgir.
- 2.3.3 Litið verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og þeim forgangsraðað með hliðsjón af niðurstöðum faglegra greininga.
- 2.3.4 Áfram verði unnið að greiningu og rannsóknum með það að markmiði að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningsmáta.

Upplýsingatækni og rafræn stjórnsýsla:

- 2.3.5 Rafræn þjónusta verði efld í stjórnsýslu samgöngustofnana.
- 2.3.6 Fjarskiptaaðstaða í eigu og rekstri opinberra aðila verði kortlögð með hagkvæmni í rekstri og þjónustu að leiðarljósi.
- 2.3.7 Aðgengi verði aukið að gögnum í eigu opinberra aðila og einkaaðila sem stuðlað geta að bættum samgöngum.

Hagkvæmir ferðamátar og álagsdreifing:

- 2.3.8 Unnið verði að greiningu og rannsóknum á hagkvæmni og afkastagetu samgöngu-innviða.
- 2.3.9 Ferðvenjukönnun fyrir landið allt verði unnin á minnst þriggja ára fresti.

Fjármögnun framkvæmda:

- 2.3.10 Áfram verði skoðaðar fjölbreyttar leiðir til fjármögnunar stórra framkvæmda, m.a. í samstarfi við einkaaðila og með innheimtu veggjalda.

Almenningssamgöngur milli byggða:

- 2.3.11 Leita skuli leiða til þess að tryggja samkeppnishæfni almenningssamgangna.
- 2.3.12 Tryggja skuli samþættingu leiðakerfa og þjónustu almenningssamgangna í flugi, á sjó og landi. Fjárhagsleg ábyrgð og ábyrgð á skipulagi þjónustunnar fari saman.

Flug:

- 2.3.13 Menntun og rannsóknir í fluggreinum verði efldar.
- 2.3.14 Stefnt verði að því að Ísland sinni áfram þeirri loftrýmisþjónustu sem veitt er á Norður-Atlantshafssvæðinu.
- 2.3.15 Samkeppnishæft rekstrarumhverfi verði í flugi þar sem gjaldtaka sé sambærileg við það sem gerist erlendis.
- 2.3.16 Áfram verði unnið að fjölgun loftferðasamninga í samráði við flugrekendur.

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Stefnt skuli að því að samgöngur verði umhverfislega sjálfbærar og dregið verði úr hnattrænum, svæðisbundnum og staðbundnum umhverfisáhrifum samgangna.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur:

- 2.4.1 Við hönnun, framkvæmd, rekstur og viðhald mannvirkja verði tekið tillit til umhverfissjónarmiða.
- 2.4.2 Stuðlað verði að því að skip verði tengd rafmagni í höfnum.
- 2.4.3 Mótuð verði stefna um hönnun vega á hálendi Íslands í samræmi við áherslur landsskipulagsstefnu.

Hnattræn umhverfisáhrif og loftslagsmál:

- 2.4.4 Unnið verði samkvæmt markmiðum aðgerðaáætlunar íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum um samgöngur.

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif:

- 2.4.5 Áfram verði leitað leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög.

Orkunýting og mengun:

- 2.4.6 Rannsóknir verði auknar á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun.
- 2.4.7 Hugað verði að hvernig megi lágmarka afleiðingar mengunarslysa frá samgöngum.

Aðlögun innviða að loftslagsbreytingum:

- 2.4.8 Horft verði til afleiðinga loftslagsbreytinga og leitað hagkvæmra leiða til að laga núverandi mannvirki að þessum breytingum með öryggi og notagildi í huga.

Almenningssamgöngur milli byggða:

- 2.4.9 Stuðlað verði að því að lágmarka umhverfisáhrif af rekstri almenningssamgangna.

Flug:

- 2.4.10 Ísland verði í fremsta flokki í umhverfismálum tengdum flugi og flugrekstri.
- 2.4.11 Stefnt verði að hvötum til orkuskipta í flugi þegar fullnægjandi tækni hefur verið þróuð.

Samgöngusáttmáli:

- 2.4.12 Stuðlað verði að því að ná loftslagsmarkmiði stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag með eflingu almenningssamgangna, deilihagkerfis í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja.

2.5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

Stefnt verði að því að auka lífsgæði um land allt með bættum samgöngum og styrkja þann grunn sem nauðsynlegur er til að efla fjölbreytta atvinnu og bæta samkeppnishæfni, svo sem með betri aðgangi að þjónustu.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur:

- 2.5.1 Leitast verði við að styrkja samgöngur þannig að sem flestum landsmönnum sé kleift að nálgast nauðsynlega opinbera þjónustu á sem stystum tíma.
- 2.5.2 Unnið verði að styttingu ferðatíma innan vinnu- og skólasóknarsvæða.
- 2.5.3 Framkvæmdir og þjónusta samgöngukerfisins miði að því að auka öryggi og styrkja vinnu- og skólasóknarsvæði.
- 2.5.4 Mótuð verði stefna um vegi sem þjóna aðallega ferðamönnum.

Forgangsröðun í samgöngum með hliðsjón af kynbundnum áherslum:

- 2.5.5 Við forgangsröðun samgönguverkefna verði jafnréttissjónarmið höfð til hliðsjónar.
- 2.5.6 Leitað verði leiða til þess að efla hlut kvenna í samgöngum.

Almenningssamgöngur:

- 2.5.7 Samþætt almenningssamgöngukerfi í landi, lofti og á sjó stuðli að jákvæðri byggðapróun og styrki vinnu- og skólasóknarsvæði.

3. GRUNNET SAMGANGNA

Flugvellir:

Flugvellir í grunnneti:

Keflavík	Grímsey
Reykjavík	Húsavík
Bildudalur	Vopnafjörður
Ísafjörður	Egilsstaðir
Gjögur	Höfn í Hornafirði
Akureyri	Vestmannaeyjar
	Þórshöfn

Hafnir:

Hafnir í grunnneti:

Faxaflóahafnir	Hafnasamlag Norðurlands
Reykjavíkurhöfn	Hríseyjarhöfn (ferjuleið)
Grundartangahöfn	Akureyrarhöfn
Akraneshöfn	Grímseyjarhöfn (ferjuleið)
Snæfellsbæjarhafnir	Húsavíkurhöfn
Ríðshöfn	Hafnir Langanesbyggðar
Ólafsvíkurhöfn	Þórshafnarhöfn
Grundarfjarðarhöfn	Vopnafjarðarhöfn
Stykkishólmshöfn (ferjuleið)	Seyðisfjarðarhöfn (ferjuleið til Evrópu)
Vesturbyggðarhafnir	Hafnir Fjarðabyggðar
Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)	Norðfjarðarhöfn

Bíldudalshöfn
 Bolungarvíkurhöfn
 Ísafjarðarhöfn
 Skagastrandarhöfn
 Sauðárkrókshöfn
 Hafnir Fjallabyggðar
Siglufjarðarhöfn
 Hafnir Dalvíkurbyggðar
Dalvíkurhöfn (ferjuleið)
Árskógssandshöfn (ferjuleið)

Eskifjarðarhöfn
Reyðarfjarðar- /Mjóeyrarhöfn
Fáskrúðsfjarðarhöfn
 Djúpavogshöfn
 Hornafjarðarhöfn
 Vestmannaeyjahöfn (ferjuleið)
 Landeyjahöfn (ferjuleið)
 Þorlákshöfn (ferjuleið, m.a. til Evrópu)
 Grindavíkurhöfn
 Sandgerðishöfn
 Reykjaneshöfn
 Hafnarfjarðarhöfn

Vegir:

Vegir í grunnneti:

Stofnvegir:

- 1 Hringvegur
- 22 Dalavegur
- 26 Sprengisandsleið
 Þjórsárdalsvegur – Fjallabaksleið
 nyrðri
- 30 Skeiða- og Hrunamannavegur
- 31 Skálholtsvegur
- 32 Þjórsárdalsvegur
- 33 Gaulverjabæjarvegur
- 34 Eyrarbakkevegur
- 35 Biskupstungnabraut
- 36 Þingvallavegur
- 37 Laugarvatnsvegur
- 38 Þorlákshafnarvegur
- 39 Þrengslavegur
- 40 Hafnarfjarðarvegur
- 41 Reykjanesbraut
- 43 Grindavíkurvegur
- 44 Hafnavegur
- 45 Garðskagavegur
 Reykjanesbraut – Sandgerðisvegur
- 47 Hvalfjarðarvegur
- 49 Nesbraut
- 50 Borgarfjarðarbraut
- 51 Akrafjallsvegur
- 52 Uxahryggjavegur
 Kaldadalsvegur – Þingvallavegur
- 54 Snæfellsnesvegur
- 56 Vatnaleið
- 58 Stykkishólmsvegur
- 60 Vestfjarðavegur
- 61 Djúpvvegur
- 62 Barðastrandarvegur
- 63 Bíldudalsvegur
- 64 Flateyrarvegur
- 65 Súgandafjarðarvegur
 Vestfjarðavegur – Sætún
- 67 Hólmavíkurvegur

- 68 Innstrandavegur
- 72 Hvammstangavegur
- 74 Skagastrandarvegur
- 75 Sauðárkróksbraut
- 76 Siglufjarðarvegur
- 77 Hofsósbraut
 Siglufjarðarvegur – Lindargata
- 82 Ólafsfjarðarvegur
 Hringvegur – Hornbrekka
- 83 Grenivíkurvegur
- 85 Norðausturvegur
- 87 Kísilvegur
- 92 Norðfjarðarvegur
- 93 Seyðisfjarðarvegur
- 94 Borgarfjarðarvegur
- 95 Skriðdals- og Breiðdalsvegur
- 97 Breiðdalsvíkurvegur
 Hringvegur – Sæberg
- 98 Djúpavogsvegur
- 99 Hafnarvegur
- 205 Klausturvegur
 Hringvegur – Skaftárvellir
- 208 Skaftártunguvegur
 Hringvegur – Búlandsvegur
- 254 Landeyjahafnarvegur
- 261 Fljótshlíðarvegur
 Hringvegur – Öldubakki
- 343 Álfstétt
 Eyrarbakkevegur – Túngata
 (eystri endi)
- 355 Reykjavegur
- 359 Bræðratunguvegur
- 365 Lyngdalsheiðarvegur
- 376 Breiðamörk
 Hringvegur – Sunnumörk
- 379 Hafnarvegur Þorlákshöfn
- 409 Fossvogsbraut
- 411 Arnarnesvegur

413 Breiðholtsbraut
 414 Flugvallarvegur Reykjavík
 418 Bústaðavegur
 421 Vogavegur
 423 Miðnesheiðarvegur
 424 Keflavíkurvegur
 427 Suðurstrandarvegur
 429 Sandgerðisvegur
 450 Sundabraut
 453 Sundagarðar
 454 Holtavegur
 458 Brautarholtsvegur
 Hringvegur – Hofsgundur
 470 Fjarðarbraut
 506 Grundartangavegur
 509 Akranesvegur
 511 Hvanneyrarvegur
 518 Hálsasveitarvegur
 573 Rifshafnarvegur
 574 Útnesvegur
 Hellissandur – Snæfellsnesvegur
 606 Karlseyjarvegur
 Reykhólasveitarvegur – Hellis-
 braut
 607 Reykhólasveitarvegur
 Vestfjarðavegur – Karlseyjarveg-
 ur
 617 Tálknafjarðarvegur
 Bíldudalsvegur – Strandgata 2
 619 Ketildalavegur
 Bíldudalsvegur – Langahlíð
 622 Svalvogavegur
 Vestfjarðavegur–Flugvallarvegur
 623 Flugvallarvegur Þingeyri
 631 Flugvallarvegur Ísafirði
 636 Hafnarvegur Ísafirði
 731 Svínvetningabraut
 Kjalvegur – Hringvegur
 744 Þverárfjallsvegur
 749 Flugvallarvegur Sauðárkróki
 767 Hólavegur
 Siglufjarðarvegur – Hólar
 792 Hafnarvegur Siglufirði
 801 Hafnarvegur Hrísey
 808 Árskógssandsvegur
 809 Hauganesvegur
 Ólafsfjarðarvegur – Lyngholt
 810 Hafnarvegur Dalvík
 819 Hafnarvegur Akureyri
 820 Flugvallarvegur Akureyri
 821 Eyjafjarðarbraut vestri
 Hringvegur – Miðbraut
 823 Miðbraut
 829 Eyjafjarðarbraut eystri
 Hringvegur – Miðbraut

830 Svalbarðseyrarvegur
 Hringvegur – Laugartún
 842 Bárðardalsvegur vestri
 845 Aðaldalsvegur
 859 Hafnarvegur Húsavík
 869 Langanesvegur
 Norðausturvegur – Flugvallarveg-
 ur
 870 Sléttuvegur
 Norðausturvegur – Kópaskers-
 vegur
 870 Kópaskersvegur
 871 Flugvallarvegur Þórshöfn
 874 Raufarhafnarvegur
 Norðausturvegur – Höfðabraut
 917 Hlíðarvegur
 918 Hafnarvegur Vopnafirði
 941 Flugvallarvegur Egilsstöðum
 952 Hánefsstaðavegur
 Seyðisfjarðarvegur á Fjarðaröllu
 – Seyðisfjarðarvegur við
 Ferjubryggju
 955 Vattarnesvegur
 Ytri vegamót Skólavegar–Suður-
 fjarðarvegur Fáskrúðsfirði
 982 Flugvallarvegur Hornafirði
 5033 Hagamelsvegur
 Hringvegur – Lækjarmelur
 5240 Bifrastarvegur
 9572 Mjóeyrarvegur

Stofnvegir um hálendi:

F26 Sprengisandsleið
 35 Kjalvegur
 F208 Fjallabaksleið nyrðri (hluti nr. 208)
 550 Kaldadalsvegur

Ferjuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af grunnnetinu:

Vestmannaeyjar-Landeyjahöfn/Þorlákshöfn,
 Hrísey-Árskógsströnd,
 Grimsey – Dalvík,
 Stykkishólmur – Brjánslækur.

4. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR – SUNDURLIÐUN ÚTGJALDA

4.1. Samgöngustofa.

Tafla 1 – Fjármál Samgöngustofu.

Verðlag samkvæmt frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2020 (millj. kr.).

	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals
Tekjur				
Ríkisframlag	6.479	6.479	6.479	19.437
Rekstrartekjur	6.726	6.726	6.726	20.178
Tekjur samtals	13.199	13.199	13.199	39.597
Gjöld				
Rekstur, stjórnsýsla og þjónusta	3.389	3.389	3.389	10.167
Forvarnir og öryggisáætlanir Íslands	1.132	1.132	1.132	3.396
Eftirlit með innlendum aðilum	4.010	4.010	4.010	12.030
Eftirlit með erlendum aðilum	343	343	343	1.029
Þjónusta og skrár í umsjón Samgöngustofu	4.160	4.160	4.160	12.480
Rannsóknir og þróun. Umhverfismál	171	171	171	513
Rekstur samtals	13.199	13.199	13.199	39.597

4.2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Tafla 2 – Tekjur og gjöld flugmála.

Verðlag samkvæmt frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2020 (millj. kr.).

		1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
		2020–2024	2025–2029	2030–2034
Tekjur				
	Ríkisframlag	12.318	12.318	12.318
	Notendagjöld	3.000	3.000	3.000
Tekjur samtals		15.318	15.318	15.318
Gjöld				
		1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
	Rekstur alls	12.920	12.920	12.920
	Viðhald og stofnkostnaður	2.398	2.398	2.398
Gjöld alls		15.318	15.318	15.318

4.3. Vegagerðin.

Tafla 3 – Fjármál Vegagerðarinnar.

Tekjur og framlög.

Verðlag frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2020 (millj. kr.).

	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals 2020–2034
10-211 Vegagerðin				
Rekstrarframlög	51.026	53.793	58.903	163.722
Fjárfestingarframlög	119.793	135.361	140.477	395.631
Framlög úr ríkissjóði samtals:	170.819	189.154	199.380	559.353
Almennar sértekjur	2.114	2.114	2.114	6.342
Tekjur af Landeyjahöfn	50	50	50	150
Sértekjur samtals:	2.164	2.164	2.164	6.492
Til ráðstöfunar samtals:	172.983	191.318	201.544	565.845
10-241 Hafnaframkvæmdir				
Rekstrarframlög	5.105	4.558	4.558	14.220
Framlög úr ríkissjóði samtals:	5.105	4.558	4.558	14.220
Til ráðstöfunar samtals:	5.104	4.558	4.558	14.220

*Tafla 4 – Skipting útgjalda Vegagerðarinnar.
Verðlag samkvæmt frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2020 (millj. kr.).*

	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals 2020–2034
10-211 Vegagerðin				
Rekstur:				
Almennur rekstur	4.337	4.690	4.690	13.717
Stjórn og undirbúningur				
Sértekjur				
Vaktstöð siglinga				
Viðhald vita og leiðsögukerfa				
Rekstur Landeyjahafnar				
Rannsóknir				
Þjónusta	29.967	31.814	35.125	96.906
Svæði og rekstrardeild				
Sértekjur				
Almenn þjónusta				
Vetrarþjónusta				
Styrkir til almenningssamgangna	16.722	17.289	19.088	53.099
Ferjur				
Sérleyfi á landi				
Innanlandsflug				
Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu				

<i>Fjárfestingar:</i>				
Framkvæmdir á vegakerfinu				
Viðhald	52.360	55.735	61.536	169.631
Nýframkvæmdir	63.795	76.552	75.548	215.895
Framkvæmdir við víta og hafnir				
Vítabyggingar	3.283	2.803	3.094	9.180
Sjóvarnargarðar				
Landeyjahöfn				
Ferjubryggjur				
Hafna- og strandrannsóknir				
Botndælubúnaður við Landeyjahöfn				
	355	271	299	925
Samtals Vegagerðin 10-211:	170.819	189.154	199.380	559.353
10-241 Hafnaframkvæmdir				
Rekstur				
Hafnabótasjóður	5.104	4.558	4.558	14.220
Samtals hafnaframkvæmdir 10-241:	5.104	4.558	4.558	14.220

Útgjöld vegna framkvæmda.
Tafla 5 – Sundurlíðun verkefna.
Suðursvæði I.

Vegnr.	Kafllanr.	Vegheiti Kafllaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar		Hönnunarstig			Öryggi	Greiddæmi	Umhverfi	Bygðamál
				kostnaðar 1.1.2020 [m.kr.]		1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034				
1		Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		860	260	300	300					
a1		Um Núpsvötn	0,5	750		750		Skilgreining	X	X		
a3-a4		Fossálar – Hörgsá	8	850		850		Frumdrög	X	X		
a4		Um Breiðbalakvísl	0,5	600		600		Frumdrög	X	X		
b2-b4		Um Mýrdal *	13,3	(6.500-8.000)	100			Frumdrög	X	X		X
b4		Um Gatnabrún og öryggisaðgerðir Vík	2,5	500	500			Frumdrög	X	X		
b5		Jökulsá á Sólheimasandi	0,5	550	550			Frumdrög	X	X		
c3		Um Hellu, hringtorg,	0,7	270		250		Skilgreining	X	X		
c4-d1		Hella – Skeiðavegamót	20	8.000			8.000	Skilgr./Frumdr.	X	X		
d2		Skeiðavegamót – Selfoss	13	5.200			5.200	Skilgr./Frumdr.	X	X		
d2-d5		Norðautan Selfoss, brú yfir Ölfusá **	5	6.000	20			Forhönnun	X	X		X
d6		Biskupstungnabraut – Varmá	8,9	5.450	5.450			Verkhönnun	X	X		
d6-d8		Varmá – Kambar	3,0	2.700	2.400	300		Forhönnun	X	X		
30		Skeiða- og Hrunamannavegur										
04		Um Stóru-Laxá	0,6	540		540		Frumdrög	X	X		
05		Hringtorg Flúðum	0,2	150		150		Skilgreining	X	X		
08		Einholtsgvegur – Biskupstungnabraut	4,4	350	250			Verkhönnun	X	X		
34		Eyrarbakkavegur										
01-02		Hringtorg og undirgöng við Suðurlhóla	1	220	220			Frumdrög	X	X		
35		Biskupstungnabraut										
08		Um Geysissvæðið og Tunguflijt	5	(1.100)		1.100		Skilgr./Frumdr.	X	X		
355		Reykjavegur										
01		Biskupstungnabraut – Laugarvatnsvegur	8	200	200			Verkhönnun	X	X		X
Samtals Suðursvæði I						9.950	10.040	8.300				

* Leitað verði leiða til að fjármagna hringveg um Mýrdal og jarðgöng í Reynisfjalli í samstarfi við einkaaðila.

** Leitað verði leiða til að fjármagna hringveg norðautan Selfoss, brú yfir Ölfusá í samstarfi við einkaaðila.

Suðursvæði II.

Vegnr.	Vegheiti		Eftirstöðvar		Hönnunarstig			Öryggi.	Greiddæmi.	Umhverfi	Bygðamál
	Kaflannr.	Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	kostnaðar 1.1.2020 [m.kr.]	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034				
1	e1-e2 f5	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur Fossvellir – Norðlingavað Um Kjalarnes Þingvallavegur	8,6 8	750 4.000 4.000	250 4.000	250 4.000	250	X X X	X X X		
36	12	Í Mosfellsdal, tvö hringtorg og undirgöng		450		450		X	X		
41	15	Reykjanesbraut		150	150			X	X		
15	15	Tenging við Álhelli		3.300		3.300		X	X		
19-21	19-21	Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun	5,5	3.000		3.000		X	X		
417	19-21	Fitjar – Rósaselstorg	4,5	3.000		3.000		X	X		
407	407	Bláfjallavegur og Bláfjallaleið	12,7	50	50			X X	X X	X X	X X
Framlag ríkis til Samgöngusáttmála					10.000	10.000	8.000	X	X	X	X
Samtals Suðursvæði II					14.450	21.000	8.250	X	X	X	X

Vestursvæði.

Vegnr.	Vegheiti		Lengd		Eftirstöðvar		Hönnunarstig			Öryggi.	Greiðfærni.	Umhverfi.	Bygðamál
	Kaflannr.	Kaflaheiti	kafla [km]		kostnaðar 1.1.2020 [m.kr.]	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	lokistö				
1	g1-g5 g6-g7 g6-g7 h4	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur Akrafjallsvegur – Borgarnes Um Borgarnes Um Borgarnes, öryggisaðgerðir Um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)	30 4,5 2,5		920 8.000 1.500 150 350	260	310	350	Skilgreining Skilgr./Frumdr. Frumdrög Frumdrög	X X X X		X X	
52	04	Uxahryggjavegur	23,0		1.850		1.850		Skilgr./Frumdr.	X	X		
54	10	Brautartunga — Kaldadalsvegur											
18-22	10	Snæfellsnesvegur			70	70			Verkhönnun	X	X		
60	18-22	Um Fróðárheiði			(4.000)		950	3.100	Skilgreining	X	X		
		Skógarströnd	50										
		Vestfjarðavegur											
25-28	25-28	Um Gufudalssveit	25,8		7.200	7.200			Forh./Verk	X	X	X	X
35-37	35-37	Dynjandisheiði	35,2		5.800	5.600	200		Forhönnun	X	X	X	X
61	35	Djúpvegur											
		Um Hattardalsá	2		350	350			Frumdrög	X	X		
63	35	Um Hattardalsá											
		Bíldudalsvegur											
04-06	04-06	Bíldudalsflugvöllur – Vestfjarðavegur	30,0		4.800		4.800		Forhönnun	X	X	X	X
68	04-06	Innstrandavegur											
10	10	Heydalsá – Þorpar	5,0		300		300		Frumdrög	X	X		
509	10	Akranesvegur											
		Faxabraut, hækkun vegar og sjóvörn	0,6		500	500			Skilgr./Frumdr.	X	X	X	
612	02	Örlygshafnarvegur											
		Um Hvallátur	2,1		150	150			Frumdrög	X	X		
643	03	Strandavegur											
		Um Veidileysuháls	12,0		750	300	450		Frumdrög	X	X	X	X
06	06												
Samtals Vestursvæði						14.930	12.260	9.550					

Vegn.	Kafllanr.	Vegheiti	Effirstöðvar			Hönnunarstig			Öryggi.	Umhverfi	Bygðamál
			Lengd	kostnaðar 1.1.2020	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	lokistöð			
		Kafllaheiti	kaflla [km]	[m.kr.]	2020–2024	2025–2029	2030–2034				
1		Undirbúningur verka utan áætlunar		920	260	310	350				
r6		Hringvegur									
73		Jökulsá á Fjöllum	2	2.200	25	2.200		Frumdrög	X	X	
74		Þverárfjallsvegur um Refasveit									
85		og Skagastrandarvegur um Laxá	16,3	1.500	1.500			Frumdrög	X	X	X
		Norðauturvegur									
02-03		Um Skjálfandafliót	9,5	2.200		2.200		Frumdrög	X	X	
27		Brekkaheiði	7,6	1.100	1.100			Frumdrög	X	X	X
711		Vatnsnesvegur									
		Ýmsir staðir	60	3.000		500	2.500	Skilgreining	X	X	X
815		Hörgárdalsvegur									
01		Skriða – Brakandi	4	250	250			Frumdrög	X	X	
829		Eyjafjarðarbraut vestri									
02		Um Hrafnagil	1,8	300	300			Skilgr./Frumdr.	X	X	
842		Bárðardalsvegur vestri									
01-04		Hringvegur – Sprengisandsleið	37	1.600		900	700	Skilgreining	X	X	
862		Dettifossvegur									
02-03		Súlnalækur – Ásheiði	14,6	950	950			Verkhönnun	X	X	X
Samtals Norðursvæði					4.385	6.110	3.550				

Vegnr.	Vegheiti		Lengd kafla [km]	Efstíðovar		Hönnunarstig			Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Byggebatal
	Kaflannr.	Kaflaheiti		kostnaðar 1.1.2020 [m.kr.]	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	lokistö				
1		Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		920	260	310	350					
t3		Lagarfljót	4,5	2.000	220			Skilgreining	X	X		
u0-u7		Reyðarfjörður – Breiðdalsvík	41,0	4.800				Frumdrög	X	X		
v4-v5		Um Berufjarðarbotn	4,7	100	100			Frumdrög	X	X		
x1-x2		Um Hvalnes- og Þvottárskríður	0,2	150	150			Frumdrög	X	X		
x3-x4		Um Lón	16,0	3.300			3.300	Frumdrög	X	X		
x6-x9		Um Hornafjarðarfljót ***	18	2.450 (50%)	2.450			Verkhönnun	X	X		X
y2		Um Steinavötn		350	350			Verkhönnun	X	X		
y7-y9		Kotá – Morsá	12	1.600			1.600	Skilgr./Frumdr.	X	X		
92		Norðfjarðarvegur										
04		Um Grænafell, snjóflóðavarnir		200		200		Frumdrög	X	X		
94		Borgarfjarðarvegur										
03-04		Eiðar – Laufás	14,7	750	400	350		Skilgr./Frumdr.	X	X		
06-07		Um Vatnsskarð	8,8	200	220			Verkhönnun	X	X		
917		Hlíðarvegur										
01-06		Ýmsir staðir	20	1.200			1.200	Skilgreining	X	X		
923		Jökuldalsvegur										
01		Gilsá – Arnórstaðir	3,4	280	280			Frumdrög	X	X		
931		Upphéraðsvegur										
02-09		Ýmsir staðir	4,5	270		270		Skilgr./Frumdr.	X	X		
939		Axarvegur										
01-02		Um Öxi ***	20	1.400 (50%)	1.400			Frumdrög	X	X		X
Samtals Austursvæði					5.830	1.130	13.250					
Samtals almenn verkefni					49.545	50.640	42.900					

*** Leitað verði leida til að fjármagna Axarveg og hringveg um Hornafjarðarfljót í samstarfi við einkaaðila (50%).

Tafla 6 – Framkvæmdáætlun Samgöngusáttmála 2020–2034.
Framkvæmdir að hluta fjármagnadar af samgönguéætlun. Bein framlög af samgöngusáttmála, sjá töflu 5.

Vegnr.	Kafllanr.	Vegheiti	Kaflaheiti	Eftirstöðvar				Hönnunarstig			Öryggi	Greiddæmi	Umhverfi	Bygðamál
				Lengd kafla [km]	kostnaðar 1.1.2020 [m.kr.]	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	lokið					
1		Hringvegur												
e2		Norðlingavað – Bæjarháls		2	1.200		1.200		Skilgr./Frumdr.	X		X		
e3		Bæjarháls – Vesturlandsvegur		1	440	440			Forth./Verkh.	X		X		
f3		Skarhólabraut – Hafnratnsvegur *		1,8					Forth./Verkh.	X		X		
40		Hafnarfjarðarvegur												
41		Stokkur í Garðabæ			7.600		4.300	3.300	Skilgr./Frumdr.	X		X	X	
		Reykjanesbraut												
04-11		Holtavegur – Stekkjarbakki			2.200	2.200			Skilgreining	X		X	X	
12		Gatnamót við Bústaðaveg			1.100	1.100			Skilgr./Frumdr.	X		X		
12		Undirgöng í Kópavogi – skuld *												
13		Álfanesvegur – Lækjargata			13.100	500	12.600		Skilgr./Frumdr	X		X	X	
14		Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur *		3,3	1.600	1.600			Verkhönnun	X		X		
49		Miklabraut												
03-04		Stokkur			21.800	12.500	9.300		Skilgr./Frumdr.	X		X	X	
411		Arnamesvegur												
		Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut		1,3	1.600	1.600			Skilgr./Frumdr.	X		X		
		Borgarlína												
		Ártún – Hlemmur *		5,2	8.300	8.300			Skilgr./Frumdr	X		X	X	
		Hamraborg – Hlemmur *		7,9	8.200	8.200			Skilgr./Frumdr	X		X	X	
		Mjódd – BSÍ		4,5	8.400	1.600	6.800		Skilgr./Frumdr	X		X	X	
		Fjörður – Miklabraut		7,9	9.400		7.800	1.600	Skilgr./Frumdr	X		X	X	
		Ártún – Spöng		4,8	5.300		1.100	4.200	Skilgreining	X		X	X	
		Hamraborg – Lindir		2,8	3.600	3.600			Skilgr./Frumdr	X		X	X	
		Borgarlína um Keldur og Blikastaðaland		8,4	5.800			5.800	Skilgreining	X		X	X	
		Hjóla- og göngustígar			6.000		1.680	960		X		X	X	
		Umferðarstýring, aukioð umferðarflæði og öryggisaðgerðir *			6.810	2.070	2.580	2.160		X		X	X	
		Göngubrýr og undirgöng *			2.100	750	750	600		X		X	X	
Samtals Samgöngusáttmálinn										47.820	48.110	18.620		

*Verkefni að hluta eða öllu leyri fjármögnuð í samgönguéætlun 2019–2023 fyrir árið 2019.

Greinargerð.

Efnisyfirlit.

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið	bls.	22
1.1 Samþætting áætlana	bls.	23
1.2 Framtíðarsýn	bls.	23
1.3 Hlutverk samgangna	bls.	24
1.4 Samgönguáætlun	bls.	24
1.5 Samgönguráð og gerð samgönguáætlunar	bls.	25
1.5.1 Ný heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða	bls.	27
1.5.2 Ný flugstefna	bls.	27
2. Markmið og áherslur	bls.	28
2.1 Markmið um greiðar samgöngur	bls.	29
2.2 Markmið um öruggar samgöngur	bls.	36
2.3 Markmið um hagkvæmar samgöngur	bls.	39
2.4 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur	bls.	41
2.5 Markmið um jákvæða byggðapróun	bls.	43
3. Grunnnet samgangna	bls.	46
4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda	bls.	50
4.1 Samgöngustofa, fjármál	bls.	51
4.2 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta, fjármál	bls.	52
4.3 Vegagerðin	bls.	53
4.3.1 Viðhald	bls.	53
4.3.2 Nýframkvæmdir, sundurliðun framkvæmda	bls.	54
4.3.3 Jarðgangaaætlun	bls.	70
4.3.4 Samgöngusáttmálinn	bls.	71
4.3.5 Hafnaframkvæmdir	bls.	72

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið.

Samgönguáætlun þessi til 15 ára er lögð fram með hliðsjón af nýrri fjármálaáætlun fyrir árin 2020–2024 þar sem fjármagn til samgöngumála var aukið verulega. Auk þess er tekið tillit til:

- Samgöngusáttmálans, en hann inniheldur m.a. framlag ríkisins til uppbyggingar Borgarlínu, stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu og hjólastíga.
- Niðurstaðna starfshóps um fjármögnun samgönguframkvæmda.
- Nýrra stefna ríkisins í flugmálum og almenningssamgöngum.
- Niðurstaðna verkefnishópa um jarðgangakosti á Austurlandi og um lagningu Sundabrautar.

Að öðru leyti byggist áætlun þessi að mestu á þeirri áætlun sem lögð var fram og samþykkt á 149. löggjafarþingi.

1.1. Samþætting áætlana.

Virke stefnumótun er forsenda framfara. Þegar lýðræðissamfélög þurfa að takast á við áskoranir móta þau sér stefnu og áætlanir. Sameina þarf kraftana og brýnt er að allir hlutaðeigandi komi að lausnum svo að þær nýtist á fjölbættan hátt og myndi sameiginlega framtíðarsýn.

Ríkar kröfur eru gerðar til ríkisrekstrar um að hann sé bæði skilvirkur og hagkvæmur og jafnframt sé leitast við að veita góða þjónustu og ná árangri. Það er því nauðsynlegt að ráðuneyti og stofnanir hafi skýra framtíðarsýn og forgangsraði verkefnum með tilliti til stefnumörkunar ríkisins. Samræma þarf stefnur og áætlanir á grundvelli sameiginlegrar framtíðarsýnar og meginmarkmiða svo að hámarka megi árangur og jákvæð áhrif stefnu-mörkunarinnar enda sé þá tekið mið af tengdum málefnum og horft lengra en til sérstakra verkefna einstakra málaflokka.

Löng hefð er fyrir stefnumótun með áætlanagerð í samgöngu-, fjarskipta- og byggðamálum. Þær áætlanir hafa hins vegar að mörgu leyti verið ótengdar hver annarri en unnið er að frekari samþættingu þeirra.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hefur hafið samræmingu og samþættingu áætlana málaflokka sinna þannig að til framtíðar verði ein stefna og ein aðgerðaáætlun. Er þetta í fyrsta sinn sem þetta verður gert fyrir verkefnasvið ráðuneytis í heild. Fyrstu skrefin í þessa átt voru stigin með gildistöku laga um samræmingu áætlana á sviði samgöngu-, fjarskipta-, sveitarstjórnar- og byggðamála, nr. 53/2018, 6. júní 2018. Í þeim er mótuð ný hugsun í stefnumótun, ný sýn og ný vinnubrögð.

Þrjú megin svið ráðuneytisins, sveitarstjórnar- og byggðamál, samgöngur og fjarskipti, leggja grunn að innviðum og þjónustu í samfélaginu. Samræmd stefna og aðgerðaáætlun munu miða að sterkum innviðum og þjónustu, öflugum sveitarfélögum, verðmætasköpun og jöfnum tækifærum í samfélaginu í jafnvægi við umhverfið. Slík stefna og aðgerðaáætlun á verksviði ráðuneytisins mun þannig undirstrika þá heild sem málefni þess mynda. Má þar vísa til sameiginlegrar framtíðarsýnar og meginmarkmiða fyrir málaflokka ráðuneytisins en einnig til samspils aðgerða. Er þar einnig horft til samspils og samþættingar við aðrar áætlanir í Stjórnarráðinu þegar þær eru unnar, svo sem aðgerðaáætlun um loftslagsmál.

Samþætting áætlana innan ráðuneytisins er unnin þannig að í fyrsta lagi er litið til sameiginlegrar framtíðarsýnar og meginmarkmiða ráðuneytisins við áætlanagerð en í öðru lagi er um lagskiptingu að ræða. Efst eru markmið byggðaáætlunar sem segja til um til hvaða markmiða þurfi að taka tillit við vinnslu bæði fjarskipta- og samgönguáætlunar sem nú þegar hafa samræmd meginmarkmið.

Stefna í málaflokkum ráðuneytisins verður því framvegis til 15 ára í senn í stað 12 ára og þá verður að sama skapi aðgerðaáætlun í málaflokkunum til fimm ára í stað fjögurra. Endurskoðun mun nú fara fram á allt að þriggja ára fresti í stað fjögurra áður.

1.2. Framtíðarsýn.

Sameiginleg framtíðarsýn og tvö meginmarkmið hafa verið sett fyrir alla málaflokka samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis. Er þetta hluti af samþættingu áætlana. Við mótun framtíðarsýnar og meginmarkmiða ráðuneytisins var unnið með breiðum hópi aðila úr atvinnulífi og stjórnsýslu ríkis og sveitarfélaga. Farið hefur verið yfir tækifæri, áskoranir og forgangsroðun vegna tækni framfara og áhrif þeirra, samþættingu samgöngu-, fjarskipta- og sveitarstjórnar- og byggðamála og skipulag opinberrar þjónustu á málefnasviði ráðuneytisins. Horft var fram í tímann og skoðaðar leiðir til að ná árangri.

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

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

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

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

1.3. Hlutverk samgangna.

Góðar samgöngur og fjarskipta- og upplýsingatækni eru forsendur þess að á Íslandi búi sjálfstæð nútímapjóð. Samgöngur hafa mikil áhrif á þróun byggðar og atvinnumála. Rannsóknir sýna að þróun byggðar í landinu og þróun samgöngukerfisins haldast í hendur og hafa áhrif hvor á aðra.

Samkeppnishæfni landsins á alþjóðamörkuðum á mikið undir greiðum samgöngum, hvort sem er innan lands eða milli Íslands og annarra landa. Því er mikilvægt að líta á allt samgöngukerfið sem eina heild og tengsl hinna ýmsu hluta þess, svo sem vegakerfis, hafna og flugvalla, frekar en að einblína á hvern þátt fyrir sig.

Samgöngukerfið er lífæð hvernar þjóðar og mikilvægi þess verður seint ofmetið. Samgöngur snúast ekki aðeins um flutning fólks og farms á landi, sjó og í lofti heldur hefur samgöngum einnig ávallt fylgt flutningur upplýsinga og hugmynda. Þar hefur orðið bylting og mun upplýsingatæknin ráða miklu um þróun samgangna í framtíðinni.

Samgöngur snerta daglegt líf og ákvarðanir stjórnvalda skipta því miklu máli. Mikilvægt er að stjórnvöld hafi skýr markmið, framtíðarsýn og mælikvarða til að ná markmiðum.

1.4. Samgönguáætlun.

Stefnumótun stjórnvalda og Alþingis birtist í samgönguáætlun, til fimm ára og fimmtán ára. Í fimm ára áætlun er áætlun um fjármál, útgjöld og aðgerðir í samræmi við meginmarkmið. Í 15 ára áætlun er horft til framtíðar, rýnt í þróun tækni, þarfir þess sem ferðast fyrir betri þjónustu, lægri kostnað, fleiri valmöguleika, svo sem almenningssamgöngur, öruggeri og umhverfisvænni samgöngur og þarfir fyrirtækja fyrir betra samgöngunet og öflugra flutningskerfi á landi, sjó og í lofti.

Í lögum um samgönguáætlun segir að samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra leggi fram á Alþingi á að minnsta kosti þriggja ára fresti tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun þar

sem mörkuð skuli stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu 15 árin. Fimm ára áætlun skal vera hluti af og innan ramma 15 ára samgönguáætlunar og skal endurskoða hana á þriggja ára fresti.

Samgönguáætlun tekur til fjáröflunar og útgjalda til allra greina samgangna, þ.e. flugmála, vegamála og siglingamála, þ.m.t. almenningssamgangna, hafnamála, sjóvarna, öryggismála og umhverfismála samgöngugreina.

Við gerð samgönguáætlunar skal m.a. byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðaðróun. Jafnframt skal taka mið af eftirfarandi markmiðum:

- Að ná fram samræmdri forgangsroðun og stefnumótun.
- Að ná fram hagkvæmri nýtingu fjármagns og mannafla.
- Að ná fram samræmdu skipulagi samgöngugreina og samstarfi stofnana ráðuneytisins og fyrirtækja á þess vegum.

Lögð skal áhersla á að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best og skal forgangsroðun byggjast á mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum.

Aður en áætlun er unnin leggur ráðherra fyrir samgönguráð stefnu sína í helstu málaflokkum, auk fjárhags- og tímaramma. Tillögur byggðar á þeirri stefnu skulu unnar í stofnunum og fyrirtækjum samgöngumála fyrir ráðið. Samgönguráð undirbýr og semur tillögu að samgönguáætlun og leggur fyrir ráðherra til afgreiðslu og ákvörðunar.

1.5. Samgönguráð og gerð samgönguáætlunar.

Samkvæmt lögum skipar ráðherra samgönguráð sem gerir tillögu til ráðherra að samgönguáætlun og fimm ára aðgerðaáætlun, að fengnum áherslum ráðherra. Í samgönguráði sitja fulltrúi ráðuneytisins og forstöðumenn þeirra samgöngustofnana sem heyra undir ráðuneytið. Auk þess sitja þar tveir fulltrúar ráðherra og er annar þeirra jafnframt formaður.

Við gerð tillögu að samgönguáætlun 2020–2034 sátu eftirfarandi fulltrúar í samgönguráði:

- Þórunn Egilsdóttir, formaður, skipuð af ráðherra.
- Gissur Jónsson, skipaður af ráðherra.
- Þórólfur Árnason, forstjóri Samgöngustofu, til 31. júlí 2019.
- Jón Gunnar Jónsson, forstjóri Samgöngustofu, frá 1. ágúst 2019.
- Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar.
- Björn Óli Hauksson, forstjóri Isavia ohf., til 17. apríl 2019.
- Sveinbjörn Indriðason, forstjóri Isavia ohf., frá 18. apríl 2019.
- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri.

Með samgönguráði unnu að tillögunni Árni Freyr Stefánsson, Ásta Þorleifsdóttir og Friðfinnur Skaftason, sérfræðingar á skrifstofu samgangna hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu.

Verkferlið.

Samgönguáætlun byggist á stefnu og áherslum ráðherra og ríkisstjórnar.

Hinn 7. febrúar 2019 voru samgönguáætlanir fyrir árin 2019–2023 og 2019–2033 samþykktar á Alþingi. Í meirihlutaáliti umhverfis- og samgöngunefndar vegna þeirra var lagt til að samgönguáætlun yrði endurskoðuð fyrr en lög gera ráð fyrir. Var það byggt á mati á þörf fyrir samgöngubætur um land allt, auk þess sem vinna stæði yfir við að útfæra samning um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og endurskoðun á framtíðarfjármögnun vegakerfisins.

Endurskoðun þessarar samgönguáætlunar byggist því á niðurstöðum af vinnu hópa um þessi málefni og fleiri. Þau voru:

- Verkefnishópur um endurskoðun á fjármögnun vegakerfisins: Hópur skipaður fulltrúum þriggja ráðuneyta og Vegagerðarinnar skilaði skýrslu um fjármögnun vegakerfisins í apríl 2019. Nánar er gerð grein fyrir efni hennar í gr. 2.3. Skýrslu hópsins má finna á **eftirfarandi hlekk**.
- Verkefnishópur um framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu skilaði skýrslu um Sundabraut í júní 2019. Nánar er gerð grein fyrir efni hennar í gr. 3.2.2.2 í fimm ára áætluninni. Skýrslu hópsins má finna á **eftirfarandi hlekk**.
- Verkefnishópur um Seyðisfjarðargöng skilaði af sér skýrslu um kosti við jarðgangagerð á Austurlandi í júní 2019. Nánar er gerð grein fyrir niðurstöðum hópsins í gr. 3.2.2.2 í fimm ára áætluninni. Skýrslu hópsins má finna á **eftirfarandi hlekk**.
- Verkefnishópur um heildarstefnu í almenningssamgöngum milli byggða skilaði drögum að stöðugreiningu og valkostum í almenningssamgöngum milli byggða í samráðsgátt stjórnvalda í febrúar 2019. Stefnuskjal byggt á niðurstöðum þeirrar vinnu og samráðs er í fylgiskjali I með áætlun þessari. Nánar er gerð grein fyrir helstu atriðum stefnunnar í gr. 1.5.
- Verkefnishópur um flugstefnu skilaði drögum að grænbók í flugmálum í samráðsgátt stjórnvalda í júlí 2019. Stefnuskjal byggt á niðurstöðum þeirrar vinnu og samráðs er í fylgiskjali II með áætlun þessari. Nánar er gerð grein fyrir helstu atriðum grænbókar í gr. 1.5.
- Skrifað var undir samkomulag um uppbyggingu samgönguinnviða til 15 ára á höfuðborgarsvæðinu milli ríkis og sveitarfélaga á svæðinu 26. september 2019. Byggist það samkomulag m.a. á niðurstöðum verkefnishóps um sama málefni, sem skilaði skýrslu og tillögum í nóvember 2018. Gerð er grein fyrir helstu atriðum þess samkomulags í gr. 4.3.4. Samkomulagið má finna á **eftirfarandi hlekk**.

Á vef Stjórnarráðsins er að finna lög um samgönguáætlun, fyrri samgönguáætlanir, margvísleg gögn, kynningar og skýrslur sem orðið hafa til í vinnu starfshópa við undirbúning að samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034.

Forsendur, spár og lykilstærðir.

Samgöngur eru ekki aðeins lykilerfi í nútímasamfélagi sem flytur fólk og farm heldur einnig afar mikilvæg atvinnugrein sem skapar þúsundir starfa.

Þegar horft er til framtíðar samgöngukerfisins og getu þess til að mæta þörfum samfélagsins þarf að hafa nokkrar forsendur í huga. Þær mikilvægustu eru fjöldi íbúa, búsetumynstur, þjónusta við atvinnulíf, fjöldi ferðamanna og dreifing þeirra um landið eftir árstíðum.

Ferðamenn eru nú mun fleiri en fyrir fáeinum árum. Mikilvægi þess að taka tillit til ferðavenja og þarfa þeirra hefur aukist en kröfur til samgöngukerfisins fara ekki alltaf saman við þarfir íbúa.

Þegar horft er til framtíðar er gagnlegt að huga að þróun undanfarinna ára. Mikið verk er óunnið við uppbyggingu samgöngukerfisins og að færa það til nútímahorfs.

Á vefsvæði samgönguáætlunar eru upplýsingar um þróun mannfjölda, þróun og spá um fjölda ferðamanna til landsins, þróun í komu skemmtiferðaskipa, þróun fjölda bílaleigubíreiða, umferð á vegum, skráningu flugvéla, almenningssamgöngur, ferjusiglingar, göngu og hjólreiðar, farþega á flugvöllum innan lands og um Keflavíkurflugvöll, vöruflutninga um hafnir landsins og landaðan afla í höfnum landsins.

Á vefsvæðinu er einnig fjallað um hvernig þessi þróun hefur áhrif á samgöngur og samgöngukerfi landsins.

Ný heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða.

Heildarstefnumörkum í almenningssamgöngum milli byggða á Íslandi er hér lögð fram í fyrsta sinn. Tilgangur mótunar heildarstefnu um almenningssamgöngur milli byggða á Íslandi er að tengja saman skipulag á ferðamátunum þremur í landi, á láði og legi þannig að þeir styrki hver annan og stuðli þannig að bættu heildarkerfi og um leið auknu aðgengi og lífsgæðum um land allt.

Almenningssamgöngur hafa það grunnhlutverk að tryggja aðgengi og hreyfanleika fólks óháð fjárhag. Öflugar almenningssamgöngur milli byggða tengja þær saman, jafna stöðu fólks, styrkja og stækka vinnu- og skólasóknarsvæði og auka aðgengi að verslun og þjónustu. Með almenningssamgöngum sameinast margir um ferðir sem eykur afkastagetu innviða og dregur úr umferðartöfum. Almenningsamgöngur á sjó og í lofti geta rofið einangrun svæða sem ekki hafa opna eða færa vegtengingu og tryggt að ferðatími þeirra sem lengst búa frá miðstöð stjórnsýslu á höfuðborgarsvæðinu sé ásættanlegur.

Lykilviðfangsefni heildstæðs almenningssamgöngukerfis eru:

1. Heildstætt leiðarkerfi í lofti, á láði og legi tengist og bjóði upp á samþættar leiðir milli staða.
2. Gott aðgengi verði að upplýsingum um leiðir milli áfangastaða og kaup á farmiðum verði auðvelduð.
3. Tryggt verði að ferðamátinn sé samkeppnishæfur.
4. Öryggi farþega á ferðalögum sem og á biðstöðvum, flugstöðvum og ferjuhöfnum verði tryggt.
5. Aðgengi allra að þjónustunni, þ.m.t. fatlaðs fólks og hreyfihamlaðs, verði eins og best verður á kosið.
6. Samræmt skipulag ferðamátanna verði tryggt ásamt öruggri framkvæmd þjónustunnar.

Stefnt er að því að heildstætt almenningssamgöngukerfi stuðli að öllum markmiðum samgönguáætlunar. Til þess að kerfið geti talist heildstætt verða leiðakerfi allra samgöngumátanna, flugs, ferja og almenningsvagna, að virka saman. Stoppistöðvar þurfa að vera á sömu stöðum og helst þarf fyrirkomulagið að vera þannig að biðtími farþega sé í lágmarki. Farþegar þurfa að geta auðveldlega fundið sér leið við hæfi og keypt farmiða alla leið. Almennings-samgöngur þurfa að vera góður og samkeppnishæfur valkostur, sérstaklega ef tekið er mið af því að ferðast einn í bíl.

Út frá þjóðhagslegu tilliti er til mikils að vinna að fjölga farþegum og bæta sætanýtingu. Samræmd viðmið ættu að gilda við ákvörðun um ferðamáta á hverri leið og vinna ætti heildrænt mat á því hvaða ferðamáti hentar hverri leið best. Finna þarf ásættanlega leið að því marki að aðgengi allra að þjónustunni sé sem best.

Áherslur og verkefni til stuðnings stefnu í almenningssamgöngum milli byggða birtast bæði í 15 og fimm ára samgönguáætlun undir viðeigandi lögbundnu markmiði.

Ný flugstefna.

Flugstefna Íslands lítur nú dagsins ljós í fyrsta sinn. Tilgangur mótunar stefnu í flugi er að skapa umhverfi sem viðheldur grunni fyrir flugrekstur og flugtengda starfsemi á Íslandi, hvort

sem er núverandi eða nýja starfsemi, og styður vöxt hennar að því marki sem það er þjóðhagslega hagkvæmt, styður atvinnusköpun og stuðlar að jákvæðri byggðaðróun.

Góðar flugsamgöngur eru forsenda þess að á Íslandi búi sjálfstæð nútímaþjóð. Aðgengi að traustum flugtengingum hefur mikil áhrif á þróun byggðar og atvinnumála á Íslandi þar sem þær opna fyrir hvers kyns tækifæri fyrir einstaklinga og atvinnulíf.

Flugið skiptir miklu máli fyrir efnahagslífið hér á landi, það skapar grundvöll fyrir aðrar atvinnugreinar og er mikilvægt fyrir hagvöxt og uppbyggingu fyrirtækja. Þá á samkeppnishæfni landsins mikið undir góðum alþjóðlegum flugtengingum og ljóst má vera að aukið flugframboð er ein helsta skýringin á vexti ferðaþjónustunnar á undanförunum árum.

Ávinningur þjóðarinnar er því verulegur af öflugum flugsamgöngum. Þessi ávinningur kemur fram með beinum hætti, svo sem í gegnum störf og skattgreiðslur fyrirtækja og starfsmanna í flugi og flugtengdri þjónustu, en einnig með óbeinum hætti í öðrum atvinnugreinum.

Lykilviðfangsefni flugstefnu eru:

1. Viðhalda og styrkja grundvöll fyrir sterkan íslenskan flugrekstur þar sem öryggi, skilvirkni, þjónusta og hagkvæmni eru meginstef.
2. Veita áfram flugleiðsöguþjónustu í fremstu röð á Norður-Atlantshafi og vinna að aukinni skilvirkni þjónustunnar.
3. Byggja á þeim árangri sem náðst hefur í flugöryggismálum og nýta allar leiðir til að stuðla áfram að auknu flugöryggi.
4. Draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum flugs og flugtengds rekstrar. Greiða fyrir orkuskiptum á sviði flugsamgangna samfara tækniþróun og stuðla að uppbyggingu nauðsynlegra innviða vegna þeirra.
5. Keflavíkurflugvöllur verði áfram megin alþjóðaflugvöllur landsins. Innviðir þar greiði fyrir öflugum millilandaflugum, þ.m.t. alþjóðlegu tengiflugum.
6. Skilvirkir kerfi alþjóðaflugvalla hér á landi sem er samþætt og á einni hendi. Stutt við möguleika á fleiri hliðum inn til landsins til að fjölga svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.
7. Byggja upp innviði alþjóðaflugvalla landsins með áherslu á að þeir mæti sem best þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli. Egilsstaðaflugvöllur verði í forgangi að því leyti.
8. Tryggja einfaldar, auðveldar og þægilegar tengingar milli allra þátta almenningssamgöngukerfisins með áherslu á að tengja innanlandsflug við aðra hluta samgöngukerfisins, þ.m.t. millilandaflugðið.
9. Íbúum á landsbyggðinni auðveldaður aðgangur að miðlægri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu í innanlandsflugi með hagkvæmari hætti.
10. Skoðaðir kostir þess að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi.
11. Stuðla að frekari rannsóknnum háskólasamfélagsins í þágu flugs og flugtengdrar starfsemi. Bæta söfnun tölfraeðiupplýsinga á sviði flugs og flugrekstrar héraðs.
12. Vinna að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug utan höfuðborgarsvæðisins. Meta þörf á lendingarstöðum með hliðsjón af öryggishlutverki þeirra.
13. Flugvernd verði áfram tryggð hér á landi.

Áherslur og verkefni til stuðnings flugstefnu birtast bæði í 15 og fimm ára samgönguáætlun undir viðeigandi lögbundnu markmiði.

2. Markmið og áherslur.

Mótun samgönguáætlunar fyrir árin 2020–2034 byggist á eftirfarandi meginmarkmiðum: að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar, auk þess að

stuðla að bættum búsetugæðum. Leitast skal við að ná fram samræmdri forgangsroðun, skipulagi og stefnumótun samgöngugreina, fyrirtækja og stofnana og stuðla að hagkvæmri notkun fjármagns. Þá er tekið mið af áherslum ríkisstjórnar og ráðherra við stefnumótun og forgangsroðun.

Áherslur ríkisstjórnar og ráðherra.

Stefnufirrlýsing ríkisstjórnar Katrínar Jakobsdóttur, birt 30. nóvember 2017, (www.stjornarradid.is/rikisstjorn/stefnufirrlýsing/) fjallar um forgangsmál ríkisstjórnarinnar, þar á meðal í samgöngumálum. Áherslur ríkisstjórnarinnar eru settar fram á sama hátt og gert er í stefnufirrlýsingunni í þessari tillögu að þingsályktun. Sömuleiðis inniheldur þingsályktunartillagan helstu áherslumál ráðherra eins og þau voru fram sett í bréfi til samgönguráðs við undirbúning samgönguáætlunar 2018.

Eftirfarandi eru áherslur ríkisstjórnar og ráðherra sem lagðar eru til grundvallar í samgönguáætlun auk markmiða sem tilgreind eru í lögum um samgönguáætlun:

- Við forgangsroðun í vegamálum verði sérstaklega litið til ólíkrar stöðu svæða, ferðaþjónustu og öryggissjónarmiða.
- Hraðað verði uppbyggingu í vegamálum og öðrum samgönguinnviðum, hvort tveggja nýframkvæmdum og viðhaldi.
- Áfram verði almenningssamgöngur byggðar upp um allt land og stutt við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.
- Unnið verði að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðarinnar.
- Auka skal möguleika gangandi og hjólandi vegfarenda í þéttbýli.
- Stuðlað verði að samþættingu samgöngukerfisins með það að markmiði að það þjóni íbúum landsins, ferðamönnum og atvinnulífi með skilvirkum hætti.
- Móta skal tillögur að flugstefnu og siglingastefnu sem verði hluti af samgönguáætlun.
- Huga skal að möguleikum til þess að opna fleiri gáttir til landsins og fjölga þannig þeim svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.
- Þróa skal árangursmælikvarða sem gefi glögga mynd af stöðu samgöngukerfisins.
- Beitt verði viðurkenndri aðferðafræði við mat á kostum og forgangsroðun verkefna. Nýta skal tækifæri sem felast í formföstum vinnubrögðum við mat, undirbúning og skipulagningu umfangsmikilla framkvæmda.
- Loks skal gæta vel að samhljómi í áherslum við aðrar opinberar áætlanir, sérstaklega þær sem varða byggðamál, ferðaþjónustu og umhverfismál og samþykktar áætlanir þar að lútandi, einkum um loftslagsmál.

2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Í markmiði um greiðar samgöngur felst ásetningur um gott aðgengi og mikinn hreyfanleika fyrir fólk og vöru. Hreyfanleiki er mælikvarði á að koma fólki og vörum á sem stystum tíma á milli staða en aðgengi er almennt notað til að lýsa því hvernig aðgengi að vöru eða þjónustu er hátt. Hægt er að draga úr þörf fyrir hreyfanleika með bættu aðgengi, t.d. með því að staðsetja þjónustu nær notendum. Að sama skapi er hægt að draga úr þörf fyrir aðgengi með bættum hreyfanleika, til að mynda með vegstyttingum eða almenningssamgöngum á milli staða. Loks nær hugtakið aðgengi yfir áreiðanleika samgangna, að leiðin sé ávallt greið og fær.

Lögð er áhersla á aukinn sveigjanleika, samþættingu samgöngukerfisins og val um fjölbreytta ferðamáta. Leitast er við að stytta ferðatíma innan vinnu- og skólasóknarsvæða með

samgöngubótum til að styrkja þau og stækka. Þá skal sem flestum gert mögulegt að sækja nauðsynlega opinbera þjónustu til höfuðborgarsvæðisins í dagsferð.

Uppbygging og rekstur samgöngukerfisins.

Í samgönguáætlun er lögð áhersla á að byggja upp greiðfært samgöngukerfi um land allt til samræmis við staðla og nútímakröfur en það er langtímaverkefni.

Vegir.

Megináhersla er á uppbyggingu stofnleiða en einnig endurbætur á tengivegum, þ.m.t. þeim sem liggja að fjölförnum ferðamannastöðum. Áhersla er lögð á að styðja við efnahagslegan vöxt og tryggja örugga grunnþjónustu.

Vel miðar með markmið um að tengja með bundnu slitlagi þéttbýlisstaði með fleiri en 100 íbúum og ætti þetta markmið að nást á 2. tímabili áætlunarinnar. Burðarþoli vega er aftur á móti víða ábótavant og því er áhersla lögð á úrbætur eftir því sem fjármagn leyfir. Þá verður leitast við að leggja bundið slitlag á vegi til þéttbýlisstaða með færri en 100 íbúum sem og umferðarmikla tengivegi. Kostnaður við að leggja bundið slitlag á umferðarlitla vegi og bæta burðarþol þeirra er samkvæmt áætlun Vegagerðarinnar að jafnaði um eða innan við helmingur þess að endurbyggja sömu vegi miðað við ýtrustu kröfur. Gera á átak í lagningu bundins slitlags á slíka vegi þrátt fyrir að veghönnun sé að einhverju leyti ábótavant miðað við núgildandi reglur. Þá verður sérstaklega hugað að mótvægisáðgerðum til að tryggja umferðaröryggi.

Vetrarþjónusta (snjómokstur og hálkuvarnir) á mikilvægustu köflum vegakerfisins og fjölförnustu ferðamannaleiðum verður tryggð til að viðhalda umferðaröryggi og greiða fyrir samgöngum. Sumarþjónusta á mikilvægustu ferðamannavegum verður tryggð og þjónusta að öðru leyti bætt. Þá skal leitast við að halda lengur opnum stofnvegum á hálendi að vinsælum ferðamannastöðum með fyrirvara um ástand vegar, nánasta umhverfi og náttúruvernd.

Flugvællir.

Uppsöfnuð þörf er fyrir viðhald og framkvæmdir í innanlandskerfinu eftir aðhalds- aðgerðir undanfarinna ára. Þjónusta á flugvöllum í grunnneti verður svipuð og verið hefur með fyrirvara um breytingar samfara öðrum samgöngubótum á tímabilinu. Miðað er við að framkvæmdir við flugvelli taki mið af því. Yfir 90% af flugi innan lands fer um Reykjavíkurflugvöll og er hann því forsenda innanlandsflugsins í núverandi mynd.

Hafnir.

Hafnir eru almennt í eigu sveitarfélaga, að Landeyjahöfn undanskilinni, og eru flestar reknar af hafnarsjóðum sveitarfélaga. Hafnarsjóðir reka hafnir og taka ákvarðanir um uppbyggingu þeirra. Ríkissjóður styrkir uppbyggingu í höfnum í samræmi við ákvæði hafnalaga og þeirra fjármuna sem eru til ráðstöfunar. Vegagerðin heldur utan um þátt ríkisins í hafnaframkvæmdum og forgangsraðar greiðsluþátttöku ríkisins.

Fjármagn til greiðsluþátttöku í hafnaframkvæmdum hefur verið takmarkað um árabil en undanfarin ár hefur það farið vaxandi. Víða er kominn tími á endurnýjun viðlegukanta og eru dæmi um slæmt ástand þeirra.

Hafnaraðstaða býður upp á margs konar atvinnutækifæri, einkum tengd fiskveiðum eða ferðaþjónustu sem geta skipt miklu máli fyrir byggðarlög. Miðað er við að greiðsluþátttöku ríkisins verði forgangsraðað í þágu öryggis og atvinnusköpunar.

Vegna hlýnunar jarðar má einnig búast við hækkandi sjávarborði sem bregðast þarf við.

Flutningar og tenging við gáttir.

Til skamms tíma voru vöruflutningar milli landshluta nánast alfarið bundnir við hringveginn en vöruflutningar til og frá landinu með flugi um Keflavík eða skipum frá höfuðborgarsvæðinu og Reyðarfirði. Á síðustu árum hefur þetta breyst og eru strandflutningar nú aftur hluti vöruflutningakerfisins.

Strandflutningar fara vaxandi og hafa flutningar til og frá landinu frá ellefu höfnum hringinn í kringum landið dregið úr vöruflutningum á vegum.

Greiðir og hagkvæmir flutningar innan lands og til og frá landinu um vegi, hafnir og flugvelli eru lykill að samkeppnishæfni landsins.

Lykilatriði er að atvinnulíf á landsbyggðinni hafi gott aðgengi að gáttum, þ.e. inn- og útflutningshöfnum. Forgangsroðun í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins mun taka mið af skilgreindum gáttum. Áhersla verður lögð á að stytta leiðir og skapa aðstæður fyrir greiða og hagkvæma vöruflutninga.

Á undanförunum árum hefur verið unnið að því að styrkja flutningaleiðir til allra landshluta með áherslu á hringveginn. Með flutningaleiðum er almennt átt við 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. Á flutningaleiðum verður lögð áhersla á að vegir hafi nægilegt burðarþol allt árið, breidd verði næg og þeir lagðir bundnu slitlagi. Markmið um uppbyggingu flutningaleiða er að þjóna atvinnulífinu á viðunandi hátt og stuðla að auknu umferðaröryggi.

Tenging við útlönd.

Flug er mikilvægur ferða- og flutningsmáti. Samkvæmt grænbók um flugstefnu var framlag flugs og flugtengdrar starfsemi til vergrar landsframleiðslu metið um 13,4% árið 2017. Flug er því farið að skipta verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun og orðið mikilvæg stöð í hakerfinu.

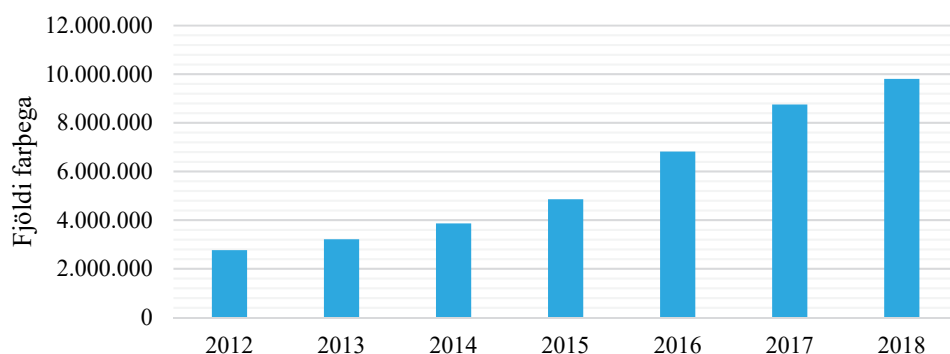
Samhliða hröðum vexti á flugi til landsins eykst mikilvægi þess að á suðvesturhorni landsins séu tveir millilandaflugvellar. Verið er að skoða hvernig mögulegt er að uppfylla skilyrði um tvo millilandaflugvelli á suðvesturhorninu. Meðal annars er skoðað hvort fýsilegt sé að byggja upp í Hvassahrauni alhliða innanlands- og varaflugvöll. Engu að síður er ljóst að Keflavíkurflugvöllur verður megingátt millilandaflugs í fyrirsjáanlegri framtíð.

Ísland á aðild að loftferðasamningum við mörg ríki sem tryggja greiðar flugsamgöngur og er stefnan að ná fleiri slíkum samningum á næstu árum.

Millilandaflug byggist að langmestu leyti á alþjóðaflugvöllum í Keflavík þaðan sem flogið er beint til fjölmargra áfangastaða í Evrópu og Norður-Ameríku. Alþjóðaflugvellar eru fjórir: Keflavíkurflugvöllur, Reykjavíkurflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur. Farþegum um Keflavíkurflugvöll hefur fjölgað hratt og nálgast á tilteknum tíma dags hámarksfjöldi sem flugstöðin ræður við. Nauðsynlegt er því að stækka flugstöðina í samræmi við núverandi álagsdreifingu til að viðhalda þeirri þjónustu sem notendur flugvallarins gera kröfu um. Skiptifarþegar eru forsenda fyrir þeim mikla fjölda áfangastaða í Ameríku og Evrópu sem flogið er til frá Keflavík. Á árinu 2018 fóru 5,9 milljónir komu- og brottfararfarþega um flugvöllinn, 9,8 milljónir ef skiptifarþegar eru meðtaldir.

Millilandaflug um Reykjavíkflugvöll hefur fyrst og fremst verið til Grænlands. Á árinu 2018 voru komu- og brottfararfarþegar í millilandaflugi á Reykjavíkflugvelli um 39 þúsund, tæp 12 þúsund á Akureyri og tæp 4 þúsund á Egilsstöðum.

Mikilvægt er að stuðla að aukinni dreifingu ferðamanna um landið með auknu millilandaflugi til fleiri staða en Keflavíkflugvallar og góðri kynningu á innanlandsflugi sem valkosti.



Mynd 1: Farþegum sem fara um Keflavíkflugvöll hefur fjölgað hratt á undanförunum árum.

Stefna stjórnvalda er að auka millilandaflug um Akureyri eða Egilsstaði til að ferðamenn dreifist betur um landið og efla ferðaþjónustu á landsbyggðinni. Flug til þessara áfangastaða höfðar fyrst og fremst til ferðamanna sem hafa heimsótt landið áður. Rannsóknir á farþegum með millilandaflugi um Akureyri sýndu að 60% erlendu farþeganna höfðu áður komið til Íslands en sama hlutfall var 18% í Keflavík. Unnið er að því að finna leiðir til þess að auka flug á aðra millilandaflugvelli, m.a. á vettvangi flugþróunarsjóðs. Eftir því sem aðstæður fyrir móttöku ferðamanna, svo sem hótélrými og afþreying, batna á Norður- og Austurlandi aukast möguleikar á millilandaflugi um Akureyri eða Egilsstaði.

Siglingar.

Um hafnir landsins fer megnið af vöruflutningum. Komum erlendra skemmtiferðaskipa hefur fjölgað. Skipin eru mörg hver stór og eru dæmi um að fleiri en átta þúsund manns séu um borð.

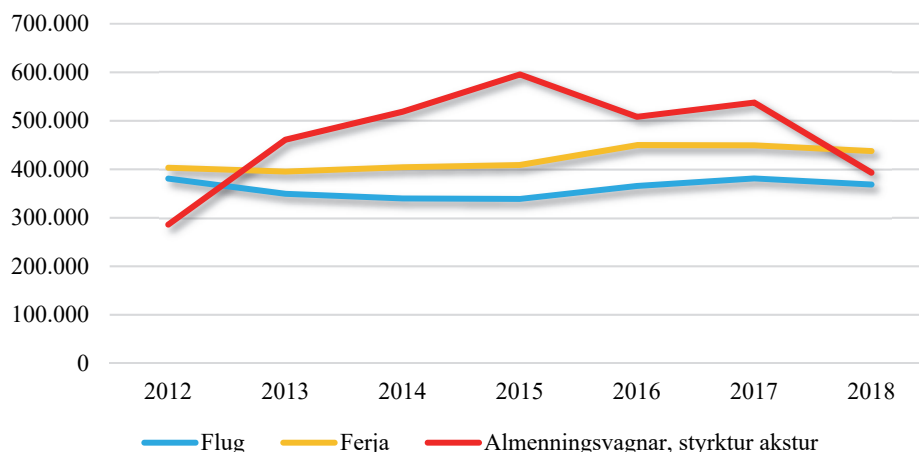
Með auknum strandsiglingum hefur útflutningshöfnum fjölgað. Í árslok 2018 voru reglubundnir vöruflutningar frá níu höfnum hringinn í kringum um landið. Reglubundnir farþegaflutningar til og frá landinu eru fyrst og fremst um Seyðisfjarðarhöfn en nokkrar hafnir þjóna sem ferjuhafnir í innanlandssamgöngum. Árið 2017 opnaðist ný siglingaleið milli Þorlákshafnar og Rotterdam þegar ferjan Mykines hóf áætlunarsiglingar með vörur.

Haldi hlýnun jarðar áfram má búast við að norðurslóðasiglingar aukist. Ekki er þó víst að þær hafi áhrif hér á landi fyrir en pólsiglingar verða að veruleika. Brýnt er að hafa vakandi auga með allri þróun sem kann að hafa áhrif á þörf fyrir uppbyggingu innviða og þjónustu, t.d. umskipun.

Almenningssamgöngur milli byggða.

Almenningssamgöngur milli byggða á Íslandi eru ferjusiglingar, innanlandsflug og akstursþjónusta almenningssvagna. Nýrri stefnu í málaflokknum eru gerð nánari skil í gr. 1.5.

Síðustu ár hefur farþegafjöldi í ferjum og flugi haldist nokkuð stöðugur. Farþegafjöldi í almenningssvögnum óx nokkuð hratt á árunum 2012–2015 en hefur dalað síðan.



Mynd 2: Fjölgi farþega með almenningssamgöngum milli byggða 2012–2018.

Almenningssvagnar.

Akstur almenningssvagna milli þéttbýliskjarna á landsbyggðinni hefur undanfarin ár verið rekinn af landshlutasamtökum sveitarfélaga á grundvelli samninga við Vegagerðina um einkaleyfi á þessari þjónustu á ársgrundvelli. Farþegum hefur fjölgað á gildistíma samninganna en afkoma hefur verið mismunandi eftir landshlutum. Frá áramótum 2020 færirst ábyrgð á þessum rekstri til Vegagerðarinnar.

Innanlandsflug.

Áætlunarflug til staða sem eru fjær Reykjavík en sem nemur samanlögðum 3,5 klst. heildarferðatíma og ekki er hægt að reka á markaðslegum forsendum nýtur ríkisstyrks að undangengnu útboði þar sem flugrekendur bjóða í viðkomandi flugleið. Slík útboð eru á grundvelli ríkisstyrkjareglna sem gilda innan EES. Áætlunarflug er rekið á markaðslegum forsendum til Ísafjarðar, Akureyrar, Húsavíkur, Egilsstaða og Vestmannaeyja en aðrar áætlunarleiðir eru styrktar af ríkinu.

Mikilvægt er að styðja við hagvöxt og atvinnusköpun á landsbyggðinni og liður í því er að jafna aðstöðu íbúa þar og aðgengi að miðlægrri þjónustu með hraðtengingum. Er það m.a. gert með kostnaðarþátttöku ríkisins í flugfargjöldum.

Ferjusiglingar.

Ferjur sinna almenningssamgöngum á sjó. Alls eru fimm ferjuleiðir styrktar af Vegagerðinni að undangengnu útboði og eru allar nema ein hluti af grunnneti samgangna. Vegagerðin (ríkið) á þrjár ferjur: Vestmannaeyjaferjuna Herjólf, Hríseyjarferjuna Sævar og Grímseyjarferjuna Sæfara. Farþegafjöldi með ferjum hefur haldist nokkuð stöðugur síðustu ár. Ný Vestmannaeyjaferja kom til landsins á miðju þessu ári og standa vonir til þess að með henni verði öruggari tenging milli lands og Eyja tryggt.

Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Í gildi er samningur Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, SSH, og ríkisins um tilraunaverkefni á sviði almenningssamgangna þar sem ríkið leggur til um 1 milljarð kr. á ári í styrki gegn frestun stórra framkvæmda á svæðinu. Stefnt er meðal annars að því að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna úr 4% í 8% í öllum ferðum innan höfuðborgarsvæðisins miðað við árið 2011 fyrir árið 2022. Aðkoma ríkisins að almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu og vinnusóknarsvæði þess hefur þýtt bætt þjónustu með tíðari ferðum og lengri aksturstíma og farþegum hefur fjölgað töluvert. Samhliða undirritun samgöngusáttmálans 26. september sl. skrifuðu fulltrúar ríkis og sveitarfélaga undir samkomulag um vilja um að endurskoða núgildandi samning til 12 ára, eða til ársins 2034. Þeirri vinnu á að ljúka fyrir árslok 2020.

Gangandi og hjólandi.

Á síðustu áratugum hefur íbúum fjölgað mest í þéttbýli. Vaxandi áhersla er lögð á að gera göngu og hjólréiðar að fullgildum samgöngumáta. Mun fjölbreyttur ferðamáti því skila hagrænum og umhverfislegum ávinningi.

Markmiðið með því að styrkja innviði fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur miðar einnig að því að hvetja fólk til að nota fjölbreytta ferðamáta. Með því að veita fé til hjóla- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum er komið til móts við markmið í aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum.

Samstarfshópur sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar hefur unnið að tillögum að lykilleiðum hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu. Ákveða þarf hvaða stígar verði styrktir og endurskoða stígakort sem lá til grundvallar áður.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa að mestu leyti séð um að fjármagna stofn- kostnað við hjólréiðastíga og alfarið séð um rekstur þeirra. Á árunum 2012–2019 lagði Vegagerðin um 2 milljarða kr. í uppbyggingu stofnleiðakerfisins. Samkvæmt Samgöngu- sáttmálanum er gert ráð fyrir að áfram verði unnið af krafti við að styrkja og bæta kerfið.

Utan höfuðborgarsvæðisins hafa verið gerðir ýmsir göngu- og hjólréiðastígar undan- farin ár, sem greiddir hafa verið að hluta af Vegagerðinni. Sem dæmi má nefna stíga með- fram Grindavíkurvegi, Suðurstrandarvegi við Þorlákshöfn, Snæfellsnesvegi í Snæfellsbæ, Eyraþakkavegi, Eyjafjarðarbraut vestri og milli Reykjanesbæjar og flugstöðvarinnar.

Huga þarf að öryggi hjólandi og akandi, svo sem með aðskilnaði þar sem umferðarþungi er mikill á þjóðvegum.

Fjarskipti og upplýsingatækni í samgöngum.

Fjarskiptatækni er í örri þróun og munu stjórnvöld nýta sér hana í vaxandi mæli til hagsbóta fyrir samgöngukerfið auk þess sem hún er lykilatriði fyrir atvinnulíf og samkeppnishæfni svæða.

Tæknilausnir („mjúkir innviðir“) geta hámarkað nýtingu á samgöngukerfinu, aukið öryggi, dregið úr umhverfisáhrifum og aukið þægindi notenda.

Upplýsingatækni í siglingum.

Skip í millilandasiglingum eru búin sjálfvirku upplýsingakerfi (AIS/LRIT) sem fylgist með staðsetningu skipsins og sendir frá sér margvíslegar upplýsingar allt að nokkrum sinnum á klukkutíma. Upplýsingarnar eru skráðar í sameiginlegan gagnagrunn EES-ríkja (SafeSeaNet) þar sem hægt er að fylgjast með ferðum skipa. Hér á landi er þessi tækni (AIS) einnig notuð fyrir sjálfvirkt tilkynningakerfi fiskiskipa, sem skráir þau inn í kerfið við brottför og komu til

hafnar. Stefnt er að því að nýta ávallt fullkomnustu tækni við vöktun skipaumferðar, skráningu farms, farþega og áhafna. Mikilvægt er að fylgjast með hraðri þróun í upplýsingatækni bæði hvað varðar rauntímastaðsetningu og upplýsingakerfi um veður- og öldufar. Tryggja þarf að upplýsingar séu aðgengilegar og að alltaf sé beitt nýjustu tækni.

Ýmislegt bendir til þess að sjálfstýrð skip komi á sjónarsviðið á gildistíma áætlunarinnar. Sjálfstýrð skip gætu valdið miklum breytingum á umhverfi sjóflutninga. Þróunin getur t.d. leitt til þess að hagkvæmt verði að halda úti mörgum smáum flutningaskipum fremur en fáum stórum. Þar með getur siglingatíðni aukist og þjónusta batnað. Sjálfsiglandi skip þurfa mikla nákvæmni leiðsögutækja við siglingar til hafna. Mikilvægasta leiðsögutækni skipa byggist á leiðsögukerfum gervitungla, GNSS (Global Navigation Satellite Systems), en staðsetningar-skekkja slíkra kerfa er allt að 10 m. Þetta er nægilega lítil skekkja til siglinga á opnu hafi en nægir ekki við siglingu til hafna. Með leiðréttingarkerfum er hægt að ná skekkjunni niður fyrir 1 m. Huga þarf að því að fá aðgang að eða byggja upp leiðréttingarkerfi fyrir GNSS við strendur landsins.

Upplýsingatækni í vegakerfi.

Upplýsingatækni verður sífellt mikilvægari þáttur í umferð og veghaldi. Stöðugt fleiri farartæki safna og senda frá sér margvíslegar upplýsingar, m.a. um ástand þeirra vega sem ekið er um, vegmerkingar og umferð annarra farartækja. Þessum upplýsingum er m.a. miðlað til annara ökutækja og til framleiðenda ökutækjanna.

Með vaxandi notkun leiðsögukerfa eykst þörfin fyrir umferðartengdar upplýsingar í rauntíma. Upplýsingum um lokanir, hjáleiðir, færð og almennt ástand vega þarf að miðla á staðlaðan hátt og samræma upplýsingagjöf allra veghaldara. Mikilvægt er að þessar upplýsingar séu áreiðanlegar og aðgengilegar til notkunar fyrir leiðsögukerfi. Huga þarf að samræmingu stafrænna veganeta Vegagerðar og annarra aðila.

Tækifæri felast í því að nýta rauntímaupplýsingar frá vegfarendum. Nýta má upplýsingar um t.d. umferðarþunga, umferðarhraða og færð á vegum til þess að bregðast við óvæntum aðstæðum. Þannig geta upplýsingar sem koma frá farartækjum og/eða tækjum vegfarenda nýst til viðbótar upplýsingum frá mælitækjum Vegagerðarinnar.

Farartæki færast sífellt nær því að vera sjálfkeyrandi. Vinna þarf að því að upplýsingatæknin í vegakerfinu og umhverfi vega, svo sem vegmerkingar, styðji á viðeigandi hátt við þessa þróun.

Upplýsingatækni í flugi.

Upplýsingatækni í flugi byggist á fjarskiptum, leiðsögu og kögun. Fjarskipti við flugvélar byggjast annars vegar á hefðbundnum talviðskiptum og hins vegar á gagnasamskiptum. Gagnafjarskipti eru stöðugt að aukast og nýtast nú í um 80% tilfella af öllu alþjóðaflugi yfir Íslandi. Í innanlandsflugi er enn stuðst við talviðskipti en á næstu árum er ráðgert að auka gagnaviðskipti í flugumferðarþjónustu á Keflavíkurflugvelli.

Á síðustu árum hefur fjarskipta- og gagnabúnaður héraendis verið uppfærður og byggist nú á nýjustu tækni (IP-tækni). Leiðsaga byggist á hefðbundnum jarðbundnum leiðsögubúnaði auk gervihnattaleiðsögu. Samkvæmt áætlunum í flugleiðsögumálum er ráðgert að gervihnattaleiðsaga verði ráðandi í farflugi. Auk þess er gert ráð fyrir að þessi tækni verði nýtt til leiðsögu flugvéla til landingar á innanlandsflugvöllum en á millilandaflugvöllum verði auk þess boðið upp á aðflug sem byggist á hefðbundnum stefnu- og aðflugshallasendum (ILS). Til þess að gervihnattaleiðsaga nýtist á flugvöllum þurfa stuðningskerfi sem veita leiðréttingarþjónustu

að vera til staðar. Mikilvægt er fyrir Ísland að tryggja að leiðréttingarþjónusta, svo sem EGNOS eða sambærileg kerfi, sé aðgengileg sem víðast.

Varðandi kögun eru að verða miklar breytingar í þeim málaflokki þar sem flugvélar útvarpa staðsetningu sinni (ADS-B) og er hún að taka við af hefðbundnum kögunarbúnaði byggðum á ratsjám. Samkvæmt áætlunum yfirvalda í Evrópu er ráðgert að frá og með 2020 verði skylt að hafa slíkan búnað í flugvélum sem fljúga í evrópskri lofthelgi. Móttökubúnaði til þess að nýta þessar upplýsingar hefur verið komið upp á Íslandi, í Færeyjum og á Grænlandi þannig að nú er hægt að ferðast milli Evrópu og Norður-Ameríku undir ADS-B kögun alla leiðina.

2.2. Markmið um öruggar samgöngur.

Eitt helsta markmið samgönguáætlunar er að samgöngur séu öruggar og að Ísland standi jafnfætis þeim þjóðum sem standa sig hvað best. Aukið öryggi í samgöngum skilar sér til samfélagsins með margvíslegum hætti. Með hverju slysi sem komast má hjá eykst ánægja og vellíðan landsmanna með minni sorg og færri áföllum. Beinn fjárhagslegur ávinningur er af auknu öryggi í samgöngum með minnkandi álagi á heilbrigðiskerfið og viðbragðsaðila sem og minni fjarvistum frá námi og starfi.

Til þess að stuðla að auknu öryggi í samgöngum þarf að líta til ýmissa þátta, svo sem mannvirkja og innviða, farartækja auk þeirra sem þeim stjórna. Öryggisstaðlar og eftirlit gegna mikilvægu hlutverki við hönnun og innkaup, uppbyggingu og rekstur innviða og farartækja. Þrátt fyrir að eftirlitsaðilar skoði farartæki reglulega er eigandi eða notandi ábyrgur fyrir ástandi þeirra.

Öryggismenning er lengst komin í flugi og nú er unnið að innleiðingu öryggisstjórnunarkerfa á fiskiskipum. Því er í samgönguáætlun áhersla á að slík kerfi séu sem víðast virk.

Fræðsla og forvarnir gegna mikilvægu hlutverki við að hafa áhrif á viðhorf og hegðun vegfarenda. Sömu leiðis skiptir traust upplýsingagjöf um veður og færð miklu. Þá skiptir leiðsaga miklu máli í flugi og siglingum og í vaxandi mæli á landi þar sem aukin sjálfvirkni ökutækja í akstri hefur í för með sér sífellt meiri kröfur.

Skráning slysa og atvika er afar mikilvæg fyrir öryggi í samgöngum. Vönduð greining slysa og atvika hjálpar til við að útfæra og ráðast í öryggisaðgerðir við hæfi. Á það jafnt við um aðgerðir er varða mannvirki, farartæki og stjórnendur farartækja.

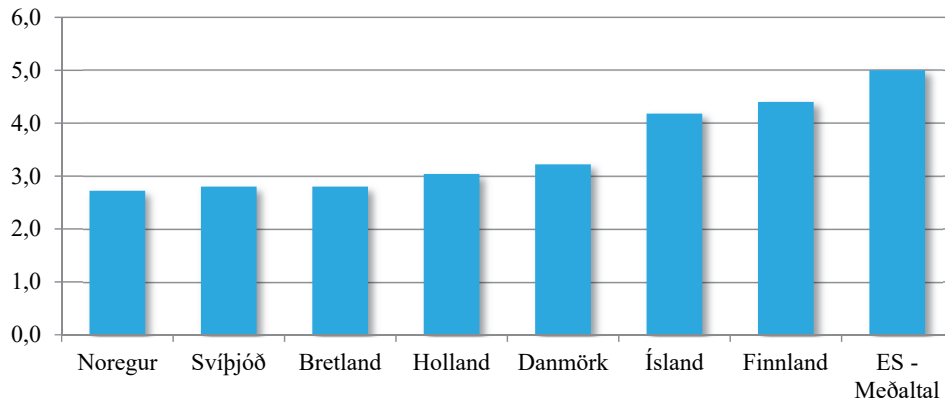
Öryggisáætlanir.

Í flugi, siglingum og samgöngum á landi er sú stefna lögð til grundvallar að samræma öryggisáætlanir allra samgöngugreina og vinna að samanburðarhæfri skráningu slysa og atvika. Í 15 ára áætlunum er sett fram stefna, mælikvarðar og markmið sem og þær áherslur sem stjórnvöld vilja leggja næstu 15 árin. Í fimm ára áætlunum er gerð grein fyrir þeim verkefnum og aðgerðum sem ráðist skal í á fyrsta fimm ára tímabili áætlunarinnar. Að auki eru gerðar árlegar aðgerðaáætlanir fyrir flug, siglingar og umferð, þ.e. aðgerðir sem beinast að mannvirkjum og innviðum, farartækjum og stjórnendum þeirra. Öryggisáætlanirnar þrjár má finna sem fylgiskjöl með þessari samgönguáætlun.

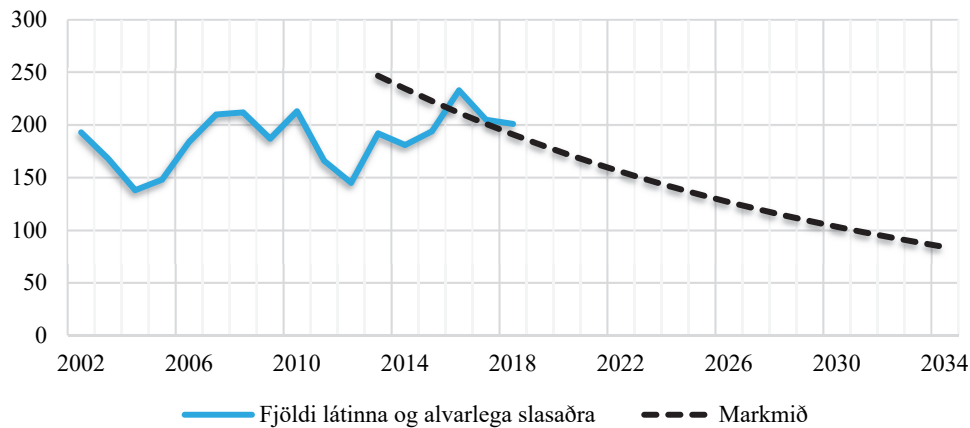
Umferðaröryggisáætlun.

Árlegur samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum er talinn nema 40–60 milljörðum kr. og er því til mikils að vinna að fækka slysum og auka umferðaröryggi með öllum tiltækum ráðum. Í umferðaröryggisáætlun eru mannslíf og heilsa sett í öndvegi og öryggi í forgangi

þegar kemur að aðgerðum í umferðarmálum. Sett eru markmið um fækkun slysa og bættu hegðun vegfarenda. Höfuðmarkmið um fækkun slysa eru tvö. Annars vegar að Ísland verði í hópi þeirra fimm þjóða þar sem fæstir látast í umferðinni miðað við höfðatölu og hins vegar að fækka alvarlega slösuðum og látnum um 5% á ári.



Mynd 3: Látir á hverja 100.000 íbúa. Samanburður við þær fimm þjóðir þar sem fæstir látast, aðrar Norðurlandþjóðir og meðaltal meðal Evrópusambandsþjóða. Meðaltal árána 2014–2018.



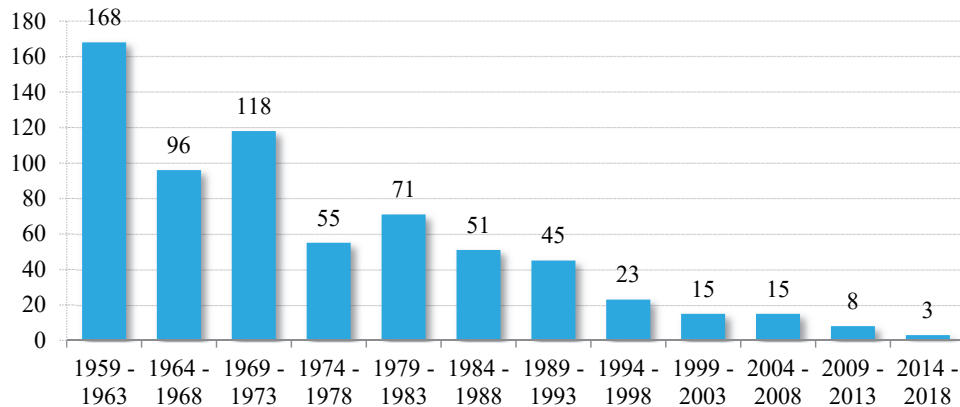
Mynd 4: Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra frá 2002 og markmið til 2034.

Umferðaröryggisáætlun 2020–2034 í heild sinni má finna í fylgiskjali III með samgöngu-áætlun þessari.

Áætlun um öryggi sjófarenda.

Stefnt skal markvisst að því að auka öryggi á sjó og unnið verður að því að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum og banaslysum til sjós. Markmið áætlunarinnar er m.a. að treysta og auka öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega, fækka slysum og draga úr tjóni vegna þeirra. Helstu verkefnisflokkar eru menntun og þjálfun sjómanna, útgáfa fræðsluefnis og miðlun upplýsinga, öryggisstjórnun og rannsókn- og þróunarverkefni. Lögð er áhersla á innleiðingu öryggisstjórnunarkerfa í fiskiskipum og farþegaskipum ásamt áhættumati, skráningu og

greiningu slysa. Góður árangur hefur náðst í fækkun banaslysa síðustu ár og er stefnt að því að enginn látist í sjóslysum. Slysavarnaskóli sjómanna annast verkefni sem snúa að menntun og þjálfun sjómanna samkvæmt þjónustusamningi samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins við Slysavarnafélagið Landsbjörg.



Mynd 5: Látnir í sjóslysum á fimm ára tímabili.

Nánari upplýsingar um áætlun um öryggi sjófarenda má finna í fimm ára aðgerðaáætlun samgönguáætlunar 2020–2024 og á vefsvæði samgönguáætlunar.

Flugöryggisáætlun.

Öllum þjóðum er gert að útbúa flugöryggisáætlun (e. State Safety Program, SSP) sem lýsir almennt flugöryggisstarfi. Áætlunin er unnin samkvæmt leiðbeiningum Flugöryggisstofnunar Evrópu, EASA. Í henni er lýst fyrirkomulagi Íslands við eftirlit með leyfishöfum og hvernig regluverk EASA hefur verið innleitt á Íslandi. Fjallað er um öryggisstjórnun leyfishafa og þær kröfur sem gerðar eru til hans að fylgjast með eigin öryggi og bregðast við þegar þess þarf. Einnig er þar fjallað um atvikaskráningu og atvikagreiningu sem og fræðslu og forvarnastarf. Undir flugöryggisáætlun er verkefnaáætlun þar sem útlistuð eru þau verkefni sem ráðast skal í á tímabili áætlunarinnar. Meginlínur í verkefnaáætlun eru einnig dregnar af EASA.

Nánari upplýsingar um flugöryggisáætlunina má finna í fimm ára aðgerðaáætlun samgönguáætlunar 2020–2024 og á vefsvæði samgönguáætlunar.

Börn og samgöngur.

Börn og ungmenni eru virkir þátttakendur í samgöngum ekki síður en þeir sem eldri eru. Þannig skiptir máli að horft sé til þarfa þeirra og hlustað á skoðanir þeirra í stefnumótun í samgöngumálum. Ferðamynstur og val á ferðamáta barna og ungmenna er talsvert frábrugðið því sem tíðkast meðal þeirra sem eldri eru. Þau eru t.d. helstu notendur virkra samgöngumáta eins og göngu og hjólreiða. Samkvæmt ferðavenjukönnunum sem unnar hafa verið á höfuðborgarsvæðinu eru þau sömuleiðis aðalnotendur almenningssamgangna. Unnið er að undirbúningi þess að greina stöðuna betur og mun þess sjá stað í næstu heildarendurskoðun samgönguáætlunar.

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Eitt meginmarkmið við gerð samgönguáætlunar er að samgöngur séu hagkvæmar. Með gagnsæri verðlagningu sem tekur mið af útgjöldum vegna rekstrar kerfisins og ytri kostnaði, svo sem slysakostnaði, mengunaráhrifum og tafatíma, má hvetja til skynsamlegrar nýtingar samgöngu- og orkukosta og stuðla að auknum þjóðhagslegum ábata. Mikilvægt er að einstaklingar og heimili hafi val um ódýrari leiðir og geti þannig dregið úr samgöngukostnaði sínum.

Við forgangsröðun framkvæmda ber að nýta samræmda og skýra aðferðafræði til að auka gagnsæi í ákvarðanatöku og ná sem hagkvæmastri nýtingu fjármuna og þjóðhagslegum ábata. Jafnframt skulu samfélagsleg áhrif metin og vegin samhliða ávinningi, svo sem áhrif af styttri ferðatíma, auknu umferðaröryggi og betri umhverfisgæðum.

Horfa þarf á samgöngukerfið sem eina heild og leita samgöngulausna sem eru hagkvæmar ástar hverju sinni og taka tillit til þarfa samfélagsins fyrir greiðar samgöngur. Mikilvægt er að ákvarðanir um nýja innviði byggist á faglegum greiningum. Áfram skal meta sem best samfélagslegan kostnað og ávinning af framkvæmdum. Lögð er áhersla á að leita fjölbreyttari leiða til fjármögnunar við uppbyggingu og rekstur samgöngumannvirkja.

Upplýsingatækni og rafræn stjórnsýsla.

Aukin innleiðing rafrænnar stjórnsýslu eykur hagkvæmni stofnana, auðveldar aðgengi notenda að þjónustunni og dregur úr ferðaþörf. Meginmarkmiðið er að einstaklingar og fyrirtæki geti afgreitt erindi sín hvenær sem er, hvar sem er og án tafar.

Mikilvægt er að fyrirtæki á einkamarkaði eigi greiðan aðgang að upplýsingum um aðstöðu og jafnvel kerfum í umsjón opinberra aðila, sem geta nýst til þess að bæta þjónustu við almenn- ing.

Mörg dæmi eru um að einkafyrirtæki hafi unnið mikilvægar og verðmætar upplýsingar úr opinberum gögnum, svo sem um vegakerfi, skipaskrá og úr farsímagögnum. Oft eru þessar upplýsingar til þess fallnar að auka hagkvæmni samgangna. Mikilvægt er að opinber gögn verði aðgengileg til úrvinnslu aðila á einkamarkaði.

Hagkvæmir ferðamátar og álagsdreifing.

Talsverður þjóðhagslegur ábati fæst af því að stuðla að jafnari notkun ferðamáta en nú er. Síðastliðin ár hafa kannanir sýnt að yfirgnæfandi hluti vegfarenda ferðast á hverjum degi einsamall í einkabíl. Vaxandi umferð hefur á sama tíma valdið því að tafir hafa aukist með tilheyrandi samfélagslegum kostnaði. Það að dreifa umferðarálagi á fleiri innviði eykur um leið afkastagetu alls kerfisins og dregur þannig úr ytri kostnaði samgangna. Samkvæmt umferðaspám er lykilatriði að ferðavenjur breytist og fleiri kjósi að ferðast með almenn- ingssamgöngum, gangandi eða á hjóli til að halda aftur af síversnandi umferðartöfum. Breyt- ing ferðavenja hefur þó ekki aðeins áhrif á umferðarflæði. Rannsóknir þar sem borin eru saman ytri áhrif samgangna benda til þess að um ein evra sparist í heilbrigðiskerfinu fyrir hvern kílómetra sem er hjólaður í stað þess að aka og því er umtalsverður þjóðhagslegur ábati af því að fólk velji virka ferðamáta.¹

Mikilvægt er að til grundvallar stefnumótun í samgöngumálum liggi góðar upplýsingar um ferðamátaval landsmanna. Með það að markmiði var unnið að ferðavenjukönnun fyrir allt landið síðastliðið haust. Niðurstöður þeirrar vinnu munu svo nýtast við undirbúning næstu heildarendurskoðunar samgönguáætlunar. Mikilvægt er að slíkar rannsóknir verði unnar

¹ Oja P et al (2011) Health benefits of cycling: a systematic review. Scand J Med Sci Sports 21, 496-509.

reglulega en þannig er m.a. hægt að greina betur hvaða áhrif og ábata einstaka áherslur og verkefni samgönguáætlunar hafa í för með sér.

Fjármögnun framkvæmda.

Mikil uppbyggingarþörf er í innviðum allra samgöngumáta á Íslandi. Ólíklegt er að óbreytt opinber framlög nái að mæta þeirri þörf að fullu. Mikill þjóðhagslegur ábati gæti því falist í því að leita fleiri leiða til þess að fjármagna einstaka framkvæmdir. Hafa þar helst verið nefndar leiðir sem byggjast á fjármögnun með innheimtu notendagjalda. Í þessari áætlun er fyrst og fremst fjallað um notendagjöld vegna umferðar á vegum.

Vegakerfið – notendagjöld.

Notendagjöld eða veggjöld eru innheimt fyrir notkun á samgönguinnviðum um allan heim. Þau hafa alla jafna það meginhlutverk að afla tekna til uppbyggingar og/eða rekstrar innviða. Þau geta þó einnig nýst á fjölbreyttari hátt, svo sem til stýringar á umferð. Þau bjóða upp á þann möguleika að verðleggja ytri kostnað umferðar nákvæmar en t.d. venjuleg skattlagning. Þó að útfæra megna veggjöld með ýmsum hætti, svo sem með magnafsláttum og hærra gjaldi á álagstímum, leggjast þau jafnt á notendur vegarins. Sú staðreynd, ásamt því að oftar en ekki eru veggjöld aðeins á sumum leiðum en ekki öðrum, veldur því að sú tilfinning getur vaknað að fólki sé mismunað. Þjóðfélagslegt samþykki gjaldanna er því lykilatriði til þess að þau nái fram að ganga.

Samvinnuverkefni.

Samvinnuverkefni má í stuttu máli skilgreina þannig að einkaaðili, í samvinnu við ríkið, taki að sér samfélagslegt uppbyggingarverkefni sem var áður í umsjá hins opinbera. Fyrir uppbyggingu innviða lýsir það sér oftar en ekki í því að eftir útboð tekur einkaaðilinn að sér að hanna, fjármagna, byggja og reka mannvirki í tiltekinn tíma. Greiðslur fyrir verkið geta falist í rétti til að innheimta notendagjöld eða beint frá hinu opinbera í formi skuggagjalda eða reglulegra árangurstengdra greiðslna. Ýmsar leiðir hafa svo verið farnar í því að skipta áhættu milli aðila en hagfelld skipting áhættu hefur einmitt lengi verið talin ein helsta röksemd fyrir samvinnuverkefnum.

Samvinnuaðferð hentar ekki við allar framkvæmdir. Erlend reynsla og rannsóknir á slíkum framkvæmdum benda til þess að slík verkefni skuli helst vera nýframkvæmdir sem eru umfangsmiklar og vel skilgreindar. Nokkur dæmi eru hér á landi um verkefni sem gætu uppfyllt þessar kröfur, sbr. Sundabraut og tvöföldun Hvalfjarðarganga. Einnig mætti skoða að fara þessa leið varðandi tiltekin umfangsminni verkefni sem fælu þó í sér mikinn ábata í formi styttingar á ferðatíma og/eða vegalengd auk þess sem önnur leið væri í boði, svo sem Ölfusárbrú, jarðgöng í gegnum Reynisfjall, ný brú yfir Hornafjarðarfljót og Axarvegur.

Forgangsröðun með faglegum greiningum.

Við forgangsröðun framkvæmda er félagshagfræðileg greining skýrð sem hefðbundin arðsemisgreining þar sem annars vegar eru greindir kostnaðar- og tekjuþættir veghaldara og notenda sem unnt er að verðleggja og hins vegar ýmsir huglægir þættir sem erfiðara er að leggja mat á.

Forgangsröðun flugvallaframkvæmda.

Það sem einkum hefur ráðið forgangsröðun flugvallaframkvæmda er mikilvægi þess að tryggja að flugvellir uppfylli öryggiskröfur og staðla sem um þá gilda.²

Forgangsröðun snýst um að uppfylla öryggiskröfur á flugvöllum, m.a. viðbrögð við frávikum, og er eftirfarandi:

1. Gáttir til útlanda.
2. Aðrir áætlunarflugvellir í grunnneti vegna almenningssamgangna.
3. Lendingarstaðir vegna sjúkraflugs.
4. Lendingarstaðir vegna flugöryggis í almannaflogi og kennsluflogi.

Forgangsröðun hafnaframkvæmda og sjóvarna.

Hafnaframkvæmdir eru á forræði sveitarstjórna. Styrkjum til framkvæmda er forgangsraðað annars vegar í þágu öryggis og hins vegar í þágu atvinnuuppbyggingar. Á grundvelli úttekta þarf að meta framkvæmdir og hve miklum úrbótum þær skila fyrir viðkomandi höfn og landið í heild.

Sjóvarnir hafa verið metnar á svipaðan hátt en stuðst er við einfaldara reiknilíkan við forgangsröðun framkvæmda. Þar sem óskir um sjóvarnir koma fram er lagt mat á ölduálag, þau verðmæti sem í húfi eru, þ.m.t. menningarminjar, og líkur á því að tjón verði. Hver framkvæmd fær svo stig sem reiknuð eru á grundvelli þessara þriggja þátta.

Forgangsröðun vegaframkvæmda.

Síðustu áratugi hefur framkvæmdum við vegakerfið verið forgangsraðað í samræmi við þau markmið að bæta vegasamgöngur með bundnu slitlagi til allra þéttbýliskjarna með fleiri en 100 íbúum, breikka og endurbyggja brýr og auka flutningsgetu. Með auknum ferðamannastraumi hefur mikilvægi framkvæmda við fjölfarnar ferðamannaleiðir og vinsæla ferðamannastaði aukist í samræmi við þjóðhagslegt mikilvægi ferðaþjónustu.

Önnur mikilvæg markmið eru aðgreining akstursstefna, gerð öryggissvæða meðfram vegum og breikkun einbreiðra brúa, en auk þess er vaxandi áhersla á aðskilnað ferðamáta, sérstaklega í þéttbýli.

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Markmið um sjálfbærar og vistvænar samgöngur eru áfram ítarleg og miða að því að draga úr hnattrænum, svæðisbundnum og staðbundnum umhverfisáhrifum samgangna. Undir þessi markmið falla því bæði áherslur varðandi umhverfisáhrif framkvæmda og notkun samgöngukerfisins, svo sem losun gróðurhúsalofttegunda, loftgæði og hljóðvist.³ Umhverfisáhrif einstakra framkvæmda eru metin hverju sinni.

Margar leiðir eru færar til að ná markmiðum sem sett hafa verið í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar og stefnu stjórnvalda. Til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum eru fjórar meginleiðir:

² Um millilandaflugvelli gildir nú reglugerð nr.75/2016 sem var innleiðing á reglugerð ESB um flugvelli nr. 139/2014. Reglugerðin gildir bara um millilandaflugvelli hér á landi en eldri reglugerð nr. 464/2007 gildir um aðra flugvelli. Færa þarf núverandi flugvallarskírteini yfir í umhverfi nýju reglugerðarinnar.

³ Hér er ekki fjallað um umhverfisáhrif einstakra framkvæmda. Það er gert við mat á umhverfisáhrifum þar sem metnar eru leiðir til að draga sem mest úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Um smærri framkvæmdir skal ávallt leita þeirra leiða sem hafa minnst áhrif á umhverfi og náttúru.

- a. Tæknilegar lausnir – orkuskipti, orkusparnaður og bætt orkunýting.
- b. Draga úr ferðaþörf – fækka ferðum einstaklinga, t.d. með rafrænni þjónustu.
- c. Samgönguskipulag – þétting og blöndun byggðar og skipulag sem tekur mið af virkum samgöngumátum.
- d. Breyttar ferðavenjur – val á ferðamáta, tímasetning ferða og lengd þeirra.

Fyrir liggur aðgerðaáætlun um orkuskipti sem Alþingi samþykkti 31. maí 2017. Breytingar á skatta- og gjaldakerfi hafa reynst öflugur hvati til að fjölga vistvænum bílum, sérstaklega rafmagnsbílum. Sömuleiðis fjölga þeim sem ferðast með almenningssamgöngum, hjóla eða ganga, sérstaklega í þéttbýli. Þar skipta máli niðurfelling á opinberum gjöldum á hjól, fjárfestingar í innviðum fyrir gangandi og hjólandi og framlag ríkisins til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Lengra er í land með orkuskipti skipa og flugvéla þar sem tæknin er skemmra á veg komin. Þó er komin tækni fram á sjónarsviðið sem gerir kleift að knýja skip með rafmagn á styttri reglubundnum siglingaleiðum. Einnig er að ryðja sér til rúms tækni sem knýr skip með LNG (jarðgasi). Ný Vestmannaeyjaferja er búin rafgeymum sem duga til siglinga á milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja og er áætlað að uppsetning viðeigandi tengibúnaðar í höfnunum fari fram á þessu ári. Í samræmi við stefnu ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum verða aðrar ferjur í eigu ríkisins knúnar vistvænum orkugjafa eigi síðar en við endurnýjun þeirra og skoðaðir möguleikar og hagkvæmni þess að flýta orkuskiptunum enn frekar. Með því að tengja skip við rafmagn í höfn væri hægt að draga úr útblæstri skipa í höfnum. Breytingar á raforkulögum sem heimili höfnum að selja skipum rafmagn gæti verið góður hvati. Sama árangri mætti ná með því að setja hreinorkukröfu á skip í höfnum.

Ekki er ólíklegt að dagróðrabátar verði knúnir rafmagn eða öðrum vistvænum orkugjöfum á næstu árum. Gera má ráð fyrir að sambærilegar framfarir muni vera í flugi og gert er ráð fyrir í siglingum hvað varðar orkugjafa og innviði.

Deiliahagkerfið býður einnig upp á lausnir sem styðja við breyttar ferðavenjur og nýta betur fjárfestingar bæði í innviðum og farartækjum. Í skoðun er að nýta betur þá möguleika sem það býður upp á. Þá geta stórar stofnanir og fyrirtæki haft mikil áhrif á nýtingu innviða með skipulagningu vinnutíma og hvar vinnan fer fram. Í samræmi við framangreint er í tillögu að samgönguáætlun lögð áhersla á tæknilegar lausnir sem og breyttar ferðavenjur.

Hnattræn umhverfisáhrif og loftslagsmál.

Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum er unnin á vegum umhverfis- og auðlindaráðuneytis í samstarfi við önnur ráðuneyti. Þar eru lagðar til aðgerðir sem ætlað er að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi og auka bindingu koldíoxíðs úr andrúmslofti.

Þær leiðir sem helstar eru nefndar til að snúa þessari þróun við eru að hækka hlutfall endurnýjanlegs eldsneytis og hvetja til orkuskipta í aðra orkugjafa en jarðefnaeldsneyti í skipum og ökutækjum, fjölga sparneytnum farartækjum og hvetja til notkunar annars konar ferðamáta, þ.m.t. ferðast með almenningssamgöngum eða hjóla og ganga, auk þess að kolefnisjafna ferðalög.

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif.

Svifryksmengun og umferðarhávaði eru neikvæðir fylgifyskar bílaumferðar. Þessi mengun hefur meiri áhrif á íbúa í daglegu lífi en hnattræn áhrif eins og losun gróðurhúsalofttegunda.

Rannsóknir í Stokkhólmi benda til þess að svifryk styttri meðalævi íbúa þar um 60 daga en til samanburðar stytta umferðarslys meðalævi um 40 daga.

Hávaði frá samgöngum er vandamál sem snertir marga, sérstaklega í þéttbýli. Rannsóknir sýna að á nútímamælikvarða telst viðvarandi hávaði upp á 55 desíbel (dB(A)) vera truflandi en sé hann orðinn 65 dB(A) telst hann óbærilegur og líklegur til að valda svefntruflunum. Mikilvægt er að horfa til þessara þátta í skipulagi og undirbúningi samgönguinnviða.

Unnið er að rannsóknarverkefni um hreinsun á afgasi frá skipum með sérstökum búnaði. Takist vel til væri ástæða til að greiða fyrir notkun slíks búnaðar í höfnum.

Orkunýting og mengun.

Tillaga að samgönguáætlun gerir ráð fyrir að samgöngustofnanir muni áfram taka þátt í rannsóknum á vistvænum orkugjöfum og styrkja þær. Stuðningurinn lúti m.a. að rannsóknum sem miða að sjálfbærni í framleiðslu og aukinni hagkvæmni samgöngukerfisins.

Til að draga úr orkunotkun í samgöngum og auka hlut innlendra orkugjafa er mikilvægt að opinberir aðilar sýni gott fordæmi og að sett verði skilyrði um notkun umhverfisvænna samgöngutækja við samninga um sérleyfi, einkaleyfi til aksturs eða önnur kaup ríkisins á akstursþjónustu. Samgöngustofnanir ríkisins verði öðrum stofnunum til fyrirmyndar við endurnýjun samgöngutækja. Hagkvæmnisjónarmiða verði gætt við innleiðingu framan- greindra skilyrða í samningum um kaup á akstursþjónustu.

Aðlögun samgangna að loftslagsbreytingum.

Afleiðingar loftslagsbreytinga eru m.a. hlýnun og hækkandi sjávarstaða, landris og landsig vegna breytinga á jöklabúskap, breytt úrkomumynstur, algengari veðuröfgar, þ.m.t. snjóflóð og skriðuföll sem hafa áhrif á samgöngur.

Hraðar loftslagsbreytingar fela í sér miklar áskoranir fyrir samgöngufirvöld sem varða skipulag, framkvæmdir, viðhald samgöngumannvirkja og umfang þjónustu í samgöngum. Viðhalda þarf þekkingu á loftslagsbreytingum, áhrifum þeirra og afleiðingum fyrir samgöngur og samgönguinnviði til þess að draga úr skaðlegum áhrifum þeirra og nýta þau tækifæri sem þær kunna að hafa í för með sér. Nýjustu spár IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) gera ráð fyrir allt að 1 metra hækkun á yfirborði sjávar. Bregðast þarf við með því að aðlaga hönnunarforsendur samgöngumannvirkja að afleiðingum loftslagsbreytinga, t.d. með hækkun lágmarksgólfhæðar í mannvirkjum á lágsvæðum eins og höfnum, flugvöllum og vegum.

Finna þarf hagkvæmar leiðir til þess að aðlaga núverandi mannvirki að þessum breytingum til þess að viðhalda öryggi þeirra og notagildi.

2.5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

Markmið samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun felst fyrst og fremst í að bæta búsetugæði, þ.e. að samgöngur séu eins greiðar, áreiðanlegar, hagkvæmar og öruggar og kostur er, með sérstakri áherslu á skilgreinda landshluta og byggðakjarna innan þeirra.

Jafnframt verði unnið að því að samþætta samgöngukerfið á landinu öll með það að markmiði að þjóna íbúum og atvinnulífi með skilvirkum hætti.

Áhersla er lögð á samþættingu samgönguáætlunar við aðrar áætlanir, þ.m.t. byggðáætlun, í þeim tilgangi að efla vinnu- og skólasóknarsvæði og auka áreiðanleika enda mikilvægara að fólk komist leiðar sinnar flesta daga ársins fremur en að einblína á styttri ferðatíma. Einnig er hér horft til markmiða í landsskipulagsstefnu fyrir árin 2018–2029.

Samgöngur og samkeppnishæfni svæða.

Markmið stjórnvalda er að efla samkeppnishæfni landsins í heild, sem og einstakra svæða. Leitast þarf við að skapa forsendur fyrir ný og fjölbreytt störf sem eru vel launuð, aðlaðandi og gjaldeyrisskapandi.

Til eru alþjóðlegir mælikvarðar á samkeppnishæfni landa sem metin er út frá fjórum meginþáttum: Efnahagslegri frammistöðu, skilvirkni hins opinbera, skilvirkni atvinnulífsins og samfélagslegum innviðum.

Samkeppnishæfni Íslands er minni en hinna Norðurlandþjóðanna. Samkvæmt mælingum IMD var Ísland í 20. sæti af 63 árið 2019 en er þó að færast nær helstu samanburðarlöndum.

Við skipulagsgerð er í auknum mæli unnið með hugmyndir um samkeppnishæfni svæða með það að markmiði að styrkja búsetugæði og laða að fólk og fyrirtæki. Greining á atvinnugreinum, atvinnuþátttöku og ársverkum leiðir í ljós að verkefni eru ólík eftir landshlutum. Samgöngur eru lykilþáttur í að efla samkeppnishæfni svæða. Hægt er að stuðla að aukinni samkeppnishæfni með því að forgangsraða framkvæmdum í samgöngum innan vinnusóknarsvæða því að við það stækka svæðin og styrkjast, m.a. með betri búsetugæðum.

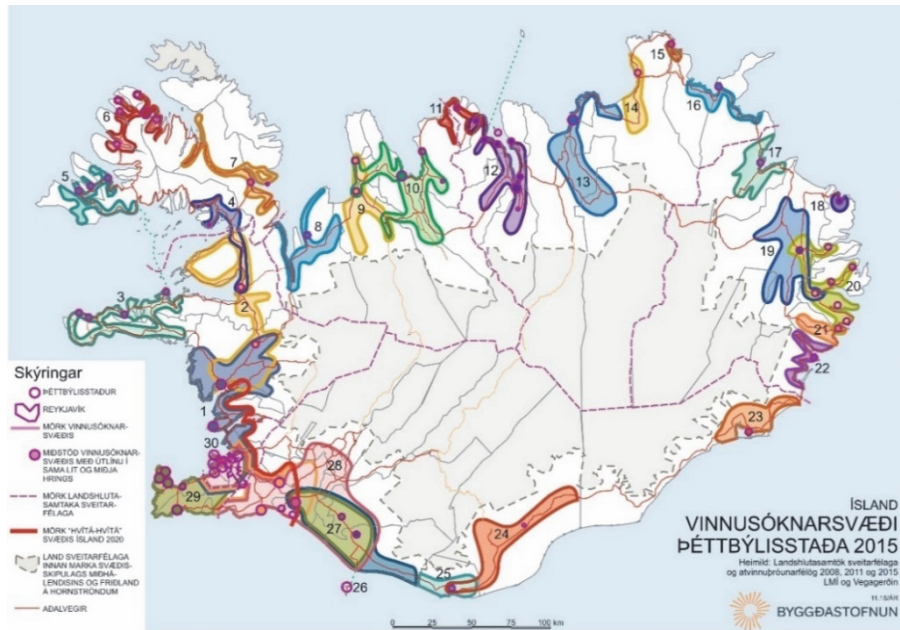
Vinnusóknarsvæði, tenging byggða og þjónusta.

Vinnusóknarsvæði er skilgreint landsvæði þar sem vinna er í boði og búast má við að fólk telji raunhæft að starfa miðað við daglegar ferðir til og frá vinnu. Skólasóknarsvæði er sambærilegt hugtak og tekur mið af safnsvæði grunn- og framhaldsskóla þar sem er daglegur skólaakstur. Á seinni árum hefur verið miðað við um það bil 45 mínútna akstur og er þar stuðst við evrópskar byggðarannsóknir. Margt hefur áhrif á hversu langt fólk er reiðubúið að aka til vinnu, svo sem ferðakostnaður, laun, vaktir, vinnutími og ástand vega.

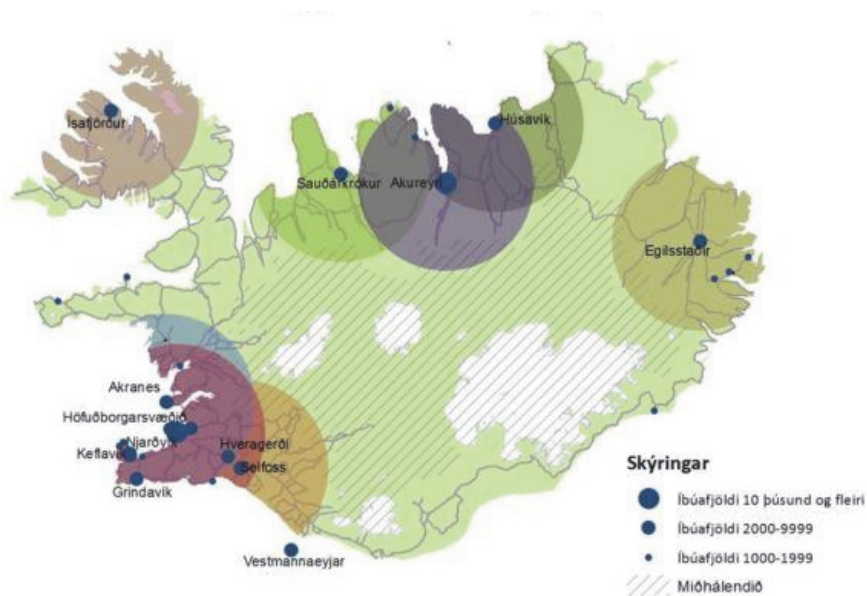
Afmörkun þjónustusvæða er hins vegar flóknari. Þar ræður mestu hvaða þjónustu er um að ræða og hversu oft hennar er þörf. Það er því háð eðli þjónustu hversu langt fólk er tilbúið að sækja hana og því erfiðara að skilgreina þjónustusvæði umfram þá nauðsynlegu opinberu þjónustu sem oft stendur aðeins til boða á höfuðborgarsvæðinu. Stærð þjónustusvæða er háð því hversu sérhæfð og fjölbreytt þjónustan er en þjónustuframboð ræðst aðallega af íbúafjölda á viðkomandi stað sem og fjölda ferðamanna á ársgrundvelli.

Í samgönguáætlun er fyrst og fremst fjallað um vinnusóknarsvæði þar sem vegalengd sú sem fólk ferðast til að sækja þjónustuna er háð eðli hennar hverju sinni. Á tímabilinu verður unnið að rannsóknum á vinnusóknarsvæðum, m.a. hversu langt eða lengi fólk ferðast til og frá vinnu eða skóla og hvaða áhrif innviðir og samgöngumátar hafa á val fólks á búsetu og vinnu.

Almennar áherslur snúast m.a. um að lágmarka ferðatíma innan vinnusóknarsvæða, þ.e. þann tíma sem fólk ver til daglegra ferða til og frá vinnu eða skóla. Með því að bæta samgöngur innan skilgreindra vinnusóknarsvæða bæði með vegabótum og almennings-samgöngum styttest ferðatími og hagkvæmni eykst þannig að vinnusóknarsvæði stækka.



Mynd 6: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða (Byggðastofnun).



Mynd 7: Helstu vinnusóknar- og þjónustusvæði landsins (Byggðastofnun).

Því fjölmennari sem þéttbýlisstaðir og byggðir í næsta nágrenni þeirra eru þeim mun líklegri að þeir geti staðið undir fjölbreyttri og öflugri starfsemi, hvort sem það er opinber

þjónusta, menningarlíf, verslun og þjónusta, atvinnustarfsemi eða menntastofnanir. Langflestir landsmenn búa í vel innan við klukkustundarfjarlægð frá þéttbýliskjörnum með skólum, atvinnufyrirtækjum og lágmarksþjónustu, svo sem matvöruverslun.

Forgangsröðun í samgöngum með hliðsjón af kynbundnum áherslum.

Mikill kynjahalli er í flestum samgöngugreinum. Þrátt fyrir aldalanga sögu um sjósókn íslenskra kvenna hefur verulega hallað á þátttöku þeirra á síðustu öld. Nægir að nefna að aðeins 0,3% þeirra sem lokið hafa vélstjórnarnámi eru konur og 1% þeirra sem lokið hafa námi í skipstjórn. Færa má rök fyrir því að þessi staða stuðli að miklum launamun kynja í sjávarbyggðum þar sem heildarlaun kvenna eru um helmingur af heildarlaunum karla. Það er samfélagslega mikilvægt að styrkja stöðu kvenna, snúa vörn í sókn og fá fleiri konur til starfa við samgöngur, jafnt á sjó, í lofti og á landi.

Á 1. tímabili áætlunarinnar er miðað við að vinna markvisst að því að fjölga konum í sérhæfðum störfum við samgöngur. Sjónum verður fyrst beint að siglingum og sjósókn en þar er lítið um kvenfólk. Leitað verður eftir því að fá stofnanir, útgerðarfélög og aðra hagsmunaaðila til að taka þátt í átaksverkefni til að vekja áhuga stúlkna á störfum á sjó. Fyrirhugað er að ná til grunn- og framhaldsskólanema með kynningum og í gegnum samfélagsmiðla til að fjölga þeim stúlkum sem sækja nám í vélstjórn og skipstjórn sem og í almennum störfum á sjó. Markmiðið er að í lok ársins 2034 verði konur fimmtungur þeirra sem starfa á sjó.

Í apríl 2018 kom út áfangaskýrsla samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og Vega-gerðarinnar, *Samgöngur og jafnrétti*. Í skýrslunni kom fram að umtalsverður munur er á hvernig kynin nýta samgöngukosti. Niðurstöður greiningarinnar sýndu verulegan kynbundinn aðstöðumun með tilliti til getu til þess að nýta áætlunarflug sem samgöngukost.

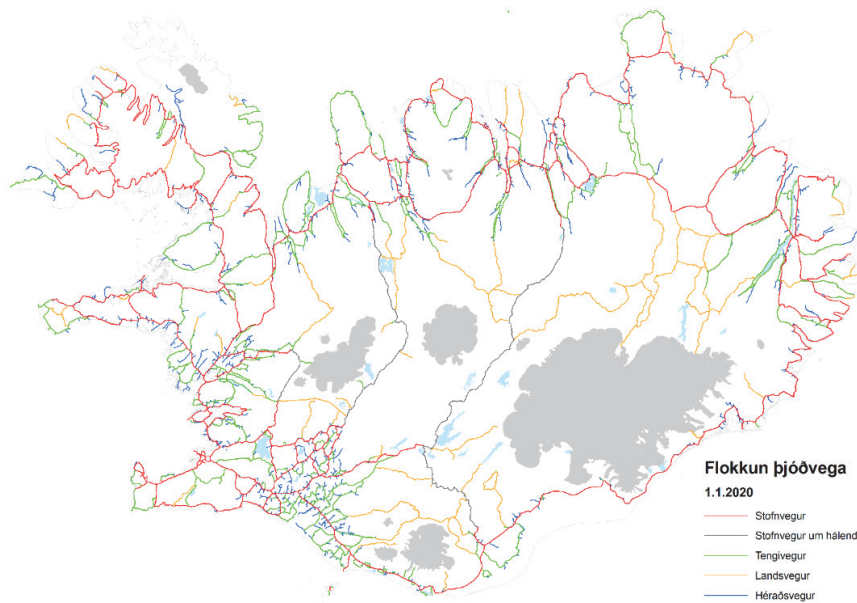
Á árunum 2016–2018 var kynbundin notkun samgöngukerfis skoðuð við greiningar á vinnusóknarsvæðum með tölfræðilegri úrvinnslu gagna frá Hagstofu, Þjóðskrá og Samgöngu-stofu. Skoðunin leiddi í ljós að talsverður munur er á hvernig kynin nýta samgöngur og geta áherslur í samgöngumálum skipt máli við að bæta stöðu kvenna á landsbyggðinni og styrkja byggðir.

Samgönguverkefni sem styrkja vinnusóknarsvæði, stytta ferðatíma og auka þannig fjölbreytni í atvinnutækifærum virðast vera leið til að bæta stöðu kvenna á landsbyggðinni. Nægir að nefna vinnusóknarsvæði á Vestfjörðum og á Austfjörðum. Til dæmis er líklegt að lægri eða niðurgreidd flugfargjöld til þeirra sem búa fjærst höfuðborgarsvæðinu sé leið til að styrkja félagslega stöðu kvenna á landsbyggðinni.

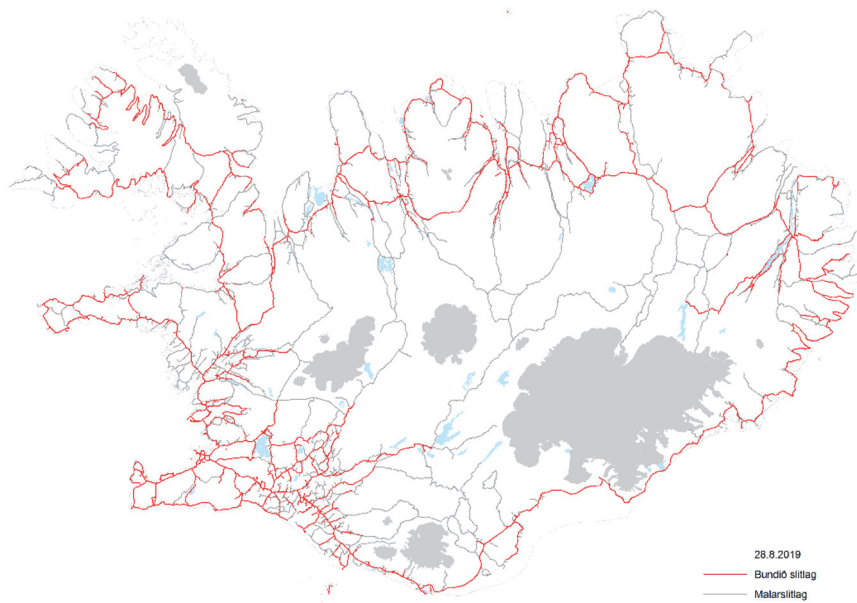
3. Grunnnet samganga.

Grunnnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í a-lið 2. mgr. 8. gr. vegalaga, nr. 80/2007: „Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig 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 og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.“

Til grunnnetsins teljast einnig allir áætlunarflugvellir, helstu flugleiðir og helstu hafnir, ferju- og siglingaleiðir með fram ströndinni og inn á hafnir. Á sama hátt teljast siglingaleiðir



Mynd 9: Flokkun þjóðvega árið 2020.



Mynd 10: Bundið slitlag er nú á flestum stofnvegum. Myndin sýnir yfirborðsgerð á helstu vegum.



Mynd 11: Ársdagsumferð (ÁDU) árið 2018.

Breytingar á grunnneti samgangna.

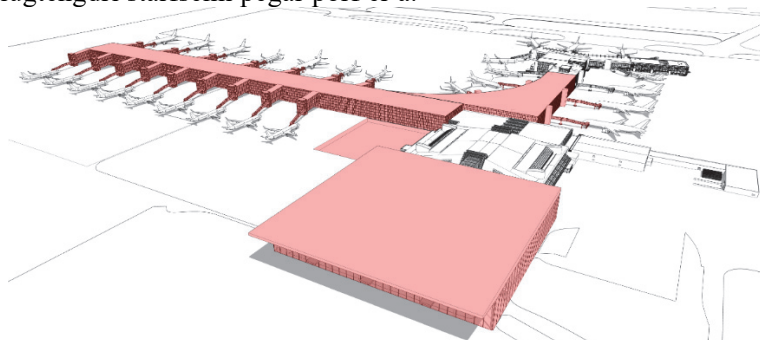
Litlar breytingar hafa orðið á grunnneti samgangna frá síðustu samgönguáætlun. Helst ber að nefna að bundið slitlag er nú komið á allan hringveginn og lokun flugbrautar númer 06/24 á Reykjavíkflugvelli. Helstu fyrirsjáanlegar breytingar eru á megingátt millilandaflugs með vörur og fólk um Keflavíkflugvöll.

Stækkunaráform á Keflavíkflugvelli.

Keflavíkflugvöllur er mikilvægasta ferðagátt landsins. Gríðarlegur vöxtur í umsvifum hefur einkennt reksturinn og hefur farþega fjöldi um völlinn vaxið að jafnaði um nálægt 30% árlega undanfarin ár. Gert er ráð fyrir að farþegar um flugvöllinn verði um 7,3 milljónir á árinu 2019. Isavia ohf. hefur gripið til margs konar ráðstafana til að bregðast við fjölgun undanfarinna ára. Flugstöðin hefur verið stækkuð umtalsvert og húsrými endurbætt auk þess sem flæði farþega hefur verið bætt með aukinni sjálfvirkni og fjölgun starfsfólks. Stefnan er sú að flugvallarmannvirki á Keflavíkflugvelli verði stækkuð í samræmi við þarfir notenda flugvallarins, sem munu greiða fyrir þjónustu og uppbyggingu vallarins.

Isavia ohf. kynnti árið 2015 þróunaráætlun fyrir Keflavíkflugvöll til ársins 2040, sem unnin var í víðtæku samráði við hagsmunaaðila og nærsvæði. Í áætluninni var því spáð að flugvöllurinn gæti tekið á móti allt að 14 milljónum farþega árið 2040 miðað við óbreytta álagsdreifingu með þremur toppum á sólarhring og tiltölulega lítilli umferð á milli. Árlegur farþega fjöldi var talinn kunna að ná 14 milljónum árið 2040 en yrði það fyrr gæti Keflavíkflugvöllur engu að síður tekið á móti þeim fjölda. Hefur nýtingarhlutfall flugvallarins aukist hröðum skrefum og langt umfram áætlanir á undanförunum árum en erfitt er að spá eftir gjaldþrot WOW air hver þróunin verður. Flatarmál á hvern farþega í flugstöðinni á háannatíma var helmingi minna 2018 en það var árið 2014 þegar flugvöllurinn var valinn besti flugvöllur í Evrópu að mati farþega.

Þegar lengra líður er í þróunaráætluninni gert ráð fyrir enn frekari stækkun farþega- og flugafgreiðslusvæða ásamt athafnasvæði fraktflugs og margs konar þjónustumannvirkja. Meðal annars er þar gert ráð fyrir lagningu nýrrar N/S-flugbrautar vestan megin flugvallar og nýrrar NV/SA-brautar samkvæmt aðalskipulagi flugvallarins. Á Háaleitisflughlaði er áætlað að flugfélög og afgreiðslufyrirtæki hefji byggingu flugskýla og annarra bygginga sem þjóna flugtengdri starfsemi þegar þörf er á.



Mynd 12: Stækkun landgangs og flugstöðvar til norðurs og austurs og nýr landgangur til austurs með tengibrúm verður þegar markaðsaðstæður krefja.

4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda.

Á tímabili áætlunarinnar til ársins 2034 er gert ráð fyrir að tæplega 633 milljörðum kr. verði varið til samgöngumála. Fjárveitingar skiptast með eftirfarandi hætti og er nánar gerð grein fyrir þeim síðar.

Tafla 7: Fjármál samgönguáætlunar.

Ríkisframlag (án sértekna) <i>Verðlag fjárlaga 2020 (millj. kr.)</i>	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals 2020–2034
Stjórnarsýsla, öryggi og eftirlit	6.397	6.397	6.397	19.191
Flugvellir og flugleiðsaga	12.318	12.318	12.318	36.954
Vegagerð	170.819	189.154	199.380	559.353
Hafnabótasjóður	5.105	4.558	4.558	14.220
Rannsóknarnefnd samgönguslysa	835	835	835	2.505
Varasjóður málaflokks	206	206	206	618
Samtals	195.680	213.468	223.694	632.841

4.1. Samgöngustofa, fjármál.

Stjórnsýsla samgöngustofu.

Samgöngustofnanir eru þrjár. Samgöngustofa fer með stjórnsýslu og eftirlit samgöngumála. Vegagerðin annast samgönguframkvæmdir, að undanskildum flugvöllum og flugleiðsögu sem sinnt er af Isavia ohf. samkvæmt þjónustusamningi við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Rannsóknarnefnd samgönguslysa fer með rannsóknir á samgönguslysum.

Tafla 8: Helstu málaflokkar samgönguáætlunar og hvernig þeir eru fjármagnaðir.

Málaflokkar	Rekstur	Fjármögnun	Ábyrgð/eftirlit
Flugvöllir	Isavia	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Hafnir	Hafnarsjóðir	Notgj.+ríkissj.+ svfél.	Vg./Samgöngust.
Vegir	Vg./sv.fél./eink.	Ríkissj./svfél./eink.	Vg./svfél./eink.
Hjólástigar	Sveitarfélög	Sv.fél/Vegagerð	Vegagerðin
Gönguleiðir	Sveitarfélög	Sv.fél/Vegagerð	Vegagerðin
Loftför			
Skoðun	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Lofthæfiskirteini	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Atvinnuskirteini flugm.	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Umferðarreglur í lofti	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Leiðsaga og ferðauppl.	Isavia	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Skip			
Skoðun	Samgst./eink.	Notendagjöld	Samgöngustofa
Haffæriskirteini	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Atvinnuskirteini sjóm.	Samgöngustofa	Notendagjöld+ ríkissj.	Samgöngustofa
Umferðarreglur á sjó	Samgöngustofa	Ríkissjóður	Samgöngustofa
Leiðsaga og ferðauppl.	Vegagerð/Samgst	Ríkissjóður	Vegagerð/Samgst.
Siglingavernd	Samgst./fleiri	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Bifreiðar			
Skoðun	Einkarekstur	Notendagjöld	Samgöngustofa
Skoðunarvottorð	Einkarekstur	Notendagjöld	Samgöngustofa
Ökuskirteini	Lögreglan	Notendagjöld	Lögr./Samgst.
Umferðarreglur	Lögreglan	Ríkissjóður	Lögreglan
Leiðsaga og ferðauppl.	Vegagerðin	Ríkissjóður	Vegagerð/Samgst.
Fólks- og vöruflutningar			
Áætlunarflug	Einkarekstur	Notendagjöld+ríkissj.	Vegagerð/Samgst.
Sjóflutningar	Einkarekstur	Notendagjöld	Vegagerð/Samgst.
Áætlunarbifreiðar	Sv.fél./Vg. frá 2020	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa

Málaflokkar	Rekstur	Fjármögnun	Ábyrgð/eftirlit
Hópfærðabifreiðar	Einkarekstur	Notendagjöld	Samgöngustofa
Vöruflutningar á landi	Einkarekstur	Notendagjöld	Lögregla
Ferjur	Einkarekstur	Notendagjöld+ríkissj.	Vegagerð/Samgst.
Leigubifreiðar	Einkarekstur	Notendagjöld	Samgöngustofa

Rannsóknir og þróunarverkefni í samgöngum eru á forræði Samgöngustofu og Vegagerðar.

Loks hefur samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skipað í þrjú fagráð sér til ráðgjafar: siglingaráð, flugráð og umferðaráð.

Rekstri stofnana samgöngumála eru gerð betri skil í fimm ára verkefnaáætlun samgönguáætlunar.

4.2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta, fjármál.

Isavia ohf. rekur flugvelli og flugleiðsöguþjónustu ríkisins samkvæmt lögum þar að lútandi. Flugvellirnir eru reknir í tveimur flugvallakerfum, annars vegar innanlandskerfi og hins vegar Keflavíkurflugvöllur.

Framlög til framkvæmda og viðhalds á flugvöllum í innanlandskerfinu koma beint úr ríkissjóði samkvæmt samþykktum Alþingis. Um rekstur innanlandskerfisins gildir þjónustusamningur milli Isavia ohf. og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins sem felur í sér greiðslu á rekstrarkostnaði og hvaða þjónustu skuli veita á flugvöllum í samræmi við þessa samgönguáætlun.

Alþjóðaflugvellirnir verða reknir á grundvelli þjónustugjalda að því undanskildu að ríkið styrkir tiltekna þjónustu í almannapágu á flugvöllum, í samræmi við reglur Evrópusambandsins. Þessu til viðbótar skal skoða hvort ástæða sé til að taka upp hóflegt varaflugvallagjald sem renni til uppbyggingar með áherslu á að mæta þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli og er Egilsstaðaflugvöllur í forgangi að því leyti.

Fjármál.

Tekjur.

Þjónustusamningur Isavia og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins greiðir meginhluta af rekstrarkostnaði við innanlandskerfi flugvalla. Aðrar tekjur, t.d. lendingargjöld, farþegagjöld og önnur notendagjöld, þurfa að standa undir öðrum rekstrarkostnaði við innanlandskerfið. Framlög til viðhalds og nýframkvæmda á innanlandsflugvöllum koma beint úr ríkissjóði samkvæmt samþykktum Alþingis.

Á Keflavíkurflugvelli standa þjónustugjöld og aðrar tekjur hans undir rekstri og uppbyggingu flugvallarins að undanskilinni þjónustu við ríkisflug en ríkið greiðir samkvæmt þjónustusamningi kostnað flugvallarins af slíku ríkisflugi.

Flugleiðsaga og flugumferðarstjórn er veitt frá flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík og flugturnunum á Keflavíkurflugvelli, Reykjavíkurflugvelli og Akureyrarflugvelli. Isavia rekur leiðarflugsþjónustu, bæði á úthafssvæði og innanlandssvæði. Alþjóðaflughjónustan nær yfir þjónustu á úthafssvæðinu. Kostnaður við hana er innheimtur samkvæmt samningi sem byggist á kostnaðargrunni þar sem eingöngu er um endurgreiðslu útlagðs kostnaðar að ræða og ekki er heimilt að taka arð af starfseminni. Gjöld fyrir leiðarflugsþjónustu á innanlandssvæði voru tekin upp árið 2010 og nú greiða notendur fyrir þessa þjónustu sem ríkið greiddi áður að fullu.

Rekstrargjöld.

Samgönguætlun gerir ráð fyrir óbreyttri þjónustu á flestum flugvöllum og landingarstöðum í grunnneti. Stefnt er að reglubundnu millilandaflugi um Egilsstaðaflugvöll og/eða Akureyrarflugvöll.

Stofnkostnaður og viðhald.

Mikil uppsöfnuð viðhaldspörf einkennir fyrsta tímabil áætlunarinnar þar sem áhersla er lögð á að tryggja áframhaldandi rekstur áætlunarflugvalla með viðhaldi flugvallarmannvirkja og flugleiðsögubúnaðar. Mestan forgang hefur viðhald flugbrauta og þar á eftir kemur brýnasti flugöryggisbúnaður, aðflugs- og ljósabúnaður. Áætlunarflugvellir eru í fyrsta forgangi, svo þeir landingarstaðir sem mikið eru notaðir til sjúkraflugs og síðastir eru aðrir landingarstaðir. Hætt er við að á tímabilinu verði ekki hægt að tryggja notkun einstakra flugvallarmannvirkja og flugvallarbúnaðar þar sem ekki fæst fjármagn til að halda við mannvirkjunum eða búnaðinum.

Þetta á sérstaklega við um landingarstaði án áætlunarflugs. Stefnt er að því að landingarstaðir verði metnir með hliðsjón af öryggishlutverki þeirra. Svigrúm til að ráðast í nýframkvæmdir er takmarkað.

4.3. Vegagerðin.

Framkvæmdir á vegakerfinu skiptast í viðhald og nýframkvæmdir.

4.3.1. Viðhald.

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

Eftirfarandi eru viðhaldsmarkmið:

- Varðveita verðmæti vegamannvirkja.
- Uppfylla reglur um veggbreidd og burðarþol.
- Uppfylla kröfur um umferðaröryggi.

Viðhaldskostnaður.

Reiknað er með því að kostnaður við að varðveita verðmæti vegamannvirkja aukist á næstu árum. Því til viðbótar þarf að takast á við viðhald stærri og dýrari mannvirkja á vegakerfinu svo sem jarðganga og brúa. Í samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 er gert ráð fyrir að auka framlög til viðhalds vega til að sinna og viðhalda verðmæti vegakerfisins eins og kemur fram í tillögu til þingsályktunar.

4.3.2. Nýframkvæmdir, sundurliðun framkvæmda.

Lengd vega eftir vegflokkum samkvæmt vegalögum er eftirfarandi:

Tafla 9: Lengd vega eftir vegflokkum og svæðum Vegagerðarinnar í km (jan. 2020).

	Stofnvegir	Stofnvegir um hálendi	Tengivegir	Héraðsvegir	Landsvegir	Samtals
Suðursvæði	1.037	276	936	708	591	3.548
Vestursvæði	1.339	40	912	737	213	3.241
Norðursvæði	1.179	164	1.089	847	682	3.961
Austursvæði	887		447	339	470	2.142
Alls	4.443	480	3.383	2.632	1.955	12.892

Samkvæmt skilgreiningu er stofnvegakerfið grunnnet vega. Skilgreind hafa verið æskileg framkvæmdamarkmið fyrir grunnnetið. Í grunnneti er miðað við að stofnvegir séu byggðir upp með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi. Þá eru sett markmið um öryggi. Umferð og þar með þörf fyrir fjárfestingu í vegakerfinu ræðst mjög af íbúapróun og skipulagi byggðar.

Vísitala áætlana.

Kostnaðaráætlanir nýframkvæmda hjá Vegagerðinni miðast við svokallaða vísitölu áætlana sem er reiknuð út frá launavísitölu, byggingarvísitölu og neysluvísitölu frá Hagstofu Íslands en einnig út frá útboðsvísitölu jarðvinnu hjá Vegagerðinni. Vísitala áætlana hélst nokkuð stöðug á bilinu 15.200–15.800 á árunum 2013–2018. Í byrjun árs 2018 var þessi vísitala 15.800, en var í október 2019 komin í 17.200, sem er um 9% hækkun.



Mynd 13: Vísitala áætlana, þróun frá 2013.

Hönnunarstig og óvissa í kostnaðaráætlunum.

Við hönnun og undirbúning vegaframkvæmda er stuðst við fjögur stig áætlanagerðar:

- Skilgreining verkefnis.
- Frumdrög.

- Forhönnun.
- Verkhönnun.

Eftirfarandi þættir koma inn í kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar: Hönnun, þ.m.t. rannsóknir, umhverfismat, verktakakostnaður, efni sem verkkaupi leggur til, landbætur, eftirlit og stjórnumarkostnaður verkkaupa.

Skilgreining: Þegar verkefni er skilgreint er gerð grein fyrir helstu þáttum þess og má þar telja: Vegtegund, lengd vegarkafila og staðsetningu, hönnunarumferð, hönnunarhraða, nýbyggingu eða endurbyggingu, matsskyldu, samræmi við skipulag og loks kostnaðarmat sem byggt er á kostnaði við gerð sambærilegra vega.

Frumdrög: Æskilegt er að frumdrög liggi fyrir 8–12 árum fyrir áætlað útboð framkvæmdar. Í frumdrögum eru dregnir fram kostir og gallar mismunandi valkosta með tilliti til skipulags, umferðar, landslags, veðurfars, jarðtækni o.fl. þátta. Umfangsmikil söfnun upplýsinga fer fram við frumdrög og má þar nefna: Landamerki og landeigendur, hönnunarreglur, staðla og leiðbeiningar, skipulag, umferð, veitur, veður og náttúruvá, umhverfismál, vernd, forminjar, jarðmyndanir, hávaða og loftmengun, könnun á matsskyldu og jarðtækni.

Forhönnun: Meginhönnun verkefnisins lýkur með forhönnun. Í forhönnun er gert ráð fyrir að afla þurfi viðtækra gagna, þá eru þættir er varða umferð, veitur og jarðtækni o.fl. endurmetnir. Í þessu þrepi er mannvirkið hannað og magn tekið í samræmi við fyrrnefnda þætti auk þess að gerð er grein fyrir frekari rannsóknum vegna verkhönnunar og verktilhögunar.

Verkhönnun: Verkhönnun lýkur með framsetningu endanlegra gagna vegna byggingar mannvirkis ásamt gerð útboðs- og verklýsingar. Markmið eru yfirfarin og afurðir þessa þreps eru: Útboðsgögn, útboðs- og verklýsingar, greinargerðir til verkkaupa, útsetningar- og mæligögn og kostnaðaráætlanir auk hönnunarrýni á framlögðum kosti.

Mikill munur er á nákvæmni kostnaðaráætlana eftir hönnunarstigi. Gera má ráð fyrir eftirfarandi óvissu og skekkjumörkum eftir stigi hönnunar.

Tafla 10: Hönnunarstig og óvissa í kostnaðaráætlunum Vegagerðarinnar.

Hönnunarstig	Aðferðafræði	Dæmigert bil óvissu %
Skilgreining	Huglægt mat eða reynslutölur kr./km, kr./m.	-30 / +70 %
Frumdrög	Helstu stærðir og magntölur metnar út frá frumhönnun.	-15 / +40%
Forhönnun	Mannvirkið mótað og helsti búnaður ákveðinn.	-10 / +25 %
Verkhönnun	Fullskilgreint og fullhannað mannvirki. Nákvæm magntöluskra liggur fyrir.	-5 / +15 %

Í framkvæmdatöflunum er dálkur sem sýnir hvaða hönnunarstigi er lokið fyrir verkefni og er vísbending um þá óvissu sem er í kostnaðaráætlun fyrir viðkomandi verk.

Helstu framkvæmdir.

Eftirfarandi er lýsing á helstu verkefnum í áætluninni. Tilvísun í svæði er samkvæmt starfssvæðum Vegagerðarinnar.

Ekki er fjallað um þau verkefni sem klárast á 1. tímabili þessarar áætlunar, heldur vísað í umfjöllun í fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020–2024. Ekki er heldur fjallað sérstaklega um þau verkefni sem áætlað er að kosti undir 1 milljarði kr. og eru á 3. tímabili áætlunarinnar. Sagt er stuttlega frá þessum verkefnum undir liðnum ýmsar framkvæmdir.

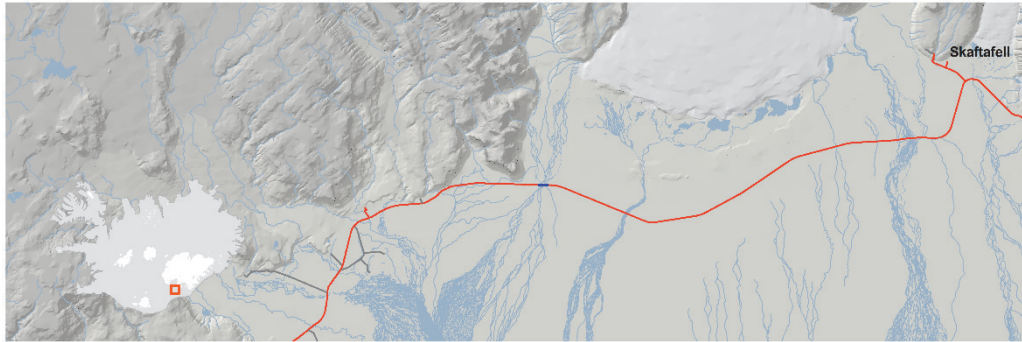
Suðursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

Hringvegur um Núpsvötn.

Byggð verður ný brú á 2. tímabili yfir Núpsvötn, en þar er nú einbreið brú með útskotum til mætinga.

*Hringvegur, Fossálar – Hörgrá.*

Gert er ráð fyrir að færa hringveginn suður fyrir byggðina á 2. tímabili áætlunarinnar. Með nýjum vegi verða teknar af blindbeygjur, blindhæðir og einbreið brú. Lítils háttar stytting verður á hringveginum við færsluna.



Hringvegur um Breiðbalakvísl.

Byggð verður ný brú á 2. tímabili áætlunarinnar yfir Breiðbalakvísl þar sem er einbreið brú rétt austan við Kirkjubæjarklaustur.

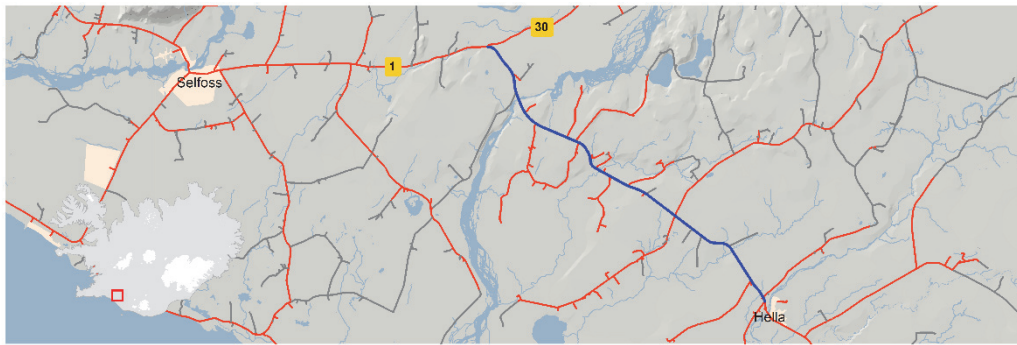


Hringvegur um Hellu, hringtorg.

Gert er ráð fyrir að setja hringtorg á hringveginn á Hellu á 2. tímabili áætlunarinnar.

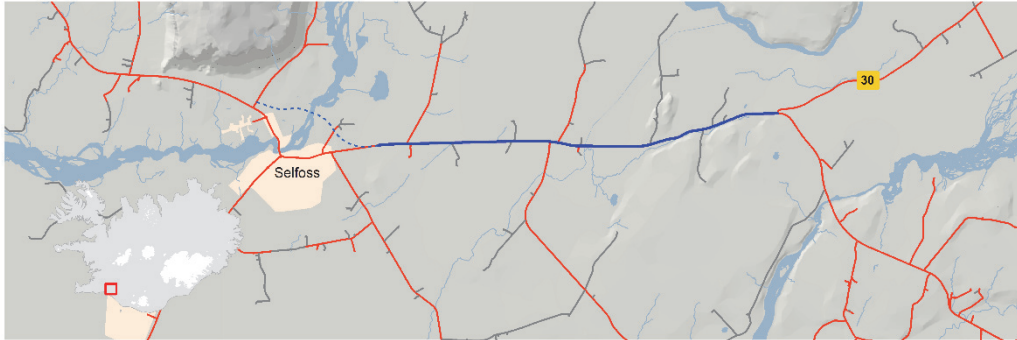
Hringvegur, Hella – Skeiðavegamót.

Lagt er til að hringvegur á milli Hellu og Skeiða- og Hrunamannavegar verði breikkaður á 3. tímabili áætlunarinnar og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi. Gerðir verða hliðarvegir til að fækka tengingum í plani.



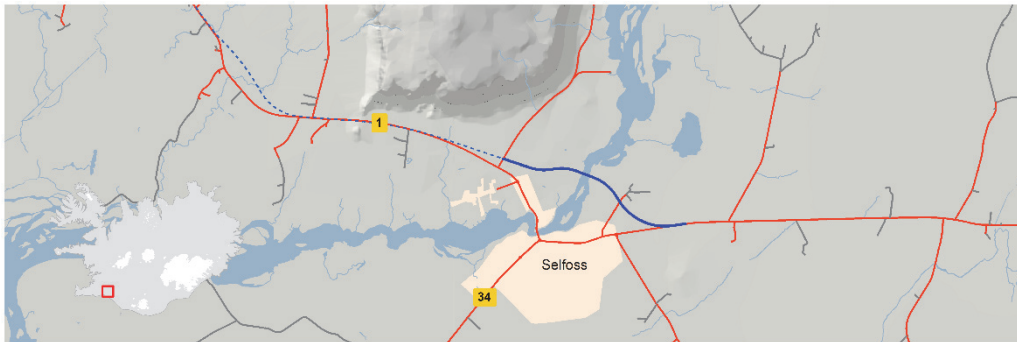
Hringvegur, Skeiðavegamót – Selfoss.

Lagt er til að vegurinn á milli Skeiðavegamóta og Selfoss verði breikkaður á 2. tímabili áætlunarinnar og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi. Gerðir verða hliðarvegir til að fækka tengingum í plani.



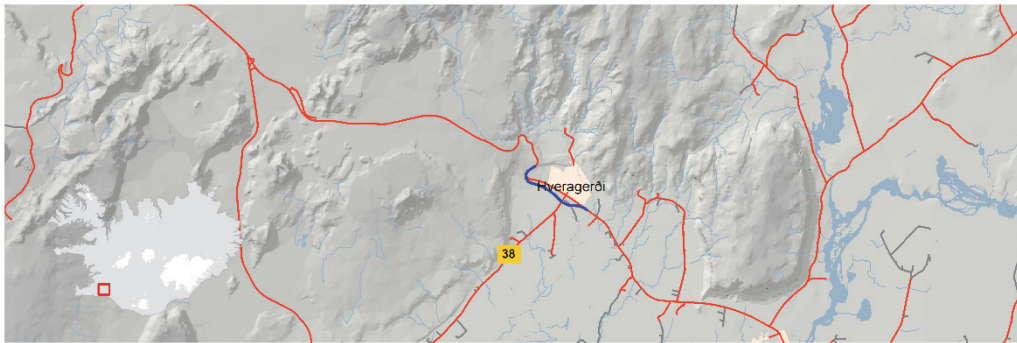
Hringvegur norðaustan Selfoss, brú yfir Ölfusá.

Leitað verði leiða til að fjármagna þennan vegarkafli og nýja brú yfir Ölfusá í samvinnu við einkaaðila.



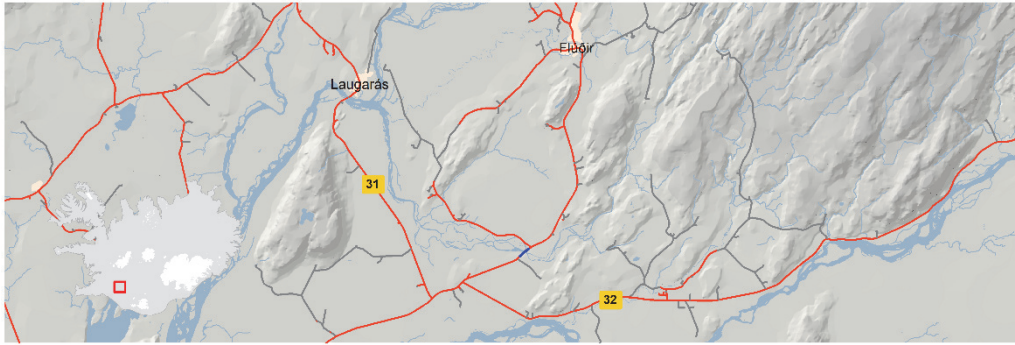
Hringvegur, Varmá – Kambar.

Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akstursstefnum með vegriði og planvegamótum á milli Varmár og Kambaróta á 1. og 2. tímabili áætlunarinnar.



Skeiða- og Hrunamannavegur, um Stóru-Laxá.

Byggð verður ný brú á 2. tímabili áætlunarinnar yfir Stóru-Laxá í stað einbreiðrar brúar.

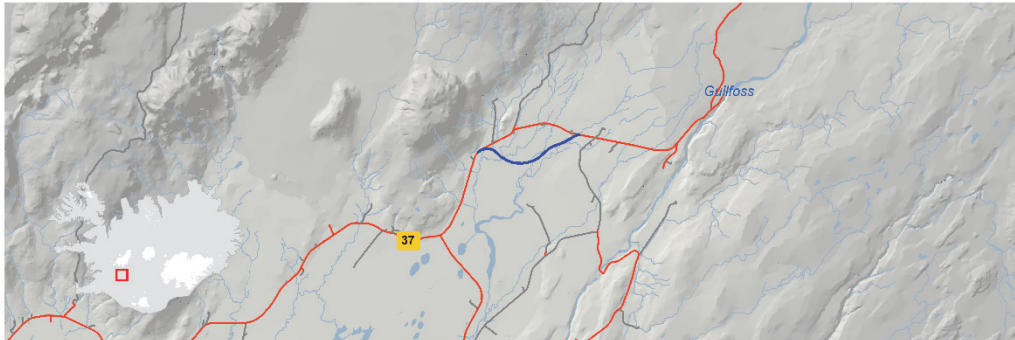


Skeiða- og Hrunamannavegur, hringtorg Flúðum.

Gert er ráð fyrir að gert verði hringtorg á Flúðum á 2. tímabili áætlunarinnar.

Biskupstungnabraut um Geysissvæðið og Tungufljót.

Gert er ráð fyrir að gera nýjan veg sunnan Geysissvæðisins og nýja brú á Tungufljót á 2. tímabili áætlunarinnar í samræmi við legu sem ákveðin er í skipulagi sveitarfélagsins. Kostnaður er óviss en er áætlaður a.m.k. 1,1 milljarður kr.



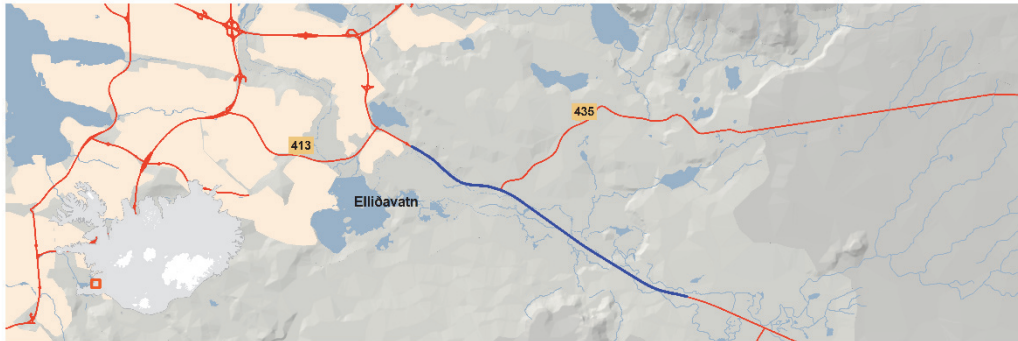
Suðursvæði II (Reykjavík og Suðvestursvæði).

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

Hringvegur, Fossvellir – Norðlingavað.

Lagt er til að hringvegurinn verði breikkaður með aðgreindum akstursstefnum á þessum kafla á 2. tímabili áætlunarinnar.



Þingvallavegur í Mosfellsdal.

Lagt er til að gerð verði tvö hringtorg og undirgöng á Þingvallavegi í Mosfellsdal á 2. tímabili áætlunarinnar.

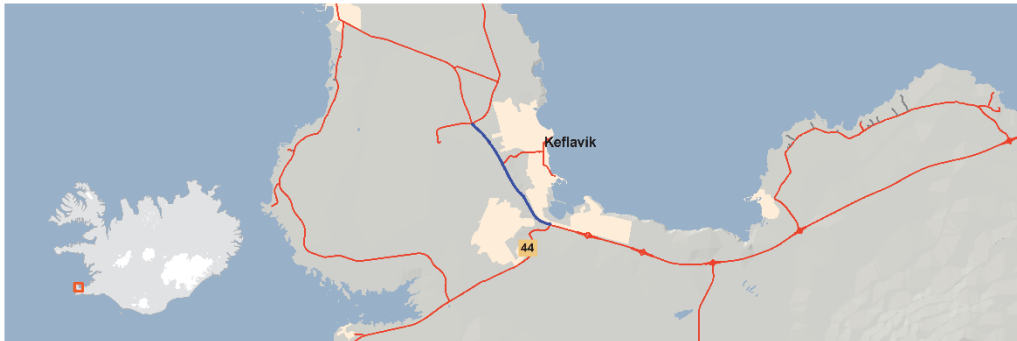
Reykjanesbraut, Krýsvíkurvegur – Hvassahraun.

Á 2. tímabili áætlunarinnar stendur til að breikka þennan vegarkafli og aðskilja akstursstefnur með vegriði.



Reykjanesbraut, Fitja og Rósaselstorg.

Á 2. tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar milli Fitja og Rósaselstorgs.



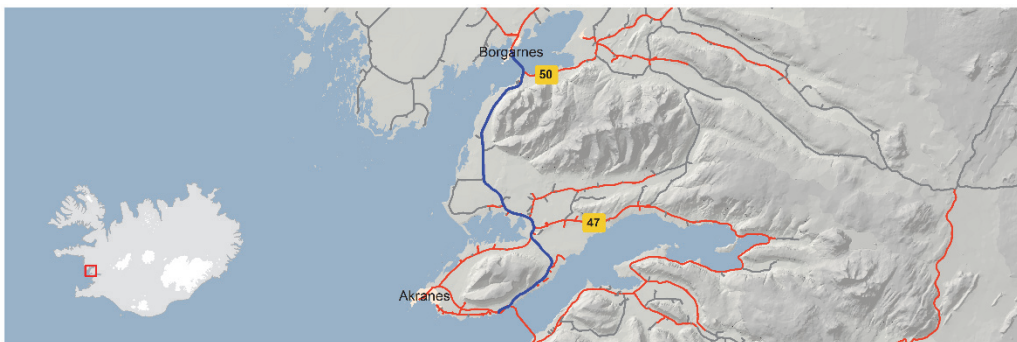
Vestursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

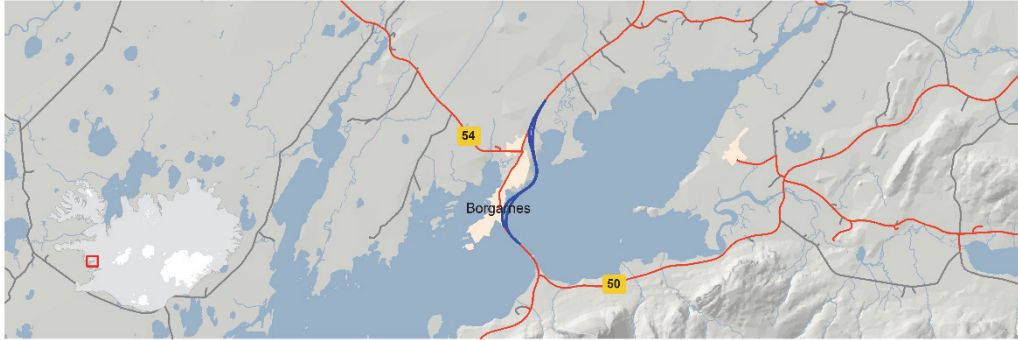
Hringvegur, Akrafjallssvegur – Borgarnes.

Lagt er til að vegurinn á milli Hvalfjarðarganga og Borgarness verði breikkaður á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi.



Hringvegur um Borgarnes.

Lagt er til að hringvegurinn verði lagður með 2+1 vegi fram hjá Borgarnesi á 3. tímabili áætlunarinnar.



Uxahryggjavegur.

Lagt er til að unnið verði að endurgerð Uxahryggjavegar á milli Brautartungu og Kaldaldalsvegar á 2. tímabili áætlunarinnar.



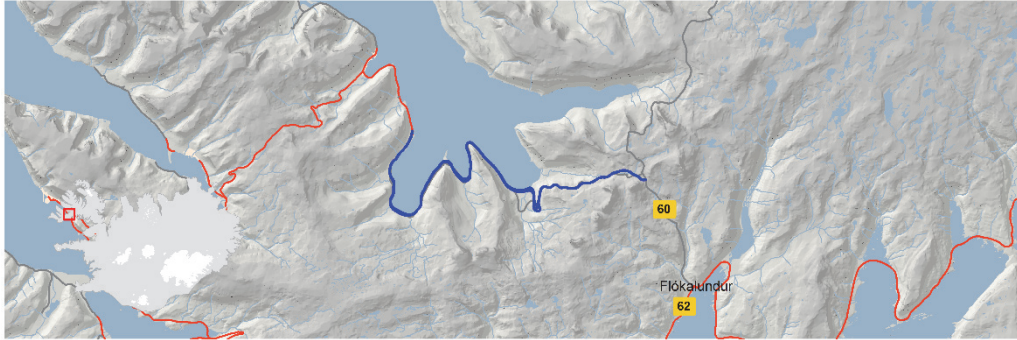
Snæfellsnesvegur á Skógarströnd.

Lagt er til að unnið verði við lagfæringar á ýmsum stöðum á veginum um Skógarströnd á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Kostnaður er óviss.



Bíldudalsvegur, Trostansfjörður – Vestfjarðavegur.

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við Bíldudalsveg á 2. tímabili áætlunarinnar í tengslum við gerð nýs vegar yfir Dynjandisheiði.



Strandavegur um Veiðileysuháls.

Fjárveitingar ætlaðar Strandavegi eru til endurgerðar á veginum um Veiðileysuháls á 2. tímabili áætlunarinnar.



Innstrandavegur, Heydalsá – Þorpar.

Fjárveitingar eru til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Innstrandarveg á þessum kafla á 2. tímabili áætlunarinnar.



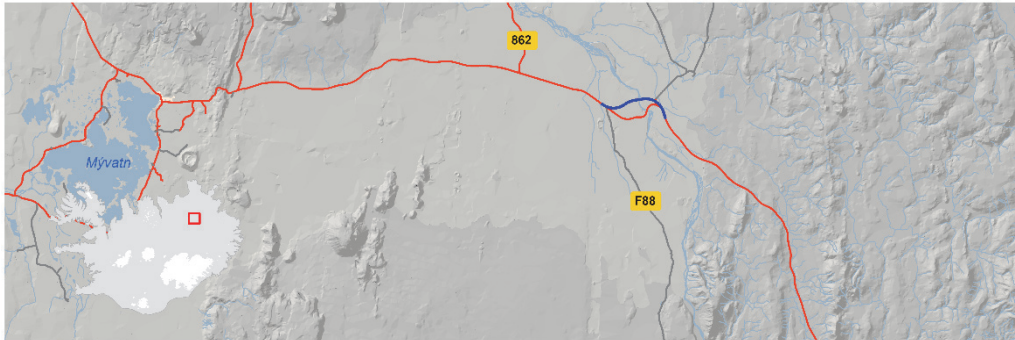
Norðursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

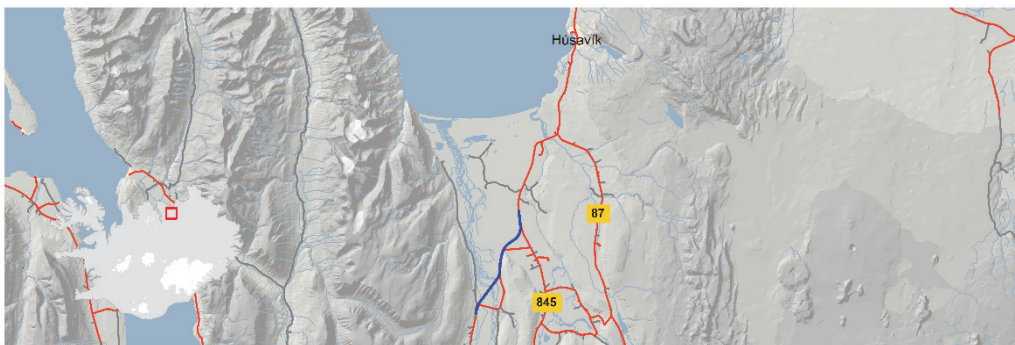
Hringvegur um Jökulsá á Fjöllum.

Nauðsynlegt er að byggja nýja brú yfir Jökulsá á Fjöllum en hún er veikasti hlekkurinn á norðurleiðinni ef suðurhluti hringvegarins lokast vegna náttúruhamfara. Gert er ráð fyrir fjárveitingu til undirbúnings á 1. tímabili áætlunarinnar en lagt er til að framkvæmdin verði á 2. tímabili.



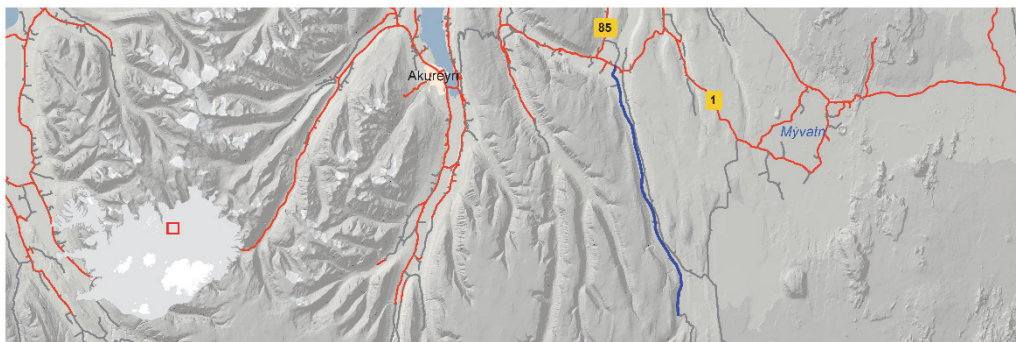
Norðausturvegur um Skjálfandafljót.

Fjárveitingin er ætluð til að endurgera veginn í Aðaldal um Skjálfandafljót á 2. tímabili áætlunarinnar. Aflagðar verða tvær einbreiðar brýr yfir Skjálfandafljót og Rangá hjá Ófeigsstöðum.



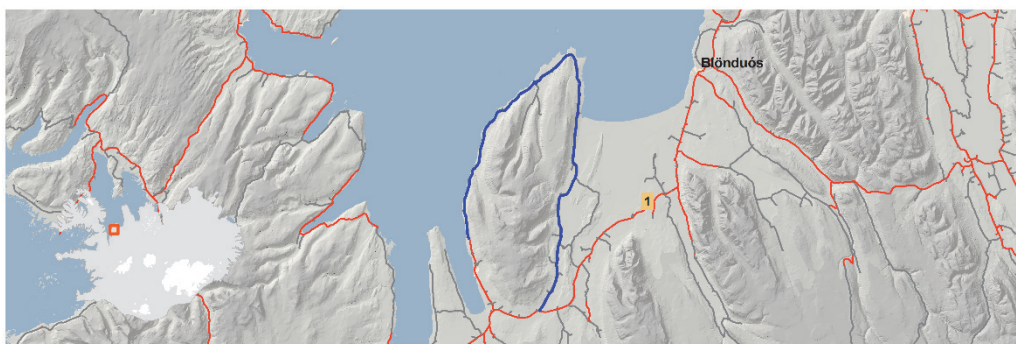
Bárðardalsvegur vestri, Hringvegur – Sprengisandsleið.

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á veginn á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar.



Vatnsnesvegur, ýmsir staðir.

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Vatnsnesveg á 3. tímabili áætlunarinnar.



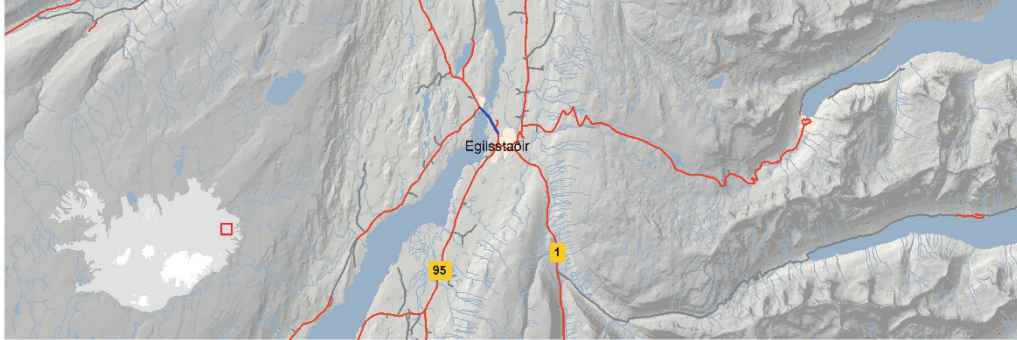
Austursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

Hringvegur um Lagarfljót.

Fyrirhugað er að endurbyggja brú yfir Lagarfljót á 3. tímabili áætlunarinnar. Á 1. tímabili er áætlað að endurnýja timburgólf brúarinnar og einnig verður farið í viðgerðir á stöplum brúarinnar.



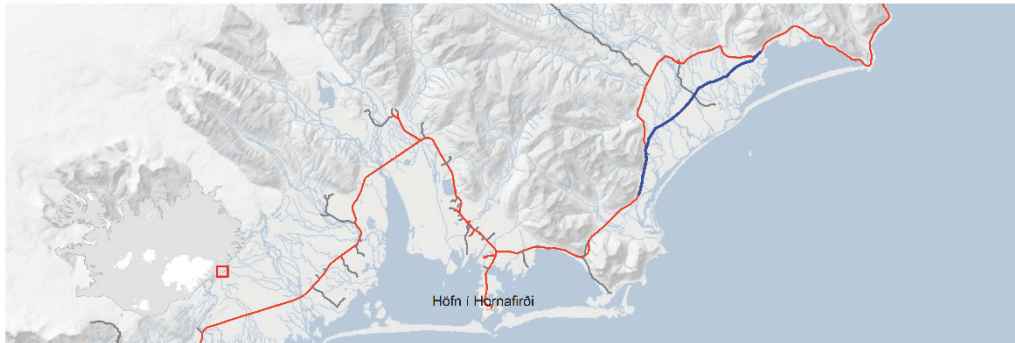
Hringvegur um Suðurfirði.

Lagt er til að gerðar verði verulegar endurbætur á veginum milli Reyðarfjarðar og Breiðdalsvíkur á 3. tímabili áætlunarinnar. Helstu kaflar sem þarf að bæta eru í botni Reyðarfjarðar, Fáskrúðsfjarðar og Stöðvarfjarðar og á suðurströnd Fáskrúðsfjarðar.



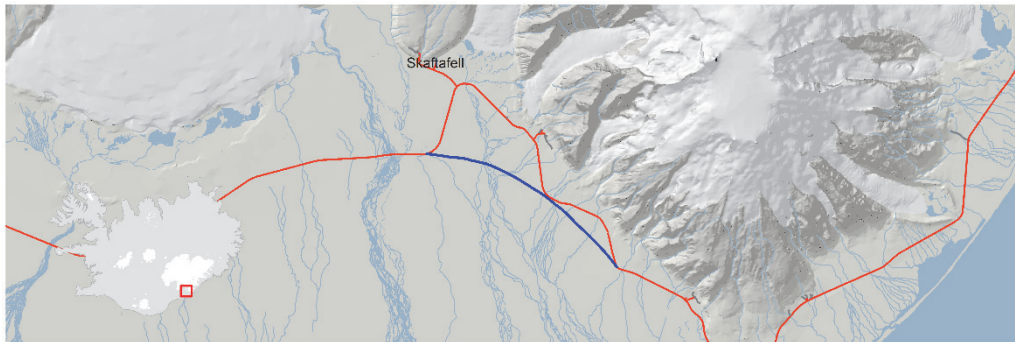
Hringvegur um Lón.

Á 3. tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir lagningu 16 km nýs vegar um Lón. Með því leggjast af sex einbreiðar brýr og hringvegurinn stýttist um 4 km.



Hringvegur, Kotá – Morsá.

Lagt er til að á 3. tímabili áætlunarinnar verði gerðar nýjar brýr yfir Virkisá og Svínafellsá/Skaftafellsá og nýr vegur milli Kotár og Morsár sem stýttir hringveginn um a.m.k. 5 km og fækkar einbreiðum brúm um þrjár.

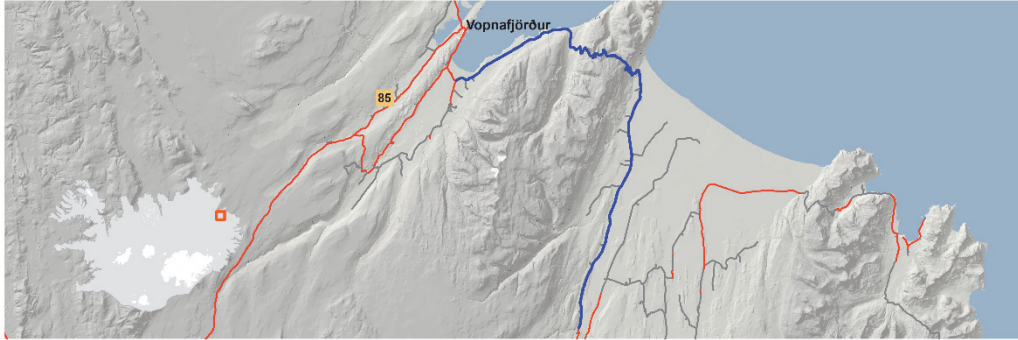


Norðfjarðarvegur um Grænafell, snjóflóðavarnir.

Gert er ráð fyrir lagfæringum og snjóflóðavörnum á Norðfjarðarvegi um Grænafell á 2. tímabili áætlunarinnar.

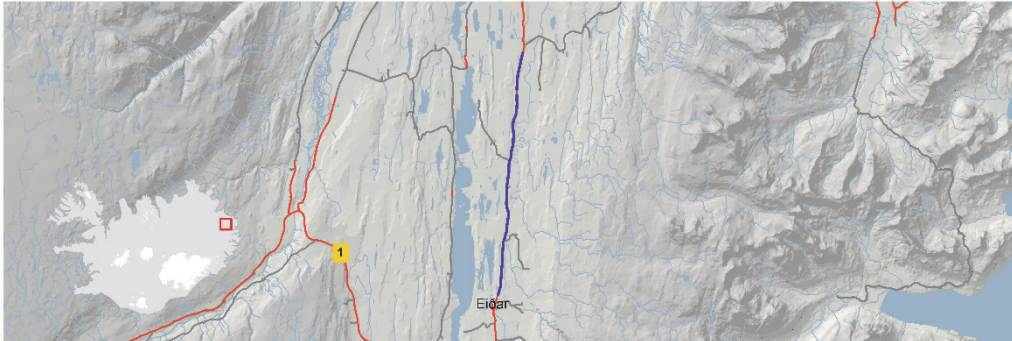
Hlíðarvegur, ýmsir staðir.

Fjárveitingar eru ætlaðar til framkvæmda á ýmsum stöðum á Hlíðarvegi á 3. tímabili áætlunarinnar.



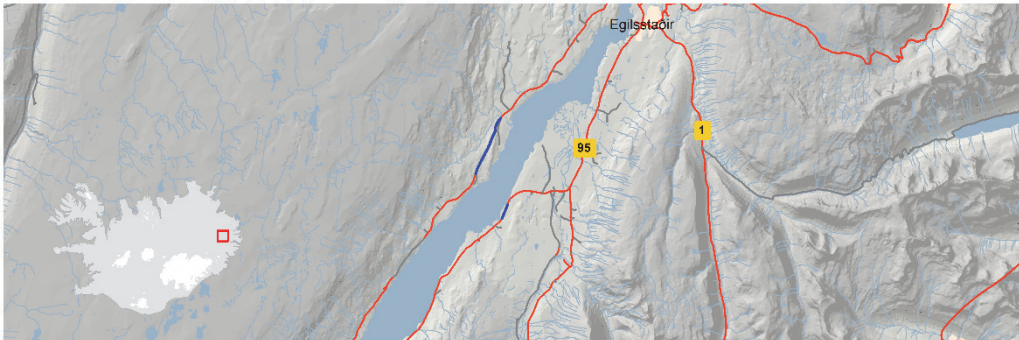
Borgarfjarðarvegur, Eiðar – Laufás.

Lagt er til að farið verði í endurbætur á Borgarfjarðarvegi milli Eiða og Laufáss á 1. og 2. tímabili áætlunarinnar en þarna er nú malarvegur.



Upphéraðsvegur, ýmsir staðir.

Lagt er til að farið verði í endurbætur á lagningu bundins slitlags á þeim köflum á Upphéraðsvegi sem enn eru malarvegir á 2. tímabili áætlunarinnar.



Sameiginlegt.

Ýmsar framkvæmdir, undir 1.000 millj. kr.

Hér er ekki fjallað sérstaklega um þau verkefni sem er áætlað að kosti undir 1 milljarði kr. og eru á 3. tímabili áætlunarinnar. Dæmi um slík verk eru eftirfarandi:

- Landvegur, Landmannaleið – Þjórsárdalsvegur.
- Landeyjavegur, ýmsir staðir.
- Hagabraut, Landvegur – Heiðarvegur.
- Suðurstrandarvegur, norðan Grindavíkur og Hafnarvegur í Grindavík.
- Skálafellsvegur.
- Hringvegur um Holtavörðuvatn.
- Örlygshafnarvegur, Hvalsker – Sauðlauksdalsvegur.
- Djúpvegur um Súðavíkurhlíð, snjóflóðavarnir.
- Ný brú yfir Skjálfandafljót á hringvegi.
- Ný brú yfir Búlandsá á hringvegi og hringvegur um Teigarhorn.

Tengivegir, bundið slitlag.

Fjárveiting er ætluð til að styrkja og leggja bundið slitlag á umferðarlitla tengivegi. Fyrir liggja verklagsreglur um hvernig staðið verður að því að leggja bundið slitlag á þessa vegi. Þeir eru oftast með takmarkað burðarþol, lega þeirra í hæð og plani er ekki fullnægjandi og svo mætti áfram telja. Þar sem víkja þarf frá veghönnunarreglum, eins og í beygjum og blindhæðum, verður gripið til viðeigandi mótvægisáðgerða. Beygjur verða merktar með leiðbeinandi hraða og með stefnuörvum. Blindhæðir verða málaðar með heildreginni línu og merktar með viðeigandi umferðarmerki og leiðbeinandi hraða og þeim jafnvel skipt í einstökum tilvikum. Til greina kemur að lækka hámarkshraða ef hönnunarhraði á öllum veginum er almennt lágur eða ef um stuttan veg er að ræða. Reynt verður að fylgja veghönnunarreglum vegna öryggissvæða utan vega eftir megni.

Með þessum áðgerðum telur Vegagerðin að flýta megi lagningu bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi án þess að dregið verði úr öryggi þeirra. Með fjárveitingunni sem lögð er til á öllum þremur tímabilunum má að öllum líkindum leggja bundið slitlag á um 400–450 km. Lagt er til að skipting fjárins fari eftir lengd tengivega á hverju svæði Vegagerðarinnar án bundins slitlags og umferð eins og verið hefur. Heimilt er einnig að nota fjárveitingu þessa á héraðsvegum með tengivegahlutverk og eftir atvikum einnig á umferðarlitlum stofnvegum.

Breikkun brúa.

Fjárveiting er ætluð til að breikka eða skipta út einbreiðum brúm. Á þjóðvegum eru í notkun 677 einbreiðar brýr, þar af 36 á hringveginum.

Hjóla- og göngustígar (utan höfuðborgarsvæðisins).

Fjárveiting tekur mið af því að auka verulega möguleika á hjóltreidum með framkvæmdum við stígagerð. Reiknað er með að viðkomandi sveitarfélög taki þátt í kostnaði að undanengnum samningum þar um. Miðað er við að þátttaka Vegagerðarinnar verði allt að helmingur kostnaðar nema á langleiðum utan höfuðborgarsvæðisins þar sem kostnaðarþátttaka getur orðið meiri. Fjárveitingin hér miðast við göngu- og hjólastíga utan höfuðborgarsvæðisins en stígar á höfuðborgarsvæðinu eru hluti af Samgöngusáttmálanum. Með stígagerðinni er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna verði ekki leyfð á vegum samhliða stígum.

Samgöngurannsóknir.

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

Landsvegir utan stofnvegakerfis.

Landsvegir eru vegir yfir fjöll og heiðar og aflagðir byggðavegir á eyðilendum. Lengd þeirra er um 1.955 km. Á landsvegum skal einungis gera ráð fyrir árstímabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum vegum.

Styrkir til samgönguleiða/styrkvegir.

Heimilt er að styrkja tilteknar samgönguleiðir sem ekki falla undir skilgreiningar þjóðvega. Auglýst er eftir umsóknum árlega.

Girðingar.

Eins og fram kemur í umfjöllun um viðhald girðinga er vegna umferðaröryggis mikil þörf á að loka vegsvæðum betur en nú er gert og þyrfti að auka fjármagn til þessa liðar verulega.

Sameiginlegur jarðgangakostnaður.

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

4.3.3. Jarðgangaáætlun.

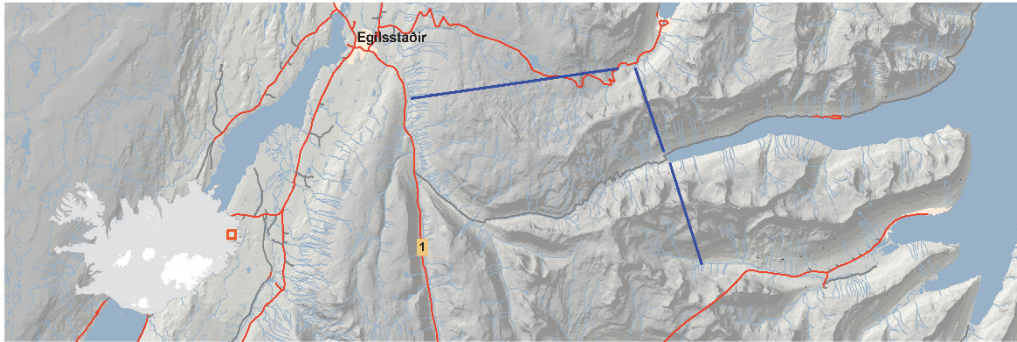
Undanfarin ár hefur verið unnið við Dýrafjarðargöng en áætlað er að framkvæmdum við þau muni ljúka á árinu 2020. Í þessari áætlun er gert ráð fyrir að framkvæmdir hefjist við Fjarðarheiðargöng á árinu 2022 og í framhaldi af þeim verði síðan ráðist í gerð jarðganga á milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar (Seyðisfjarðargöng) og Mjóafjarðar og Fannardals (Mjóafjarðargöng). Einnig mun verða leitað leiða til þess að fjármagna tvöföldun Hvalfjarðarganga og jarðgöng í Reynisfjalli með samstarfi við einkaaðila.

Stefnt er að því að unnin verði heildstæð greining á jarðgangakostum á Íslandi. Valkostir á einstaka leiðum verði þar metnir með tilliti til fýsileika, kostnaðar og félagsdagfræðilegs ábata. Á grunni þeirrar greiningar verði svo hægt að forgangsraða jarðgangakostum til lengri tíma.

Verkefni sem verið hafa til í umræðu sem mögulegir kostir eru m.a.:

- Ísafjörður-Súðavík (2,6–6,8 km).
- Fljót-Hólsdalur í Siglufirði (Siglufjarðarskarð) 5,2 km.
- Múlagöng, breikkun vegna mikillar umferðar.
- Hvalnesskriður, Lónsheiði (3–6 km).
- Tröllaskagagöng
- Jarðgöng milli Vopnafjarðar og Héraðs

Gert er ráð fyrir að bein framlög af samgönguáætlun og jarðgangaáætlun standi undir helmingi framkvæmdakostnaðar jarðganga. Stefnt er að gjalddöku af umferð í jarðgöngum á Íslandi. Sú innheimta mun fjármagna rekstur og viðhald ganganna, sem og að standa undir því sem uppá vantar í framkvæmdakostnað.



4.3.4. Samgöngusáttmálinn.

Íslenska ríkið og sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu gerðu samkomulag sem undirritað var 26. september 2019 um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, þ.m.t. innviðum almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með árinu 2033.

Markmið samkomulagsins er að auka lífsgæði á höfuðborgarsvæðinu með því að:

- stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu,
- stuðla að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag,
- stuðla að auknu umferðaröryggi,
- tryggja skilvirka framkvæmd og umgjörð verkefnisins.

Bæði ríki og sveitarfélög leggja til bein framlög til verkefnisins. Hluti af framlagi ríkisins er Keldnaland, en allur ábati af þróun og sölu þess mun renna óskertur til verkefnisins. Þar að auki er gert ráð fyrir því að flýti- og umferðargjöld muni standa undir hluta fjármögnunar. Um leið og þau tryggja nauðsynlegt fjármagn er litið til þess að við útfærslu þeirra muni þau stuðla að því að önnur markmið samkomulagsins náist.

Samkomulagið tryggir að brýnar samgönguframkvæmdir á stofnvegum, Borgarlínu, hjóla- og göngustígum auk aðgerða á sviði öryggis og flæðis nái fram að ganga á styttri tíma en annars væri mögulegt. Í töflu 6 sést nánari framkvæmdaáætlun samkomulagsins.

Gert er ráð fyrir því að sérstakt félag verði stofnað utan um verkefnið. Mun það halda utan um innheimtu flýti- og umferðargjalda, fjárstýringu vegna verkefnanna og þróun Keldnaland. Vegagerðin annast eftir sem áður hönnun, útboð og/eða framkvæmdir á stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu, sbr. vegalög, nr. 80/2007, og lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, nr. 120/2012.

Framkvæmdir stofnbrauta og Borgarlínu.

Samgöngusáttmálinn boðar nýframkvæmdir á stofnbrautum, Borgarlínu, hjóla- og göngustígum auk annarra flæðis- og öryggisbætandi aðgerða. Fjárveiting af samgönguáætlun stendur undir beinu framlagi ríkis til framkvæmda en við það bætast fjárveitingar frá sveitarfélögum, ábati af þróun og sölu Keldnaland og svo flýti- og umferðargjöld.

Stofnbrautafamkvæmdir fara fram víða um höfuðborgarsvæðið sem saman eiga að stuðla að greiðari umferð um svæðið. Á tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir að fyrsta áfanga

Borgarlínu verði lokið og byrjað verði á öðrum áfanga með tengingu í gegnum Keldnaland og í Mosfellsbæ. Aðrar framkvæmdir eru:

Hjóla- og göngustígar.

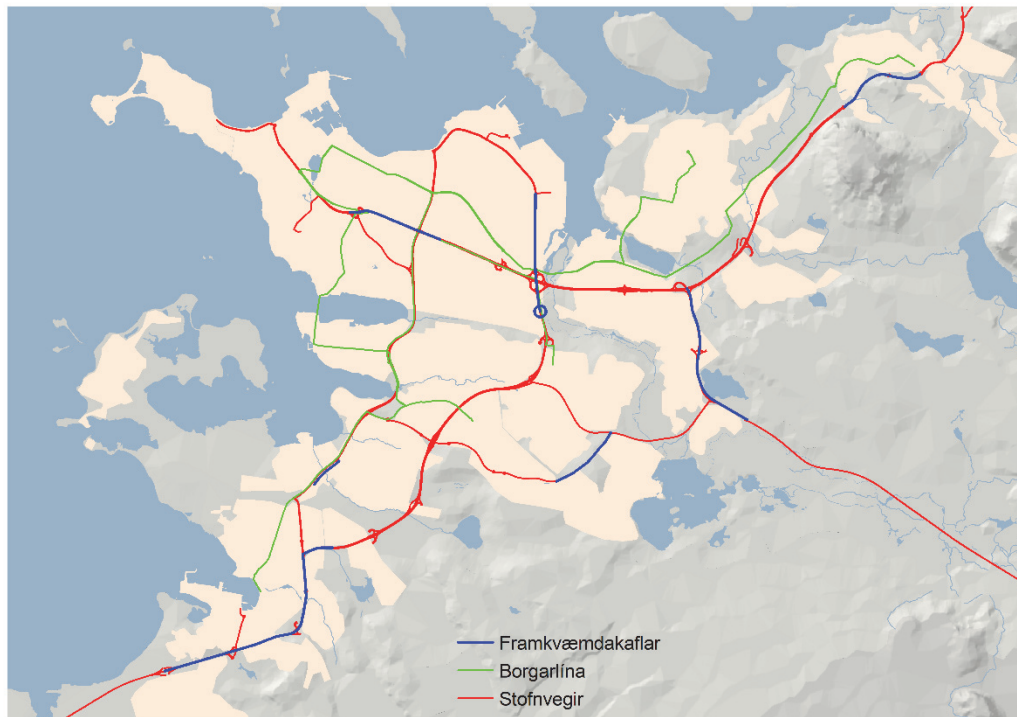
Ætlunin er að efla verulega uppbyggingu samgöngukerfis hjólræða og göngu á höfuðborgarsvæðinu.

Umferðarstýring, aukið umferðarflæði og öryggisaðgerðir.

Greiða á kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að útrýma flöskuhálsum á einstökum stöðum á höfuðborgarsvæðinu, reka og bæta stýringu umferðarljósa á höfuðborgarsvæðinu og bæta þar með umferðarflæði, efla umferðaröryggi og bæta almenningssamgöngur með gerð sérreina fyrir strætisvagna og öðrum aðgerðum í þágu strætisvagna, svo sem við gatnamót.

Göngubrýr og undirgöng.

Auka á öryggi fótgangandi og hjólræðafólks við umferðarmiklar stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu.



4.3.5. Hafnaframkvæmdir.

Rekstur Hafnabótasjóðs og framlag til tjónaviðgerða á hafnarmannvirkjum.

Í hafnalögum er kveðið á um að Vegagerðin annist vörslu, daglega afgreiðslu og bókhald Hafnabótasjóðs. Í fjárlögum hefur verið afmörkuð ákveðin upphæð til þessa rekstrarverkefnis.

Hér er einnig átt við framlag til B-deildar Hafnabótasjóðs er veitir styrki til tjónaviðgerða á hafnarmannvirkjum, sem notið hafa ríkisstyrks. Ekki er gert ráð fyrir föstu framlagi á þennan

lið en miðað er við að fjármagn fáiast af fjárlögum. Sem dæmi voru veittar fjárveitingar á fjár-aukalögum fyrir tjón sem varð 2011 og tjón vegna sjógangs á Austurlandi í ofsaveðri 2016. Í þessu sambandi er átt við tjón á grjótgörðum sem náttúruhamfaratrygging bætir ekki.

Hafnabótasjóður.

Í fimm ára samgönguáætlun eru hafnarsjóðir flokkaðir eftir tekjum og aflaverðmæti samkvæmt því sem lýst er í 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003.

Áætlaður framkvæmdakostnaður á árunum 2020–2024 í höfnum innan grunnnets er 7.823 millj. kr. og þar af er framlag ríkisins 4.453 millj. kr. en utan grunnnets 988 millj. kr. og þar af er framlag ríkisins 651 millj. kr. Kostnaður við viðhald hafnarmannvirkja, þ.e. endurbygging bryggja, skjólgarða og viðhaldsdýpkanir sem geta notið styrks samkvæmt hafnalögum, er áætlaður að jafnaði um 2 milljarðar kr. árlega og þá eru ótaldar nýframkvæmdir. Samkvæmt þessu þyrfti greiðsluþátttaka ríkissjóðs að vera um 1,2 milljarðar kr. árlega til að uppfylla hafnalögin, eða 18 milljarðar kr. yfir 15 ára tímabil samgönguáætlunar. Heildarframlag ríkissjóðs til hafnaframkvæmda er 13,8 milljarðar kr. þannig að það mun ekki duga til viðhalds hafnarmannvirkja á tímabilinu.

Í þessum tölum eru ekki taldar framkvæmdir hjá Faxaflóahöfnum sf., Fjarðabyggðarhöfnum, Hafnarfjarðarhöfn og Kópavogshöfn en þessir fjórir hafnarsjóðir fjármagna sínar framkvæmdir með eigin aflafé. Útgjöld eru ekki sundurliðuð hér en þau koma fram fyrir fyrsta fimm ára tímabilið í samgönguáætlun fyrir árin 2020–2024.

Fyrirséð er að endurnýja þarf hafnarmannvirki til að uppfylla þarfir sjávarútvegsins og jafnframt mæta nýjum þörfum sem fylgja þróun sjávarútvegsins og flutningakerfisins. Við nútíma fiskveiðar er stöðugt verið að takast á við breytt ytri og innri skilyrði. Þessu fylgja breytingar á samsetningu fiskiskipaflotans og því hvar landað er. Hraðfiskismábátar veiða álíka mikið á ári og litlir skuttogarar gerðu fyrir rúmum 15 árum. Örar breytingar á útgerð kalla á breytingar í höfnum. Að auki eru töluverðar breytingar á flutningastarfsemi. Fyrir tveimur áratugum voru áætlunarsiglingar til yfir á þriðja tug hafna en þeim fækkaði svo niður í örfáar. Fyrir um fimm árum fjölgaði þeim aftur upp í tug og fer fjölgandi. Útgjöld vegna iðnaðarhafna ráðast af þáttum sem afar erfitt er að spá fyrir um. Þessar aðstæður valda því að framkvæmdir á árunum 2024–2034 eru ekki sundurliðaðar. Mjög líklegt er að á áætlunartímabilinu þurfi að byggja hafnarmannvirki vegna iðnaðar eða uppbyggingar flutningakerfisins. Engir fjármunir eru ætlaðir úr ríkissjóði til slíkra framkvæmda. Því er gert ráð fyrir að notendagjöld standi undir byggingu og rekstri slíkra mannvirkja. Við ákvarðanir um verkefni þarf að liggja fyrir að þau séu sjálfbær fjárhagslega svo að fjárfestingin sligi ekki hafnarsjóði ef fyrirtæki leggst af eða flyst milli bæjarfélaga.

Fylgiskjal I.

Ferðumst saman – heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða.

www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_I.pdf

Fylgiskjal II.

Flugstefna Íslands.

www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_II.pdf

Fylgiskjal III.

Umferðaröryggisáætlun 2020–2034.

www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_III.pdf