

Tillaga til þingsályktunar

um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008 með síðari breytingum, að fram til ársins 2034 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

- stefnu í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skal að,
- skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur,
- áætlun um fjáröflun til samgöngumála,
- 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 skal taka mið af og vera 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 eru að:

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

Tillögur í þingsályktun þessari um fjárveitingar til einstakra málaflokka og tímasetningu þeirra, svo og til einstakra verkefna sem áhersla er lögð á að komist til framkvæmda á áætlunartímabilinu 2020-2034, byggjast 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 augin 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 þar með taldar 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 Þjónusta á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð.
- 2.1.11 Miða skal 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 hafnarframkvæmdum 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 eflar.
- 2.1.15 Unnin verði stefna í málefnum siglinga.
- 2.1.16 Til sé öflugt kerfi flugvalla sem svarar 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 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 það 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 almenningssvagni, 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 samanagerðarlöndum, 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.

2.2. Markmið um öruggar samgöngur.

Öryggi verði haft til hliðsjónar við allar ákvarðanir, áherslur og aðgerðir í samgöngumálum óháð ferðamáta. Markmið allra öryggisaðgerða er 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 5 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 Skráð og greind verði slys, óhöpp og öryggisatvik í flugi, siglingum og umferð og þau nýtt 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 eru:

- a. Að Ísland verði í hópi þeirra fimm fremstu Evrópuþjóða þar sem fæst flugslys verða miðað við flugtíma og fjölda hreyfinga.
- b. Að flugslysum og alvarlegum flugatvikum fækki um 5% á ári.

Markmið siglingaöryggisáætlunar eru:

- a. Að 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. Að slysum á sjómönnum fækki um 5% á ári.

Markmið umferðaröryggisáætlunar eru:

- a. Að Ísland verði meðal fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa.
- b. Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári.

Börn og samgöngur:

- 2.2.8 Hafin verði vinna við það 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 skal 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 skal að farartæki í heildstæðu almenningssamgöngukerfi séu eins örugg og unnt er. Öryggisútbúnaður farartækja skal fylgja tækniþróun og ávallt vera 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.

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 með eins hagkvæmum hætti 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 eflð 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 samgönguinnviða.
- 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 skal leiða til þess að tryggja samkeppnishæfni almenningssamgangna.
- 2.3.12 Tryggja skal að leiðakerfi og þjónusta almenningssamgangna í flugi, sjó og landi sé samþætt. Mikilvægt er að saman fari fjárhagsleg ábyrgð og ábyrgð á skipulagi þjónustunnar.

Flug:

- 2.3.13 Menntun og rannsóknir í fluggreinum verði eflðar.
- 2.3.14 Stefnt er 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 er 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 skal að því að samgöngur verði umhverfislega sjálfbærar og að því að draga 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 verði 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 aðlaga 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.

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 aðallega þjóna 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 sjó stuðli að jákvæðri byggðaðpróun og styrki vinnu- og skólasóknarsvæði.

3. GRUNNET SAMGANGNA

Skilgreining.

Grunnnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í 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 flugvalla og hafna 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 og flugleiðir til og frá landinu til grunnnets samgöngukerfisins.

Flugvellir

Flugvellir í grunnneti skulu vera:

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

Hafnir

Hafnir í grunnneti skulu vera:

Faxaflóahafnir	Hafnasamlag Norðurlands
Reykjavíkurhöfn	Hríseyjarhöfn (ferjuleið)
Grundartangahöfn	Akureyrarhöfn
Akraneshöfn	Grímseyjarhöfn (ferjuleið)
Snæfellsbæjarhafnir	Húsavíkurhöfn
Rifshöfn	Hafnir Langesbyggðar
Ólafsvíkurhöfn	Þórshafnarhöfn
Grundarfjarðarhöfn	Vopnafjarðarhöfn
Stykkishólmshöfn (ferjuleið)	Seyðisfjarðarhöfn (ferjuleið til Evrópu)
Vesturbyggðarhafnir	Hafnir Fjarðabyggðar
Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)	Norðfjarðarhöfn
Bíldalshöfn	Eskifjarðarhöfn
Bolungarvíkurhöfn	Reyðarfjarðar- /Mjóeyrarhöfn

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

Fáskrúðsfjarðarhöfn
 Djúpavogshöfn
 Hornafjarðarhöfn
 Vestmannaeyjahöfn (ferjuleið)
 Landeyjahöfn (ferjuleið)
 Þorlákshöfn (ferjuleið m.a. til Evrópu)
 Grindavíkurhöfn
 Sandgerðishöfn
 Reykjaneshöfn
 Hafnarfjarðarhöfn

Vegir

Vegir í grunnneti skulu vera:

Stofnvegir:

- | | | | |
|----|---------------------------------|-----|---------------------------------|
| 1 | Hringvegur | 74 | Skagastrandarvegur |
| 22 | Dalavegur | 75 | Sauðárkróksbraut |
| 26 | Sprengisandsleið | 76 | Siglufjarðarvegur |
| | Þjórsárdalsvegur–Fjallabaksleið | 77 | Hofsósbraut |
| | nyrðri | | Siglufjarðarvegur–Lindargata |
| 30 | Skeiða- og Hrunamannavegur | 82 | Ólafsfjarðarvegur |
| 31 | Skálholtsvegur | | Hringvegur–Hornbrekka |
| 32 | Þjórsárdalsvegur | 83 | Grenivíkurvegur |
| 33 | Gaulverjabæjarvegur | 85 | Norð austurvegur |
| 34 | Eyrarbakkavegur | 87 | Kísilvegur |
| 35 | Biskupstungnabraut | 92 | Norðfjarðarvegur |
| 36 | Þingvallavegur | 93 | Seyðisfjarðarvegur |
| 37 | Laugarvatnsvegur | 94 | Borgarfjarðarvegur |
| 38 | Þorlákshafnarvegur | 95 | Skriðdals- og Breiðdalsvegur |
| 39 | Þrengslavegur | 97 | Breiðdalsvíkurvegur |
| 40 | Hafnarfjarðarvegur | | Hringvegur–Sæberg |
| 41 | Reykjanesbraut | 98 | Djúpavogsvegur |
| 43 | Grindavíkurvegur | 99 | Hafnarvegur |
| 44 | Hafnavegur | 205 | Klausturvegur |
| 45 | Garðskagavegur | | Hringvegur–Skaftárvellir |
| | Reykjanesbraut–Sandgerðisvegur | 208 | Skaftártunguvegur |
| 47 | Hvalfjarðarvegur | | Hringvegur–Búlandsvegur |
| 49 | Nesbraut | 254 | Landeyjahafnarvegur |
| 50 | Borgarfjarðarbraut | 261 | Fljótshlíðarvegur |
| 51 | Akrafjallsvegur | | Hringvegur–Öldubakki |
| 52 | Uxahryggjavegur | 343 | Álfsstétt |
| | Kaldadalsvegur–Þingvallavegur | | Eyrarbakkavegur–Túngata (eystri |
| 54 | Snæfellsnesvegur | | endi) |
| 56 | Vatnaleið | 355 | Reykjavegur |
| 58 | Stykkishólmsvegur | 359 | Bræðratunguvegur |
| 60 | Vestfjarðavegur | 365 | Lyngdalsheiðarvegur |
| 61 | Djúpvegur | 376 | Breiðamörk |
| 62 | Barðastrandarvegur | | Hringvegur–Sunnumörk |
| 63 | Bíldudalsvegur | 379 | Hafnarvegur Þorlákshöfn |
| 64 | Flateyjarvegur | 409 | Fossvogsbraut |
| 65 | Súgandafjarðarvegur | 411 | Arnarnesvegur |
| | Vestfjarðavegur–Sætún | 413 | Breiðholtsbraut |
| 67 | Hólmavíkurvegur | 414 | Flugvallarvegur Reykjavík |
| 68 | Innstrandavegur | 418 | Bústaðavegur |
| 72 | Hvammstangavegur | 421 | Vogavegur |

423 Miðnesheiðarvegur
 424 Keflavíkurvegur
 427 Suðurstrandarvegur
 429 Sandgerðisvegur
 450 Sundabraut
 453 Sundagarðar
 454 Holtavegur
 458 Brautarholtsvegur
 Hringvegur–Hofsgund
 470 Fjarðarbraut
 506 Grundartangavegur
 509 Akranesvegur
 511 Hvanneyrarvegur
 518 Hálsasveitarvegur
 573 Rifshafnarvegur
 574 Útnesvegur
 Hellissandur–Snæfellsnesvegur
 606 Karlseyjarvegur
 Reykhólasveitarvegur–Hellis-
 braut
 607 Reykhólasveitarvegur
 Vestfjarðavegur–Karlseyjarvegur
 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–Flugvallarvegur
 870 Sléttuvegur
 Norðausturvegur–Kópaskersvegur
 870 Kópaskersvegur
 871 Flugvallarvegur Þórshöfn
 874 Raufarhafnarvegur
 Norðausturvegur–Höfðabraut
 917 Hlíðarvegur
 918 Hafnarvegur Vopnafirði
 941 Flugvallarvegur Egilsstöðum
 952 Hánefsstaðavegur
 Seyðisfjarðarvegur á Fjarðar-
 öldu–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,
 Grímsey–Dalvík,
 Stykkishólmur–Brjánslækur.

4. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR – SUNDURLIÐUN ÚTGJALDA

4.1. Samgöngustofa

Tafla 1 – Fjármál Samgöngustofu

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

	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals
Tekjur				
Ríkisframlag	6.397	6.397	6.397	19.191
Rekstrartekjur	6.641	6.641	6.641	19.923
Tekjur samtals	13.038	13.038	13.038	39.114
Gjöld				
Rekstur, stjórnsýsla og þjónusta	3.344	3.344	3.344	10.032
Forvarnir og öryggisáætlanir Íslands	1.122	1.122	1.122	3.367
Eftirlit með innlendum aðilum	3.958	3.958	3.958	11.873
Eftirlit með erlendum aðilum	339	339	339	1.016
Þjónusta og skrár í umsjón Samgöngustofu	4.106	4.106	4.106	12.317
Rannsóknir og þróun. Umhverfismál	169	169	169	508
Rekstur samtals	13.038	13.038	13.038	39.114

4.2. Flugvællir og flugleiðsöguþjónusta.

Tafla 2 – Tekjur og gjöld flugmála

Verðlag frumvarps til fjárlaga 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 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 frumvarps til fjárlaga 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				

Fjárfestingar:				
Framkvæmdir á vegakerfinu				
Viðhald	52.360	55.735	61.536	169.631
Nýframkvæmdir	63.795	76.552	75.548	215.895
Framkvæmdir við vita og hafnir				
Vitabyggingar				
Sjóvarnargarðar				
Landeyjahöfn				
Ferjubryggjur				
Hafna- og strandrannsóknir				
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 – Sundurliðun verkefna

Suðursvæði I

Vegnr.	Vegheiti	Lengd	Eftirstöðvar		1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	Hönnunarstig	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Byggðamál
			kostnaðar	1.1.2020								
Kaflar.	Kaflaheiti	kafla [km]	[m.kr.]	2020-2024	2025-2029	2030-2034	lokið					
1	Undirbúningur verka utan áætlunar		860	260	300	300						
	Hringvegur											
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			X
b2-b4	Um Mýrdal *	13,3	(6.500-8.000)	100			Frumdrög	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	Norðaustan Selfoss, brú á 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 Flúðir	0,2	150		150		Skilgreining	X	X			
08	Einholtstvegur-Biskupstungnabraut	4,4	350	250			Verkhönnun	X	X			
34	Eyrarbakkavegur											
01-02	Hringtorg og undirgöng við Suðurhóla	1	220	220			Frumdrög	X	X			
35	Biskupstungnabraut											
08	Um Geysissvæðið og Tungufljót	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 norðaustan Selfoss, brú á Ölfusá í samstarfi við einkaaðila.

Suðursvæði II

Vegnr.	Vegheiti	Lengd	Eftirstöðvar		1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	Hönnunarstig	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Bygðamál
			kostnaðar 1.1.2020	kostnaðar 1.1.2020								
Kaflannr.	Kaflaheiti	kafla [km]	[m.kr.]	[m.kr.]	2020-2024	2025-2029	2030-2034	lokið				
1	Undirbúningur verka utan áætlunar		750		250	250	250					
e1-e2	Hringvegur											
f5	Fossvellir-Norðlingavað	8,6	4.000			4.000		Skilgr./Frumdr.	X	X		
36	Um Kjalarnes	8	4.000		4.000			Frumdrög	X	X		
12	Þingvallavegur											
41	Í Mosfellsdal, 2 hringtorg og undirgöng		450			450		Skilgreining	X	X		
15	Reykjanesbraut											
15	Tenging við Álhelli		150		150			Frumdrög	X	X		
19-21	Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun	5,5	3.300			3.300		Skilgr./Frumdr.	X	X		
417	Fitjar-Rósaselstorg	4,5	3.000			3.000		Frumdrög	X	X		
407	Bláfjallavegur og											
	Bláfjallaleið	12,7	50		50			Frumdrög	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					

Vestursvæði

Vegnr.	Vegheiti Kaflanr. Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar		1. tímabil 2020-2024	2. tímabil 2025-2029	3. tímabil 2030-2034	Hönnunarstig lokið	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Bygðamál
			kostnaðar 1.1.2020	[m.kr.]								
1	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		920		260	310	350					
g1-g5	Akrafjallsvegur-Borgarnes	30	8.000			3.900	4.100	Skilgreining	X	X		
g6-g7	Um Borgarnes	4,5	1.500				1.500	Skilgr./Frumdr.	X	X	X	
g6-g7	Um Borgarnes, öryggisaðgerðir		150		150			Frumdrög	X	X		
h4	Um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)	2,5	350		350			Frumdrög	X	X		
52	Uxahryggjavegur											
04	Brautartunga-Kaldadalsvegur	23,0	1.850			1.850		Skilgr./Frumdr.	X	X		
54	Snæfellsnesvegur											
10	Um Fróðárheiði		70		70			Verkhönnun	X	X		
18-22	Skógarströnd	50	(4.000)			950	3.100	Skilgreining	X	X		
60	Vestfjarðavegur											
25-28	Um Gufudalssveit	25,8	7.200		7.200			Forh/Verk	X	X		X
35-37	Dynjandisheiði	35,2	5.800		5.800			Forhönnun	X	X		X
61	Djúpvegur											
35	Um Hattardalsá	2	350		350			Frumdrög	X	X		
63	Bíldudalsvegur											
04-06	Bíldudalsflugvöllur-Vestfjarðavegur	30,0	4.800			4.800		Forhönnun	X	X		X
68	Innstrandavegur											
10	Heydalsá-Þorpar	5,0	300			300		Frumdrög	X	X		
509	Akranesvegur											
02	Faxabraut, hækkun vegar og sjóvörn	0,6	500		500			Skilgr./Frumdr.	X	X	X	
612	Örlygshafnarvegur											
03	Um Hvallátur	2,1	150		150			Frumdrög	X	X		
643	Strandavegur											
06	Um Veiðileysuháls	12,0	750			750		Frumdrög	X	X		X
Samtals Vestursvæði					14.830	12.860	9.050					

Norðursvæði

Vegnr.	Vegheiti	Lengd	Eftirstöðvar		1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	Hönnunarstig	Öryggi	Greiðfæmi	Umhverfi	Byggðamál
			kostnaðar 1.1.2020	1.1.2020								
Kaflanr.	Kaflaheiti	kafla [km]	[m.kr.]	2020-2024	2025-2029	2030-2034	lokið					
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	
	Norðausturvegur											
02-03	Um Skjálfandafljót	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			3.000	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	5.610	4.050						

Austursvæði

Vegnr.	Vegheiti Kaflannr. Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar		1. tímabil 2020-2024	2. tímabil 2025-2029	3. tímabil 2030-2034	Hönnunarstig lokið	Öryggi	Greiðfæmi	Umhverfi	Byggðamál
			kostnaðar 1.1.2020 [m.kr.]									
1	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		920		260	310	350					
t3	Lagarfljót	4,5	2.000		220		2.000	Skilgreining	X	X		
u0-u7	Reyðarfjörður-Breiðdalsvík	41,0	4.800				4.800	Frumdrög	X	X		
v4-v5	Um Berufjarðarbotn	4,7	100		100			Frumdrög	X	X		
x1-x2	Um Hvalnes- og Þvottárskriður	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%)		2.550			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-Arnórsstaðir	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					5.930	1.130	13.250					
Samtals almenn verkefni					49.545	50.640	42.900					

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

Jarðgangaáætlun

Vegnr.	Vegheiti	Lengd	Eftirstöðvar		1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	Hönnunarstig	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Byggðamál
			kostnaðar 1.1.2020	lokkið								
Kaflar.	Kaflaheiti	kafla [km]	[m.kr.]	2020-2024	2025-2029	2030-2034						
60	Vestfjarðavegur											
39	Dýrafjarðargöng	11,8	3.700	3.700			Verkhönnun	X	X		X	
93	Seyðisfjarðarvegur											
	Fjarðarheiðargöng	13,4	17.500 (50%)	3.200	11.500	3.000	Frumdrög	X	X		X	
	Mjóafjarðargöng/Seyðisfjarðargöng	12,3	15.400 (50%)			8.000	Skilgreining	X	X		X	
Samtals Jarðgangaáætlun				6.900	11.500	11.000						

Sameiginlegt

			1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil		Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Byggðamál
			2020-2024	2025-2029	2030-2034					
Ýmsar framkvæmdir, undir 1.000 millj. kr.					4.500					
Tengivegir, bundið slitlag			5.209	7.112	7.448		X	X	X	
Breikkun brúa			2.500	2.600	4.700		X	X		
Hjóla- og göngustígar			1.216	1.500	1.750		X			
Samgöngurannsóknir			100	100	100					
Héraðsvegir			550	750	750					
Landsvegir utan stofnvegakerfis			800	850	900					
Styrkvegir			500	500	500			X		
Reiðvegir			375	400	400					
Smábrýr			250	250	250		X	X		
Girðingar			300	300	300		X			
Sameiginlegur jarðgangakostnaður			50	50	50					
Samtals sameiginlegt			11.850	14.412	21.648					
Samtals nýframkvæmdir			68.295	76.552	75.548					
Samtals ófjármagnað			4.500							

Tafla 6 – Framkvæmdaáætlun Samgöngusáttmála 2020-2034

Framkvæmdir að hluta fjármagnaðar af samgönguáætlun. Bein framlög af samgönguáætlun til Samgöngusáttmála, sjá töflu 5.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd	Eftirstöðvar		1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	Hönnunarstig	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Bygðamál
			kostnaðar	1.1.2020				lokið				
Kaflar.	Kaflaheiti	kafla [km]	[m.kr.]	2020-2024	2025-2029	2030-2034						
1	Hringvegur											
e2	Norðlingavað – Bæjarháls	2	1.200		1.200		Skilgr./Frumdr.	X	X			
e3	Bæjarháls – Vesturlandsvegur	1	440	440			Forh./Verkh.	X	X			
f3	Skarhólabraut – Hafravatnsvegur*	1,8					Forh./Verkh.	X	X			
40	Hafnarfjarðarvegur											
	Stokkur í Garðabæ		7.600		4.300	3.300	Skilgr./Frumdr.	X	X	X		
41	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	Álftanesvegur – 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	X	
	Hamraborg – Hlemmur*	7,9	8.200	8.200			Skilgr./Frumdr.	X	X	X	X	
	Mjódd – BSÍ	4,5	8.400	1.600	6.800		Skilgr./Frumdr.	X	X	X	X	
	Fjörður – Miklabraut	7,9	9.400		7.800	1.600	Skilgr./Frumdr.	X	X	X	X	
	Ártún – Spöng	4,8	5.300		1.100	4.200	Skilgreining	X	X	X	X	
	Hamraborg – Lindir	2,8	3.600	3.600			Skilgr./Frumdr.	X	X	X	X	
	Borgarlína um Keldur og Blikastaðaland	8,4	5.800			5.800	Skilgreining	X	X	X	X	
	Hjóla og göngustígar		6.000	3.360	1.680	960		X	X	X		
	Umferðarstýring, aukið 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 leyti fjármögnuð í samgönguáætlun 2019–2023 fyrir árið 2019.

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.
Efnisyfirlit.

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið	bls.	22
1.1 Samþætting áætlana	bls.	22
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.	28
2. Markmið og áherslur	bls.	29
2.1 Markmið um greiðar samgöngur	bls.	30
2.2 Markmið um öruggar samgöngur	bls.	37
2.3 Markmið um hagkvæmar samgöngur	bls.	40
2.4 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur	bls.	42
2.5 Markmið um jákvæða byggðapróun	bls.	44
3. Grunnnet samgangna	bls.	47
4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda	bls.	51
4.1 Samgöngustofa, fjármál	bls.	52
4.2 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta, fjármál	bls.	53
4.3 Vegagerðin	bls.	54
4.3.1 Viðhald	bls.	54
4.3.2 Nýframkvæmdir, sundurliðun framkvæmda	bls.	55
4.3.3 Jarðgangaáætlun	bls.	72
4.3.4 Samgöngusáttmálinn	bls.	72
4.3.5 Hafnarframkvæmdir	bls.	74

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 sem lögð var fram og samþykkt var á 149. löggjafarþingi.

1.1. Samþætting áætlana.

Virk 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 þær nýtist á fjölþættan hátt og myndi sameiginlega framtíðarsýn.

Ríkar kröfur eru gerðar til ríkisrekstrar um að hann sé bæði skilvirkur og hagkvæmur og jafnframt 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 hámarka megi árangur og jákvæð áhrif stefnumörkunarinnar 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 lifað sjálfstæðu lífi en unnið er að frekari samþættingu þeirra.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hefur því 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, þann 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 loftlagsmál.

Samþætting áætlana innan ráðuneytisins er unnin þannig að í fyrsta lagi er litið til til sameiginlegrar framtíðarsýnar og meginmarkmiða ráðuneytisins við áætlanagerð en í öðru lagi er um lagskiptingu að ræða. Efst eru markmið byggðaaætlunar 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 fimmtán ára í senn í stað tólf 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 forgangsröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta.
2. Skipulag og forgangsröðun samgangna og fjarskipta um land allt taki tillit til umhverfisgæða og lýðheilsu.
3. Uppbygging heildstæðs almenningsamgöngukerfis verði um allt land.
4. Sjálfstjórn og ábyrgð sveitarfélaga virt og tryggð verði sem jöfnust réttindi og aðgengi íbúa að þjónustu.

1.3. Hlutverk samgangna.

Góðar samgöngur og fjarskipta- og upplýsingatækni eru forsendur þess að á Íslandi búi sjálfstæð nútímaþjóð. 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 innanlands 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 flugvallar, frekar en að einblína á hvern þátt fyrir sig.

Samgöngukerfið er lífæð hverrar 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 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 almenningsamgöngur, öruggari og umhverfisvænni samgöngur og þarfir fyrirtækja fyrir betra samgöngunet og öflugra flutningskerfi á landi, sjó og 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 skal stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu fimmtán árin. Fimm ára áætlun skal vera hluti af og innan ramma fimmtán 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 byggðaðþróun. Jafnframt skal taka mið af eftirfarandi markmiðum:

- Að ná fram samræmdri forgangsröðun 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 forgangsröðun byggjast á mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum.

Áður 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, skipað 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 ráðuneytin.

Verkferlið

Samgönguáætlun er byggð á stefnu og áherslum ráðherra og ríkisstjórnar.

Þann 7. febrúar 2019 voru samgönguáætlanir 2019–2023 og 2019–2033 samþykktar á Alþingi. Í meirihlutaálagi 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, á því að vinna stæði yfir á því að útfæra samning um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og endurskoðun á framtíðarfjármögnun vegakerfisins.

Endurskoðun þessarar samgönguáætlunar byggist þannig 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 5 ára áætlun. Skýrslu hópsins má finna á **eftirfarandi hlekk**.
- Verkefnishópur um Seyðisfjarðargöng skilaði af sér skýrslu um kosti í jarðgangagerð á Austurlandi í júlí 2019. Nánar er gerð grein fyrir niðurstöðum hópsins í gr. 3.2.2.2 í 5 ára áætlun. 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 fylgiskjal með áætlun þessari. Nánar er gerð grein fyrir helstu atriðum stefnunnar í gr. 1.5. Stefnuskjalið má finna í meðfylgjandi fylgiskjali.
- Verkefnishópur um flugstefnu skilaði drögum að grænbók í flugmálum í Samráðsgátt stjórnvalda í júlí 2019. Stefnuskjal, byggt á niðurstöðum þeirrar vinnu og samráðs er fylgiskjal með áætlun þessari. Nánar er gerð grein fyrir helstu atriðum hennar í gr. 1.5. Stefnuskjalið má finna í meðfylgjandi fylgiskjali.
- Skrifað var undir samkomulag um uppbyggingu samgönguinnviða til 15 ára á höfuðborgarsvæðinu milli ríkis og sveitarfélaga á svæðinu þann 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 vefsvæði samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins er að finna lög um samgönguáætlun, fyrri samgönguáætlanir, margvísleg gögn, kynningar og skýrslur sem orðið hafa til í vinnu starfshópa við undirbúning tillögu að samgönguáætlun 2020–2034.

Forsendur, spár og lykilstærðir

Samgöngur eru ekki aðeins lykilkerfi 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 í dag mun fleiri en þeir voru fyrir fáeinum árum. Mikilvægi þess að taka tillit til ferðavenja og þarfa þeirra hefur aukist sem gerir kröfur til samgöngukerfisins sem ekki fara 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 bílaleigubífreiða, umferð á vegum, skráningu flugvéla, almenningssamgöngur, ferjusiglingar, göngu og hjólréiðar, farþega á flugvöllum innanlands 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

Heildar stefnumörkum 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, láði og legi þannig að þeir styrki hvern 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 skólasóknasvæði og auka aðgengi að verslun og þjónustu. Í almenningssamgöngum sameinast margir um ferðir sem eykur afkastagetu innviða og dregur úr umferðartöfum. Almenningssamgöngur á sjó og í lofti geta rofið einangrun svæða sem ekki hafa opna eða færa vegtengingu og tryggja að ferðatími þeirra sem lengst búa frá miðstöð stjórnsýslu á höfuðborgarsvæðinu sé ásættanlegur.

Lykilviðfangsefni heildstæðs almenningssamgöngukerfis eru:

1. Heildstætt leiðarkerfi á landi, láði og legi tengist saman og bjóði upp á samþættar leiðir milli staða.
2. Gott aðgengi verði að upplýsingum um leiðir milli áfangastaða og kaup notenda á farmiðum verði auðvelduð.
3. Að tryggja að ferðamátinn sé samkeppnishæfur.
4. Öryggi farþega á ferðalögum sem og á biðstöðvum, flugstöðum og ferjuhöfnum verði tryggt.
5. Aðgengi allra að þjónustunni, þar með talið fatlaðs fólks og hreyfihamlaðs, verði eins og best verður á kosið.
6. Að tryggja samræmt skipulag ferðamátanna og örugga 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. Þannig þurfa leiðir að stoppa á sömu stöðum og helst þannig að biðtími farþega sé í lágmarki. Farþegar þurfa að geta með auðveldum hætti fundið sér leið við hæfi og keypt farmiða sem gilda alla leið. Almenningssamgöngur þurfa að vera góður og samkeppnishæfur valkostur sérstaklega við það að ferðast einn í bíl.

Út frá þjóðhagslegu tilliti er til mikils að vinna að fjölga farþegum og bæta sætanýtingu þjónustunnar. Samræmd viðmið ættu að gilda við ákvörðun á þjónustu á hverri leið og mat á því hvaða ferðamáti þjónar hverri leið best ætti að vinna með heilðrænum hætti. Finna þarf ásættanlega leið að því marki að aðgengi allra að þjónustunni sé með sem bestum hætti.

Áherslur og verkefni til stuðnings stefnu í almenningssamgöngum milli byggða birtast bæði í 15 og 5 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 mikilvægi þess fyrir hagvöxt og uppbyggingu fyrirtækja er mikið. Þá á samkeppnishæfni landsins mikið undir góðum alþjóðlegum flugtengingum og ljóst má vera að aukið flugframboð er ein helsta skýringin á vexti ferðaþjónustunnar á undanförmum 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 skilvirkni, þjónusta, hagkvæmni og öryggi 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 millilandaflugi, þar með talið alþjóðlegu tengiflugi.
6. Skilvirkt 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 sé 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. millilandaflugið.
9. Íbúum á landsbyggðinni auðveldaður aðgangur að miðlægri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu í innanlandsflugi með hagkvæmari hætti.
10. Vinna að því að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi. Stuðla að frekari rannsóknum háskólasamfélagsins í þágu flugs og flugtengdrar starfsemi. Bæta söfnun tölfræðiupplýsinga á sviði flugs og flugrekstrar hérlandis.
11. Vinna að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug utan höfuðborgarsvæðisins. Metin þörf á lendingarstöðum með hliðsjón af öryggishlutverki þeirra.
12. Flugvernd verði áfram tryggð hér á landi.

Áherslur og verkefni til stuðnings flugstefnu birtast bæði í 15 og 5 ára samgönguáætlun undir viðeigandi lögbundnu markmiði.

2. Markmið og áherslur.

Við mótun samgönguáætlunar 2020–2034 er byggt 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 forgangsriðun, 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 forgangsriðun.

Áherslur ríkisstjórnar og ráðherra

Stefnufirlýsing ríkisstjórnar Katrínar Jakobsdóttur, birt 30. nóvember 2017, (www.stjornarradid.is/rikisstjorn/stefnufirlýsing/) fjallar um forgangsmál ríkisstjórnarinnar, þar á meðal í samgöngumálum. Áherslur ríkisstjórnarinnar eru settar fram á sama hátt og gert er í stefnufirlýsingunni 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 forgangsriðun 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 forgangsröðun verkefna. Nýta 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 loftlagsmál.

2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Í markmiði um greiðar samgöngum 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, t.a.m. 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. þeirra sem liggja að fjölförnum ferðamannastöðum. Áhersla er lögð á að styðja við efna-hagslegan vöxt og tryggja örugga grunnþjónustu.

Vel miðar með markmið um að tengja með bundnu slitlagi þéttbýlisstaði með fleiri en 100 íbúa og ætti þetta markmið að nást á öðru 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 íbúa 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 áttak 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 bæði 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.

Flugvelli

Uppsöfnuð þörf er fyrir viðhald og framkvæmdir í innanlandskerfinu eftir aðhaldsaðgerðir 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 innanlands fer um Reykjavíkurlugvöll 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 árabíl en undanfarin ár hefur það farið vaxandi. Víða er kominn tími á endurnýjun viðlegukanta og er 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 eru flutningar til og frá landinu frá 11 höfnum hringinn í kringum landið sem hefur dregið úr vöruflutningum á vegum.

Greiðir og hagkvæmir flutningar innanlands 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, það er 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 stoð í hagkerfinu.

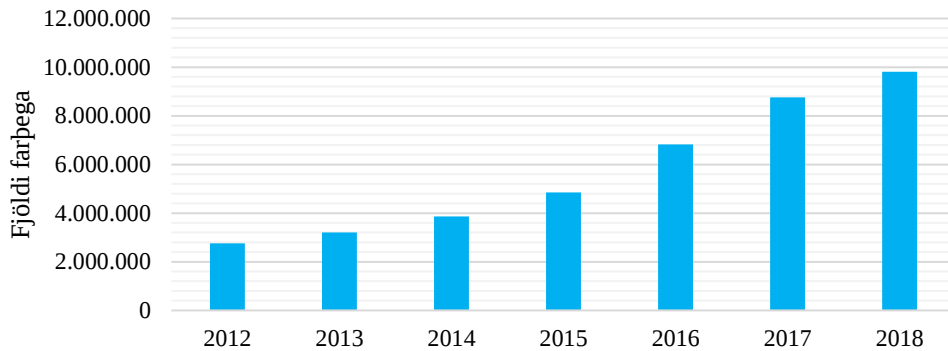
Samhliða hröðum vexti á flugi til landsins eykst mikilvægi þess að á suðvesturhorni landsins séu tveir millilandaflugvellar. Unnið er að skoðun á hvernig mögulegt er að uppfylla skilyrði um tvo millilandaflugvelli á suðvesturhorninu. Meðal annars er skoðað hvort fýsilegt sé að byggja upp í Hvassahrauni 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 þáðan 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 eru að ná hámarksfjölda þeirra sem flugstöðin ræður við á tilteknum tíma dagsins. Nauðsynlegt er því að stækka hana í samræmi við núverandi álagsdreifingu til að viðhalda þeirri þjónustu sem notendur flugvallarins gera kröfu um. Skiptifarþegar eru forsenda fyrir hinum 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 Reykjavíkurflugvöll hefur fyrst og fremst verið til Grænlands. Á árinu 2018 voru komu- og brottfararfarþegar í millilandaflugi á Reykjavíkurflugvelli 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 Keflavíkurflugvallar og góðri kynningu á innanlandsflugi sem valkosti.



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

Stefna stjórnvalda er í þá átt að auka verði millilandaflug um Akureyri eða Egilsstaði til að auka dreifingu ferðamanna 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, meðal annars á vettvangi flugþróunarsjóðs. Eftir því sem aðstæður fyrir móttöku ferðamanna, s.s. hótélrými og afþreying, batnar á Norður- og Austurlandi aukast möguleikar á millilandaflugi um Akureyri eða Egilsstaði.

Siglingar

Um hafnir landsins fer megnið af vöruflutningum en komum erlendra skemmtiferðaskipa hefur fjölgað, skipin eru stærri og eru dæmi um að fleiri en átta þúsund manns séu um borð.

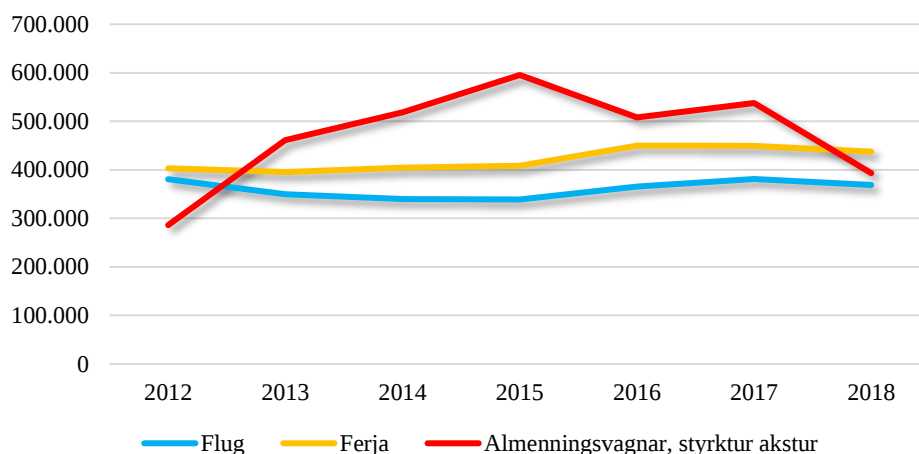
Með auknum strandsiglingum hefur útflutningshöfnum fjölgað. Í árslok 2018 voru reglubundnir vöruflutningar frá 9 höfnum hringinn í kringum um landið. Reglubundnir farþegaflutningar til og frá landinu eru fyrst og fremst um Seyðisfjarðarhöfn en nokkrar hafnir þjóna sem ferjuhafnir í innanlandssamgöngum. Árið 2017 opnaðist ný siglingaleið milli Þorlákshafnar og Rotterdam þegar ferjan Mykines hóf áætlanarsiglingar með vörur.

Haldi hlýnun jarðar áfram má búast við að Norðurslóðasiglingar aukist. Ekki er þó víst að þær hafi áhrif hér á landi fyrr 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 er nánar gerð skil í gr. 1.5.

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



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

Almenningsvagnar

Akstur almenningsvagna 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 sem þar búa 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 (ríki) 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 ári 2019 og standa vonir til þess að með henni verði tryggð öruggari tenging milli lands og Eyja.

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 einn milljarð

króna 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 bættu þjónustu með tíðari ferðum og lengri aksturstíma og farþegum hefur fjölgað töluvert. Samhliða undirritun Samgöngusáttmálans þann 26. september 2019 skrifuðu fulltrúar ríkis og sveitarfélaga undir samkomulag um vilja um að endurskoða nógildandi 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 gerð innviða 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 var til grundvallar áður.

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

Utan höfuðborgarsvæðisins hafa verið gerðir ýmsir göngu- og hjólréiðastígar undanfarin ár sem greiddir hafa verið að hluta af Vegagerðinni. Sem dæmi má nefna stíga meðfram Grindavíkurvegi, Suðurstrandarvegi við Þorlákshöfn, Snæfellsnesvegi í Snæfellsbæ, Eyrarbaklavegi, 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 samgöngukerfið og stjórnvöld nýta sér hana í vaxandi mæli auk þess sem hún er lykilatriði fyrir atvinnlífið- 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 upplýsingar um hana ásamt ýmsum öðrum upplýsingum 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 og eru þau skráð með sjálfvirkum hætti 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 rauntímaþaðsetningu 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 verður að halda úti mörgum smáum flutningaskipum fremur en fáum stórum. Þar með getur siglingatíðnin aukist og þjónustan batnað. Sjálfsiglandi skip þurfa mikla nákvæmni leiðsögutækja við siglingar til hafna. Mikilvægasta leiðsögutækni skipa byggist á gervitungla leiðsögukerfum, GNSS (Global Navigation Satellite Systems), en staðsetningarskekkja 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. Því þarf að huga 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 fjölgar fleiri farartæki safna og senda frá sér margvíslegar upplýsingar, m.a. um ástand þeirra vega sem ekið er um, vegmerkingar og umferð annarra faratækja. Þessum upplýsingum er m.a. miðlað til annara ökutækja og til framleiðenda ökutækjanna.

Með vaxandi notkun leiðsögukerfa verður þörfin fyrir umferðartengdar upplýsingar í rauntíma meiri. 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 eru í því 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 faratækjum 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. Hlutur gagnafjarskipta er stöðugt að aukast og í dag nýtir um 80% af alþjóðaflugi yfir Íslandi gagnafjarskipti. 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 héraðs 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 sem víðast aðgengileg.

Varðandi kögun þá 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 þar sem árangur er bestur. 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. Við hönnun og innkaup gegna öryggisstaðlar og eftirlit mikilvægu hlutverki í hönnun, uppbyggingu og rekstri innviða og farartækja. Þrátt fyrir að eftirlitsaðilar skoði farartæki reglulega þarf eigandi eða notandi þeirra stöðugt að vera 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 gerir 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 eða stjórnendur farartækja.

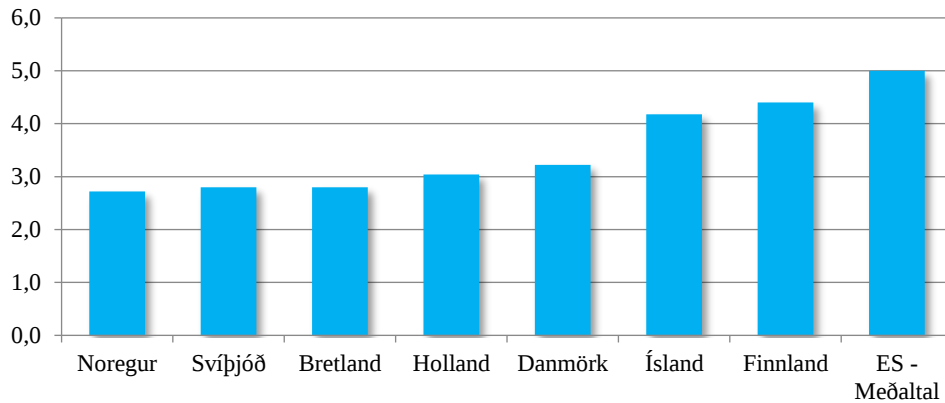
Öryggisáætlanir

Í flugi, siglingum og samgöngum á landi er sú stefna lögð til grundvallar að vinna að samræmdum öryggisáætlunum allra samgöngugreina og samanburðarhæfri skráningu slysa og atvika. Í fimmtán ára áætlunum er sett fram stefna, mælikvarðar og markmið sem og þær áherslur sem stjórnvöld vilja leggja næstu fimmtán 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. aðgerðum sem beinast að mannvirkjum og innviðum, farartækjum og stjórnendum þeirra. Öryggisáætlanirnar þrjár má finna sem fylgiskjöl með þessari samgönguáætlun.

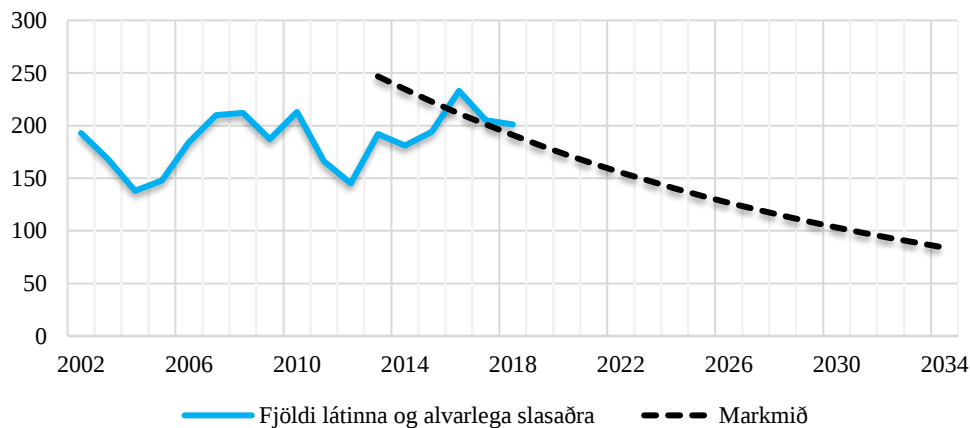
Umferðaröryggisáætlun

Árlegur samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum er talin nema á bilinu 40-60 milljörðum króna 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 að öryggi skuli vera fremst í forgangs röðun þegar kemur að aðgerðum í umferðarmálum. Sett eru markmið um fækkun slysa og bætta hegðun vegfarenda. Yfirmarkmið 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 fækki alvarlega slasaðum og látnum um 5% á ári.



Mynd 3: Látir á hverja 100.000 íbúa. Samanburður við þær fimm þjóðir þar sem fæstir látast, Norðurlönd og meðaltal meðal Evrópusambandsþjóða. Meðaltal árunna 2014-2018.



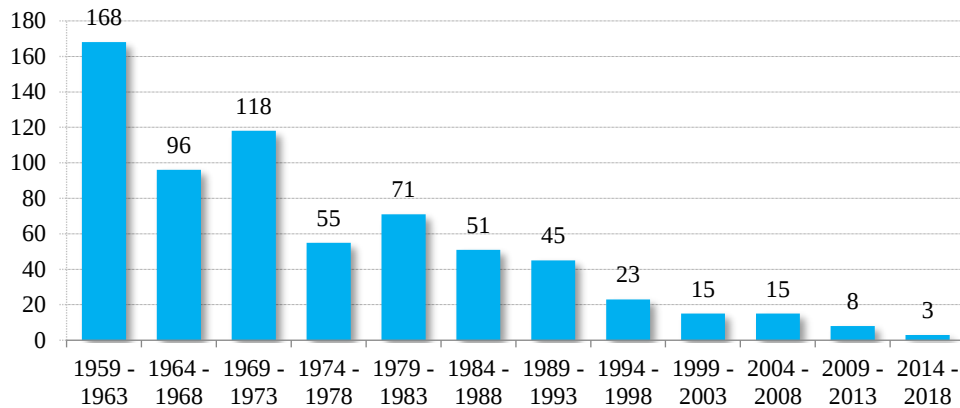
Mynd 4: Fjöldi látinn og alvarlega slasaðra frá 2002 og markmið til 2034.

Umferðaröryggisáætlun 2020–2034 í heild sinni má finna í fylgiskjali með samgönguáætlun 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 skv. þjónustusamningi samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins við Slysavarnafélagið Landsbjörg.



Mynd 5: Látur í sjóslysum á fimm ára tímabili.

Áætlun um öryggi sjófarenda 2020–2034 í heild sinni má finna í fylgiskjali með samgönguáætlun þessari.

Flugöryggisáætlun

Öllum þjóðum er gert að útbúa flugöryggisáætlun (e. State Safety Program, SSP) sem lýsir almennt flugöryggisstarfi. Áætlunin er unnin skv. leiðbeiningum Flugöryggisstofnunar Evrópu, EASA. Þ. 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 útlustuð eru þau verkefni sem ráðast skal í á tímabili áætlunarinnar. Meginlínur í verkefnaáætlun eru einnig dregnar af EASA.

Íslensku flugöryggisáætlunina (e. Icelandic Aviation Safety Program, IASP) má finna í fylgiskjali með samgönguáætlun þessari.

Börn og samgöngur

Börn og ungmenni er 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 þeirra sem eldri eru, og eru þau t.d. helstu notendur virkra samgöngumáta eins og göngu og hjólreiða. Samkvæmt ferðavenjukönnunum sem unnar hafa verið á höfuðborgarsvæðinu eru þau sömuleiðis mestu notendur almenningssamgangna. Unnið er að undirbúningi þess að greina stöðuna betur og mun þess sjást 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 reksturs kerfisins og einnig 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 hagkvæmastar 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 rafræna stjórnsýsla

Aukin innleiðing rafrænnar stjórnsýslu eykur hagkvæmni stofnana, auðveldar aðgengi notenda að þjónustunni og dregur þannig úr ferðapörf. 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 almenning.

Mörg dæmi eru um að einkafyrirtæki hafi unnið mikilvægar og verðmætar upplýsingar úr opinberum gögnum s.s. 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 einir 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 það lykilatriði í því að haldið verði aftur af sífeldri aukningu umferðartengdra tafa, að ferðavenjur breytist og að fleiri kjósi að ferðast með almenningssamgöngum, gangandi eða á hjóli. Breyting ferðavenja hefur þó ekki aðeins áhrif á umferðarflæði. Þannig hafa rannsóknir þar sem borin eru saman ytri áhrif samgangna bent til þess að það sparist um ein evra 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 því að í stefnumótun í samgöngumálum liggi til grundvallar góðar upplýsingar um ferðamataval landsmanna. Með það að markmiði er haustið 2019 unnið að því að framkvæma ferðavenjukönnun fyrir allt landið. Niðurstöður þeirrar vinnu munu svo leggja grunn að undirbúningi næstu heildarendurskoðunar samgönguáætlunar. Mikilvægt er að slíkar

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

rannsóknir verði unnar 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 sambærileg opinber framlög og verið hafa á undanförunum árum 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 reksturs 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 með nákvæmari hætti en t.d. venjuleg skattlagning. Þó að útfæra megi veggjöld með ýmsum hætti, svo sem með magnafsláttum og hærri 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 í árangri af upptöku þeirra

Samvinnuverkefni

Samvinnuverkefni má í stuttu máli skilgreina þannig að einkaaðili, í samvinnu við ríkið, tekur að sér samfélagsleg uppbyggingarverkefni sem áður hafa einkum verið í umsjá hins opinbera. Fyrir uppbyggingu innviða lýsir það sér oftar en ekki í því að einkaaðilinn tekur að sér eftir útboð 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 umfangsmikilar og vel skilgreindar nýframkvæmdir. Nokkur dæmi eru hér á landi um verkefni sem gætu uppfyllt þessar kröfur. Dæmi um það eru Sundabraut og tvöföldun Hvalfjarðarganga. Einnig mætti skoða að fara þá leið varðandi tiltekin „minni“ verkefni sem fela þó í sér mikinn ábata í formi styttingar á ferðatíma og/eða vegalengd og þar sem önnur leið er í boði, s.s. 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 flugvellið 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 áætlunarflugvelli 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 er þörf fyrir framkvæmdir metin og hve miklum úrbótum þær skila fyrir viðkomandi höfn og landið í heild.

Sjóvarnir hafa verið metnar með líkum hætti en stuðst er við einfaldara reiknilíkan við forgangsröðun framkvæmda. Þar sem óskir um sjóvarnir koma fram er lagt mat á ölduálag, 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 vegafframkvæmda

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 hundrað íbúa, 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, 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:

- a. Tæknilegar lausnir – orkuskipti, orkusparnaður og bætt orkunýting.

² Um millilandaflugvelli gildir nú reglugerð nr.75/2016 sem innleiðir 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 framkvæmdanna. Um smærri framkvæmdir skal ávallt leita þeirra leiða sem hafa minnst áhrif á umhverfi og náttúru.

- b. Draga úr ferðaþörf – fækkun ferða einstaklinga t.d. með rafrænni þjónustu.
- c. Samgönguskipulag, þ.e. 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 samgangna 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 almennings-samgöngum, hjóla eða ganga, sérstaklega í þéttbýli. Þar skipta máli niðurfelling á opinberum göldum á hjól, fjárfestingar í innviðum fyrir gangandi og hjólandi og framlag ríkisins til almennings-samgangna 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 leyfir að knýja skip með LNG (jarðgas). Ný Vestmannaeyjaferja er búin rafgeymum sem duga til siglinga á milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja og er uppsetning viðeigandi tengibúnaðar í höfnunum áætluð 2019. 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 bæði lögð áhersla á tæknilegar lausnir 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 annarra ferðamáta þ.m.t. að nota almennings-samgöngur, hjóla og ganga, auk þess að kolefnisjafna ferðalög.

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif

Svifryksmengun og umferðarhávaði eru neikvæðir fylgifiskar 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 stytti meðalævi íbúa þar um 60 daga en til samanburðar styttu 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 rannsóknaverkefni 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 styrki 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 framangreindra skilyrða í samningum um kaup á akstursþjónustu.

Aðlögun samgangna að loftslagsbreytingum

Afleiðingar loftslagsbreytinga eru m.a. hlýnun og hækkandi sjávarstöðu, 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 samgönguyfirvöld 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 að nýta tækifæri sem þær kunna að hafa í för með sér. Nýjustu spár IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) gera ráð fyrir allt að eins metra hækkun á yfirborði sjávar. Bregðast þarf við með aðlögun hönnunarforsenda samgöngumannvirkja að afleiðingum loftslagsbreytinga svo sem hækkun lágmarksgólfhæða í mannvirkjum á lágsvæðum svo sem 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 horft á 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 landskipulagsstefnu 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 gjaldeyrisþakandi.

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

Samkeppnishæfni Íslands er minni en hinna Norðurlandanna. 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 verkefnin eru ólík eftir landshlutum. Samgöngur eru lykilþáttur í að efla samkeppnishæfni svæða. Með því að forgangsraða framkvæmdum í samgöngum innan vinnusóknarsvæða er stutt við samkeppnishæfni því við það stækka svæðin og styrkjast m.a. með betri búsetugæðum.

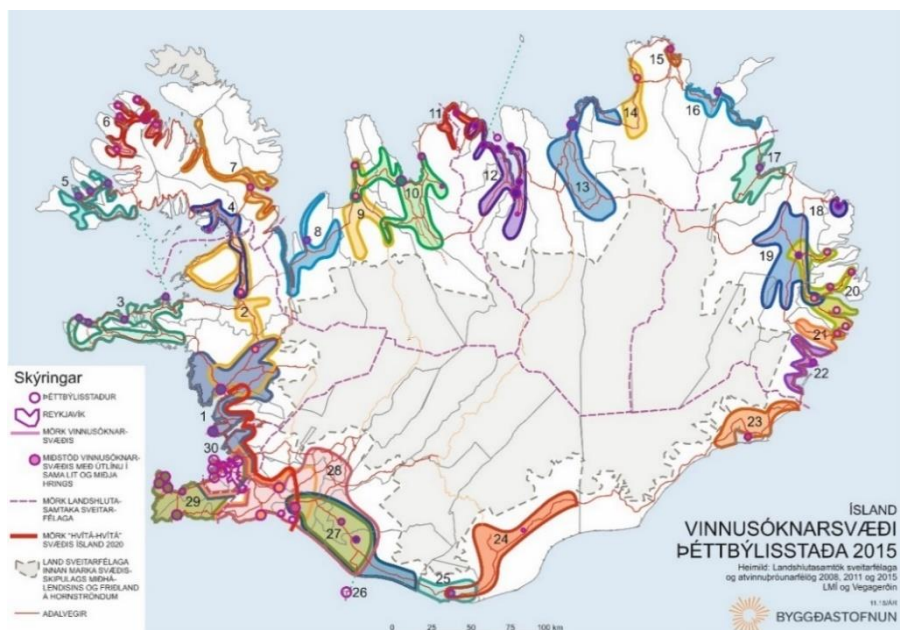
Vinnusóknarsvæði, tenging byggða og þjónusta

Vinnusóknarsvæði er skilgreint sem landsvæði kringum tiltekinn vinnustað sem búast má við að fólk telji raunhæft að ferðast til og frá vinnu daglega. Skólasóknarsvæði er sambærilegt hugtak og tekur mið af safnsvæði grunn- og framhaldsskóla þar sem er daglegur skólaakstur. Á seinni árum hefur verið miðað við u.þ.b. 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.

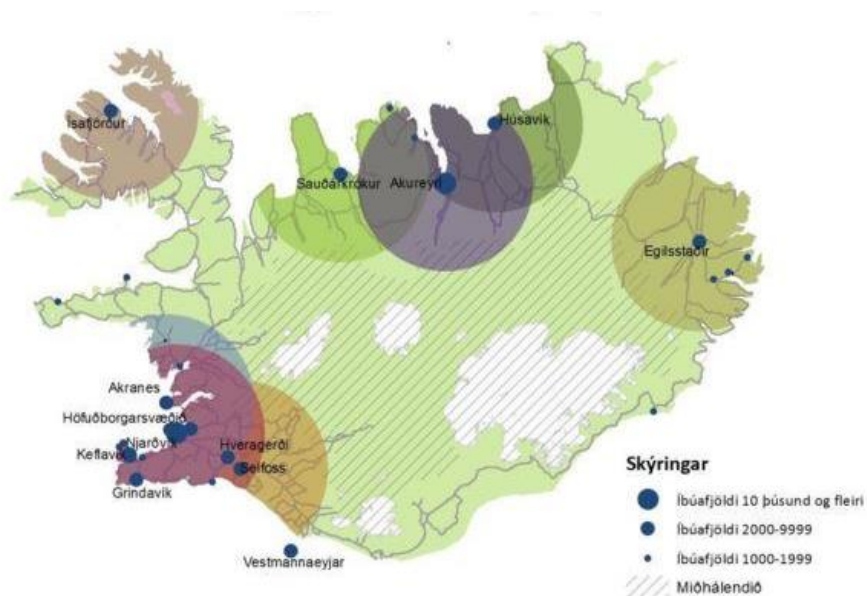
Afmörkun þjónustusvæða er hins vegar flóknari, þar ræður mestu hvaða þjónustu er um að ræða og hversu oft hennar er þörf. Það er því háð eðli þjónustu hversu langt fólk er tilbúið að ferðast og því erfiðara að skilgreina þjónustusvæði umfram þá nauðsynlegu opinberu þjónustu sem oft stendur aðeins til 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 sem fólk ferðast til að sækja þjónustu er háð eðli þjónustunnar 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 líkleggra er 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 klukkustundar fjarlægð frá þéttbýliskjörnum með skólum, atvinnufyrirtækjum og lágmarkspjónustu, svo sem matvöruverslun.

Forgangsröðun í samgöngum með hliðsjón af kynbundnum áherslum

Mikill kynjahalli er í flestum greinum samgangna. 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 aðeins um helmingur af heildarlaunum karla. Samfélagslega mikilvægt er að styrkja stöðu kvenna, snúa vörn í sókn og fá fleiri konur til starfa við samgöngur, jafnt siglingar, flug og á landi.

Á fyrsta tímabili áætlunarinnar er miðað við að vinna að markvisst að því að fjölga konum í sérhæfðum störfum við samgöngur. Sjónum verður fyrst beint að siglingum er þar er hlutur kvenna sérlega lítill. Leitað verður eftir þátttöku stofnana, útgerðarféлага og annarra hagsmunaaðila í verkefni um að vekja áhuga stúlkna á störfum á sjó. Fyrirhugað er að ná til grunn- og framhaldsskólanema með kynningum og samfélagsmiðlum 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 fimmtingur þeirra sem starfa á sjó.

Í apríl 2018 kom út áfangaskýrsla samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og Vegagerðarinnar um „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.

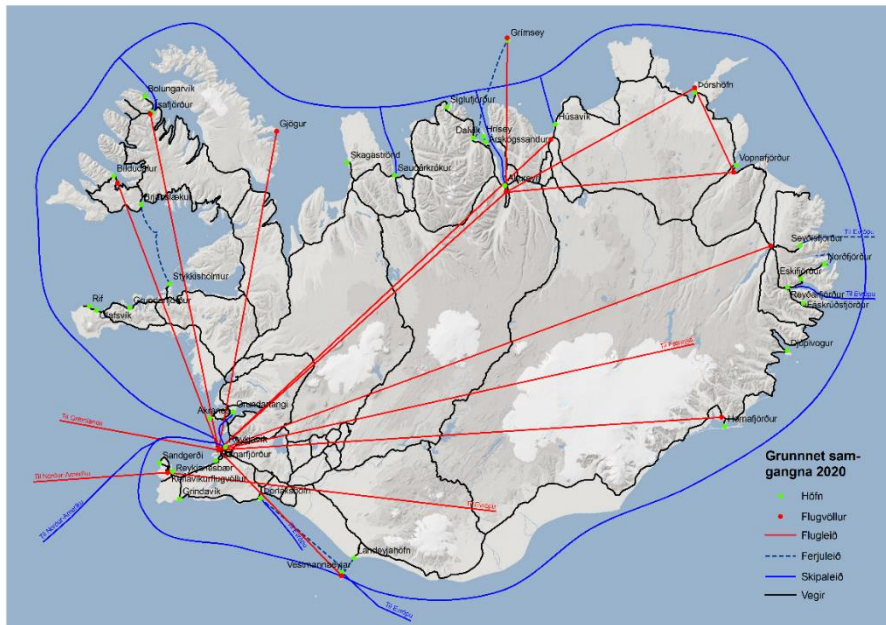
Á árunum 2016-2018 var kynbundin notkun samgöngukerfis skoðuð við greiningar á vinnusóknarsvæðum með tölfræðilegri úrvinnslu gagna frá Hagstofu, Þjóðskrá og Samgöngustofu. Skoðunin leiddi í ljós að talsverður munur er á hvernig kynin nýta samgöngur og geta áherslur í samgöngumálum skipt máli við að bæta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

Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Skilgreint grunnnet samgangna á Íslandi telur tæplega 5.000 km vegakerfi, 36 hafnir og 13 flugvöllir. Innviðir samgangna eru umfangsmeiri og er þjóðvegakerfi Íslands tæplega 13.000 km að lengd. Stofnvegir eru tæplega 5.000 km, tengivegir tæplega 3.400 km, héraðsvegir rúmlega 2.600 km og landsvegir tæplega 2.000 km. Bundið slitlag er á rúmlega 5.580 km. Af 1.191 brú í þjóðvegakerfinu eru 677 einbreiðar, þar af eru 36 brýr á Hringveginum einbreiðar haustið 2019.



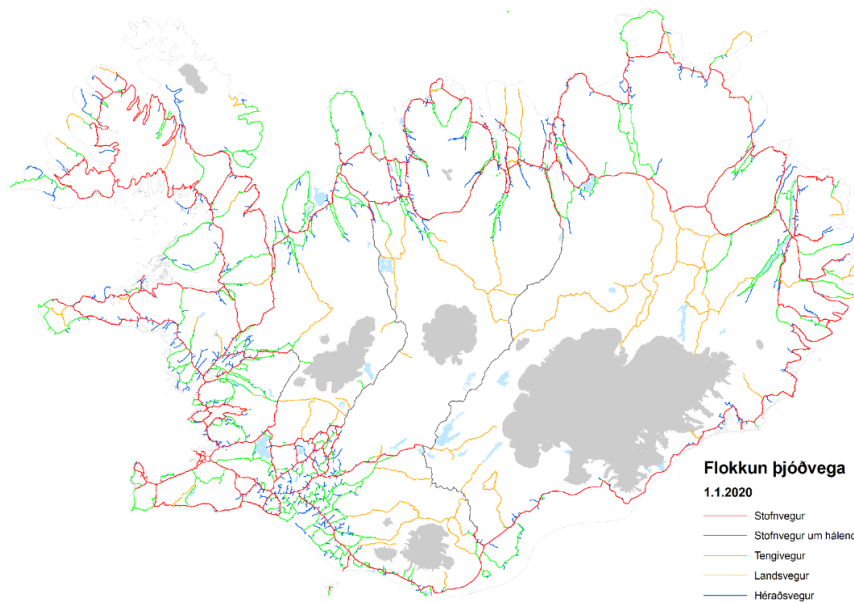
Mynd 8: Grunnnet samgangna 2020.

Miðað er við að allir byggðakjarnar með u.þ.b. 100 íbúa eða fleiri tengist grunnneti á landi. Einnig er það látið ná til þeirra staða sem gert er ráð fyrir að verði hvað mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðapjónustu og flutninga að og frá landinu. Grunnnetið er samfelld og liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til. Helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlis-svæðunum teljast til netsins.

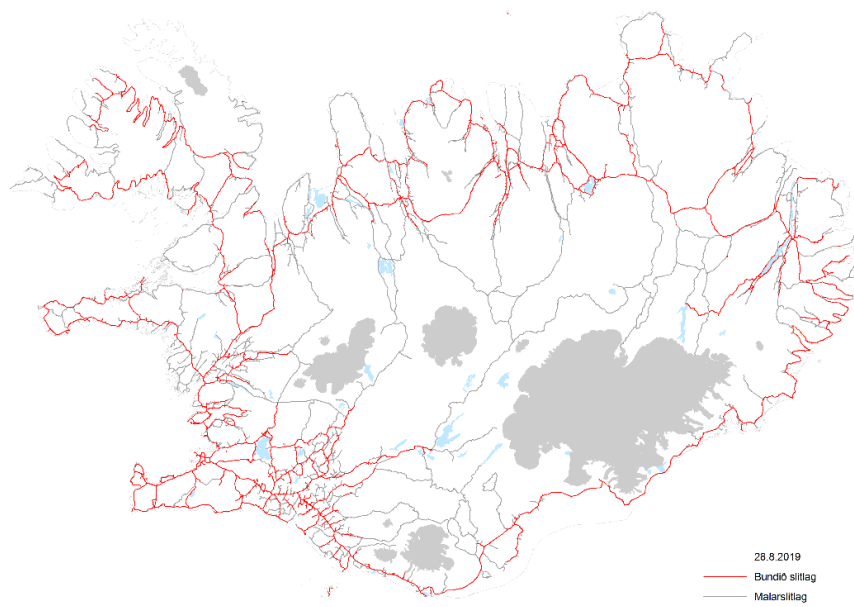
Þær hafnir teljast til grunnnets samgönguáætlunar sem um fara árlega meira en tíu þúsund tonn af vörum eða þar sem landað er meira en átta þúsund tonnum af sjávarafli, auk ferjuleiða og viðkomandi ferjuhafna. Stórskipahafnir þar sem yfir 50 þúsund tonn af vöru fara um árlega eru 11 talsins. Til viðbótar fara árlega yfir tíu þúsund tonn af vörum og/eða yfir átta þúsund tonna afli um 19 hafnir.

Flugvællir með virku áætlunarflugi teljast flugvællir í grunnneti.

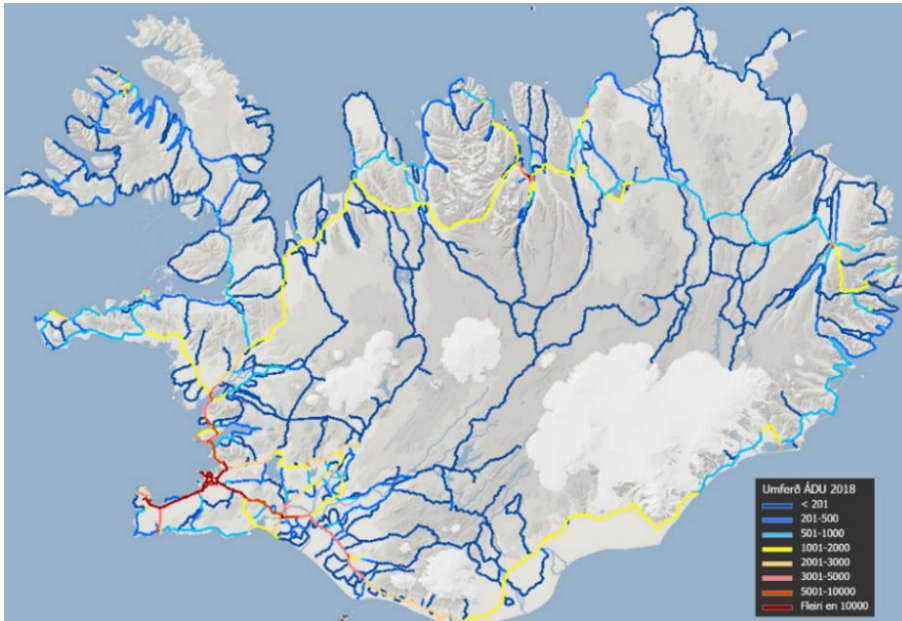
Vegakerfið er umfangsmesta samgöngukerfið í grunnnetinu og þar af leiðandi langdýrast í uppbyggingu, viðhaldi og rekstri.



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 samganga frá síðustu samgönguáætlun. Helst ber að nefna að bundið slitlag er nú komið á allan Hringveginn og lokun flugbrautar númer 06/24 á Reykjavíkurlugvelli. Helstu fyrirsjáanlegar breytingar eru á megingátt millilandaflugs með vörur og fólk um Keflavíkurlugvöll.

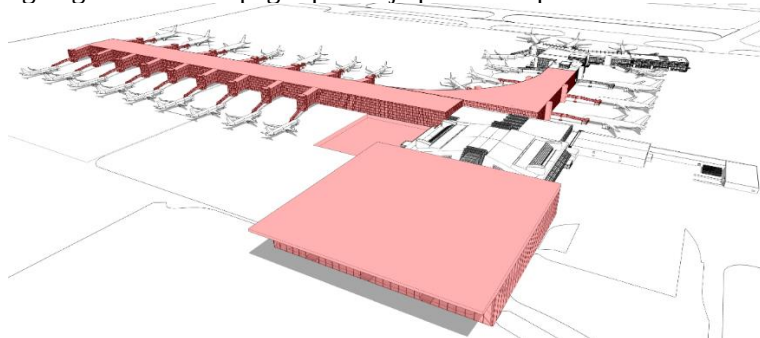
Stækkunaráform á Keflavíkurlugvelli

Keflavíkurlugvöllur er mikilvægasta ferðagátt landsins. Gríðarlegur vöxtur í umsvifum hefur einkennt reksturinn og hefur farþegafjöldi sem fer um völlinn vaxið að jafnaði um nálægt 30% árlega nokkur síðustu ár. Gert er ráð fyrir að farþegar um flugvöllinn verði um 7,3 milljónir 2019 í kjölfar falls WOW air. Isavia ohf. hefur gripið til margs konar ráðstafana til að mæta 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 Keflavíkurlugvelli verði stækkuð í samræmi við þarfir notenda flugvallarins sem greiða fyrir þjónustu og uppbyggingu vallarins.

Isavia ohf. kynnti árið 2015 þróunaráætlun fyrir Keflavíkurlugvöll 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 farþegafjöldi var talinn kunna ná 14 milljónum árið 2040 en yrði það fyrr gæti Keflavíkurlugvöllur engu að síður tekið á móti þeim fjölda. Hefur nýtingarhlutfall flugvallarins aukist hröðum skrefum og langt umfram áætlanir á undanföllum árum en erfitt er að spá eftir gjaldþrot WOW Air hvernig það mun þróast.

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 gerir þróunaráætlunin 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 afgangslufyrirtæki hefja byggingu flugskýla og annarra bygginga sem þjóna flugtengdri starfsemi þegar þau telja það henta þeirra starfsemi.



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

4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda.

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

Tafla 7: Fjármál samgönguáætlunar.

Ríkisframlag (án sértekna) Verðlag fjárlaga 2020 (millj. kr.)	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals 2020–2034
Stjórnsýsla, 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 málaflökks	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 framkvæmdir í samgöngum, 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
Flugvelli	Isavia	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Hafnir	Hafnasjóðir	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
Bífreiðar			
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.

Málaflokkar	Rekstur	Fjármögnun	Ábyrgð/eftirlit
Áætlunarbifreiðar	Sv.fél./Vg. frá 2020	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Hópfreiðabifreiðar	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 flugleiðsögukerfi 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 almannabágu 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. landingargjöld, 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. Alþjóðaflugþjónustan 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 viðhaldsþörf 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 mat verði gert á landingarstöðum 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 malarslitlags, 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 vegbreidd 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 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:

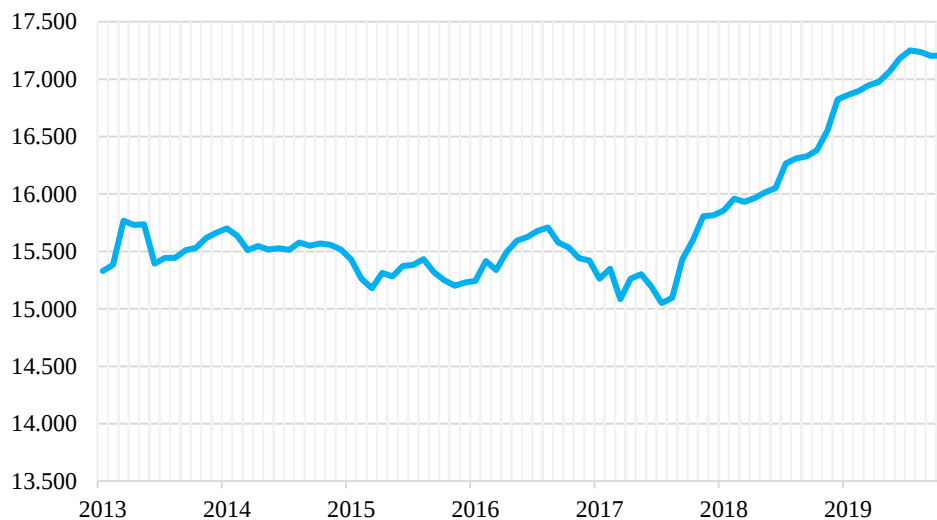
Tafla 9: Lengd vega eftir vegflokkum og svæðum Vegagerðarinnar í km (jan. 2020).

	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 grunnnet vega stofnvegakerfið. 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 íbúabróun 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 stjórnunarkostnaður verkkaupa.

Skilgreining: Þegar verkefni er skilgreint er gerð grein fyrir helstu þáttum þess og má þar telja: Vegtegund, lengd vegarkafla 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 m.t.t. skipulags, umferðar, landslags, veðurfars, jarðtækni o.fl. þátta. Umfangsmikil söfnun upplýsinga fer fram við frumdrög og má þar nefna: Landamerki og landeigendur, hönnunarreglur, staðlar og leiðbeiningar, skipulag, umferð, veitur, veður og náttúruvá, umhverfismál, vernd, fornminjar, jarðmyndanir, hávaða og loftmengun, könnun á matsskyldu og jarðtækni.

Forhönnun: Meginhönnun verkefnisins lýkur með forhönnun. Í forhönnun er gert ráð fyrir að afla þurfi víðtækra gagna, þá eru þættir er varða umferð, veitur og jarðtækni o.fl. endurmetnir. Í þessu þrepi er mannvirkið hannað og magntekið í samræmi við fyrrnefnda þætti auk þess að gerð er grein fyrir frekari rannsóknum vegna verkhönnunnar 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 einum milljarði króna og eru á 3. tímabili áætlunarinnar. Sagt er stuttlega frá þessum verkefnum undir liðnum ýmsar framkvæmdir.

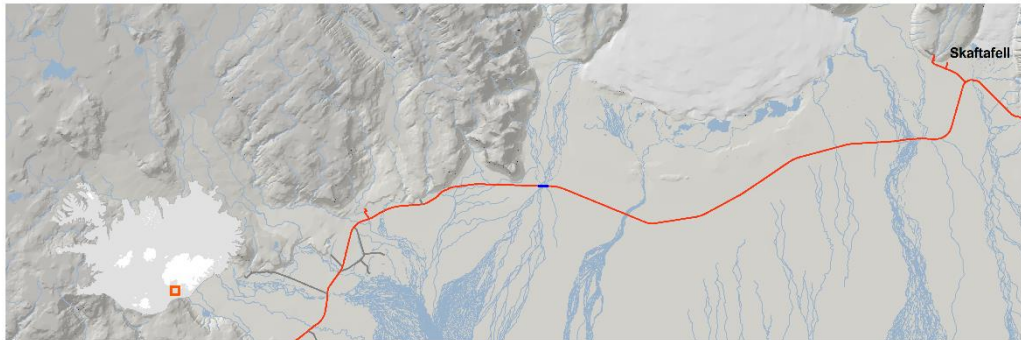
Suðursvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

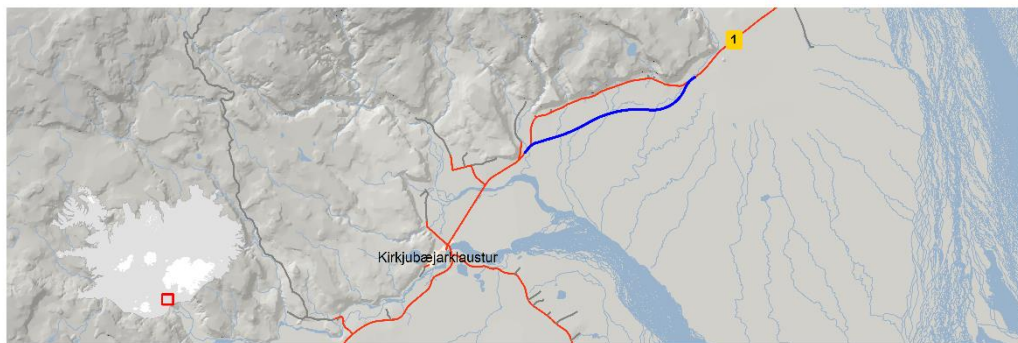
Hringvegur um Núpsvötn

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



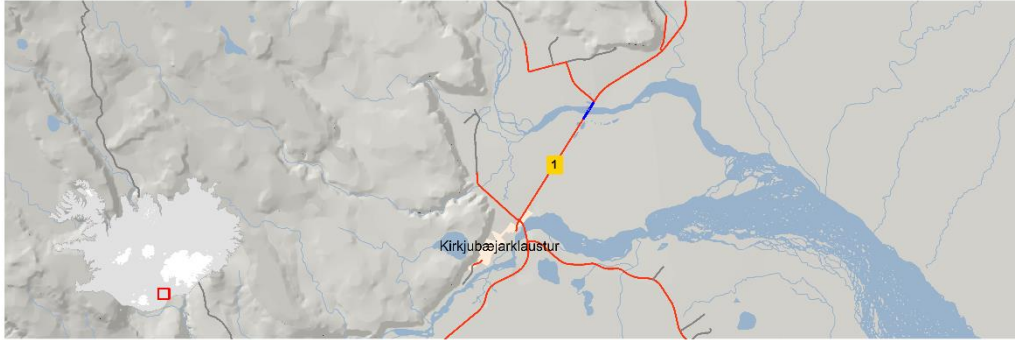
Hringvegur, Fossálar-Hörgsá

Gert er ráð fyrir að færa Hringveginn suður fyrir byggðina á 2. tímabili. 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 á Breiðbalakvísl sem er einbreið brú rétt austan við Kirkjubæjarklaustur.

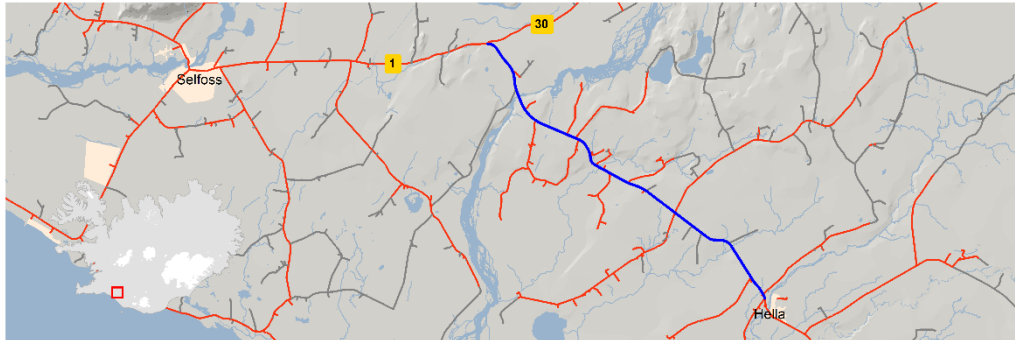


Hringvegur um Hellu, hringtorg

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

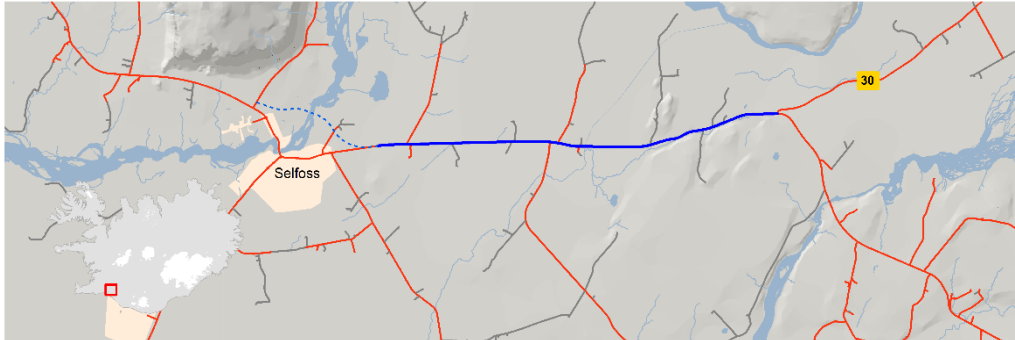
Hringvegur, Hella-Skeiðavegamót

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



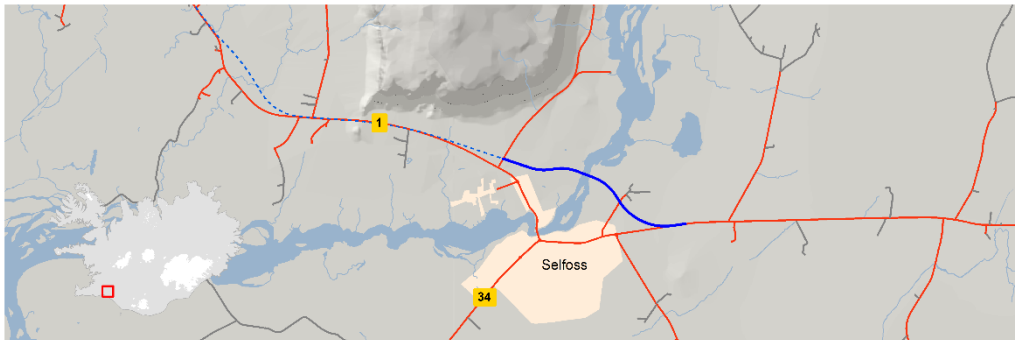
Hringvegur, Skeiðavegamót-Selfoss

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



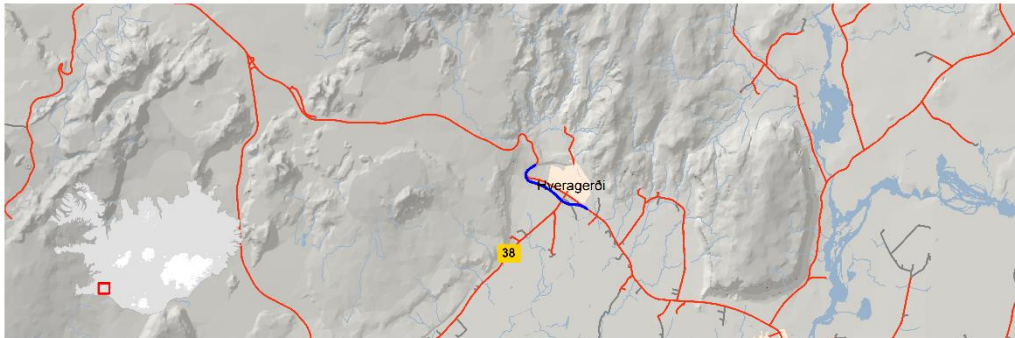
Hringvegur, norðaustan Selfoss, brú á Ölfusá

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



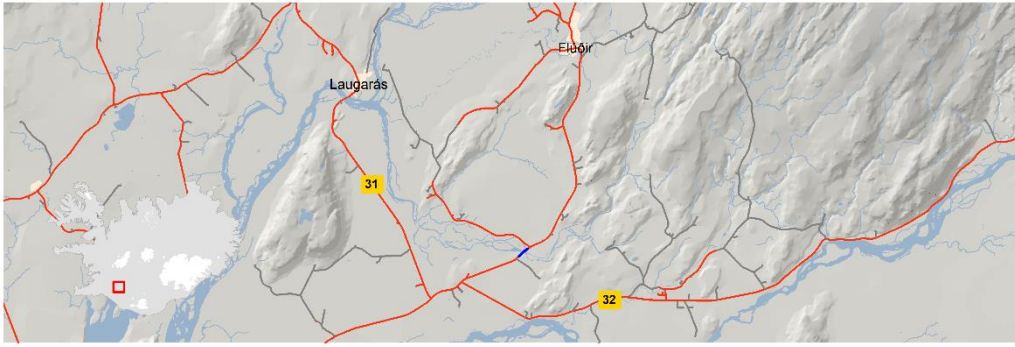
Hringvegur, Varmá-Kambar

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.



Skeiða- og Hrunamannavegur, um Stóru Laxá

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

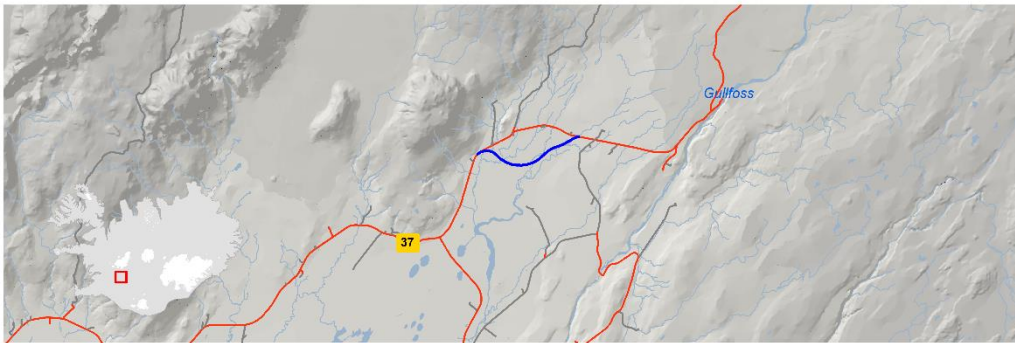


Skeiða- og Hrunamannavegur, hringtorg Flúðir

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

Biskupstungnabraut um Geysissvæðið og Tungufljót

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



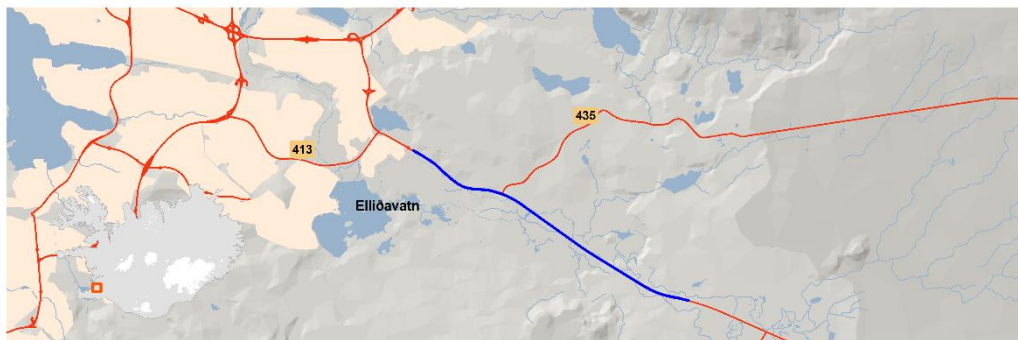
Suðursvæði II (Reykjavík og Suðvestursvæði)

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.

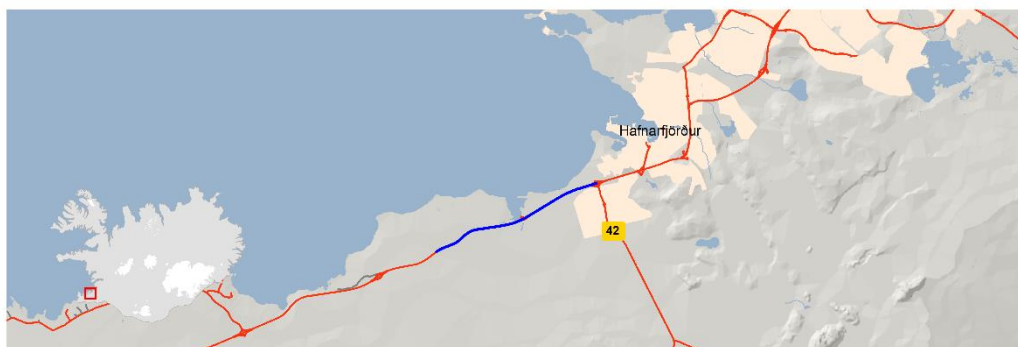


Þingvallavegur í Mosfellsdal

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

Reykjanesbraut, Krýsvíkurvegur-Hvassahraun

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



Reykjanesbraut, Fitjar og Rósaselstorgs

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



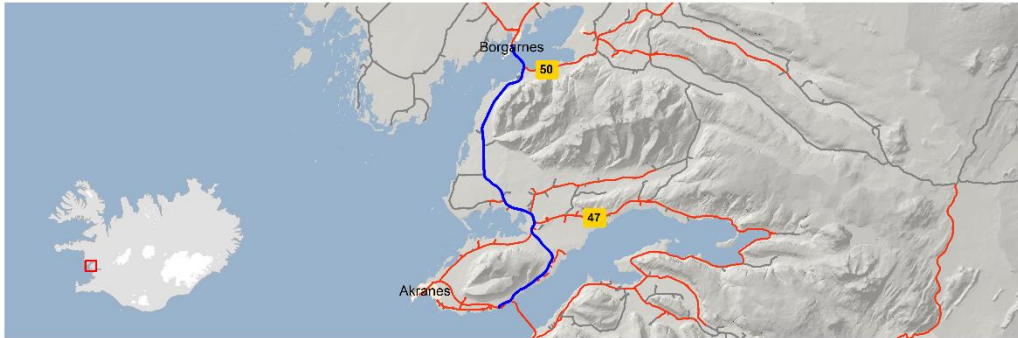
Vestursvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

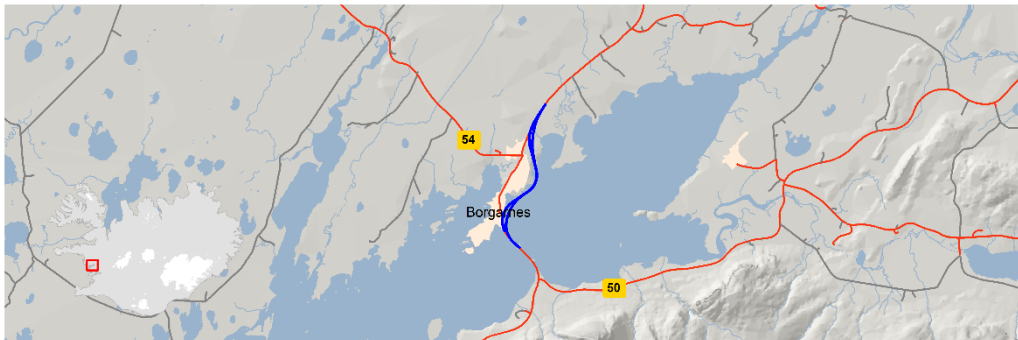
Hringvegur, Akrafjallsvegur-Borgarnes

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



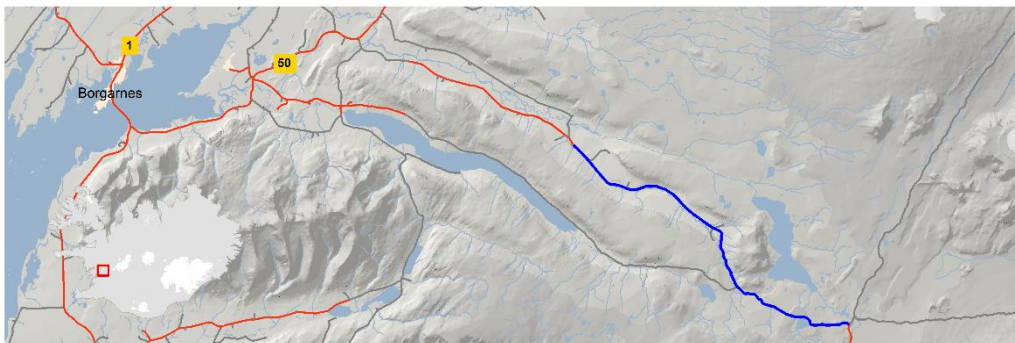
Hringvegur um Borgarnes

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



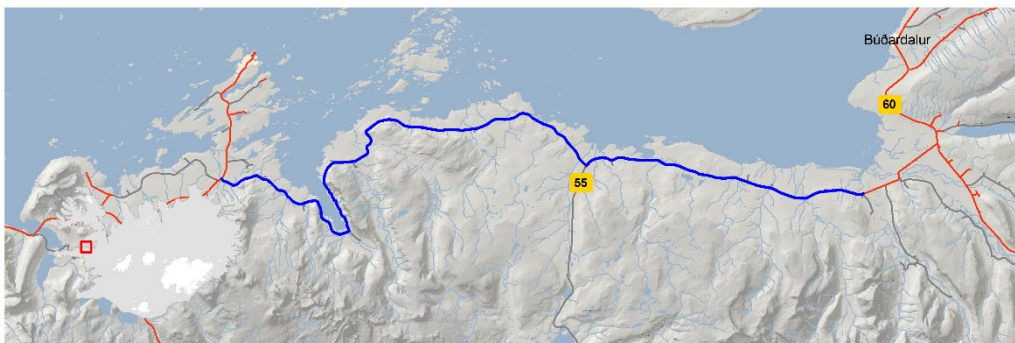
Uxahryggjavegur

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



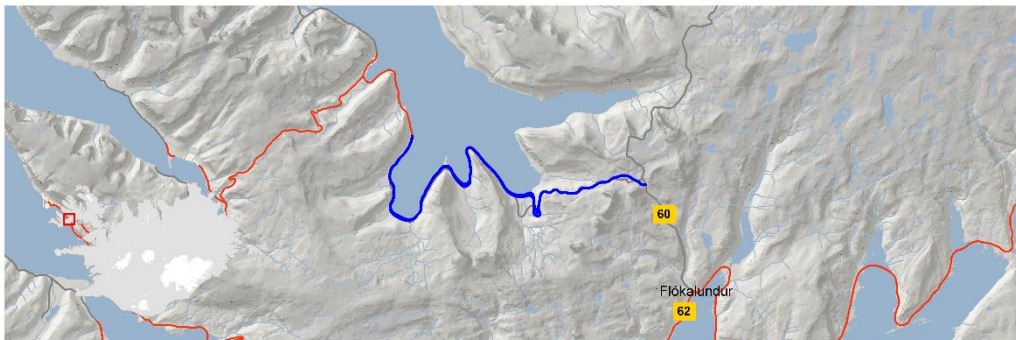
Snæfellsnesvegur á Skógarströnd

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



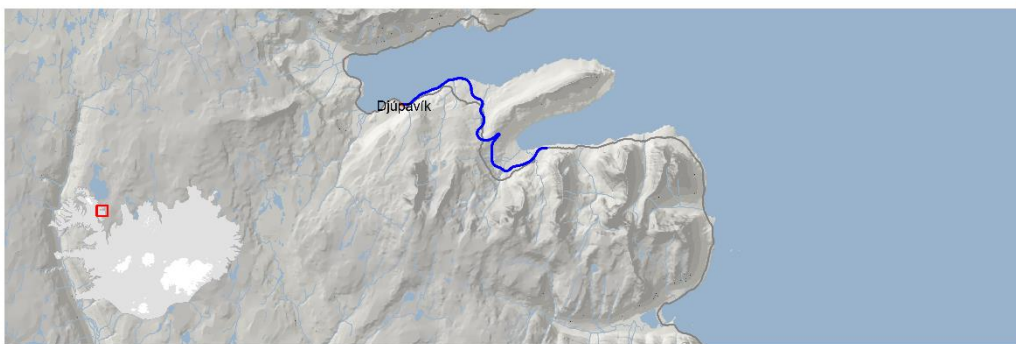
Bíldudalsvegur, Trostansfjörður-Vestfjarðavegur

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



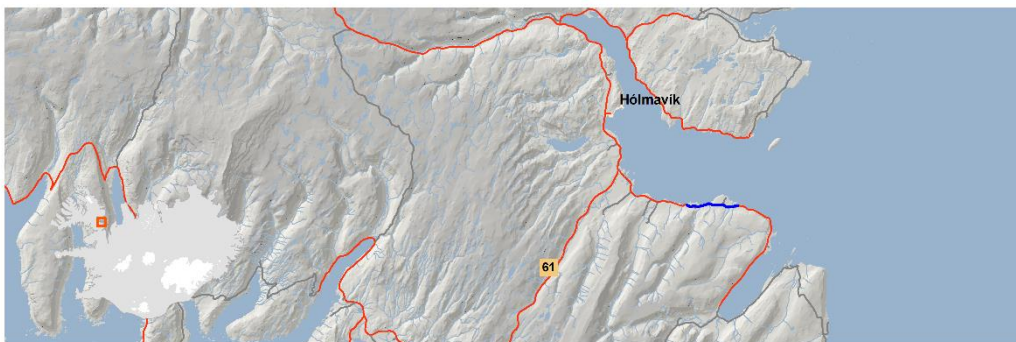
Strandavegur um Veiðileysuháls

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



Inntrandavegur, Heydalsá-Þorpar

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



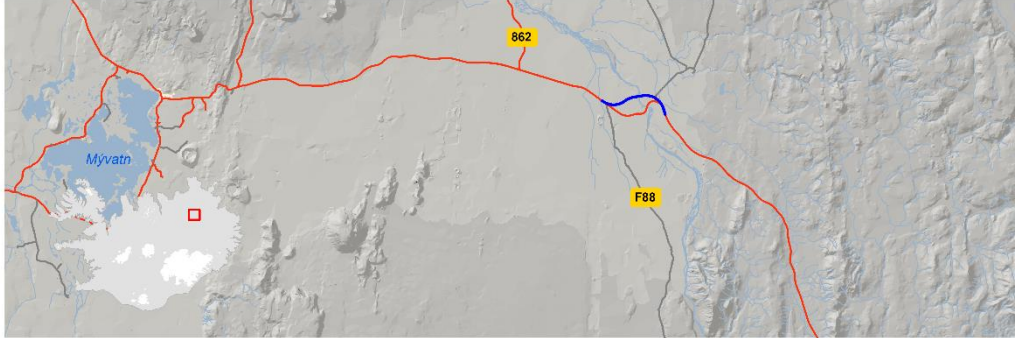
Norðursvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

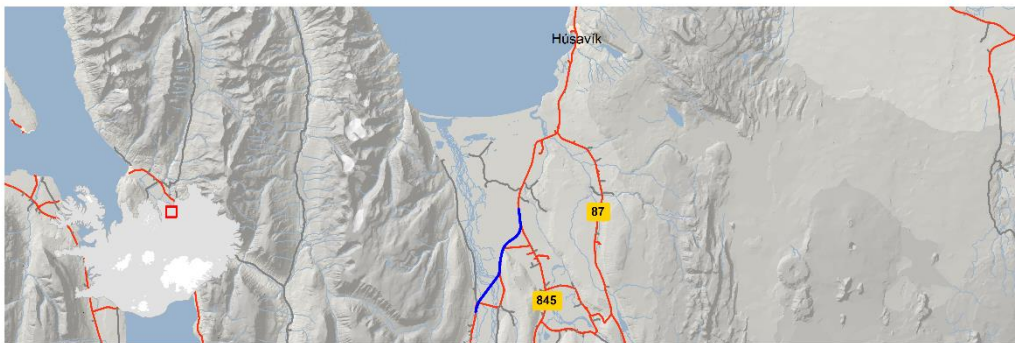
Hringvegur um Jökulsá á Fjöllum

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 en lagt er til að framkvæmdin verði á 2. tímabili.



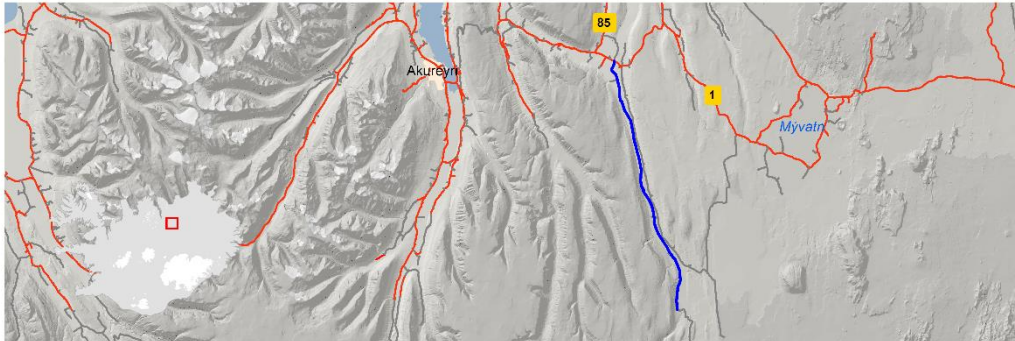
Norðausturvegur um Skjálfandafljót

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



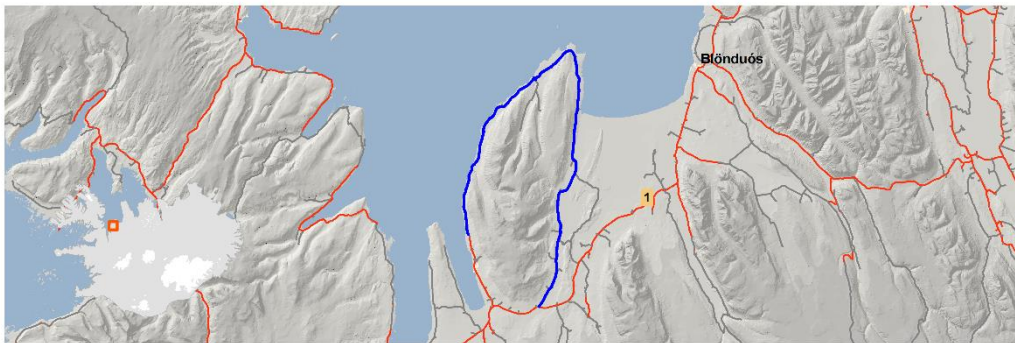
Bárðardalsvegur vestri, Hringvegur-Sprengisandsleið

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.



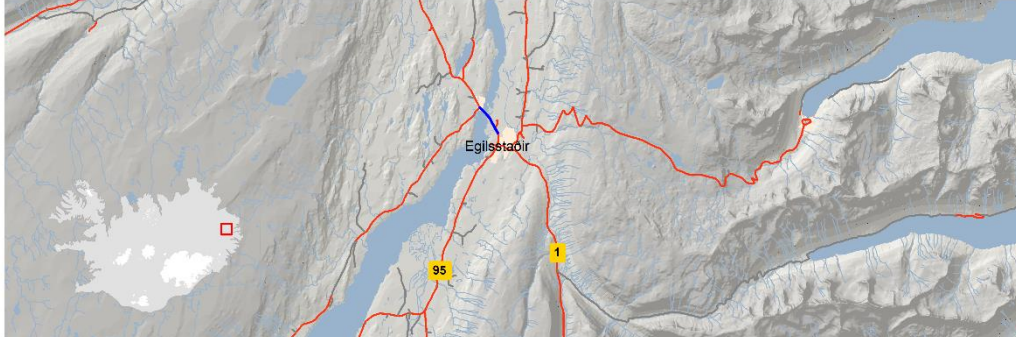
Austursvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

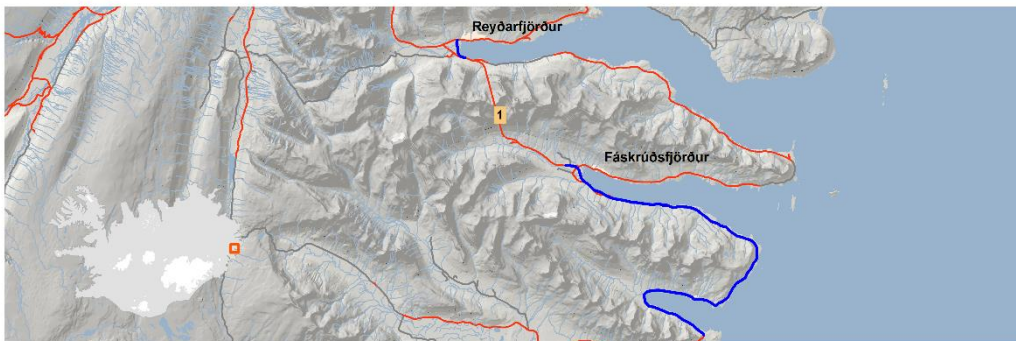
Hringvegur um Lagarfljót

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



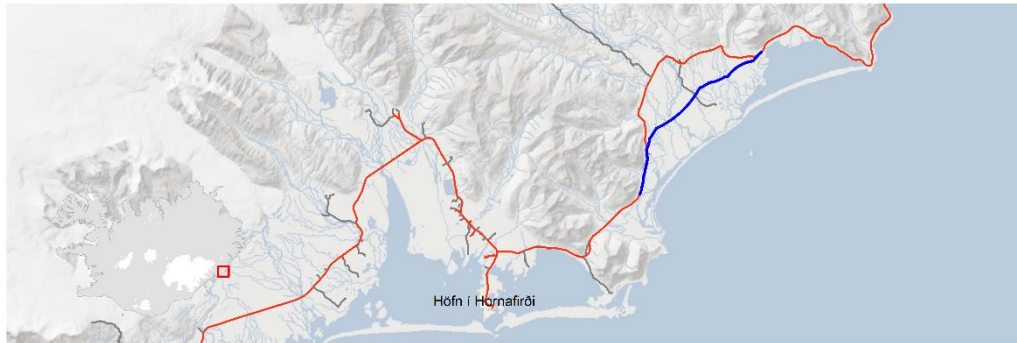
Hringvegur um Suðurfirði

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



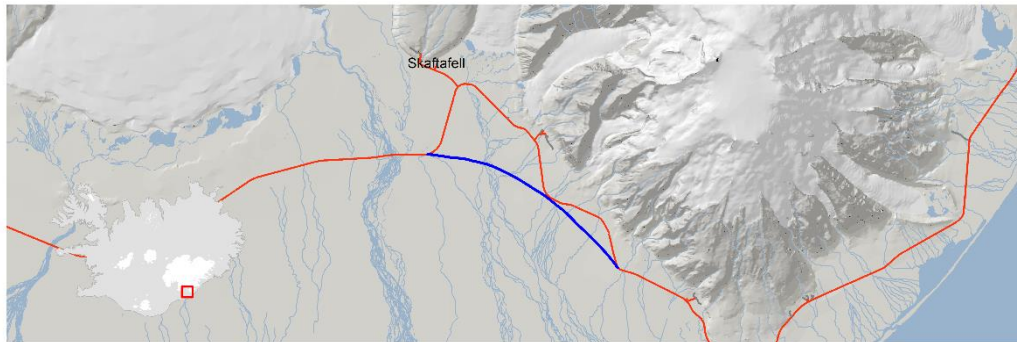
Hringvegur um Lón

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



Hringvegur, Kotá-Morsá

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

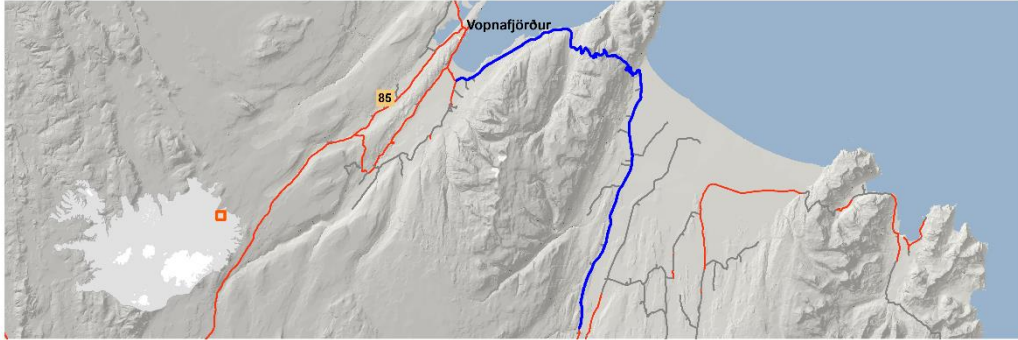


Norðfjarðarvegur um Grænafell, snjóflóðavarnir

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

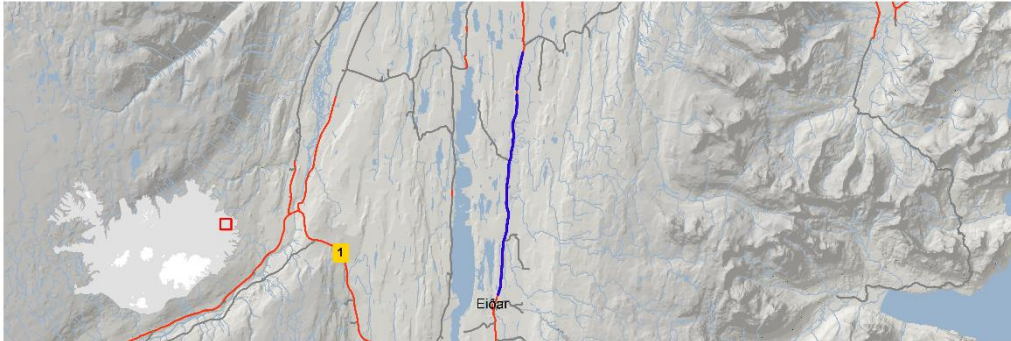
Hlíðarvegur, ýmsir staðir

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



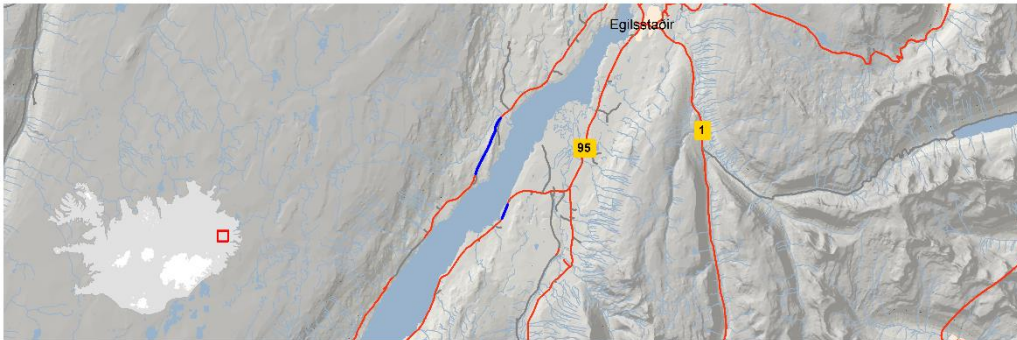
Borgarfjarðarvegur, Eiða-Laufás

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



Upphéraðsvegur, ýmsir staðir

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



Sameiginlegt

Ýmsar framkvæmdir, undir 1.000 millj. kr.

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

Landvegur, Landmannaleið-Þjórárdalsvegur
Landeyjavegur, ýmsir staðir
Hagabraut, Landvegur-Heiðarvegur
Suðurstrandarvegur, norðan Grindavíkur og Hafnarvegur í Grindavík
Skálafellsvegur
Hringvegur um Holtavörðuvatn
Örlyghafnarvegur, Hvalsker-Sauðlauksdalsvegur
Djúpvvegur um Súðavíkurhlíð, snjóflóðavarnir
Ný brú á Skjálfandafljót á Hringvegi
Ný brú á 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 aðgerðum 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, 36 þeirra eru á Hringveginum.

Hjóla- og göngustígar (utan höfuðborgarsvæðisins)

Fjárveiting tekur mið af því að auka verulega möguleika á hjóltreidum með framkvæmdum í stígagerð. Reiknað er með að viðkomandi sveitarfélög taki þátt í kostnaði að undangengnum 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

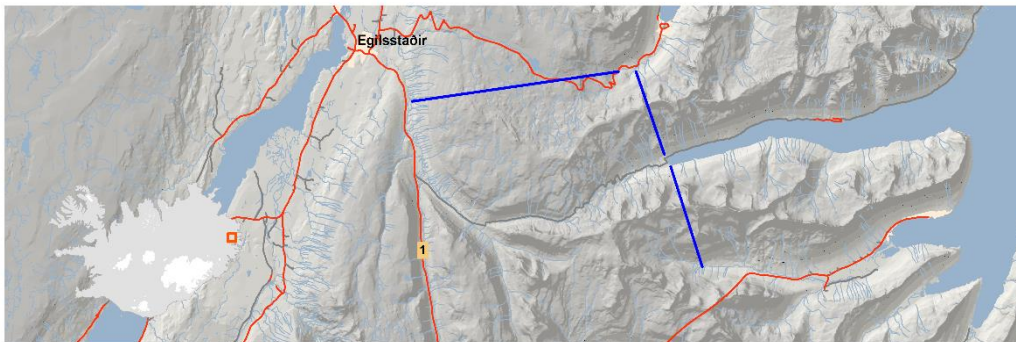
Fjárveiting er ætluð til sameiginlegs kostnaðar við undirbúning framkvæmda við jarðgöng.

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. Önnur jarðgangaverkefni utan höfuðborgarsvæðisins sem mælt er með að skoðuð verði nánar sem fyrst eru þessi:

1. Ísafjörður-Súðavík (2,6-6,8 km). Hugsanlega leyst með vegskálum.
2. Fljót-Hólsdalur í Siglufirði (Siglufjarðarskarð) 5,2 km.
3. Múlagöng, breikkun vegna mikillar umferðar.
4. Hvalnesskriður, Lónsheiði (3-6 km). Hugsanlega leyst með vegskálum.

Gert er ráð fyrir að bein framlög af samgönguáætlun og jarðgangaáætlun standi undir helmingi framkvæmdakostnaðar jarðganga. Stefnt er að gjaldtöku 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, þar með talið innviðum almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með ársins 2033.

Markmið samkomulagsins er að stuðla að auknum lífsgæðum á höfuðborgarsvæðinu:

- Að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu.
- Að stuðla að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag.
- Að stuðla að auknu umferðaröryggi.
- Að 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 óskertur renna 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 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.

Stofnbrautafarmkvæmdir fara fram víða um höfuðborgarsvæðið sem saman eiga að stuðla að greiðari umferð um svæðið. Fyrsti áfangi Borgarlínu verði fullbyggður og byrjað verði á öðrum áfanga með tengingu í gegnum Keldnaland og í Mosfellsbæ. Aðrar framkvæmdir eru:

Hjóla og göngustígar

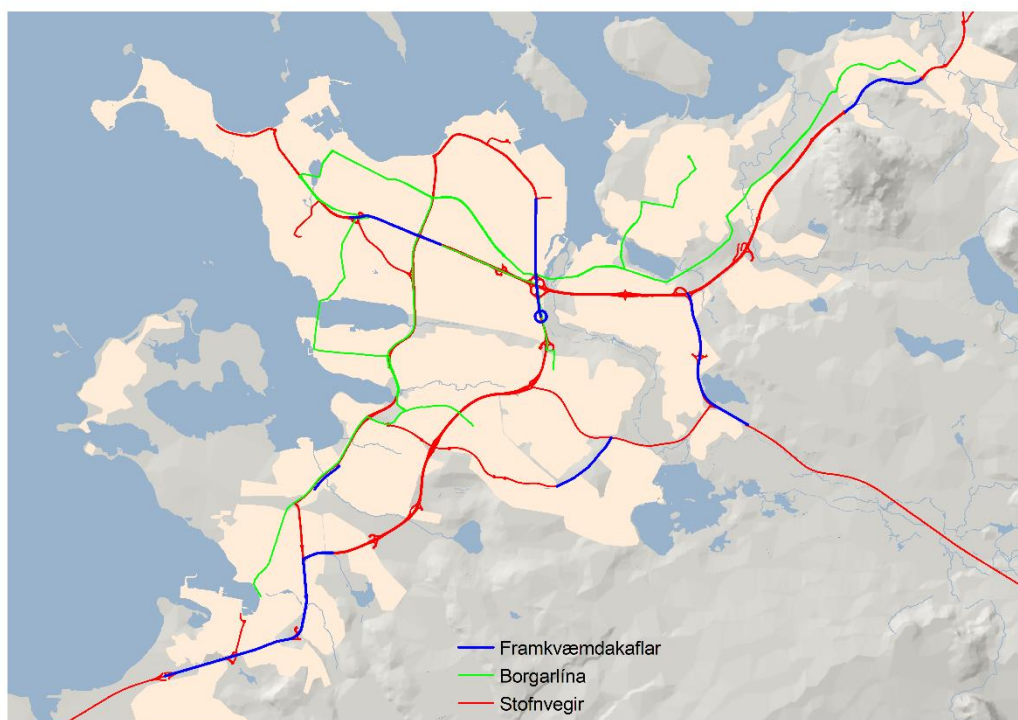
Ætlað að efla verulega uppbyggingu samgöngukerfis hjólreiða og göngu á höfuðborgarsvæðinu.

Umferðarstýring, aukið umferðarflæði og öryggisaðgerðir

Ætlað til að greiða 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

Ætlað til að auka öryggi fótgangandi og hjólreiðafólks 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 fáið af fjárlögum. Sem dæmi voru veittar fjárveitingar á fjáráukalögum 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 hafnasjóðir 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 hafnamannvirkja, 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 til að uppfylla hafnalögin að vera um 1,2 milljarðar kr. árlega eða 18 milljarðar yfir 15 ára tímabil samgönguáætlunar. Heildarframlag ríkissjóðs til hafnaframkvæmda er 13,8 milljarðar þannig að það mun ekki duga til viðhalds hafnamannvirkja 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 2020–2024. Fyrirséð er að endurnýja þarf hafnamannvirki 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 tugs hafna en fækkaði svo niður í örfáar. Fyrir um 5 árum fjölgaði þeim aftur upp í tug og fer fjölgandi. Útgjöld vegna iðnaðarhafna ráðast af þáttum sem afar erfitt er að spá um. Þessar aðstæður valda því að framkvæmdir tímabilanna 2024–2034 eru ekki sundurliðaðar. Mjög líklegt er að á áætlunartímabilinu þurfi að byggja hafnamannvirki 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 fyrirtækið leggst af eða flyst milli bæjarfélaga.