

# Umsögn um drög að samgönguáætlun 2024–2038 og aðgerðaáætlun 2024–2028

Þóroddur Bjarnason

*Prófessor í félagsfræði við Háskóla Íslands*

*Rannsóknaprófessor í byggðafræði við Háskólann á Akureyri*

**Í DRÖGUM AÐ SAMGÖNGUÁÆTLUN** eru sett fram 13 lykilviðfangsefni, 5 meginmarkmið og 53 áherslur fyrir tímabilið 2024–2038 og 31-liða aðgerðaáætlun fyrir tímabilið 2024–2028. Skerpa mætti á þessari framsetningu, skilgreina helstu viðfangsefni með skýrari hætti og greina betur milli markmiða og aðgerða. Jafnframt mætti nýta efni greinargerðar betur í samgönguáætluninni.

**Lykilviðfangsefnin 13** eru nokkuð ósamstæður listi af markmiðum (t.d. #1 fækkun slysa), aðgerðum (t.d. #4 bundið slitlag) og málaflokkum (t.d. #12 þarfir barna og ungmenna). Sum eru þau sömu og meginmarkmið áætlunarinnar (t.d. fækkun slysa), önnur þau sömu og áherslur og/eða aðgerðir (t.d. bundið slitlag). Því virðist ekki rökrétt að gera þessum lista svo hátt undir höfði að „*Markmið, áherslur og aðgerðir stefni að því að mæta þessum [lykilverkefnum] og stuðli þannig að framförum í samgöngumálum landsins.*“

**Meginmarkmiðin 5** eru skýr; (1) greiðar, (2) öruggar, (3) hagkvæmar, (4) sjálfbærar samgöngur sem (5) stuðla að jákvæðri byggðaþróun. Þessi markmið eru hins vegar samþætt og nær allar áherslur og aðgerðir stuðla að mörgum þessara markmiða í senn. Það er því líklega misráðið að flokka allar áherslur og aðgerðir í samgöngumálum í einn þessara fimm flokka. Það væri eðlilegra að setja þessi meginmarkmið fram með skýrum hætti í upphafi og tiltaka hvernig einstök viðfangsefni áætlunarinnar stuðla að einu eða fleiri markmiðum.

**Áherslurnar 53 og aðgerðirnar 31** gera ekki skýran greinarmun á stefnumótun, mælikvörðum, verkefnum og tæknilegum útfærslum og slíkir þættir koma ýmist fram sem áherslur eða aðgerðir (t.d. er mótun jarðgangastefnu áhersla 3e en mótun hafnarstefnu er aðgerð 1.1; ferðavenjukönnun er áhersla 3g en könnun á umhverfisvitund er aðgerð 4.2; niðurgreiðsla á flugfargjöldum er áhersla 5e en aðstaða fyrir einka- og kennsluflug er aðgerð 3.2).

Hér verður farið yfir helstu viðfangsefni samgönguáætlunar eins og þau birtast í mismunandi lykilviðfangsefnum, meginmarkmiðum, áherslu og aðgerðum. Ekki verður fjallað sérstaklega um greinargerðina sem henni fylgir, enda tengingar milli hennar og samgönguáætlunarinnar fremur óljósar.

**ENDURBÆTUR Á ÞJÓÐVEGUM** stuðla að fjórum meginmarkmiðum áætlunarinnar; greiðum, öruggum og hagkvæmum samgöngum og jákvæðri byggðaþróun og vegbætur geta einnig aukið umhverfislega sjálfbærni samgangna.

Í drögum að samgönguáætlun er lögð áhersla á að sinna uppsafnaðri viðhaldsþörf (lykilviðfangsefni 2, áhersla 2h), að byggja breiðari og sterkari vegi (áhersla 1h), leggja bundið slitlag (lykilviðfangsefni 4, áhersla 5a, aðgerð 5.1), aðskilja akstursleiðir (áhersla 2f), fækka einbreiðum brúm (áhersla 2g), fjarlægja slysa-gildir (áhersla 2i), byggja skjólbelti (aðgerð 2.1), endurbæta samgöngumannvirki í ljósi loftslagsbreytinga (lykilviðfangsefni 8, áhersla 4f), skipuleggja hálendisvegi (áhersla 4k, aðgerðir 5.2 og 5.5), leggja Sundabraut (áhersla 3d), skipuleggja jarðgöng (áhersla 3e og aðgerð 1.5) og tryggja að samgöngur styðji við uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í einstökum sveitarfélögum (áhersla 5b).

### **Ábendingar varðandi endurbætur á þjóðvegum**

Almennt væri til bóta að lýsa þessu viðfangsefni á heildstæðari hátt og útskýra betur hvernig einstök verkefni stuðli að einu eða fleiri markmiðum áætlunarinnar.

Engin aðgerð samgönguáætlunar snýst um styttingu vegalengda milli staða þótt ýmsar þeirra stytta vissulega ferðatíma með öðrum hætti. Almennt má segja að vegstyttingar auki lífsgæði og samkeppnisfærni einstakra byggðarlaga og landsins í heild.<sup>1</sup> Með því verða atvinnu-, þjónustu- og búsetusvæði stærri og fjölbreyttari, samskipti fjölskyldna, vina og ókunnugra aukast, og margvísleg ný tækifæri skapast í tómstundum, afþreyingu, menningu og viðskiptum.

Það væri mikilvægt verkefni að meta með formlegum hætti möguleika og ávinn-ing af tilteknum vegstyttingum m.t.t. greiðfærra, örugggra, hagkvæmra, umhverfislega sjálfbærra samgangna sem stuðli að jákvæðri byggðapróun. Í því sambandi ætti sérstaklega að líta til helstu möguleika á styttingu hringvegarins<sup>2</sup> og stórfelldra vegstyttinga milli landshluta með uppbyggingu hálendisvega sem opnir væru stóran hluta ársins þegar umferðin er mest.<sup>3</sup>

**ÖFLUGAR FLUGSAMGÖNGUR** stuðla að fjórum meginmarkmiðum áætlunarinnar; greiðum, öruggum og hagkvæmum samgöngum og jákvæðri byggðapróun. Flugsamgöngur eru ekki umhverfislega sjálfbærar enn sem komið er en stuðla mætti að því að minnka kolefnisfótspor þeirra.

Í drögum að samgönguáætlun er lögð áhersla á styrkingu varaflugvalla (áhersla 2j og aðgerð 1.4), skilgreiningu og styrkingu gátta inn í landið (væntanlega flugvalla) (aðgerð 1f), mikilvægi Keflavíkurflugvallar (aðgerð 1g), rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar (áhersla 5f), niðurgreiðslur á fargjöldum í innanlandsflugi

---

<sup>1</sup> Þóroddur Bjarnason. 2021. *Tunnelling the Peninsula of Trolls: A case study of road infrastructure improvement and demographic dynamics in Northern Iceland*. *European Countryside*, 13(2), 368–387; Þóroddur Bjarnason og Vífill Karlsson. 2022. *Samgöngur og búferlaflutningar*. Bls. 187–206 í Þóroddur Bjarnason (ritstj.), *Byggðafesta og búferlaflutningar á Íslandi*. Háskólaútgáfan.

<sup>2</sup> Jón Þorvaldur Heiðarsson. 2021. *Mögulegar framkvæmdir í vegagerð á Norðurlandi eystra*. Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri.

<sup>3</sup> Jón Þorvaldur Heiðarsson, Njáll Trausti Friðbertsson, Valtýr Sigurbjarnarson og Hjalti Jóhannesson. 2007. *Nýr Kjalvegur: Mat á samfélagsáhrifum*. Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.

(aðgerð 5e), menntun í flugtengdum greinum (aðgerð 3.1), aðstöðu til einka- og kennsluflugs á höfuðborgarsvæðinu (aðgerð 3.2), bundið slitlag á flugvöllum (aðgerð 3.3) og fjarstýrða flugvelli (aðgerð 3.6).

### **Ábendingar varðandi öflugar flugsamgöngur**

Almennt væri til bóta að lýsa þessu viðfangsefni á heildstæðari hátt og útskýra betur hvernig einstök verkefni stuðli að einu eða fleiri markmiðum áætlunarinnar.

Sérstaklega væri mikilvægt að skýra betur hvað átt er við með því að *Gáttir inn til landsins verði vel skilgreindar og styrktar* (áhersla 1f). Hér er líklega átt við beint millilandaflug um flugvöllina á Akureyri og Egilsstaði en í drögum að samgönguáætlun er þó megináherslan lögð á hlutverk þeirra sem varaflugvalla fyrir Keflavíkurflugvöll og tilvísanir til þeirra sem millilandaflugvalla eru afar óljósar.

Beint millilandaflug frá Akureyri og Egilsstöðum felur í sér greiðari og hagkvæmari samgöngur til annarra landa, styður við uppbyggingu ferðaþjónustu og stuðlar að jákvæðri byggðapróun.<sup>4</sup> Reynslan af beinu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll sýnir jafnframt veruleg jákvæð áhrif á búsetugæði Norðlendinga, minni ójöfnuð í utanlandsferðum samanborið við íbúa höfuðborgarsvæðisins og samdrátt í ferðalögum innanlands vegna millilandaflugs.<sup>5</sup>

Það eru sérstök vonbrigði að í drögum að samgönguáætlun sé ekki gert ráð fyrir uppbyggingu á birgðastöðvum fyrir flugvélaeldsneyti á Norður- og Austurlandi. Slík uppbygging myndi efla grundvöll fyrir beinu millilandaflugi til frambúðar með því að jafna verð á flugvélaeldsneyti milli landshluta og þannig stuðla að styttri ferðatíma, minni ferðakostnaði og draga úr kolefnisfótspori vegna hveðrar ferðar, jafnframt því sem varabyrgðir flugvélaeldsneytis á mörgum stöðum á landinu myndu auka öryggi í samgöngum milli landa almennt.<sup>6</sup>

Loks mætti staldra við þá aðgerð að *Skóðaðir verði kostir þess að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að rannsóknum og kennslu háskólasamfélagsins* (aðgerð 3.1). Það mætti hugsa sér að menntun og rannsóknir á sviði samgöngumála væru áherslupættir í samgönguáætlun en það er svolítið sérkennilegt að menntun í flugtengdum greinum sé sett fram sem sérstök aðgerð í þágu hagkvæmra samgangna án þess að menntunar og rannsókna á sviði annarra samgöngumáta sé getið.

**ÖFLUGAR SAMGÖNGUR Á SJÓ** stuðla að öllum fimm meginmarkmiðum áætlunarinnar; greiðum, öruggum, hagkvæmum og umhverfislega sjálfbærum samgöngum og jákvæðri byggðapróun.

<sup>4</sup> Edward H. Huijbens og Jón Þorvaldur Heiðarsson. 2015. *Svæðisbundin og þjóðhagsleg áhrif af beinu millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða*. Rannsóknamiðstöð ferðamála.

<sup>5</sup> RHA. 2022. *Innviðir á Norðurlandi eystra*. Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri. Þóroddur Bjarnason. 2023. *Samfélagsleg áhrif af beinu millilandaflugi á Norður- og Austurlandi*. Háskóli Íslands.

<sup>6</sup> Jón Þorvaldur Heiðarsson. 2018. *Jöfnun á flugsteinolíuverði á alþjóðaflugvöllum á Íslandi*. Skýrsla unnin fyrir Flutningsjöfnunarsjóð olíuvara; Jón Þorvaldur Heiðarsson og Þóroddur Bjarnason. 2023. *Skýrsla um jöfnun kostnaðar vegna flugvélaeldsneytis*. Skýrsla unnin fyrir Byggðastofnun.

Í drögum að samgönguáætlun er lögð áhersla á mótun hafnarstefnu (aðgerð 1.1), jafnframt því sem hafnir eru nefndar í tengslum við orkuskipti (áhersla 4b) og ferðatíma til höfuðborgarsvæðisins (áhersla 5c).

### **Ábendingar varðandi öflugar samgöngur á sjó**

Almennt væri til bóta að lýsa þessu viðfangsefni á heildstæðari hátt og skilgreina betur einstök verkefni sem stuðlað geti að markmiðum áætlunarinnar.

Jafnframt væri ástæða til að skilgreina ferjusiglingar innanlands sem samgöngur sem stuðli að sambærilegu ferðafrelsi allra íbúa landsins og jafnari aðgengi innlendra og erlendra ferðamanna um landið. Þetta á sérstaklega við byggðakjarna Vestmannaeyja, Hríseyjar og Grímseyjar en einnig Flatey á Breiðafirði og samgöngur milli Snæfellsness og sunnanverðra Vestfjarða.

Þá kemur talsvert á óvart að í drögum að samgönguáætlun sé hvorki vikið að reglubundnum farþegasiglingum milli Seyðisfjarðar, Færeyja og Danmerkur né margvíslegum áskorunum sem fylgja viðamiklum samgöngum með skemmtiferðaskipum til landsins.

Loks má benda á að engar áherslur eða aðgerðir eru skilgreindar í tengslum við lykilviðfangsefni 6 *Þungaflutningar innanlands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina*. Hér mætti meta möguleika og kostnað við eflingu þungaflutninga á sjó í samhengi við slit á umferðarmannvirkjum, umferðaröryggi og kolefnisfótspor þungaflutninga á þjóðvegum landsins.

**ALMENNINGSSAMGÖNGUR** stuðla að öllum fimm meginmarkmiðum áætlunarinnar; greiðum, öruggum, hagkvæmum og umhverfislega sjálfbærum samgöngum og jákvæðri byggðaðróun.

Í drögum að samgönguáætlun er lögð áhersla á eflingu almenningssamgangna með uppbyggingu Borgarlínu (áhersla 1a), samþættingu almenningssamgangna (áhersla 1d) og eflingu almenningssamgangna um land allt (lykilviðfangsefni 9, aðgerðir 5.3 og 5.4).

### **Ábendingar varðandi almenningssamgöngur**

Almennt væri til bóta að lýsa þessu viðfangsefni á heildstæðari hátt. Í drögum að samgönguáætlun eru almenningssamgöngur stundum aðeins áætlunarferðir með ökutækjum, en stundum einnig áætlunarferðir með flugi og ferjum innanlands. Þá eru hjólreiðar og umferð gangandi fólks einnig stundum talin til almenningssamgangna. Ekki virðist þó litið á ferjusiglingar milli Íslands og annarra landa sem almenningssamgöngur.

Það væri til bóta að fjalla um áætlunarferðir á landi, í lofti og á sjó sem sérstakt viðfangsefni og styttri ferðir einstaklinga innan byggðarlaga á hjólum, rafskútum, hestum eða á fæti sem viðfangsefni á sviði umhverfislega sjálfbærra samgöngumáta.

**UMHVERFISLEGA SJÁLFBÆRIR SAMGÖNGUMÁTAR** stuðla að öllum fimm meginmarkmiðum áætlunarinnar; greiðum, öruggum, hagkvæmum og umhverfislega sjálfbærum samgöngum og jákvæðri byggðapróun.

Í drögum að samgönguáætlun er stefnt að umhverfislegri sjálfbærni í samgöngum með því að framfylgja aðgerðaráætlun í loftslagsmálum (áhersla 4a), orkuskiptum í samgöngum og byggingu hleðslustöðva um landið (áhersla 4b), samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda (lykilviðfangsefni 4.7), endurnýjanlegum orkugjöfum í almenningssamgöngum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar (áhersla 4c), sjálfbærri framleiðslu lífolíu vegna fiskiskipa (áhersla 4d), samdrætti í staðbundnum umhverfis- og lýðheilsuáhrifum samgangna (lykilviðfangsefni 9), þar með talið bættum loftgæðum og hljóðvist í þéttbýli (áhersla 4i) og forvörnum gegn mengunarslysum (áhersla 4j), mati á umhverfisáhrifum stofnvega á hálendinu (áhersla 4k), breyttum ferðavenjum í þéttbýli (lykilviðfangsefni 11, áhersla 1b), og uppbyggingu göngu- og hjólastíga (áhersla 2m) og reiðvega (áhersla 5i og aðgerð 5.6).

### ***Ábendingar varðandi umhverfislega sjálfbæra samgöngumáta***

Almennt væri til bóta að lýsa þessu viðfangsefni á heildstæðari hátt og greina betur milli undirmarkmiða um orkuskipti, vernd náttúrulegs umhverfis og fjölbreytni í samgöngum.

Hvað varðar minnkun kolefnisfótspors af flugi er mikilvægt að gera greinarmun á því hvort stefnt sé að því að draga úr fjölda flugferða eða minnka fótsporið af hverri flugferð. Sé ekki vilji til þess að fækka innlendum eða erlendum ferðamönnum ætti samgönguáætlun að setja fram markmið um að minnka fótspor hvers ferðamanns vegna flugs.<sup>7</sup>

Það vekur nokkra athygli að nýting endurnýjanlegra orkugjafa í almenningssamgöngum við Keflavíkurflugvöll sé skilgreind sem eina áherslan á þessu sviði (áhersla 4c). Engar aðgerðir virðast hins vegar fyrirhugaðar til að minnka fótspor hvernar flugferðar, t.d. með því að hvetja til notkunar sparneytnari flugvéla eða betri sætanýtingar.

Hér væri jafnframt ástæða til að huga að því að beint millilandaflug frá fleiri stöðum á landinu myndi minnka kolefnisfótspor hvernar flugferðar með því að stytta ferðir innanlands til flugvallar um allt að sjö hundruð kílómetra og stytta flugleiðina til Evrópu um allt að fjögur hundruð kílómetra.

Þá kemur á óvart að hvorki er lögð áhersla á að draga úr kolefnisfótspori þeirra fjölmörgu skemmtiferðaskipa sem hingað koma né loftmengun af þeirra völdum. Því miður virðast engar aðgerðir vera áætlaðar vegna þessa á næstu árum.

---

<sup>7</sup> Jón Þorvaldur Heiðarsson og Þóroddur Bjarnason. 2023. *Skýrsla um jöfnun kostnaðar vegna flugvélaeldsneytis*. Skýrsla unnin að beiðni Byggingastofnunar fyrir innviðaráðuneytið og Alþingi.

Loks er rétt að benda á að þótt framleiðsla á lífolíu vegna fiskiskipa gæti stuðlað að umhverfislegri sjálfbærni eru fiskveiðar almennt ekki taldar til samgangna og óljóst hvort lífolía geti gegnt hlutverki umfram rafmagn í ferjum innanlands.

**FORGANGSRÖÐUN OG FJÁRMÖGNUN** snúast um að hrinda í framkvæmd þeim áherslum og aðgerðum sem settar eru fram í samgönguáætlun. Í því felst bæði forgangsröðun meginmarkmiða um greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæða byggðapróun og forgangsröðun og fjármögnun aðgerða í þágu eins eða fleiri markmiða.

Í drögum að samgönguáætlun er lögð áhersla á umbætur í áætlunargerð vegna samgönguáætlunar (aðgerð 3.5), forgangsröðun vegapjónustu með hliðsjón af umferð (áhersla 1c), innviða með hliðsjón af faglegum greiningum og arðsemi lausna (áhersla 3a), og arðsamra flýtiframkvæmda í samstarfi við einkaaðila (áhersla 3c). Þá verði mótuð áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og opinbert félag stofnað um uppbyggingu innviða (áhersla 3e), jafnframt því sem tekjuöflun ríkisins af umferð taki mið af sjónarmiðum um sanngjarna byrði og skiptingu kostnaðar (áhersla 3b). Enn fremur er gert ráð fyrir innheimtu varafflugvallagjalds í millilandaflugi aðgerð 1.4) og niðurgreiðslu flugfargjalda í innanlandsflugi (5e). Loks er lögð áhersla á jafnt aðgengi að samgöngukerfinu með tilliti til aldurs (lykilverkefni 12, áhersla 5g), kyns (lykilverkefni 13, áhersla 5h), fötlunar (aðgerðir 1.2 og 1.3) og búsetu (meginmarkmið 5).

### ***Ábendingar varðandi forgangsröðun og fjármögnun***

Almennt væri til bóta að lýsa þessu viðfangsefni á heildstæðari hátt og skýra betur þær forsendur sem liggja forgangsröðun og fjármögnun til grundvallar.

Forgangsröðun framkvæmda, sanngjörn skipting kostnaðar milli einstaklinga og heildar og hlutfallslegt vægi meginmarkmiða um greiðar samgöngur, umferðaröryggi, hagkvæmni, umhverfismál og byggðapróun eru ekki einungis tæknileg úrlausnarefni eða reikningsdæmi útgjalda og tekna. „Faglegar greiningar“ byggja ávallt á forsendum sem skilyrða útkomuna og eru því aðeins hlutlægar í fremur þröngum skilningi. Slíkar greiningar geta stutt við stefnumótun en þær geta ekki komið í stað lýðræðislegs umboðs stjórnmalanna til að móta og framfylgja heildstæðri stefnu um framtíðaruppbyggingu samfélagsins.

Í þessu sambandi skal því haldið til haga að arðsemi samgöngumannvirkja byggir yfirleitt á stærðarhagkvæmni þéttbýlis. Í stórborgum heimsins geta afar viðamikil og kostnaðarsöm samgöngumannvirki þannig falið í sér óverulegan kostnað á hvern vegfaranda en illfær moldarvegur getur verið mjög dýr á hvern vegfaranda til og frá afskekktum og fámennum byggðarlögum. Stefnumótun sem einungis byggðu á arðsemisútreikningum gæti þannig leitt til verulegrar mismununar þar sem einkum væri fjárfest á þéttbýlustu svæðum landsins þar sem samgöngukerfið er nú þegar þróaðast og lífsgæði og samkeppnisstaða annarra svæða rýrnuðu um leið og misrétti í samgöngumálum ykist.

Vegna þess er rétt að vara við þröngri áherslu á að samgönguframkvæmdum og þjónustu á vegum verði einungis forgangsraðað með hliðsjón af umferð eða möguleikum á tekjuöflun. Tiltölulega fáfarnir vegir geta verið lífsnauðsynlegir íbúum og atvinnulífi fámennra byggðarlaga meðan tiltölulega fjölfarnir vegir geta einkum verið nýttir til tómstundaiðkunar eða verið ein af mörgum leiðum milli staða. Því er mikilvægt að forgangsröðun framkvæmda og þjónustu taki ekki aðeins mið af mannfjölda, umferð eða tekjumöguleikum heldur einnig mikilvægi framkvæmda og þjónustu fyrir viðkomandi byggðarlög.

Hvað umferðaröryggi á þjóðvegum varðar er með svipuðum hætti ástæða til að benda á að á umferðarþyngstu vegum landsins verða í senn flest slys á hvern kílómetra vegar og fæst slys á hvern ekinn kílómetra. Með öðrum orðum verða flest slys á fjölförnustu vegunum en slyshætta hvers vegfaranda er einnig mun minni en á fáfarnari vegum. Það er því mikilvægt að taka tillit til bæði fjölda slysa og slyshættu hvers vegfaranda við forgangsröðun framkvæmda og þjónustu.

Hugmyndir hafa verið uppi um að fjármagna gerð jarðganga og með sérstökum veggjöldum á vegfarendur um þau jarðgöng sem þegar hafa verið byggð. Hafa ber í huga að flest jarðgöng á Íslandi hafa verið byggð til að bæta aðstæður byggðarlaga sem þjuggu við erfið náttúrleg skilyrði og ýmsar aðrar samfélagslegar og efnahagslegar áskoranir. Íbúar og fyrirtæki í þeim byggðarlögum geta vart talist aflögufær umfram aðra landsmenn til að fjármagna sambærilegar samgöngubætur í öðrum byggðarlögum. Hugmyndir um að fjármagna slíkar framkvæmdir með sérstökum veggjöldum í Hvalfjarðargöngunum sem þegar hafa verið greidd að fullu af vegfarendum geta heldur vart talist sanngjarnar.

Skattlagning vegfarenda á hvern ekinn kílómetra væri einföld lausn sem legðist jafnt á alla vegfarendur, óháð því hvort þeir byggju við greiðfærar náttúrulegar aðstæður eða nýttu sér samgöngumannvirki sem yfirunnið hafa náttúrulegar hindranir. Frá sjónarmiði jákvæðrar byggðapróunar væri slík tekjuöflun mun æskilegri en sértæk veggjöld á notendur jarðganga sem þegar hafa verið byggð.

Einnig væri ástæða til þess að meta með formlegum hætti hvort niðurgreiðsla flugfargjalda með svokallaðri „Loftbrú“ hafi í raun skilað sér í ódýrari fargjöldum til almennings eða hvort hún hafi í raun runnið til flugfélaganna með hærra almennu farmiðaverði. Aukin samkeppni í innanlandsflugi gæti verið skilvirkari leið til að lækka flugfargjöld og meta þarf hvort markaðsráðandi aðilar hafi komið í veg fyrir slíka samkeppni og um leið hagnast á niðurgreiðslum ríkisins.

Loks má benda á að í núverandi drögum eru þarfir barna og ungmenna og ólíkar áskoranir kynjanna í samgöngum skilgreind sem áherslumál í jákvæðri byggðapróun en aðgengi fatlaðs fólks að almenningssamgöngum og hleðslustöðvum sem aðgerðir í þágu greiðrar umferðar. Réttara væri að við forgangsröðun verkefna í samgöngumálum sé lögð áhersla á jafnt aðgengi að samgöngukerfinu með tilliti til aldurs, kyns, búsetu og fötlunar og skilgreina tiltekna aðgerðir í þágu þeirra hópa sem taldir eru standa höllum fæti.

**Söfnun og úrvinnsla gagna** eru nauðsynleg fyrir stefnumótun, árangursmat og faglega, gagnrýna umræðu um samgöngumál. Þau styðja þannig við öll markmið samgönguáætlunar um greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæða byggðapróun.

Í drögum að samgönguáætlun er gert ráð fyrir eflingu rannsóknastarfs (áhersla 3f), gerð reglubundinnar ferðavenjukönnunar (áhersla 3g) og rannsókn á forspárþáttum umhverfisvitundar í vali á ferðamátum (aðgerð 4.2). Þá er lögð áhersla á samræmda skráningu samgönguslysa (áhersla 2e) og nýtingu hennar sem mælikvarða aukins öryggis á vegum (áhersla 2b), í flugi (áhersla 2c) og á sjó (áhersla 2d). Þá er lögð áhersla á bættar mælingar tengdar áhættuhegðun í umferðinni (áherslur 2k og aðgerð 2.4) og auknu aðgengi að gögnum opinberra aðila og einkaaðila (áhersla 3h). Jafnframt virðist tenging myndgreiningar við ökutækjaskrá vegna umferðarmælinga (aðgerð 3.4) talin vera talin mikilvæg í þágu hagkvæmra samgangna.

### ***Ábendingar varðandi söfnun, birtingu og úrvinnslu gagna***

Almennt væri til bóta að lýsa þessu viðfangsefni á heildstæðari hátt og samræma áherslur hvað varðar markmið um greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæða byggðapróun.

Í núverandi drögum að samgönguáætlun eru slíkir þættir hvorki nefndir í tengslum við markmið um greiðar samgöngur né jákvæða byggðapróun, notkun mælikvarða um fækkun slysa er áhersla varðandi öruggar samgöngur og bæði efling rannsókna og reglubundin könnun á ferðavenjum eru áherslur varðandi hagkvæmar samgöngur en könnun á umhverfisvitund er aðgerð varðandi umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Jafnframt skiptir máli að gera skýrari greinarmun á reglubundinni söfnun og úrvinnslu gagna annars vegar og akademískum rannsóknum hins vegar.

Reglubundin söfnun og úrvinnsla gagna er eðlilegur og nauðsynlegur þáttur í starfsemi stofnana sem bera ábyrgð á mótun og framfylgd opinberrar stefnu í samgöngumálum. Slíkar upplýsingar eru nauðsynlegar vegna stefnumótunar, mats á árangri og margvíslegra daglegra verkefna og nýtast jafnframt vel til innra og ytra mats á starfsemi viðkomandi stofnunar. Í sumum tilvikum getur verið skynsamlegt að kaupa slíka þjónustu af utanaðkomandi sérfræðingum en almennt eru niðurstöður þeirra á forsendum stofnunarinnar sem verkkaupa.

Akademískar rannsóknir háskólafélks og annarra sérfræðinga eru hins vegar nauðsynlegar til að varpa nýju, gagnrýnu og gjarnan óþægilegu ljósi á opinbera stefnumótun, starfsemi viðkomandi stofnana og viðfangsefnið sem slíkt. Mikilvægt er að hlúa að slíkum rannsóknum með birtingu sem flestra gagna og rannsóknastyrkjum sem veittir eru án tillits til væntinga stjórnvalda eða viðkomandi stofnana. Það væri e.t.v. best gert með sérstökum rannsóknasjóði samgöngumála sem væri óháður stofnunum og öðrum hagsmunaaðilum.