149. löggjafarþing 2018–2019.
Þingskjal 174 — 173. mál.
Stjórnartillaga.

Tillaga til þingsályktunar

um samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að fram til ársins 2033 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

a. stefnu í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skal að,
b. skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur,
c. áætlun um fjáröflun til samgöngumála,
d. yfirlit um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála. Fjárhæðir eru á verðlagi frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2019 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 sveitastjórnamálum eru að:

1. Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins.
2. Sjálfbærar byggðir 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 2019-2033, 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 aukið og hreyfanleiki bættur.

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

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

Áherslur til að ná þessum markmiðum:
Almennar áherslur:

2.1.1 Þjónusta í grunnnetinu verði bætt, m.a. með því að nýta tæknilausnir þar með taldar á sviði upplýsingatækni.
2.1.2 Gáttir landsins verði vel skilgreindar og styrktar.
2.1.3 Aðgengi hreyfihamlaðs fólks 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 Gert verði átak við 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 til að auka öryggi og bæta umferðarflæði.
2.1.8 Viðhald stofnvega á hálendi og endurbætur á þeim beinist að því að auka öryggi og koma í veg fyrir akstur utan vega.
2.1.9 Einbreiðum brúm á umferðarmestu vegum landsins verði fækkað.
2.1.10 Þjónustu á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð.
2.1.11 Miða skal við að Reykjavíkurflugvöllur 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 Aðstaða á Keflavíkurflugvelli verði bætt til að mæta mikilli fjölgun farþega og aðstaða á alþjóðlegum flugvöllum bætt.
2.1.15 Miða skal við að áfram verði tveir alþjóðaflugvellir á suðvesturhorni landsins sem geti svarað eftirspurn á hverjum tíma, tryggt öryggi og samkeppnishæfni landsins.
2.1.16 Gáttir inn í landið um aðra alþjóðlega flugvelli verði þróaðar áfram og uppfylli ávallt settar öryggiskröfur.
2.1.17 Áfram verði unnið að bættum viðskiptatækifærum fyrir íslenska flugrekendur.
2.1.18 Rannsóknir sem varða hafnir og siglingaleiðir verði efldar.

Almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi; fjölbreyttir ferðamátar:

2.1.19 Hreyfanleiki og aðgengi íbúa að grunnþjónustu verði aukið með því að styðja við almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða utan höfuðborgarsvæðisins.

2.1.20 Skipulag almenningssamgangna miðist við samþætta þjónustu á landi, lofti og legi. Gætt verði jafnræðis í stuðningi ríkisins við þjónustuaðila.
2.1.21 Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
2.1.22 Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma, akandi, með ferju og/eða í flugi.
2.1.23 Áfram verði stutt við gerð stofnstíga í þéttbýli. Við gerð stofnstíga meðfram þjóðvegum með aðskilnaði mismunandi samgöngumáta verði forgangsraðað í þágu öryggis.
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 samanburðarlöndum, 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 sjálfvirknivæðingar farartækja, þar með talin flygildi.
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 mannslíf 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 Í gildi verði öryggisstjórnunarkerfi fyrirtækja og stofnana á öllum sviðum samgangna og þeim viðhaldið.
2.2.4 Fylgst verði með öryggisatvikum í flugi, siglingum og umferð og þau nýtt til ráðstafana sem auka öryggi.
2.2.5 Tryggð verði rétt og samræmd skráning 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 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 verði fjöldi látinna í sjóslysum ekki fleiri en einn á ári að jafnaði á tímabilinu.
b. Að slysum á sjómönnum fækki um 5% á hverju ári.

Markmið umferðaröryggisáætlunar eru:

a. Að Ísland verði meðal 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.

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 þann kostnað 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 Upplýsingatækni og nýjar tæknilausnir verði innleiddar með hagkvæmni að leiðarljósi.
2.3.6 Rafræn þjónusta verði efld í stjórnsýslu samgöngustofnana.
2.3.7 Fjarskiptaaðstaða í eigu og rekstri opinberra aðila verði kortlögð með hagkvæmni í rekstri og þjónustu að leiðarljósi.
2.3.8 Aðgengi verði aukið að gögnum í eigu opinberra aðila og einkaaðila sem stuðlað geta að bættum samgöngum.

Hagkvæmir ferðamátar og álagsdreifing:

2.3.9 Unnið verði að greiningu og rannsóknum á aukinni hagkvæmni og afkastagetu samgönguinnviða.

Fjármögnun framkvæmda:

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

2.3.11 Kannaðar verði leiðir að breyttu fyrirkomulagi gjaldtöku vegna notkunar á vegum þannig að hún endurspegli að hluta til ekna vegalengd, óháð orkugjafa. Gjöldin taki mið af álagi og umhverfisáhrifum sem ökutækið veldur.

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. Hér birtast almennar áherslur, að öðru leyti er vísað í aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:
Almennar áherslur.

2.4.1 Dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum.
2.4.2 Við hönnun mannvirkja verði tekið tillit til umhverfissjónarmiða.
2.4.3 Stuðningi við uppbyggingu almenningssamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram.
2.4.4 Rannsóknir verði auknar á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun.
2.4.5 Fræðsla um vistakstur verði aukin, m.a. til að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð.
2.4.6 Hugað verði að ráðstöfunum með hliðsjón af hættu á ofanflóðum og hækkandi sjávarborði vegna loftslagsbreytinga.
2.4.7 Stefnt verði að því að allar nýjar ferjur verði knúnar umhverfisvænum orkugjöfum.
2.4.8 Stuðlað verði að því að skip verði tengd rafmagni í höfnum.

Hnattræn umhverfisáhrif og loftslagsmál.

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

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif.

2.4.10 Leitað verði leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög.

Orkunýting og mengun.

2.4.11 Rannsóknir verði auknar á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun í samgöngum.
2.4.12 Stutt verði við framleiðslu á innlendum umhverfisvænum orkugjöfum eins og kostur er.
2.4.13 Hugað verði að hvernig megi lágmarka afleiðingar mengunarslysa frá samgöngum.

Vistvænar samgöngur.

2.4.14 Stuðningi við uppbyggingu og rekstur almenningssamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram.

2.4.15 Mótuð verði stefna um hönnun vega á hálendi.

2.5. Markmið um jákvæða byggðaþróun.

Stefnt verði að því að auka lífsgæði um land allt með bættum samgöngum og stuðla að þeim grunni 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 skóla- og vinnusóknarsvæða.

2.5.3 Framkvæmdir og þjónusta samgöngukerfisins miði að því að auka öryggi og styrkja skóla- og vinnusóknarsvæði.

Forgangsröðun í samgöngum með hliðsjón af kynbundnum áherslum.

2.5.4 Við forgangsröðun samgönguverkefna verði jafnréttissjónarmið höfð til hliðsjónar.

3. GRUNNNET 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
Reykjavík
Bíldudalur
Ísafjörður
Gjögur
Akureyri
Grímsey
Húsavík
Vopnafjörður
Egilsstaðir
Höfn í Hornafirði
Vestmannaeyjar
Þórshöfn

Hafnir

Hafnir í grunnneti skulu vera:

Faxaflóahafnir
- *Reykjavíkurhöfn*
- *Grundartangahöfn*
- *Akraneshöfn*

Snæfellsbæjarhafnir
- *Rifshöfn*
- *Ólafsvíkurhöfn*

Grundarfjarðarhöfn
Stykkishólmshöfn (ferjuleið)
Vesturbyggðarhafnir
- *Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)*
- *Bíldudalshöfn*

Bolungarvíkurhöfn
Ísafjarðarhöfn
Skagastrandarhöfn
Sauðárkrókshöfn
Hafnir Fjallabyggðar
- *Siglufjarðarhöfn*

Hafnir Dalvíkurbyggðar
- *Dalvíkurhöfn (ferjuleið)*
- *Árskógssandshöfn (ferjuleið)*

Hafnasamlag Norðurlands
- *Hríseyjarhöfn (ferjuleið)*
- *Akureyrarhöfn*
- *Grímseyjarhöfn (ferjuleið)*

Húsavíkurhöfn
Hafnir Langanesbyggðar
- *Þórshafnarhöfn*

Vopnafjarðarhöfn
Seyðisfjarðarhöfn (ferjuleið til Evrópu)
Hafnir Fjarðabyggðar
- *Norðfjarðarhöfn*
- *Eskifjarðarhöfn*
- *Reyðarfjarðar- /Mjóeyrarhöfn*
- *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
22 Dalavegur
26 Sprengisandsleið
Þjórsárdalsvegur–Fjallabaksleið nyrðri
30 Skeiða- og Hrunamannavegur
31 Skálholtsvegur
32 Þjórsárdalsvegur
33 Gaulverjabæjarvegur
34 Eyrarbakkavegur
35 Biskupstungnabraut
36 Þingvallavegur
37 Laugarvatnsvegur
38 Þorlákshafnarvegur
39 Þrengslavegur
40 Hafnarfjarðarvegur
41 Reykjanesbraut
43 Grindavíkurvegur
44 Hafnavegur
45 Garðskagavegur
Reykjanesbraut–Sandgerðisvegur
47 Hvalfjarðarvegur
49 Nesbraut
50 Borgarfjarðarbraut
51 Akrafjallsvegur
54 Snæfellsnesvegur
56 Vatnaleið
58 Stykkishólmsvegur
60 Vestfjarðavegur
61 Djúpvegur
62 Barðastrandarvegur
63 Bíldudalsvegur
64 Flateyrarvegur
65 Súgandafjarðarvegur
Vestfjarðavegur–Sætún
67 Hólmavíkurvegur
68 Innstrandavegur
72 Hvammstangavegur
74 Skagastrandarvegur
75 Sauðárkróksbraut
76 Siglufjarðarvegur
77 Hofsósbraut
Siglufjarðarvegur–Lindargata
82 Ólafsfjarðarvegur
Hringvegur–Hornbrekka
83 Grenivíkurvegur
85 Norðausturvegur
87 Kísilvegur
92 Norðfjarðarvegur
93 Seyðisfjarðarvegur
94 Borgarfjarðarvegur
95 Skriðdals- og Breiðdalsvegur
97 Breiðdalsvíkurvegur
Hringvegur–Sæberg
98 Djúpavogsvegur
99 Hafnarvegur
205 Klausturvegur
Hringvegur–Skaftárvellir
208 Skaftártunguvegur
Hringvegur–Búlandsvegur
254 Landeyjahafnarvegur
261 Fljótshlíðarvegur
Hringvegur–Öldubakki
343 Álfsstétt
Eyrarbakkavegur–Túngata (eystri endi)
355 Reykjavegur
359 Bræðratunguvegur
365 Lyngdalsheiðarvegur
376 Breiðamörk
Hringvegur–Sunnumörk
379 Hafnarvegur Þorlákshöfn
409 Fossvogsbraut
411 Arnarnesvegur
413 Breiðholtsbraut
414 Flugvallarvegur Reykjavík
418 Bústaðavegur
421 Vogavegur
423 Miðnesheiðarvegur
424 Keflavíkurvegur
427 Suðurstrandarvegur
429 Sandgerðisvegur
450 Sundabraut
453 Sundagarðar
454 Holtavegur
458 Brautarholtsvegur
Hringvegur–Hofsgrund
470 Fjarðarbraut
506 Grundartangavegur
509 Akranesvegur
511 Hvanneyrarvegur
518 Hálsasveitarvegur
573 Rifshafnarvegur
574 Útnesvegur
Hellissandur–Snæfellsnesvegur
606 Karlseyjarvegur
Reykhólasveitarvegur–Hellisbraut
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 2019 (millj. kr.)

	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	Samtals
Tekjur				
Ríkisframlag	6.854	6.854	6.854	20.562
Sértekjur	3.455	3.455	3.455	10.365
Rekstrartekjur	2.811	2.811	2.811	8.433
Tekjur samtals	**13.120**	**13.120**	**13.120**	**39.360**
Gjöld				
Rekstur, stjórnsýsla og þjónusta	3.366	3.366	3.366	10.098
Forvarnir og öryggisáætlanir Íslands	1.127	1.127	1.127	3.381
Eftirlit með innlendum aðilum	3.983	3.983	3.983	11.949
Eftirlit með erlendum aðilum	341	341	341	1.023
Þjónusta og skrár í umsjón Samgöngustofu	4.133	4.133	4.133	12.399
Rannsóknir og þróun. Umhverfismál	170	170	170	510
Rekstur samtals	**13.120**	**13.120**	**13.120**	**39.360**

4.2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Tafla 2 – Tekjur og gjöld flugmála
Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.

	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033
Tekjur			
Ríkisframlag	11.935	11.935	11.935
Notendagjöld	3.465	3.465	3.465
Tekjur samtals	**15.400**	**15.400**	**15.400**
Gjöld			
	1. tímabil	**2. tímabil**	**3. tímabil**
Rekstur alls	12.550	12.550	12.550
Viðhald og stofnkostnaður	2.850	2.850	2.850
Gjöld alls	**15.400**	**15.400**	**15.400**

4.3 Vegagerðin

Tafla 3 – Fjármál Vegagerðarinnar
Tekjur og framlög
Verðlag fjárlaga 2019, fjárhæðir í millj. kr.

	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	Samtals 2019–2033
10-211 Vegagerðin				
Rekstrarframlög	48.490	51.767	56.726	156.983
Fjárfestingarframlög	110.191	129.506	134.447	374.144
Framlög úr ríkissjóði samtals:	**158.681**	**181.273**	**191.173**	**531.127**
Almennar sértekjur	1.965	1.965	1.965	5.895
Tekjur af Landeyjahöfn	50	50	50	150
Sértekjur samtals:	**2.015**	**2.015**	**2.015**	6.045
Til ráðstöfunar samtals:	**160.696**	**183.288**	**193.188**	**537.172**
10-241 Hafnarframkvæmdir				
Rekstrarframlög	4.958	4.417	4.417	13.792
Framlög úr ríkissjóði samtals:	**4.958**	**4.417**	**4.417**	**13.792**
Til ráðstöfunar samtals:	**4.958**	**4.417**	**4.417**	**13.792**

Tafla 4 – Skipting útgjalda Vegagerðarinnar.
Verðlag fjárlaga 2019, fjárhæðir í millj. kr

	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	Samtals 2019–2033
10-211 Vegagerðin				
Rekstur:				
Almennur rekstur	**5.615**	**6.125**	**6.125**	**17.865**
Stjórn og undirbúningur				
Sértekjur				
Vaktstöð siglinga				
Viðhald vita og leiðsögukerfa				
Rekstur Landeyjahafnar				
Rannsóknir				
Þjónusta	**27.760**	**29.471**	**32.538**	**89.769**
Svæði og rekstrardeild				
Sértekjur				
Almenn þjónusta				
Vetrarþjónusta				
Styrkir til almenningssamgangna	**17.130**	**18.186**	**20.078**	**55.394**
Ferjur				
Sérleyfi á landi				
Innanlandsflug				
Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu				

Fjárfestingar:				
Framkvæmdir á vegakerfinu				
Viðhald	**50.000**	**53.081**	**58.606**	**161.687**
Nýframkvæmdir	**56.075**	**73.303**	**72.394**	**201.772**
Framkvæmdir við vita og hafnir	**4.116**	**3.122**	**3.447**	**10.685**
Vitabyggingar				
Sjóvarnargarðar				
Landeyjahöfn				
Ferjubryggjur				
Hafna- og strandrannsóknir				
Samtals Vegagerðin 10-211:	**160.696**	**183.288**	**193.188**	**537.172**
10-241 Hafnarframkvæmdir				
Rekstur				
Hafnabótasjóður	**4.958**	**4.417**	**4.417**	**13.792**
Samtals hafnarframkvæmdir 10-241:	**4.958**	**4.417**	**4.417**	**13.792**

Útgjöld vegna framkvæmda.
Tafla 5 – Sundurliðun verkefna
Suðursvæði

Vegnr.	Kaflanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Ö	G	U	B
		Undirbúningur verka utan áætlunar		900	250	300	350					
1		Hringvegur										
	a3-a4	Fossálar-Hörgsá	8	740		740			X	X		
	a4	Um Breiðbalakvísl	0,5	550		550			X	X		
	b2-b4	Um Mýrdal *	13,3	(5300)					X	X		X
	b4	Um Gatnabrún *	2,5	450	450				X	X		
	b5	Jökulsá á Sólheimasandi	0,5	520	520				X	X		
	c4-d1	Hella-Skeiðavegamót	20	4.000			2.400	+	X	X		
	d2	Skeiðavegamót-Selfoss	13	2.600		2.600			X	X		
	d2-d5	Norðaustan Selfoss, brú á Ölfusá	5	5.500	50	5.450			X	X		X
	d6	Biskupstungnabraut-Varmá	8,9	4.350	4.350				X	X		
	d6-d8	Varmá-Kambar	3,0	2.500	1.650	850			X	X		
30		Skeiða- og Hrunamannavegur										
	04	Um Stóru Laxá	0,6	500		500			X	X		
	08	Einholtsvegur-Biskupstungnabraut	4,4	285	285				X	X		
34		Eyrarbakkavegur										
	01-02	Hringtorg og undirgöng við Skógarhóla	1	200	200				X	X		
35		Biskupstungnabraut										
	08	Um Geysissvæðið og Tungufljót	5	(1000)			1.000		X	X		
208		Skaftártunguvegur										
	00	Um Eldvatn	0,5	150	150				X			
355		Reykjavegur										
	01	Biskupstungnabraut-Laugarvatnsvegur	8	185	185				X	X		X
			Samtals Suðursvæði I		**8.090**	**10.990**	**3.750**					

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

Suðursvæði II

Vegnr.	Kaflanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar1. 1. 2019 millj. kr.	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Ö	G	U	B
		Undirbúningur verka utan áætlunar		800	250	250	300	+				
1		Hringvegur										
	e1	Fossvellir-Hólmsá	5,2	1.100		1.100			X	X		
	e1-e2	Hólmsá-Norðlingavað	3,4	2.500		2.500			X	X		
	e2	Norðlingavað-Bæjarháls	2	1.100		1.100			X	X		
	e3	Bæjarháls-Vesturlandsvegur	1	400	400				X	X		
	f3	Skarhólabraut-Hafravatnsvegur	1,8	510	510				X	X		
	f5	Um Kjalarnes	9	3.200	3.200				X	X		
	f8	Tvöföldun Hvalfjarðarganga **							X	X		
36		Þingvallavegur										
		Í Mosfellsdal, tvö hringtorg og undirgöng		400	400				X	X		
40		Hafnarfjarðarvegur										
		Stokkur í Garðabæ		7.000			3.500		X	X	X	
41		Reykjanesbraut										
	04-11	Holtavegur-Stekkjarbakki		2.000		2.000			X	X		
	12	Gatnamót við Bústaðaveg		1.000	1.000				X	X		
	12	Undirgöng í Kópavogi, skuld		100	100							
	13	Álftanesvegur-Lækjargata		5.000		5.000			X	X	X	
	14	Kaldárselsvegur-Krýsuvíkurvegur	3,3	2.400	2.400				X	X		
	15	Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun	5,5	3.300	300	3.000			X	X		
	19-22	Fitjar-Flugstöð		3.500		1.000	2.500		X	X		
43		Grindavíkurvegur										
	01	Reykjanesbraut-Bláalónsvegur		500	500				X	X		
49		Miklabraut										
	03-04	Stokkur		20.000		5.000	5.000		X	X	X	
411		Arnarnesvegur										
	06	Rjúpnavegur-Breiðholtsbraut	1,3	1.500		1.500			X	X		
		Bætt umferðarflæði, almenningssamgöngur			1.000	1.500	1.500		X	X	X	
		Umferðarstýring á höfuðborgarsvæði			200	250	300		X	X	X	
		Öryggisaðgerðir			500	550	600		X			
		Göngubrýr og undirgöng			750	750	750		X	X	X	
		Borgarlína, undirbúningur og framkvæmdir										
		Samtals Suðursvæði II			**11.510**	**25.500**	**14.450**					

** Leitað verði leiða til að fjármagna tvöföldun Hvalfjarðarganga í samstarfi við einkaaðila.

Vestursvæði

Vegnr.	Kaflanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Ö	G	U	B
		Undirbúningur verka utan áætlunar		900	250	300	350					
1		Hringvegur										
	g1-g5	Akrafjallsvegur-Borgarnes	20	4.000		2.000	2.000		X	X		
	g6-g7	Um Borgarnes	4,5	1.400			1.400		X	X		
	h4	Um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)	2,5	300	300				X	X		
52		Uxahryggjavegur										
	04	Brautartunga-Kaldadalsvegur		1.700		1.700			X	X		
54		Snæfellsnesvegur										
	10	Um Fróðárheiði		250	250				X	X		
	21-22	Skógarströnd	27	(1500)		450	650	+	X	X		
60		Vestfjarðavegur										
	25-28	Um Gufudalssveit	Óvíst	6.700	6.700				X	X		X
	35-37	Dynjandisheiði	35,2	5.300	1.800	3.500			X	X		X
	39	Dýrafjarðargöng	11,8	7.200	7.200				X	X		X
61		Djúpvegur										
	34	Í Hestfirði og Seyðisfirði	6,5	550	550				X	X		
	35	Um Hattardalsá		270	270				X	X		
63		Bíldudalsvegur										
	04-06	Bíldudalsflugvöllur-Vestfjarðavegur	30,0	4.400		2.500	1.900		X	X		X
612		Örlygshafnarvegur										
	03	Um Hvallátur	2,1	120	120				X	X		
643		Strandavegur										
	06	Um Veiðileysuháls	12,0	700	400	300			X	X		X
	09	Um Litlu Kleif í Norðurfirði		40	40				X	X		
			Samtals Vestursvæði		**17.880**	**10.750**	**6.300**					

Norðursvæði

Vegnr.	Kaflanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj.kr.	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Ö	G	U	B
		Undirbúningur verka utan áætlunar		+900	250	300	350					
1		Hringvegur										
	r6	Jökulsá á Fjöllum	2	2.000	25	1.975			**X**	**X**		
74		Skagastrandarvegur										
	01-02	Hringvegur-Laxá	8,5	1.350	1.350				**X**	**X**		**X**
85		Norðausturvegur										
	02-03	Um Skjálfandafljót	9,5	2.000		2.000			**X**	**X**		
	27	Brekknaheiði	7,6	1.000	200	800			**X**	**X**		**X**
815		Hörgárdalsvegur										
	01	Skriða-Brakandi	4	230	230				**X**	**X**		
842		Bárðardalsvegur vestri										
	01-04	Hringvegur-Sprengisandsleið	37	1.500	270	800	430		**X**	**X**		
862		Dettifossvegur										
	02-03	Súlnalækur-Ásheiði	14,6	1.475	1.475				**X**	**X**		**X**
			Samtals Norðursvæði		**3.800**	**5.875**	**780**					

Austursvæði

Vegnr.	Kaflanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Ö Öryggi	G Greiðfærni	U Umhverfi	B Byggðamál
		Undirbúningur verka utan áætlunar		900	250	300	350					
1		Hringvegur										
	t3	Lagarfljót	4,5	1.850		1.850			X	X		
	u0-u5	um Suðurfirði		2.200		350	1.850		X	X		
	v4-v5	Um Berufjarðarbotn	4,7	300	300				X	X		
	x3-x4	Um Lón	16,0	3.000			1.500	+	X	X		
	x6-x9	Um Hornafjarðarfljót	18	4.500	2.330	2.170			X	X		X
	y2	Um Steinavötn	0,5	450	450				X	X		
	y8-y9	Kotá-Morsá	12,1	1.400			1.400		X	X		
93		Seyðisfjarðarvegur										
		Fjarðarheiðargöng	13,5	(25.000)		1.900	17.500	+	X	X		X
94		Borgarfjarðarvegur										
	03-04	Eiðar-Laufás	14,7	600	600				X	X		
	06-07	Um Vatnsskarð	8,8	360	360				X	X		
	07-08	Um Njarðvíkurskriður		100	100				X	X		
939		Axarvegur										
	01-02	Skriðdals- og Breiðdalsv.-Hringvegur	18,6	2.400		350	2.050		X	X		X
			Samtals Austursvæði		**4.390**	**6.920**	**24.650**					
			Samtals almenn verkefni		**45.670**	**60.035**	**49.930**					

Sameiginlegt

	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Ö	G	U	B
Ýmsar framkvæmdir, undir 1.000 millj. kr.			4.000					
Tengivegir, bundið slitlag	4.400	6.600	7.411	+	**X**	**X**	**X**	
Breikkun brúa	2.220	2.493	6.628	+	**X**	**X**		
Hjóla- og göngustígar	1.310	1.500	1.750	+	**X**			
Samgöngurannsóknir	100	100	100	+				
Héraðsvegir	550	700	700	+				
Landsvegir utan stofnvegakerfis	600	600	600	+		**X**		
Styrkvegir	250	300	300	+				
Reiðvegir	375	375	375	+				
Smábrýr	250	250	250	+	**X**	**X**		
Girðingar	300	300	300	+	**X**			
Sameiginlegur jarðgangakostnaður	50	50	50	+				
Samtals sameiginlegt	**10.405**	**13.268**	**22.464**					
Samtals nýframkvæmdir	**56.075**	**73.303**	**72.394**					

G r e i n a r g e r ð .

Efnisyfirlit.

1.	Framtíðarsýn og meginmarkmið	bls.	21
1.1	Samþætting áætlana	bls.	21
1.2	Framtíðarsýn	bls.	22
1.3	Hlutverk samgangna	bls.	23
1.4	Samgönguáætlun	bls.	23
1.5	Samgönguráð og gerð samgönguáætlunar	bls.	24
2.	Markmið og áherslur	bls.	26
2.1	Markmið um greiðar samgöngur	bls.	27
2.2	Markmið um öruggar samgöngur	bls.	34
2.3	Markmið um hagkvæmar samgöngur	bls.	35
2.4	Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur	bls.	37
2.5	Markmið um jákvæða byggðaþróun	bls.	39
3.	Grunnnet samgangna	bls.	43
4.	Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda	bls.	48
4.1	Samgöngustofa, fjármál	bls.	48
4.2	Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta, fjármál	bls.	49
4.3	Vegagerðin	bls.	51
4.3.1	Viðhald	bls.	51
4.3.2	Nýframkvæmdir, sundurliðun framkvæmda	bls.	51
4.3.3	Ýmsar aðrar framkvæmdir á vegum	bls.	66
4.3.4	Hafnarframkvæmdir	bls.	67

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið.

Hér er í fyrsta sinn lögð fram samgönguáætlun til 15 ára til samræmis við ný lög um samþættingu og samræmingu áætlana.

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 án mikilla tengsla hver við aðra og án sameiginlegra markmiða. Þá hefur ósamræmi verið í tímalengd þeirra og

jafnframt ósamræmi við fjármálaáætlun og fjármálastefnu samkvæmt lögum um opinber fjármál, nr. 123/2015. Þessu þarf að breyta.

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 meginsvið 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 aðgerðaráætlun 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 byggðaáætlunar sem segja til um 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.

Ný 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 forgangsröðun vegna tækniframfara 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.

Fyrra 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 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 um allt land.

1.3. Hlutverk samgangna.

Góðar samgöngur og fjarskipta- og upplýsingatækni eru forsendur þess að hér búi sjálfstæð nútímaþjóð. Samgöngur hafa mikil áhrif á þróun byggðar og atvinnumála á Íslandi. 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 flugvalla, 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 mikil bylting og mun upplýsingatæknin ráða miklu um þróun samgangna í framtíðinni.

Samgöngur snerta daglegt líf okkar 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, nú í fyrsta skipti til fimm ára og fimmtán ára.

Í fimm ára áætlun er áætlun um fjármál, útgjöld og aðgerðir í samræmi við meginmarkmið.

Í 15 ára áætlun er horft til framtíðar, rýnt í þróun tækni, þarfir þess sem ferðast fyrir betri þjónustu, lægri kostnað, fleiri valmöguleika, svo sem almenningssamgöngur, öruggari og umhverfisvænni samgöngur og þarfir fyrirtækja fyrir betra samgöngunet og öflugra flutningskerfi á landi, sjó og lofti.

Við gerð samgönguáætlunarinnar er haft víðtækt samráð við sveitarstjórnir, yfirvöld fjármála-, umhverfis- og sveitarstjórnarmála, samtök atvinnulífsins, landshlutasamtök, rannsóknarstofnanir, almenning og fleiri. Þá er einnig tekið mið af því sem fram kemur á samgönguþingi.

Við gildistöku laga um samræmingu áætlana á sviði samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins voru gerðar tilteknar breytingar á hlutverki samgönguráðs sem undirstrika að það er ráðherra sem mótar endanlegar tillögur að samgönguáætlunum sem lagðar eru fyrir Alþingi. Skipan ráðsins var breytt með þeim hætti að fulltrúum ráðherra í samgönguráði fjölgaði úr einum í tvo en auk þess mun fulltrúi þeirrar skrifstofu sem fer með samgöngumál í ráðuneytinu sitja í ráðinu. Þá eru forstöðumenn samgöngustofnana og fyrirtækja sem sitja í samgönguráði tilgreindir sérstaklega en í því felst ekki efnisleg breyting. Loks er skipunartími ráðsins alls bundinn við embættistíma ráðherra.

Að lokum er í stað eldra ákvæðis um samgönguþing komið almennt ákvæði um samráð við helstu hagsmunaaðila og almenning. Með því er opnað fyrir aukið samráð við gerð

samgönguáætlunar sem laga má að aðstæðum hverju sinni. Má þannig gera ráð fyrir því að áfram verði haldin samgönguþing standi vilji ráðherra til þess.

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 byggðaþróun. 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 fram stefnu sína í helstu málaflokkum, auk fjárhags- og tímaramma, fyrir samgönguráð. 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 endanlegrar 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 situr 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 2019-2033 sátu eftirfarandi fulltrúar í samgönguráði:

- Þórunn Egilsdóttir, formaður, skipuð af ráðherra.
- Þórólfur Árnason, forstjóri Samgöngustofu.
- Hreinn Haraldsson vegamálastjóri, forstjóri Vegagerðarinnar til 31. júlí 2018.
- Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, frá 1. ágúst 2018.
- Björn Óli Hauksson, forstjóri Isavia ohf.
- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri.

Með samgönguráði unnu að tillögunni Ásta Þorleifsdóttir og Friðfinnur Skaftason, sérfræðingar á skrifstofunni. Þá hafa m.a. starfsfólk samgöngustofnana og ráðgjafar, fulltrúar sveitarfélaga, atvinnulífs, háskólasamfélags og ungmenna komið að gerð tillögunnar.

Verkferlið

Samgönguáætlun er byggð á stefnu og áherslum ráðherra og ríkisstjórnar. Undirbúningur við tillögu að samgönguáætlun 2019–2033 hófst í ársbyrjun 2018. Víðtækt samráð við landshlutasamtök sveitarfélaga, atvinnulíf og fulltrúa frjálsra félagasamtaka fór

fram veturinn og vorið 2018 víðsvegar um landið. Á fundunum var gerð samgönguáætlunar kynnt og farið yfir stöðu verkefna. Lögð var áhersla á að kynnast sjónarmiðum hagsmunaaðila og kynntu landshlutasamtökin samþykktir sínar auk þess sem fundargestir settu fram sjónarmið sín um framkvæmdir og áherslur í samgöngumálum.

Samgönguþing var haldið í Reykjavík 21. júní 2018. Á þinginu voru kynntar helstu áherslur nýrrar samgönguáætlunar, fjallað um fjórðu iðnbyltinguna, fjármögnun framkvæmda, almenningssamgöngur og umferðaröyggismál. Kynningar frá þinginu eru aðgengilegar á vefsvæði samgönguáætlunar á vef samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins.

Samgönguáætlun var unnin samhliða og samþætt við fjarskiptaáætlun 2019–2033, byggðaáætlun 2018–2024, með hliðsjón af kerfisáætlun 2018–2027 um uppbyggingu raforkudreifikerfis landsins og landsskipulagsstefnu 2018–2029 sem unnin er af Skipulagsstofnun. Þá var horft til stefnu í almannavarna- og öryggismálum ríkisins 2015–2017.

Vinnuhópar á vegum samgönguráðs unnu að stefnumótun á tilgreindum sviðum sem mynduðu grunn að stefnu í málefnum þeirra sviða í áætluninni. Samtímis störfuðu starfshópar skipaðir af ráðherra. Vinnu þeirra er ekki í öllum tilfellum lokið. Meðal þeirra málefna sem hóparnir leggja til stefnudrög um voru:

- Rekstur innanlandsflugvalla, áætlunarflug innanlands.
- Heildstæð stefna í almenningssamgöngum á landi, lofti og sjó.
- Gjaldtaka í samgöngum og fjármögnun framkvæmda.
- Framtíðarsýn í samgöngum til 2050.
- Öryggishlutverk Reykjavíkurflugvallar.
- Framtíðarflugvellir á suðvesturhorni landsins.
- Stefna í flugmálum á Íslandi.
- Hvítbók um samgöngumál

Að auki fjölluðu starfshópar um öryggisáætlanir, upplýsingatækni í samgöngum og aðlögun vegna loftslagsbreytinga. Niðurstöður þeirra hópa sem skilað hafa lokaskýrslum ásamt fleiri bakgrunnsgögnum er að finna á vef samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins.

Gerð er grein fyrir heildarmati á mögulegum áhrifum samgönguáætlunar á umhverfi og samfélag í umhverfisskýrslu sem lögð var fram til kynningar á netinu, ásamt drögum að samgönguáætlun sumarið 2018. Skýrslan er aðgengileg á vef samgönguáætlunar. Við undirbúning samgönguáætlunar var höfð hliðsjón af umsögnum, meðal annars umsögn Umhverfisstofnunar.

Á vefsvæði samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins er að finna lög um samgönguáætlun, fyrri samgönguáætlanir, margvísleg gögn, kynningar og skýrslur sem orðið hafa til í samráðsferli og vinnu starfshópa við undirbúning tillögu að samgönguáætlun 2019–2033.

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.

Ferðamönnum hefur fjölgað mjög hratt 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. Við gerð þessarar áætlunar var ákveðið að auka umfjöllun um ýmis atriði sem hafa áhrif á samgöngur og þróa árangursmælikvarða um aðgerðir áætlunarinnar á grunni þessara upplýsinga.

Á vefsvæðinu eru upplýsingar um þróun mannfjölda, þróun og spá um fjölda ferðamanna til landsins, þróun í komu skemmtiferðaskipa, þróun fjölda bílaleigubifreiða, umferð á vegum, skráningu flugvéla, almenningssamgöngur, ferjusiglingar, göngu og hjólreiðar, 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.

2. Markmið og áherslur.

Við stefnumótun samgönguáætlunar 2019-2033 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 forgangsröðun, 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 forgangsröðun.

Áherslur ríkisstjórnar og ráðherra

Stefnuyfirlýsing ríkisstjórnar Katrínar Jakobsdóttur, birt 30. nóvember 2017, (www.stjornarradid.is/rikisstjorn/stefnuyfirlysing/) fjallar um forgangsmál ríkisstjórnarinnar, þar á meðal í samgöngumálum. Þá kynnti samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra áherslur sínar í bréfi til samgönguráðs dags. 29. janúar 2018. Áherslur ríkisstjórnarinnar eru settar fram á sama hátt og gert er í stefnuyfirlýsingunni í þessari tillögu að þingsályktun. Sömuleiðis inniheldur þingsályktunartillagan helstu áherslumál ráðherra eins og þau eru fram sett í áðurnefndu bréfi.

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

- Við forgangsröðun 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 háttað. 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. Þrátt fyrir aukið fé til samgangna í þessari áætlun er ljóst að uppbyggingu vegakerfisins verður hvergi nærri lokið að loknu þessu áætlunartímabili. Stofnkostnaður flugvalla er tilgreindur í fylgigögnum áætlunar en hann er, utan framkvæmda við Keflavíkurflugvöll, fyrst og fremst vegna flugstöðva á millilandaflugvöllum í Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum, auk endurbóta á flughlöðum sömu flugvalla.

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 efnahagslegan vöxt og tryggja örugga grunnþjónustu.

Vel miðar með markmið um að tengja saman með bundnu slitlagi þéttbýlisstaði með fleiri en 100 íbúa og ætti þetta markmið að nást á fyrsta 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 átak í lagningu bundins slitlags á slíka vegi þrátt fyrir að veghönnun sé að einhverju leyti ábótavant miðað við núgildandi reglur. Þá verður sérstaklega hugað að mótvægisaðgerðum til að tryggja umferðaröryggi.

Vetrarþjónusta (snjómokstur og hálkuvarnir) á mikilvægustu köflum vegakerfisins og fjölförnustu ferðamannaleiðum verður aukin bæði til að auka umferðaröryggi og greiða

fyrir samgöngum. Sumarþjónusta á mikilvægustu ferðamannavegum verður aukin 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.

Flug

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 Reykjavíkurflugvöll og er hann því forsenda innanlandsflugsins í núverandi mynd.

Hafnir

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

Fjármagn til greiðsluþátttöku í hafnaframkvæmdum hefur verið takmarkað undanfarin ár. Víða er kominn tími á endurnýjun hafnarkanta og eru dæmi um slæmt ástand þeirra.

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

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. Forgangsröðun 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 undanförnum 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. Framlag flugs og flugtengdrar starfsemi til vergrar landsframleiðslu var 6,6% árið 2010 en eftir hraðan vöxt þessara greina nær framlagið á árinu 2018 allt að fimmtungi lauslega áætlað miðað við sömu forsendur. Flug er því farið að skipta verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun og orðið mikilvæg stoð í hagkerfinu.

Einnig er orðið mikilvægara að á suðvesturhorni landsins verði tveir millilandaflugvellir. 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 flugvöll í Hvassahrauni fyrir millilandaflug.

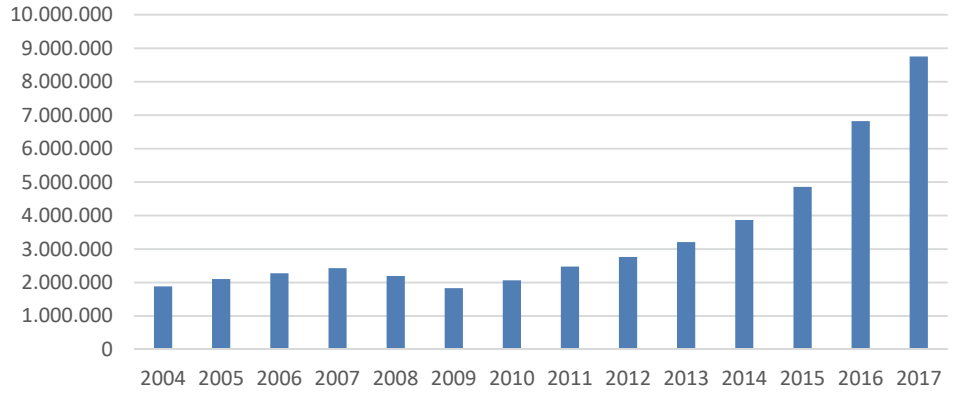
Ísland á aðild að mörgum loftferðasamningum sem tryggja greiðar flugsamgöngur og er stefnan að fjölga slíkum samningum á næstu árum.

Millilandaflug byggist að langmestu leyti á alþjóðaflugvellinum í Keflavík þaðan sem flogið er beint til fjölmargra áfangastaða í Evrópu og Norður-Ameríku. Alþjóðaflugvellir eru fjórir, Keflavíkurflugvöllur, Reykjavíkurflugvöllur og flugvellirnir á Akureyri og Egilsstöðum. Farþegum um Keflavíkurflugvöll hefur fjölgað hratt og eru að ná hámarksfjölda sem flugstöðin ræður við. Nauðsynlegt er því að stækka hana ef hún á að anna fleiri farþegum og styðja flugfélögin í að fjölga skiptifarþegum. Skiptifarþegar eru forsenda fyrir hinum mikla fjölda áfangastaða í Ameríku og Evrópu sem flogið er til frá Keflavík. Á árinu 2017 fóru 5,7 milljónir komu- og brottfararfarþega um flugvöllinn, 8,8 milljónir ef skiptifarþegar eru meðtaldir.

Millilandaflug um Reykjavíkurflugvöll hefur fyrst og fremst verið til Færeyja og Grænlands. Á Reykjavíkurflugvelli voru komu- og brottfararfarþegar í millilandaflugi á árinu 2017 rúmlega 40 þúsund talsins, á Akureyri tæplega sjö þúsund og á Egilsstöðum rúmlega þrjú þúsund. Um aðra flugvelli hefur einkum verið um að ræða tilfallandi leiguflug.

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

Tafla 11 - Farþegum sem fara um Keflavíkurflugvöll hefur fjölgað hratt á undanförnum árum. Spár gera áfram ráð mikilli fjölgun farþega, sérstaklega viðkomufarþega, og árið 2018 er gert ráð fyrir að farþegafjöldi um Keflavíkurflugvöll fari yfir 10 milljónir.



Á samráðsfundum og víðar hefur komið fram 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 á meðan það var í boði 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. hótelrými og afþreying, batnar á Norður- og Austurlandi aukast möguleikar á millilandaflugi um Akureyri eða Egilsstaði. Síðustu ár hefur tengiflug verið í boði milli Akureyrar og Keflavíkur yfir sumarið. Þrátt fyrir að fáir nýti sér flugið verður tilrauninni haldið áfram.

Hafnir

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 2017 voru reglubundnir vöruflutningar frá 11 höfnum hringinn í kringum um landið. Reglubundnir farþegaflutningar til og frá landinu eru fyrst og fremst um Seyðisfjarðarhöfn en nokkrar hafnir þjóna sem ferjuhafnir í innanlandssamgöngum. Árið 2017 opnaðist ný siglingaleið milli Þorlákshafnar og Rotterdam þegar ferjan Mykines hóf áætlunarsiglingar með vörur.

Haldi hlýnun jarðar áfram má búast við að Norðurslóðasiglingar aukist. Ekki er þó víst að þær hafi áhrif hér á landi 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.

Fjölbreyttur ferðamáti - almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi

Til almenningssamgangna teljast reglubundnir fólksflutningar með almenningsvögnum, áætlunarflug innanlands og ferjusiglingar. Góðar almenningssamgöngur eru mikilvægur liður í að efla greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Þær tryggja aðgengi að

þjónustu, þ.m.t. nauðsynlegri opinberri þjónustu, auka hreyfanleika og áreiðanleika, styrkja og stækka vinnusóknarsvæði. Stefnt er að því að sem flestir landsmenn geti með samþættri notkun samgangna nálgast opinbera þjónustu á innan við 3,5 klst. ferðatíma. Því er hið minnsta ein tegund almenningssamgangna í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa. Undanskildir eru staðir sem búa við verulega skert aðgengi að nauðsynlegri opinberri þjónustu, svo sem eyjar. Unnið er að stefnu í almenningssamgöngum á landi, sjó og lofti. Stefnan verður hluti samgönguáætlunar þegar hún er tilbúin.

Helstu kostir þess að efla almenningssamgöngur eru:

a. Að fjölga valkostum í samgöngum og bæta hreyfanleika og aðgengi.
b. Að draga úr þörf fyrir dýrar, umfangsmiklar samgönguframkvæmdir, sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu, með því að fjölga valkostum til ferðalaga.
c. Að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

Almenningssamgöngur á landi

Í gildi er samningur á milli Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, SSH, og ríkisins um tilraunaverkefni á sviði almenningssamgangna þar sem ríkið leggur til um einn milljarð króna í styrki gegn frestun stórra framkvæmda á svæðinu. Stefnt er að því að farþegum fjölgi um helming. Aðkoma ríkisins að almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu og vinnusóknarsvæðis þess hefur þýtt bætta þjónustu með tíðari ferðum og lengri aksturstíma og farþegum hefur fjölgað töluvert. Stýrihópur SSH og ríkisins vinnur að því að greina uppbyggingarþörf á samgöngum til framtíðar innan höfuðborgarsvæðisins, hvoru tveggja uppbyggingu Borgarlínu og endurbótum á gatnakerfinu í umsjón Vegagerðarinnar. Settar hafa verið fram tillögur um uppbyggingu en viðræður um kostnaðarskiptingu og/eða fjármögnun hafa ekki farið fram.

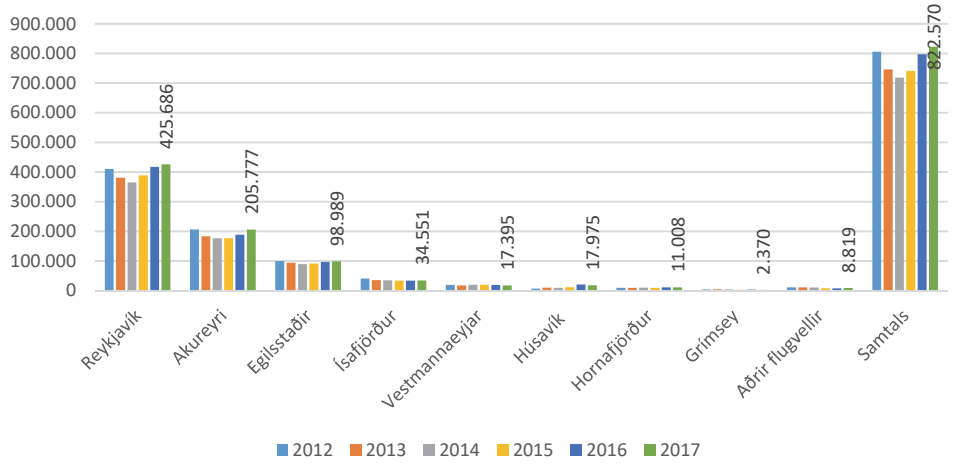
Akstur áætlunarbíla milli þéttbýliskjarna á landsbyggðinni er nú rekinn af landshluta-samtökum sveitarfélaga á grundvelli samninga við Vegagerðina um einkaleyfi á þessari þjónustu á ársgrundvelli. Farþegum hefur fjölgað mikið á gildistíma samninganna en afkoma er mismunandi eftir landshlutum.

Innanlandsflug

Áætlunarflug innanlands er mikilvægur hlekkur í almenningssamgöngum. Farþegafjöldi í innanlandsflugi hefur ekki breyst mikið á síðustu árum. Kemur þar margt til. Með vegabótum styttist ferðatími milli staða og leiðir verða greiðari jafnframt því sem hlýnandi veður auðveldar vetrarferðir. Kostnaðar/ábatagreiningar sýna að helstu flugleiðir áætlunarflugsins eru þjóðhagslega hagkvæmar. Loks er áætlunarflug öruggasti ferðamátinn og oftast hag-kvæmastur þegar einn ferðast. Innanlandsflugvellir eru að tveimur þriðju hlutum reknir á kostnað ríkissjóðs en framlög notenda standa undir um þriðjungi. Ríkisframlög standa alfarið undir endurnýjun búnaðar, viðhaldi og framkvæmdum. 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.

Tafla 12 - Farþegafjöldi um einstaka flugvelli 2012–2017. Farþegafjöldi ársins 2017 er sérstaklega tilgreindur. Á fyrstu fimm mánuðum ársins 2018 hefur heildarfjöldi farþega staðið

í stað samanborið við sama tímabil í fyrra. Athugið að farþegar eru tvítaldir, sem komu- og brottfararfarþegar.



Gangandi og hjólandi

Á síðustu áratugum hefur íbúum fjölgað mest í þéttbýli. Vaxandi áhersla er lögð á að gera göngu og hjólreiðar 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 hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu. Ákveða þarf hvaða stígar verði styrktir og endurskoða það stígakort sem var til grundvallar áður.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa að mestu leyti séð um að fjármagna stofnkostnað við hjólreiðastíga og alfarið séð um rekstur þeirra. Á árunum 2012-2017 lagði Vegagerðin um 1,5 milljarða króna í uppbyggingu stofnleiðakerfisins. Með framkvæmdum við stofnstígakerfið hafa hjólreiðar orðið raunhæfur ferðamáti á höfuðborgarsvæðinu.

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

Fjarskipti og upplýsingatækni í samgöngum

Samhliða vinnslu þessarar áætlunar er unnið að gerð stefnu- og aðgerðaáætlunar í fjarskiptum til fimm og fimmtán ára. Þar er m.a. fjallað um uppbyggingu farnets um allt land.

Fjarskiptatækni er í örri þróun og munu samgöngukerfið og stjórnvöld nýta sér hana í vaxandi mæli auk þess sem hún er lykilatriði fyrir atvinnu- 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 komu til hafnar og brottför. Stefnt er að því að nýta ávallt fullkomnustu tækni við vöktun skipaumferðar, skráningu farms, farþega og áhafna. Mikilvægt er að fylgjast með hraðri þróun í upplýsingatækni bæði hvað varðar rauntímastaðsetningu og upplýsingakerfi um veður- og öldufar. Tryggja þarf að upplýsingar séu aðgengilegar og að alltaf sé beitt nýjustu tækni.

Unnið er að þróun sjálfstýrandi skipa en það mun kalla á þétt net staðsetningarstöðva.

Upplýsingatækni í vegakerfi

Mikilvægi fjarskipta fyrir vegfarendur eykst stöðugt. Meiri hluti þeirra sækir nú þegar rauntímaupplýsingar gegnum snjalltæki um farnet en notkun annarra miðla minnkar. Þá eru sjálfkeyrandi ökutæki líkleg til að aka um vegi hérlendis innan þess tímabils sem áætlunin nær til en slík tækni byggist meðal annars á aðgengi að áreiðanlegum fjarskiptum. Þá má leiða að því líkum að lausnir sem byggjast á deilihagkerfinu ryðji sér hér til rúms líkt og annars staðar, bæði í leiguakstri sem sameignarbílum sem gera kröfu um upplýsingar um rauntíma-staðsetningu farartækja o.fl.

Leiðsögutækni er í vaxandi mæli staðalbúnaður í nýjum ökutækjum. Samgöngustofnanir fylgjast í auknum mæli með þróun upplýsingatækni og nýta sem best til að afla og miðla upplýsingum um aðstæður. Með góðu aðgengi að rauntímaupplýsingum um veður, færð og aðrar aðstæður geta vegfarendur undirbúið ferðir sínar og leiðarval sem best miðað við aðstæður. Öflun og miðlun upplýsinga varðar öryggi fólks, t.d. þegar veður eru válynd, náttúruhamfarir yfirvofandi eða nauðsynlegt er fyrirvaralítið að beina vegfarendum aðrar leiðir.

Upplýsingakerfi í bifreiðum eru einnig í hraðri þróun og eru víða tengd við net framleiðanda síns sem getur átt samskipti við bifreiðina til að uppfæra hugbúnað o.fl. Bifreiðar geta nú í auknum mæli skynjað fyrirstöðu í umhverfi sínu, svo sem. gangandi vegfarendur, og jafnvel sent sjálfvirkt út upplýsingar og lesið rafræn umferðarskilti eða merki frá nálægum bifreiðum. Nauðsynlegt er að fylgja tækniþróuninni á þessu sviði og hefja undirbúning að miðlun rauntímaupplýsinga.

Sífellt fleiri eiga hagsmuna að gæta af grunnneti upplýsingamiðlunar. Til að ná samlegð og hraðri innleiðingu er lögð áhersla á gott samstarf við markaðsaðila í fjarskiptum bæði til að stuðla að sem mestu aðgengi að farsíma- og farnetsþjónustu á vegakerfinu og til að safna upplýsingum um notkun samgöngutækja á samgöngukerfinu. Fjarskiptalausnir með eða án staðsetningar eru einnig forsenda nýrra aðferða við gjaldtöku. Mikil þróun hefur orðið í notkun upplýsingakerfa, svo sem upplýsingamiðlun um leiðsögutæki, þ.e. GPS, eða um útvarpstæki svo sem RDS-tækni, oft á grundvelli samskiptastaðalsins TPEG. Dæmi um slíkt er V-Traffic umferðarþjónusta þar sem rauntímaupplýsingum er varpað um stafrænt DAB-net; öryggisviðvaranir t.d. vegna umferðarslysa, lokana, vegavinnu sem og upplýsingum um umferðarflæði.

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 hérlendis 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 lendingar 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.

Markmið um öruggar samgöngur í flugi, siglingum og samgöngum á landi og tengdar áherslur breytast lítið á milli tímabila. Allar aðgerðir lúta að því að hámarka öryggi, vernda mannslíf og standa jafnfætis þeim ríkjum er fremst standa í öryggismálum. Ein leið til að auka öryggi er góð miðlun rauntímaupplýsinga og viðvarana til vegfarenda um veður og aðstæður, svo sem vind, úrkomu og flóð, snjóflóðahættu, hálku eða aðrar aðstæður á vegum. Á samráðsfundum var bent á mikilvægi þess að halda úti öflugri vetrarþjónustu, tryggu farsímasambandi á vegakerfinu og góðri upplýsingamiðlun m.a. vegna vaxandi fjölda ferðamanna allt árið og að auka þurfi öryggi með hraðatakmarkandi aðgerðum á þjóðvegum í þéttbýli.

Ísland er aðili að fjölda alþjóðasamþykkta sem fjalla um öryggis- og verndarreglur á sviði flugs, siglinga og umferðar. Ísland tekur þátt í mótun þessara reglna á vettvangi EES-samningsins, Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Þær eru svo innleiddar í íslenska löggjöf og gilda þar með fyrir íslenska aðila. Afar mikilvægt er að vel sé staðið að innleiðingu og eftirliti með þessum reglum. Alþjóðastofnanir taka reglulega út innleiðingu alþjóðareglna í íslensk lög og framkvæmd eftirlits með þeim sem undir þær falla. Stjórnvöld þurfa að standa vel að stjórnsýslu og koma vel út úr þessum úttektum til að auka trúverðugleiki íslenskra fyrirtækja, s.s. í flugrekstri.

Leyfishafar á Íslandi eru margir og mismunandi og mannafli stjórnvalda og fjármagn til eftirlits takmarkað. Mikilvægt er að standa skynsamlega að eftirliti og beina meginþunga þess að þeim sem gefa vísbendingar um öryggisveikleika. Þetta á sérstaklega við í þeim tilfellum sem almenningur eða hópar eiga mikið undir að þjónustuveitendur uppfylli öryggiskröfur.

Áhersla á öryggisstjórnunarkerfi hefur aukist. Þeir sem þekkja best aðstæður og eiga mest undir því að öryggismál séu í lagi eru best til þess fallnir að stuðla að auknu öryggi. Við innleiðingu öryggisstjórnunarkerfa á fiskiskipum gegna áhafnir þeirra mikilvægu hlutverki í eigin öryggi. Því er í samgönguáætlun áhersla á að slík kerfi séu sem víðast virk.

Skráning slysa og atvika er afar mikilvæg fyrir allt forvarnarstarf. Vönduð greining slysa og atvika hjálpar til við að útfæra og ráðast í öryggisaðgerðir við hæfi.

Margir aðilar skrá upplýsingar um slys, lögreglan, tryggingarfélög, sjúkrahús og e.t.v fleiri. Skráningin er ekki samræmd á milli aðila auk þess sem skráningin nær ekki alltaf yfir sömu slysin. Mikilvægt er að samræma skráningu og gera upplýsingar aðgengilegar.

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. Markmið áætlananna er sett fram í fimmtán ára áætluninni og fjallað er um helstu viðfangsefni þeirra í fimm ára áætluninni. Gerðar eru árlegar aðgerðaáætlanir fyrir flug, siglingar og umferð. Í þeim er að finna aðgerðir sem beinast að farartæki, áhöfn farartækis, umhverfi farartækis og eftirliti með því að reglum sé fylgt.

Gerð er nánari grein fyrir öryggisáætlunum í fimm ára verkefnaáætlun samgönguáætlunar.

2.3. Hagkvæmar samgöngur.

Eitt meginmarkmið við gerð samgönguáætlunar er að samgöngur séu hagkvæmar. Með gagnsærri 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 ná þjóðhagslegri hagkvæmni. Einnig er mikilvægt að einstaklingar og heimili hafi val um ódýrari leiðir svo sem með því að ferðast utan háannatíma 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.

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

Almennar áherslur um hagkvæmni

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.

Loks verður hugað að gjaldtöku sem að hluta til byggist á notkun samgöngumannvirkja þannig að jafnræðis sé gætt á milli samgöngumáta.

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, svo sem um vegakerfi, skipaskrá og úr farsímagögnum. Oft eru þessar upplýsingar til þess fallnar að auka hagkvæmni samgangna. Mikilvægt er að opinber gögn verði aðgengileg til úrvinnslu aðila á einkamarkaði.

Fjármögnun einstakra framkvæmda og notendagjöld

Meginmarkmið með notendagjöldum í samgöngum er að þeir greiði sem nota. Notendagjöld þurfa ekki einvörðungu að standa undir framkvæmdum, viðhaldi og þjónustu samgöngukerfisins heldur þurfa þau einnig að taka til fjármögnunar og uppbyggingar á stjórnsýslu og öryggiseftirliti samgöngukerfisins, auk fræðslu. Í þessari áætlun er fyrst og fremst fjallað um notendagjöld vegna umferðar á vegum.

Vegakerfið – notendagjöld

Nefnd fjallar nú um gjaldtöku af umferð á vegum, bæði almenna gjaldtöku og sértæka af einstökum mannvirkjum.

Ljóst er að sambærileg framlög og á undanförnum árum mæta ekki uppbyggingarþörf á vegakerfinu. Til að reka, halda við og byggja upp vegakerfið þarf að huga að nýrri skipan gjaldtöku. Verði tekin upp notendagjöld á forsendunum „notandi greiðir“ þarf að huga að útfærslu sem endurspeglar heildarkostnað. Af þeim möguleikum til réttlátrar gjaldtöku sem nefndir hafa verið er ekin vegalengd talin eiga best við. Með nýrri þráðlausri staðsetningartækni opnast nýir möguleikar þar sem hægt er að taka mið af því hvaða mannvirki eru notuð, tíma dags, vegalengd, stærð, þyngd og mengunarflokki farartækis. Þannig er hægt að beita jákvæðri mismunun háð veggerð og fjarlægð í þjónustu. Nýtt gjaldheimtukerfi þarf einnig að geta ráðið við gjaldtöku eftir stund og stað og þarf því að byggjast á upplýsingatækni.

Fjármögnun einstakra framkvæmda og sértæk gjaldtaka

Aukin umferð krefst endurbættra umferðarmannvirkja. Um leið og hugað er að breyttu fyrirkomulagi almennrar gjaldtöku er samtímis hugað að veggjöldum til að fjármagna stórar, dýrar samgönguframkvæmdir og þar fylgt þeirri aðferðafræði sem hefur reynst vel í Hvalfjarðargöngunum.

Þörf fyrir fjárfestingu í samgönguinnviðum hefur farið vaxandi. Með fjölbreyttari fjármögnun kann að vera mögulegt að flýta framkvæmdum sem gætu stutt við atvinnuuppbyggingu, aukið hagvöxt og samkeppnishæfni og öryggi vegfaranda. Í ljósi þess er talið rétt að kanna til hlítar möguleika á aðkomu einkaaðila að stærri framkvæmdum sem samstarfsverkefni opinberra aðila og einkaaðila, þ.e. svo kallað PPP eða „Public Private Partnership“ fyrirkomulag.

Hagkvæmir ferðamátar og álagsdreifing

Samkvæmt erlendum rannsóknum er hagkvæmt að bjóða upp á fjölbreytta samgöngumáta þar sem því verður við komið. Ýmsir aðrir ferðamátar en bílferðir stuðla að bættri lýðheilsu. Samkvæmt dönskum rannsóknum sparast um ein evra í heilbrigðiskerfinu fyrir hvern kílómetra sem er hjólaður og því er umtalsverður þjóðhagslegur ábati af því að fólk velji virka ferðamáta.[1] Ekki eru til sambærilegar rannsóknir á Íslandi en ljóst er að hagkvæmni þess að hvetja til notkunar fleiri og fjölbreyttari ferðamáta er mikil.

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

Forgangsröðun með faglegum greiningum

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

Forgangsröðun flugvallaframkvæmda

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

Gagngerar endurbætur voru gerðar á flugbrautum Keflavíkurflugvallar á árunum 2016–2018 en enn eru eftir umtalsverðar endurbætur og nauðsynlegar nýframkvæmdir. Fjárskortur hefur hamlað framkvæmdum á Egilsstaðaflugvelli og Reykjavíkurflugvelli og þörf er á töluverðum framkvæmdum á öðrum flugvöllum. Forgangsröðun snýst um að uppfylla öryggiskröfur á flugvöllum, m.a. viðbrögð við frávikum og er eftirfarandi:

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

Forgangsröðun hafnarframkvæmda og sjóvarna

Hafnarframkvæmdir 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, hve miklum úrbótum þær skila fyrir viðkomandi höfn og landið í heild.

Sjóvarnir hafa verið metnar með líkum hætti en stuðst 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 vegaframkvæmda

Síðustu áratugi hefur framkvæmdum við vegakerfið verið forgangsraðað í samræmi við þau markmið að bæta vegsamgöngur 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

[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.

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.
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 fjölgar þeim sem ferðast með almenningssamgöngum, hjóla eða ganga, sérstaklega í þéttbýli. Þar skipta máli niðurfelling á opinberum gjöldum á hjól, fjárfestingar í innviðum fyrir gangandi og hjólandi og framlag ríkisins til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Lengra er í land með orkuskipti skipa og flugvéla þar sem tæknin er skemmra á veg komin. Þó er komin tækni fram á sjónarsviðið sem gerir kleift að knýja skip með rafmagni 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 áætlaður 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. Byrjað verði hið fyrsta á að skoða Hríseyjarferjuna Sævar en fyrir liggur greinargerð um það verkefni. Með því að tengja skip við rafmagn í höfn væri hægt að draga úr útblæstri skipa í höfnum. Til að hvetja útgerðir til að landtengja skip eru breytingar á gjaldakerfi hafna og skattakerfi öflugur hvati. Hugsanlegt er að hraðfiskibátar verði knúnir tvinnvél og jafnvel tengiltvinnvél í lok tímabilsins. Fyrir flugvelli verði skoðað að gera kröfur um að við flugstöðvar verði tengimöguleikar við raforkunetið og kvaðir settar á flugrekendur um að nota möguleikann þegar við verður komið.

Í samgönguáætlun er áhersla á að auka rafræna þjónustu samgöngustofnana sem sparar tíma og dregur úr ferðaþörf. Mikilvægt er að uppbygging rafrænnar þjónustu verði í boði á sem flestum sviðum. Hröð uppbygging fjarskipta um land allt greiðir fyrir þessari þróun. Þá getur skilvirkt skipulag dregið úr ferðaþörf í þéttbýli.

Í umhverfismati fyrir drög að samgönguáætlun 2019 -2033 bárust margar umsagnir sem sneru að skipulagsmálum. Í þeim var einkum vakin athygli á mikilvægi samgangna í skipulagi og kostum fjölbreyttra ferðamáta svo sem hjólreiða, almenningssamgangna og gangandi vegfarenda. Nánar er fjallað um almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu í kafla 4.3.2. Mikilvægt er að gott samstarf sé á milli Vegagerðarinnar og sveitarfélaga við gerð skipulags einkum við útfærslu á samgönguskipulagi svæða. Í ljósi þeirra umsagna sem bárust við umhverfismat samgönguáætlunar er mikilvægt að sveitarfélög geri ráð fyrir fjölbreyttum ferðamátum.

---

[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.

Deilihagkerfið 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.

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 almenningssamgöngur, hjóla og ganga, auk þess að kolefnisjafna ferðalög.

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif

Svifryksmengun og umferðarhávaði eru neikvæðir fylgifiskar bílaumferðar. Þessi mengun skiptir flesta íbúa meira máli í daglegu lífi en hnattræn áhrif eins og losun gróðurhúsalofttegunda. Samkvæmt upplýsingum frá Reykjavíkurborg eru dæmi um að svifryk (PM10) í andrúmslofti hafi farið 2-3 sinnum yfir sólarhrings heilsuverndarmörk á einu ári en samkvæmt reglugerð mega þau árlega fara sjö sinnum yfir mörkin. Rannsóknir í Stokkhólmi benda til þess að svifryk stytti meðalævi íbúa þar um 60 daga en til samanburðar stytta umferðarslys meðalævi um 40 daga.

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

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.

Orkusparnaður og orkuskipti

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.

2.5. Markmið um jákvæða byggðaþróun.

Markmið samgönguáætlunar um jákvæða byggðaþróun 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 samþættingu samgöngukerfisins sem heildar með það að markmiði að þjóna íbúum landsins og atvinnulífi með skilvirkum hætti.

Áhersla er lögð á samþættingu samgönguáætlunar við aðrar áætlanir, þ.m.t. byggðaáætlun 2018–2024, 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 gjaldeyrisskapandi. Grundvöllur stefnunnar er fjölbreytni, jafnræði, heilbrigðir viðskiptahættir, jafnrétti og græn atvinnuuppbygging í samræmi við hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar.

Samkeppnishæfni er mælikvarði á getu fyrirtækja og/eða svæða til að keppa á alþjóðlegum markaði og vísar til starfsumhverfis fyrirtækja. Mælikvörðum á samkeppnishæfni er ætlað að gefa vísbendingu um forsendur góðra lífskjara og hæfni samfélagsins til að standa undir almennri velmegun.

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.

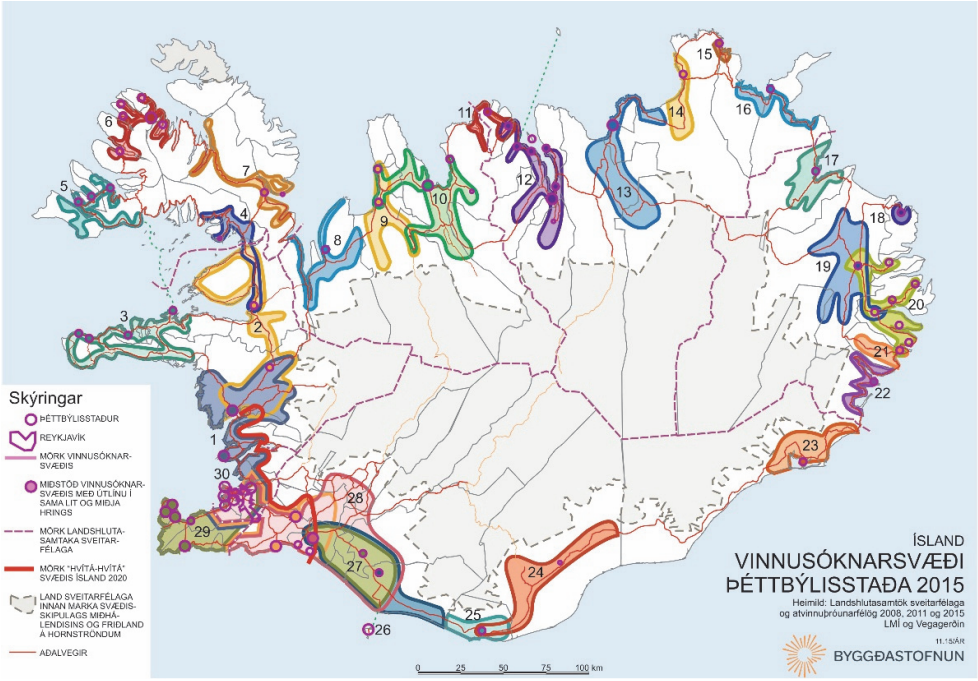
Samkeppnishæfni Íslands er minni en hinna Norðurlandanna. Samkvæmt mælingum IMD var Ísland í 28. sæti árið 2017 en er þó að færast nær helstu samanburðarlöndum.

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

Ákveðin skilgreining vinnusóknar- eða þjónustusvæða þéttbýlisstaða liggur ekki fyrir hér á landi, þ.e. þau ferðatímamörk sem fólk telur raunhæft að ferðast til að sækja vinnu eða skóla daglega. 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.

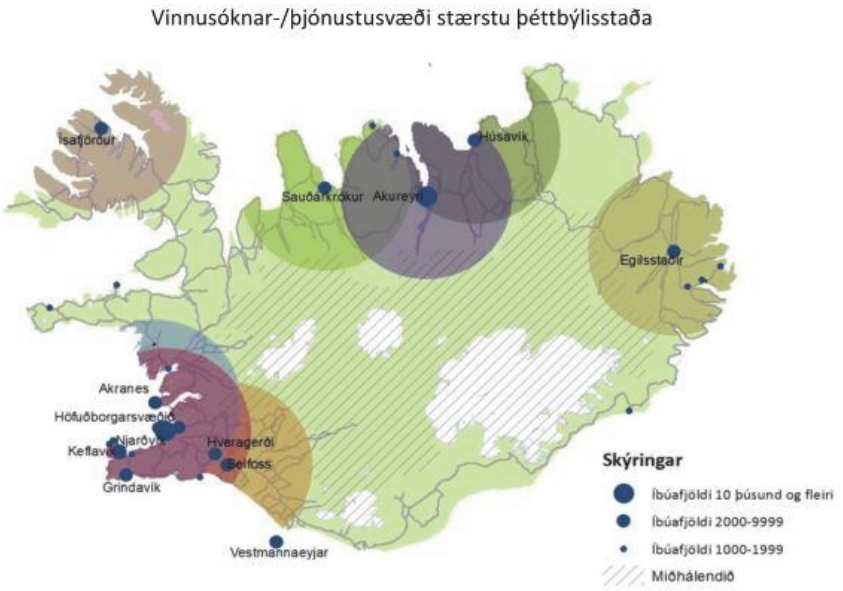
Almennar áherslur snúast m.a. um að lágmarka ferðatíma innan vinnusóknarsvæða, þ.e. þann tíma sem fólk ver til daglegra ferða til og frá vinnu eða skóla. Með því að bæta samgöngur innan skilgreindra vinnusóknarsvæða bæði með vegabótum og almenningssamgöngum styttist ferðatími og hagkvæmni eykst þannig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



Mynd 1 - Vinnusóknarsvæði árið 2015.

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 eldsneytiskostnaður, 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. Á mynd 1 er sýndur 60 km radíus út frá þéttbýlisstöðum með 2.000 íbúa og fleiri til að gefa mynd af því hversu víðfeðm landsvæði liggja mögulega innan vinnusóknar- og þjónustusvæða stærri þéttbýlisstaða. Með þessari einfölduðu mynd er horft fram hjá því að samgöngur kunna sums staðar að torvelda vinnu- eða þjónustusókn innan viðkomandi svæða.



Mynd 2 - Helstu vinnusóknar- og þjónustusvæði landsins (Byggðastofnun).

Því fjölmennari sem þéttbýlisstaðir og byggðir í næsta nágrenni þeirra eru, þeim mun líklegra 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 lágmarksþjónustu, svo sem matvöruverslun.

Forgangsröðun í samgöngum með hliðsjón af kynbundnum áherslum.

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. Fyrstu vísbendingar komu fram í félagshagfræðilegri greiningu á framtíð áætlunarflugs innanlands sem Innanríkisráðuneytið gaf út í febrúar 2014. Niðurstöður greiningarinnar sýndu kynbundinn aðstöðumun með tilliti til getu til þess að nýta áætlunarflug á áhrifasvæðum þess. Ferðir kvenna í innanlandsflugi eru af öðrum toga en karla, þ.e. þær eru mun oftar í einkaerindum til að sækja þjónustu eða sinna félagslegum erindum, á meðan karlar nota innanlandsflug í meira mæli vegna vinnu og er flugfarið þá oftast greitt af vinnuveitanda.

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 sér samgöngur og geta áherslur í samgöngumálum skipt máli við að bæta stöðu kvenna á landsbyggðinni og styrkja byggðir.

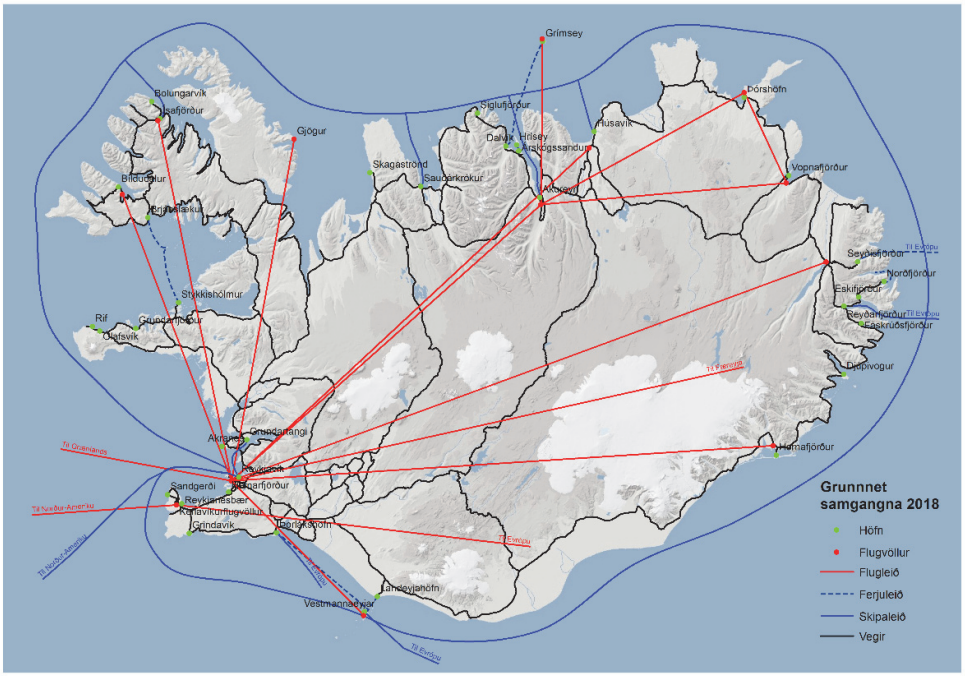
Samgönguverkefni sem styrkja vinnusóknarsvæði, stytta ferðatíma og auka þannig fjölbreytni í atvinnutækifærum, virðast vera leið til að bæta stöðu kvenna á landsbyggðinni.

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 af vegakerfi, 36 hafnir og 13 flugvelli. 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 5.550 km. Af 1.196 brúm í þjóðvegakerfinu eru 686 einbreiðar, þar af eru 39 brýr á Hringveginum einbreiðar haustið 2018.



Mynd 3 - Grunnnet samgangna 2018.

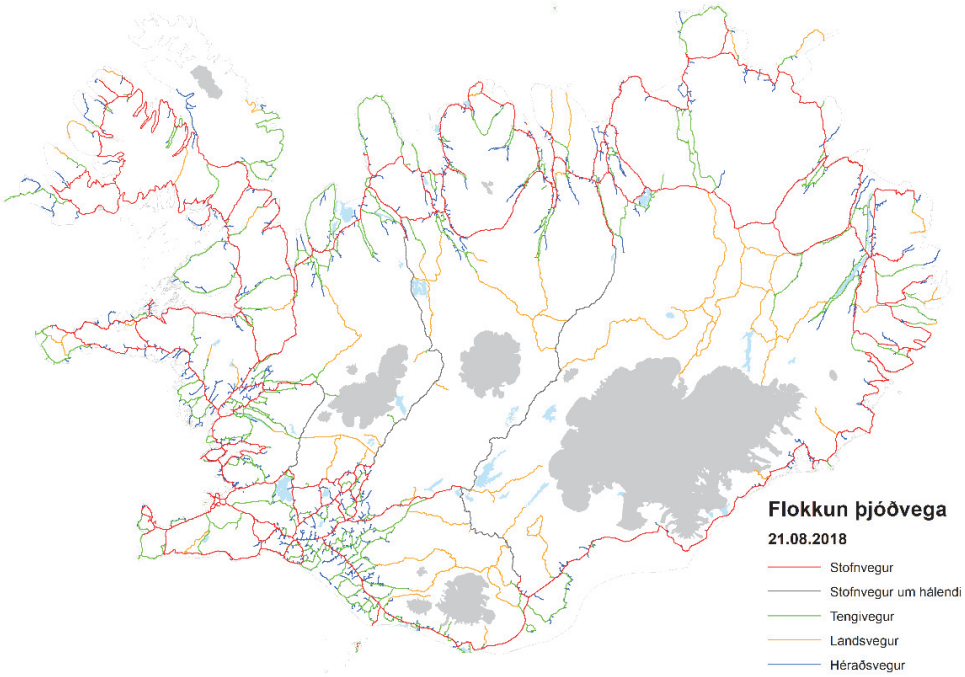
Miðað er við að allir byggðakjarnar með u.þ.b. 100 íbúa eða fleiri tengist grunnneti á landi. Einnig er það látið ná til þeirra staða sem gert er ráð fyrir að verði hvað mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðaþjónustu og flutninga að og frá landinu. Grunnnetið er samfellt og liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til. Helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlissvæðunum 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 sjávarafla, auk ferjuleiða og viðkomandi ferjuhafna. Stórskipahafnir þar sem yfir 50 þúsund tonn af vöru fara um árlega

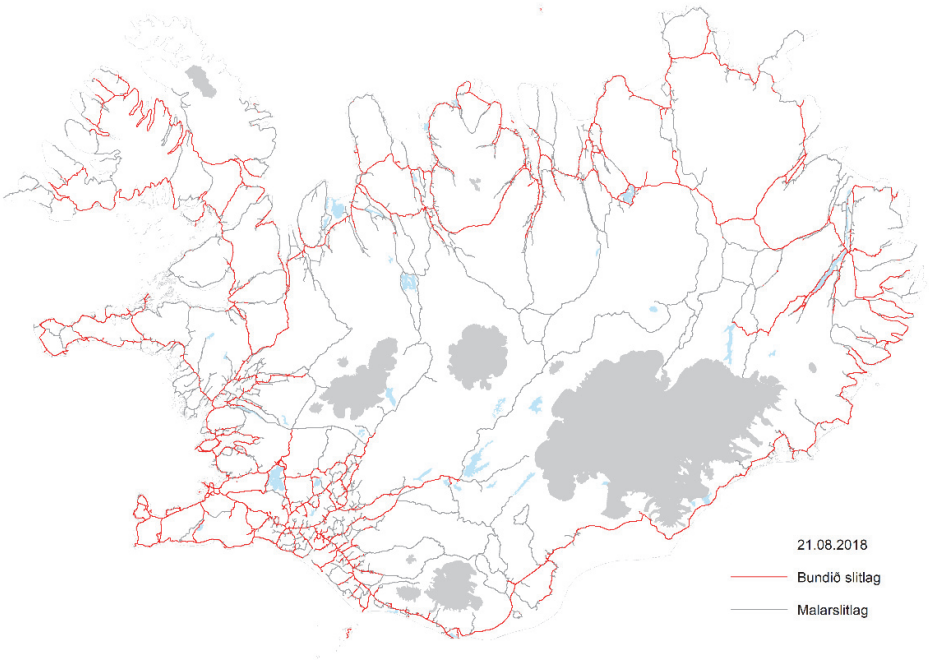
eru 11 talsins. Til viðbótar fara árlega yfir tíu þúsund tonn af vörum og/eða yfir átta þúsund tonna afli um 19 hafnir.

Flugvellir með virku áætlunarflugi teljast sem flugvellir í grunnneti.

Vegakerfið er umfangsmesta samgöngukerfið í grunnnetinu og þar af leiðandi langdýrast í uppbyggingu, viðhaldi og rekstri. Hér á eftir eru tvær myndir af flokkun þjóðvega annars vegar og yfirborðsgerð vega hins vegar.



Mynd 4 - Flokkun þjóðvega árið 2018.



Mynd 5 - Bundið slitlag er nú á flestum stofnvegum. Myndin sýnir yfirborðsgerð á helstu vegum.

Breytingar á grunnneti samgangna

Litlar breytingar hafa orðið á grunnneti samganga frá síðustu samgönguáætlun. Helst ber að nefna opnun Norðfjarðarganga, breytingu á legu hringvegarins og lokun flugbrautar númer 06/24 á Reykjavíkurflugvelli. Helstu fyrirsjáanlegar breytingar eru á megingátt millilandaflugs með vörur og fólk um Keflavíkurflugvöll.

Stækkunaráform á Keflavíkurflugvelli

Keflavíkurflugvöllur 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 og er gert ráð fyrir að farþegar verði rúmar 10 milljónir árið 2018. Isavia ohf. hefur gripið til margs konar ráðstafana til að mæta þessari miklu fjölgun. 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 Keflavíkurflugvelli verði stækkuð í samræmi við þarfir notenda flugvallarins sem greiða fyrir þjónustu og uppbyggingu vallarins.

Isavia ohf. kynnti árið 2015 þróunaráætlun fyrir Keflavíkurflugvöll 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. Yrði flugumferð dreift með jafnari hætti yfir sólarhringinn gæti flugvöllurinn á sama tíma tekið á

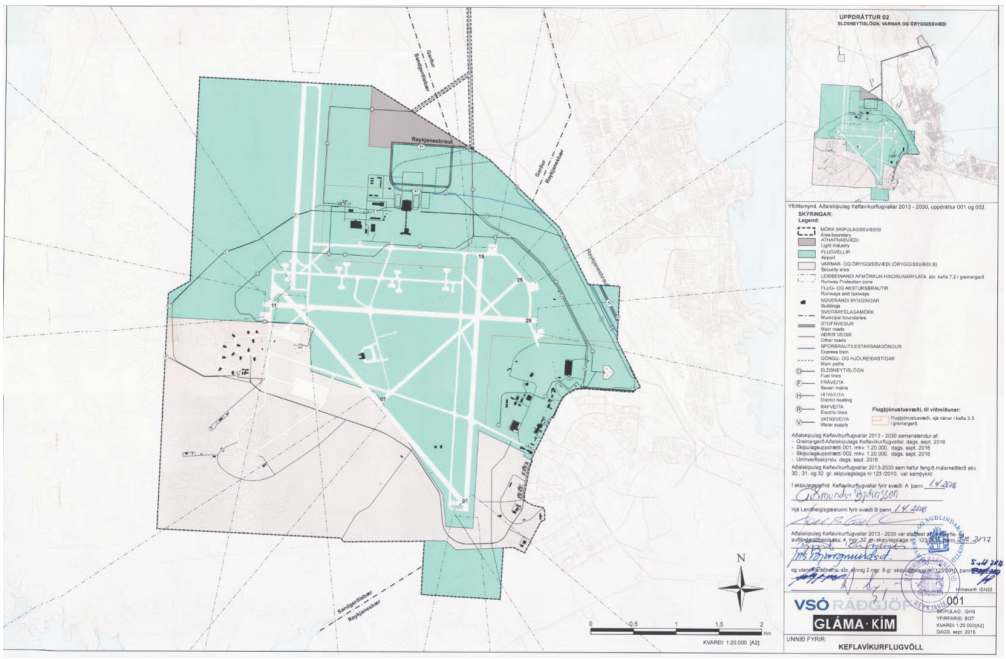
móti allt að 25 milljónum farþega. Árlegur farþegafjöldi var talinn kunna að ná 14 milljónum árið 2040 en yrði það fyrr gæti Keflavíkurflugvöllur engu að síður tekið á móti þeim fjölda.

Uppfærð áætlun um farþegafjölda sem byggist á þrouninni undanfarin tvö ár hefur þó þegar sýnt umtalsvert hraðari aukningu og að farþegafjöldi gæti náð allt að 24 milljónum árið 2040. Þetta hefur leitt til þess að nýtingarhlutfall flugvallarins hefur einnig aukist hröðum skrefum og langt umfram áætlanir. Flatarmál á hvern farþega í flugstöðinni á háannatíma er helmingi minna í ár en það var árið 2014 þegar flugvöllurinn var valinn besti flugvöllur í Evrópu að mati farþega.

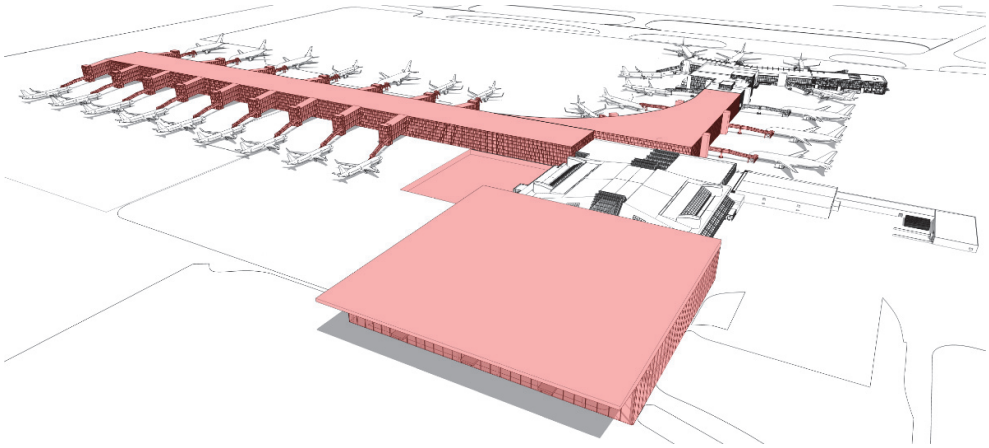
Þegar lengra líður gerir þróunaráætlunin ráð fyrir enn frekari stækkun farþega- og flugafgreiðslusvæða ásamt athafnasvæði fraktflugs og margs konar þjónustumannvirkja til samræmis við þarfir flugvallarnotenda. Meðal annars er þar gert ráð fyrir lagningu nýrrar N/S-flugbrautar vestan við flugvöllinn og nýrrar NV/SA-brautar samkvæmt aðalskipulagi flugvallarins eins og sýnt er á mynd.

Á Háaleitisflughlaði er áætlað að hefja byggingu flugskýla og annarra bygginga sem þjóna flugtengdri starfsemi.

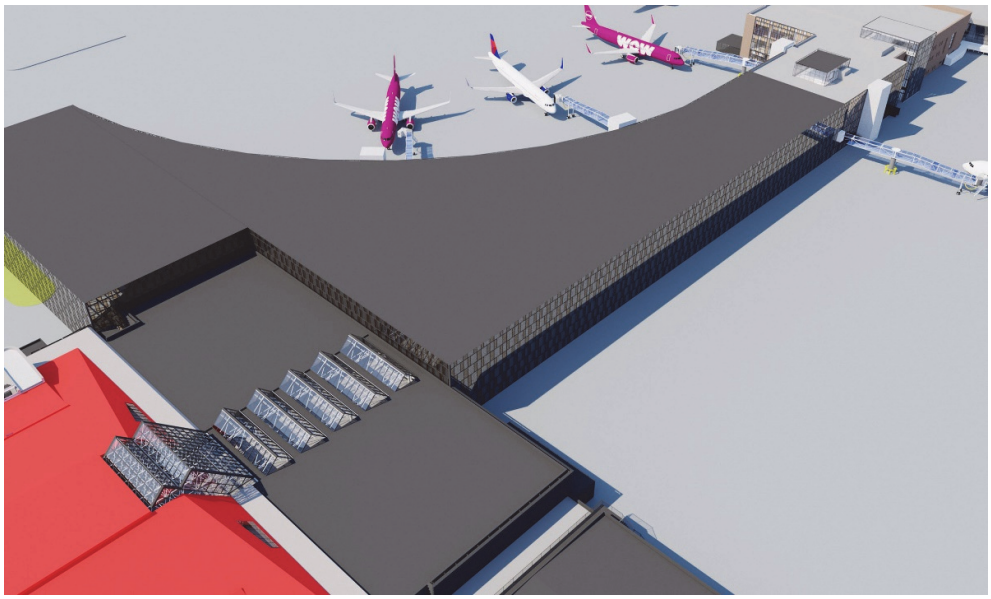
Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar nær til skipulagssvæðis flugvallarins og nágrennis og lýsir framtíðaráformum með ýtrustu hagkvæmni og nýtingu fjármagns að leiðarljósi og í góðu samráði við hagsmunaaðila og nærsamfélag.



Mynd 6 - Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030.



Mynd 7 - Uppbyggingaráætlun 2018–2025. Stækkun landgangs og flugstöðvar til norðurs og austurs og nýr landgangur til austurs með tengibrúm.



Mynd 8 - Fyrsti fasi uppbyggingaráætlunar er á hönnunarstigi. Hann felur í sér smíði tengibyggingar milli norður- og suðurhluta flugstöðvarinnar, tæplega 30.000 fermetrar að flatarmáli. Þar verður stærra rými fyrir vegabréfaeftirlit, verslunarsvæði, endurbætt biðsvæði og betri brottfararhlið.

4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda.

Á tímabili áætlunarinnar til ársins 2033 er gert ráð fyrir að ríflega 627 milljörðum króna verði varið til samgöngumála. Fjárveitingar skiptast með eftirfarandi hætti og er nánar gerð grein fyrir þeim síðar.

Tafla 13 - Fjármál samgönguáætlunar.

Ríkisframlag (án sértekna) *Verðlag fjárlaga 2019 (millj. kr.)*	**1. tímabil 2019–2023**	**2. tímabil 2024–2028**	**3. tímabil 2029–2033**	**Samtals 2019–2033**
Stjórnsýsla, öryggi og eftirlit	**6.854**	**6.854**	**6.854**	**20.562**
Flugvellir og flugleiðsaga	**11.935**	**11.935**	**11.935**	**35.805**
Vegagerð	**158.681**	**181.273**	**191.173**	**531.127**
Hafnabótasjóður	**4.958**	**4.417**	**4.417**	**13.792**
Rannsóknarnefnd samgönguslysa	**861**	**861**	**861**	**2.583**
Varasjóður málaflokks	**295**	**295**	**295**	**885**
Samtals	**183.584**	**205.635**	**215.535**	**604.754**

4.1. Samgöngustofa, fjármál

Stjórnsýsla samgöngustofu

Samgöngustofnanir eru nú 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 14 - helstu málaflokkar samgönguáætlunar og hvernig þeir eru fjármagnaðir.

Málaflokkar	**Rekstur**	**Fjármögnun**	**Ábyrgð/eftirlit**
Flugvellir	Isavia	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Hafnir	Hafnasjóðir	Notgj.+ríkissj.+ svfél.	Vegagerðin
Vegir	Vg./sv.fél./eink.	Ríkissj./svfél./eink.	Vg./svfél./eink.
Hjólreiðaleiðir	Sveitarfélög.	Sv.fél/Vegagerð	Vegagerðin
Gönguleiðir	Sveitarfélög.	Sv.fél/Vegagerð	Vegagerðin
Loftför			
Skoðun	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Lofthæfniskírteini	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Atvinnuskírteini flugm.	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Umferðarreglur í lofti	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Leiðsaga og ferðauppl.	Isavia	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa

Málaflokkar	Rekstur	Fjármögnun	Ábyrgð/eftirlit
Skip			
Skoðun	Samgst./eink.	Notendagjöld	Samgöngustofa
Haffærisskírteini	Samgöngustofa	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Atvinnuskírteini sjóm.	Samgöngustofa	Notendagjöld+ ríkissj.	Samgöngustofa
Umferðarreglur á sjó	Samgöngustofa	Ríkissjóður	Samgöngustofa
Leiðsaga og ferðauppl.	Vegagerð/Samgst	Ríkissjóður	Vegagerð/Samgst.
Siglingavernd	Samgst./fleiri	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Bifreiðar			
Skoðun	Einkarekstur	Notendagjöld	Samgöngustofa
Skoðunarvottorð	einkarekstur	Notendagjöld	Samgöngustofa
Ökuskírteini	Lögreglan	Notendagjöld	Lögr./Samgst.
Umferðarreglur	Lögreglan	Ríkissjóður	Lögreglan
Leiðsaga og ferðauppl.	Vegagerðin	Ríkissjóður	Vegagerð/Samgst.
Fólks- og vöruflutningar			
Áætlunarflug	Einkarekstur	Notendagjöld+ríkissj.	Vegagerð/Samgst.
Sjóflutningar	Einkarekstur	Notendagjöld	Vegagerð/Samgst.
Áætlunarbifreiðar	Sveitarfélög	Notendagjöld+ríkissj.	Samgöngustofa
Hópferðabifreiðar	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 sveitastjórnaráðherra skipað í þrjú fagráð sér til ráðgjafar: Um flug, um siglingar og um umferð.

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.

Fastir tekjustofnar ríkisins til framkvæmda á flugvöllum eru ekki lengur fyrir hendi og koma framlög til framkvæmda og viðhalds á innanlandsflugvöllum nú beint úr ríkissjóði samkvæmt samþykktum Alþingis.

Um rekstur innanlandskerfisins gildir þjónustusamningur milli Isavia og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins sem felur í sér greiðslu á rekstrarkostnaði og hvaða þjónustu skuli veita á flugvöllum í samræmi við þessa samgönguáætlun.

Keflavíkurflugvöllur er á grundvelli þjónustugjalda sjálfbær í rekstri að því undanskildu að ríkið styrkir tiltekna þjónustu í almannaþágu á flugvellinum, í samræmi við reglur Evrópusambandsins.

Fjármál

Tekjur

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

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

Flugleiðsaga og flugumferðarstjórn er veitt frá flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík og flugturnunum á Keflavíkurflugvelli, Reykjavíkurflugvelli og Akureyrarflugvelli. Isavia rekur leiðarflugsþjónustu, bæði á úthafssvæði og innanlandssvæði. Alþjóðaflugþjónustan nær yfir þjónustu á úthafssvæðinu. Kostnaður við hana er innheimtur samkvæmt sérstökum 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 lendingarstöðum 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 lendingarstaðir sem mikið eru notaðir til sjúkraflugs og síðastir eru aðrir lendingarstaðir. Hætt er við að á tímabilinu verði ekki hægt að tryggja notkun einstakra flugvallarmannvirkja og flugvallarbúnaðar þar sem ekki fæst fjármagn til að halda mannvirkjunum eða búnaðinum við.

Þetta á sérstaklega við um lendingarstaði án áætlunarflugs. Svigrúm til að ráðast í nýframkvæmdir er takmarkað. Ef viðhalda á t.d. núverandi tilhögun aðflugsstjórnar á Akureyrarflugvelli með ratsjárþjónustu þarf að endurnýja aðflugsratsjána.

Á 2. tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir auknu svigrúmi til nýframkvæmda, auk nauðsynlegs viðhalds. Þá er gert ráð fyrir að ráðast í byggingu nýrrar flugstöðvar á Reykjavíkurflugvelli og að ljúka við stækkun flughlaðs á Akureyrarflugvelli. Á 3. tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir stækkun flugstöðva á Akureyri og Egilsstöðum, auk stækkunar

flughlaðs á Egilsstöðum svo að flugvellirnir geti tekið á móti auknu millilandaflugi. Tækjageymslur verða byggðar í Reykjavík, á Egilsstöðum og Bíldudal og bílastæði við flugstöðina á Ísafirði verða fullfrágengin.

4.3. Vegagerðin.

Framkvæmdir á vegakerfinu skiptast annars vegar í viðhald og hins vegar í ný-framkvæmdir.

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 2019-2033 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

Útgjöldum er nú skipt á færri liði en áður. Það sem áður var stofn- og tengivegakerfi og annað er nú einn liður: Nýframkvæmdir. Að öðru leyti er útgjöldum skipt eftir vegflokkum samkvæmt gildandi vegalögum. Lengd vega eftir vegflokkum samkvæmt vegalögum er eftirfarandi:

Tafla 15. Lengd vega eftir vegflokkum og svæðum Vegagerðarinnar í km.
Þjóðvegir 21. ágúst 2018.

	Stofnvegir	Stofnvegir um hálendi	Tengivegir	Héraðsvegir	Landsvegir	Samtals
Suðursvæði	1.014	299	936	705	591	**3.546**
Vesturs svæði	1.341	40	912	737	213	**3.243**
Norðursvæði	1.166	164	1.093	857	681	**3.961**
Austursvæði	891		440	345	470	**2.144**
Alls	**4.412**	**503**	**3.381**	**2.644**	**1.955**	**12.895**

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 íbúaþróun og skipulagi byggðar.

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 2019-2023. 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.

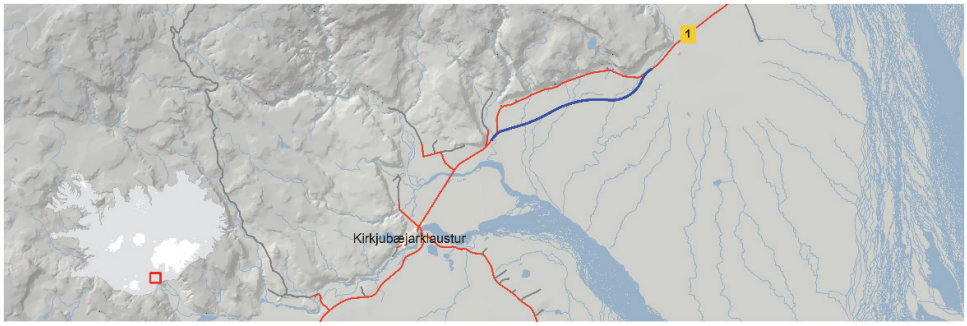
Suðursvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

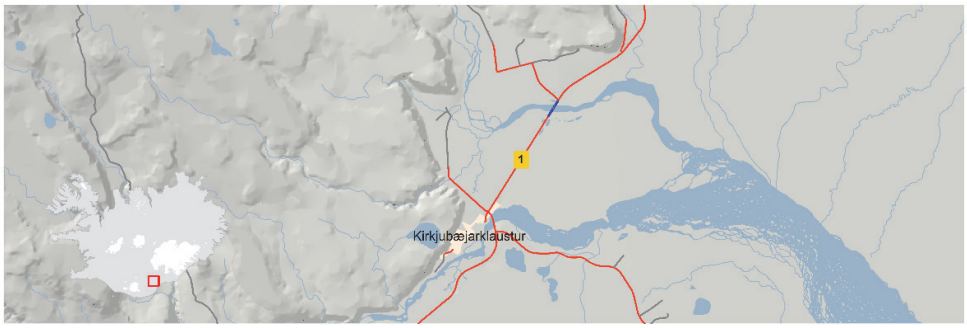
Hringvegur, Fossálar - Hörgsá

Gert er ráð fyrir að færa Hringveginn suður fyrir byggðina á 2. tímabili. Með nýjum vegi verða teknar af blindbeygjur og 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.

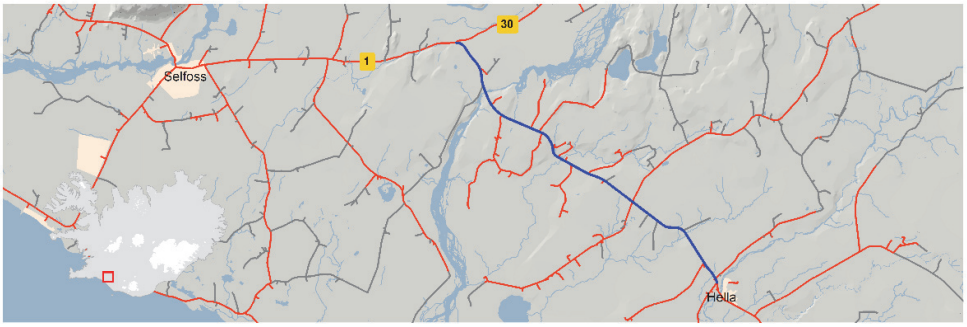


Hringvegur um Mýrdal

Leitað verði leiða til að fjármagna Hringveg um Mýrdal og jarðgöng í Reynisfjalli í samvinnu við einkaaðila en áætlaður kostnaður er um 5.300 millj. kr.

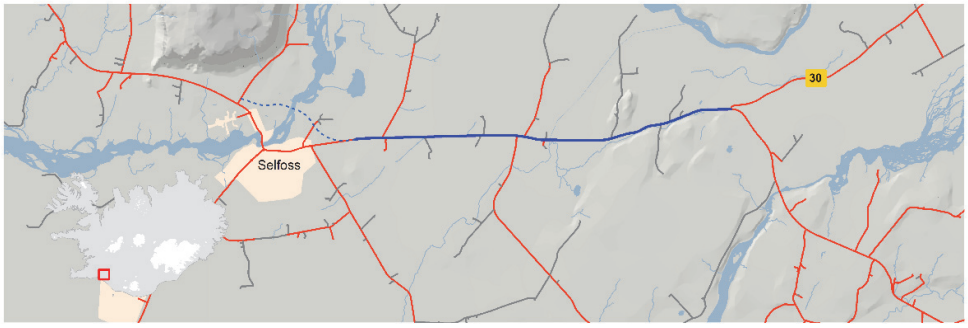
Hringvegur, Hella - Skeiðavegamót.

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



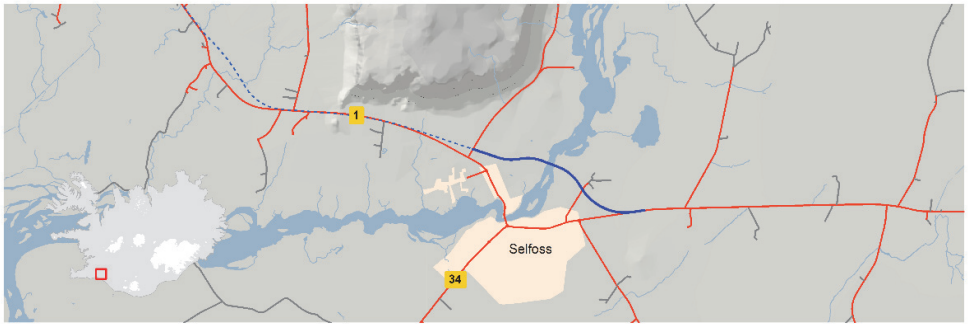
Hringvegur, Skeiðavegamót - Selfoss.

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



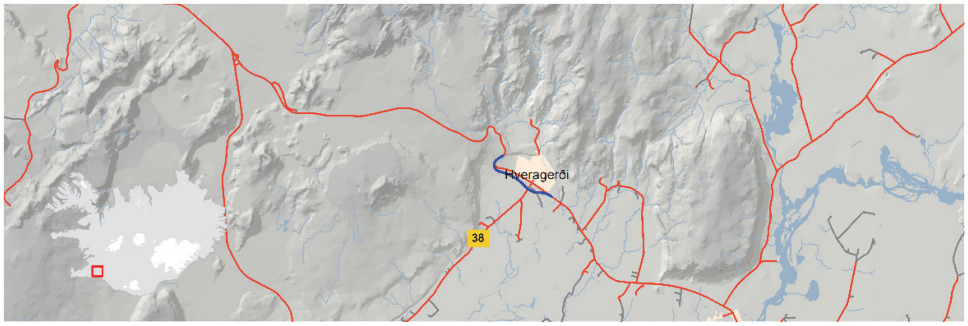
Hringvegur, norðaustan Selfoss, brú á Ölfusá.

Gert er ráð fyrir nýjum vegi á 2. tímabili norðaustan Selfoss með nýrri brú á Ölfusá.



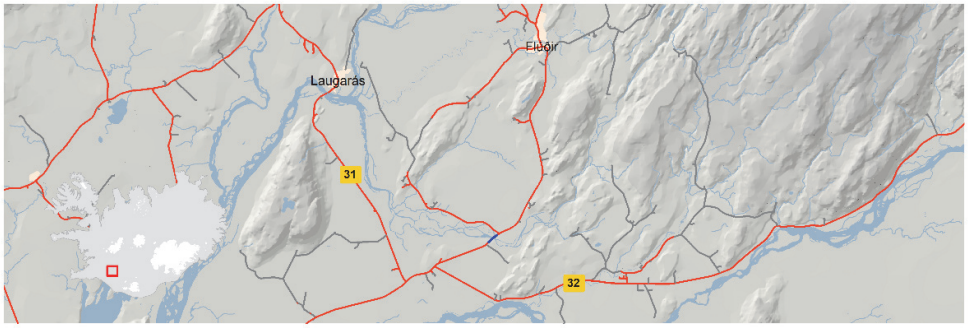
Hringvegur, Varmá - Kambar.

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



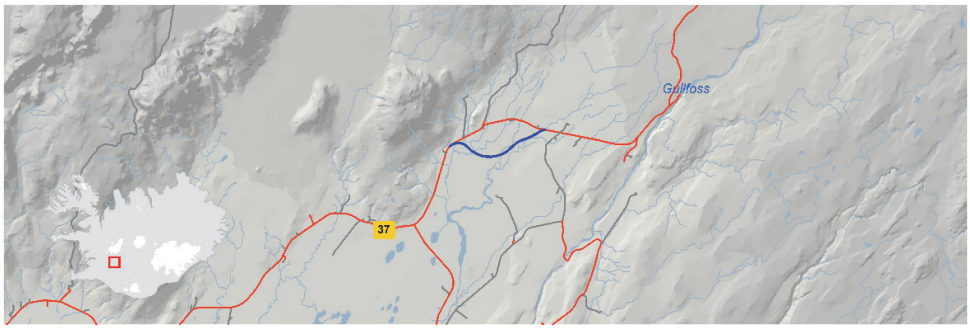
Skeiða- og Hrunamannavegur.

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



Biskupstungnabraut um Geysissvæðið og Tungufljót.

Gert er ráð fyrir að gera nýjan veg sunnan Geysissvæðisins og nýja brú á Tungufljót á 3. tímabili í samræmi við legu sem ákveðin er í skipulagi sveitarfélagsins. Kostnaður er óviss, en er hér áætlaður a.m.k. 1 milljarður króna.



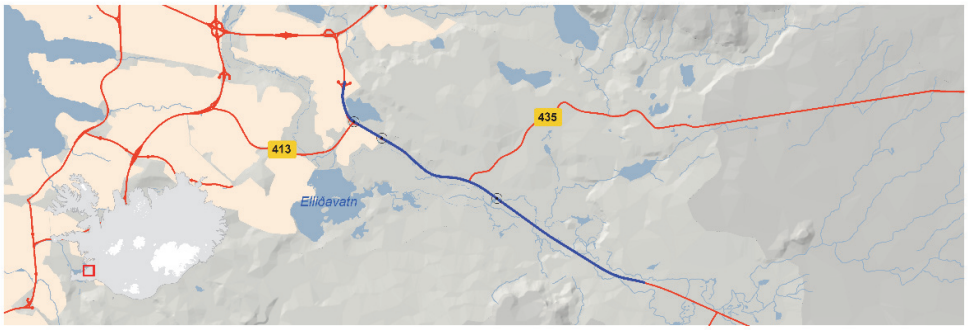
Suðursvæði II (Reykjavík og Suðvestursvæði)

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

Hringvegur Fossvellir - Hólmsá, Hólmsá - Norðlingavað, Norðlingavað - Bæjarháls

Lagt er til að Hringvegurinn verði breikkaður með aðgreindum akstursstefnum á þessum köflum á 2. tímabili.



Hafnarfjarðarvegur, stokkur í Garðabæ

Gert er ráð fyrir að Hafnarfjarðarvegur verði lagður í stokk í Garðabæ í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu. Ekki er búið að ákveða kostnaðarskiptingu milli sveitarfélaga og ríkis í slíkum framkvæmdum.

Reykjanesbraut, Holtavegur - Stekkjarbakki

Gert er ráð fyrir að breikka Reykjanesbraut á þessum kafla og endurgera gatnamót við Súðarvog og Kleppsmýrarveg á 2. tímabili.

Reykjanesbraut, Álftanesvegur - Lækjargata

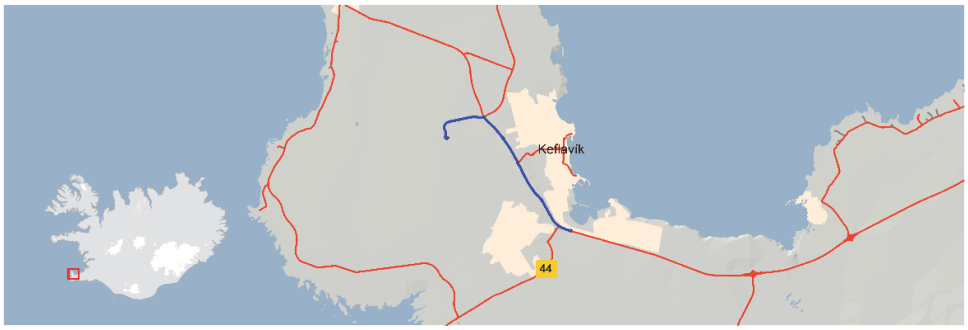
Gert er ráð fyrir að lækka Reykjanesbraut á þessum kafla og setja mislæg vegamót á Reykjanesbraut við Hafnarfjarðarveg (Fjarðarhraun) og Lækjargötu.

Reykjanesbraut, Krýsvíkurvegur - Hvassahraun

Gert er ráð fyrir að aðskilja akstursstefnur með vegriði á hluta Reykjanesbrautar milli Krýsuvíkurvegar og Hvassahrauns á 1. tímabili. Á 2. tímabili stendur til að tvöfalda þennan vegarkafla. Á aðalskipulagi Hafnarfjarðar er gert ráð fyrir færslu brautarinnar við álverið sem tengist fyrirhugaðri stækkun þess sem hafnað var í atkvæðagreiðslu í Hafnarfirði.

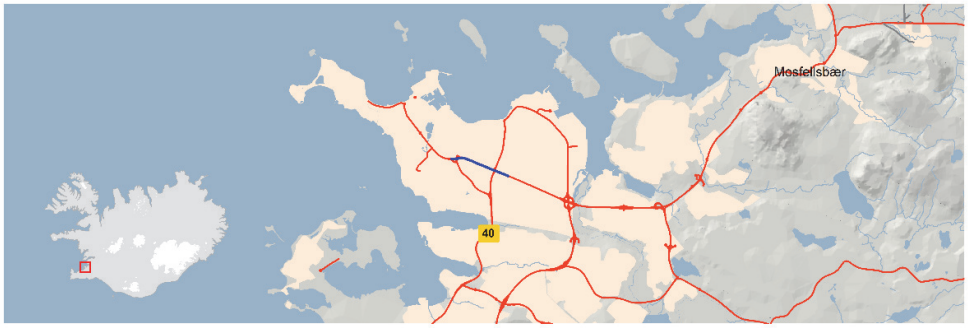
Reykjanesbraut, Fitjar og Flugstöð

Á 2. og 3. tímabili er gert ráð fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar milli Fitja og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar.



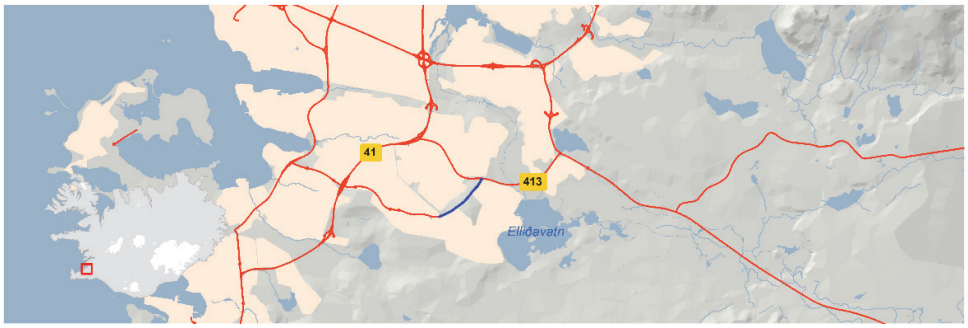
Miklabraut, stokkur.

Lagt er til að Miklabraut verði að hluta lögð í stokk á milli Kringlumýrarbrautar (Hafnarfjarðarvegar) og Snorrabrautar (Bústaðavegar) í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu á 2. og 3. tímabili. Ekki er búið að ákveða kostnaðarskiptingu milli sveitarfélaga og ríkis við slíkar framkvæmdir.



Arnarnesvegur

Lagt er til að nýr Arnarnesvegur verði gerður frá Rjúpnavegi og að Breiðholtsbraut á 2. tímabili.



Bætt umferðarflæði og almenningssamgöngur

Fjárveiting er ætluð til að greiða kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að útrýma flöskuhálsum á einstökum stöðum 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. Aðgerðum er forgangsraðað og þær undirbúnar í samvinnu Vegagerðarinnar og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu

Fjárveiting er ætluð til að reka og bæta stýringu umferðarljósa á höfuðborgarsvæðinu.

Öryggisaðgerðir

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

Göngubrýr og undirgöng

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

Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu

Í sáttmála ríkisstjórnarinnar er kveðið á um að stutt verði við almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu í samstarfi við samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Samstarfshópur ríkis og SSH mun gera tillögu um aðkomu ríkisins að verkefninu. Komnar eru fram grófar tillögur að verkefnum og eru viðræður að fara af stað á milli aðila um nánari útfærslu verkefnanna, aðkomu ríkisins og fjármögnun þeirra.

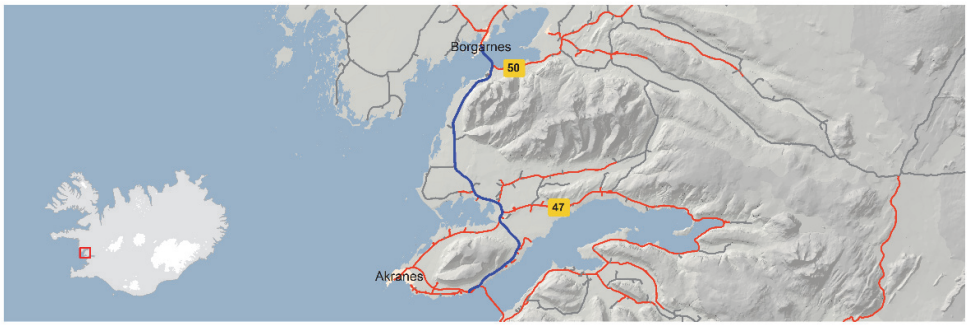
Vesturvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

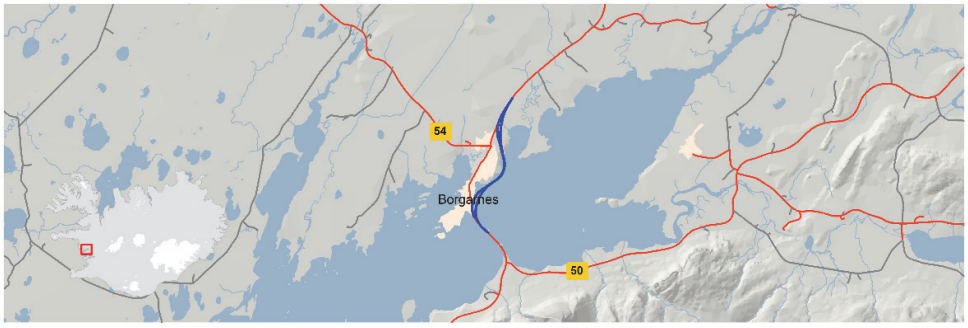
Hringvegur, Hvalfjarðargöng - Borgarnes

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.



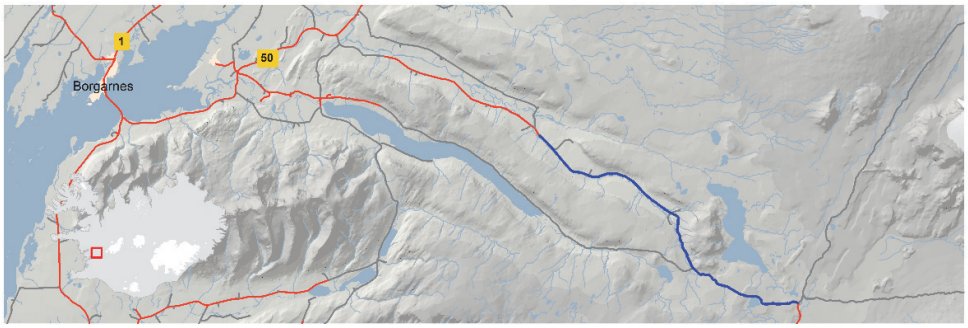
Hringvegur um Borgarnes

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



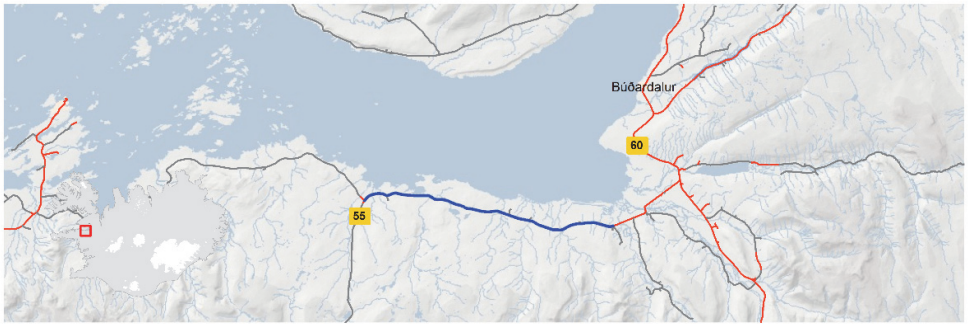
Uxahryggjavegur

Lagt er til að unnið verði að endurgerð Uxahryggjavegar á milli Brautartungu og Kaldadalsvegar 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.

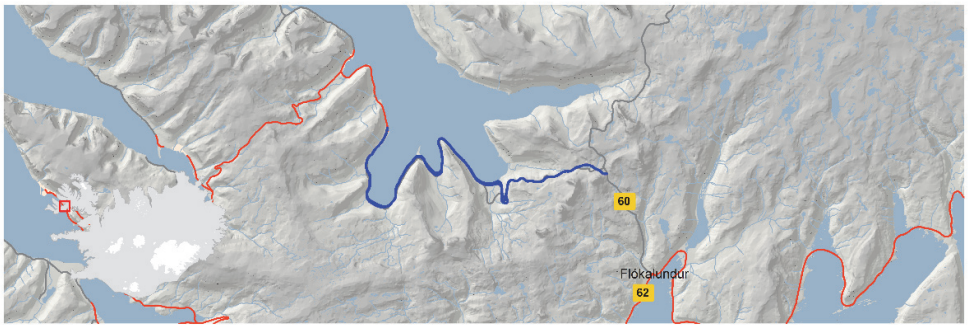


Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði

Lagt er til að hafist verði handa við að leggja nýjan veg yfir Dynjandisheiði á 1. tímabili og að framkvæmdum ljúki á 2. tímabili.

Bíldudalsvegur, Trostansfjörður - Vestfjarðavegur

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við Bíldudalsveg á 2. og 3. tímabili í tengslum við gerð nýs vegar yfir Dynjandisheiði.



Strandavegur um Veiðileysuháls

Fjárveitingar á Strandavegi eru til endurgerðar á veginum um Veiðileysuháls á 1. og 2. tímabili.

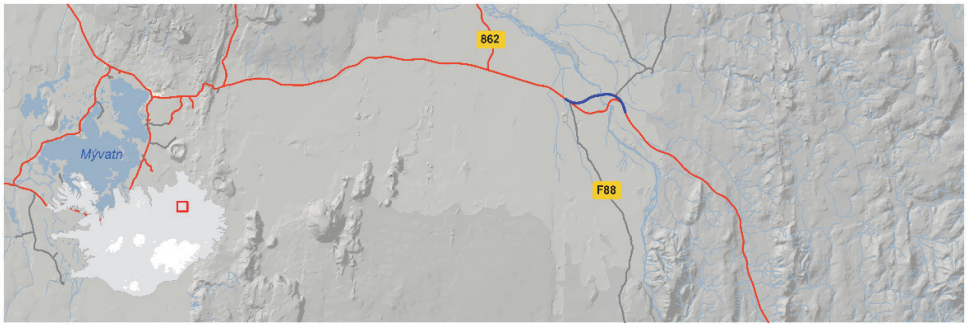
Norðursvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

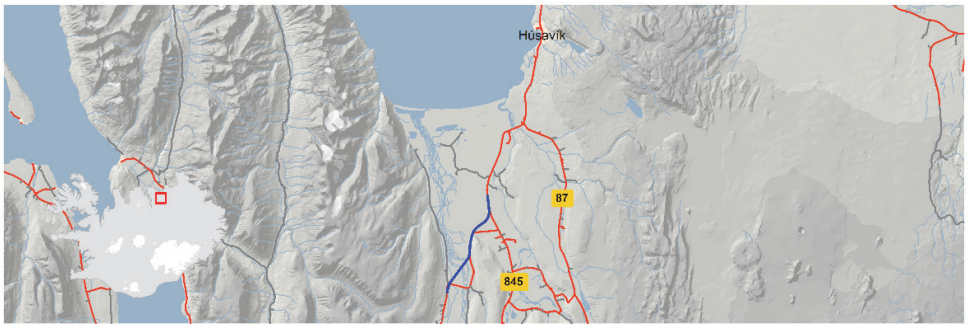
Hringvegur um Jökulsá á Fjöllum

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.



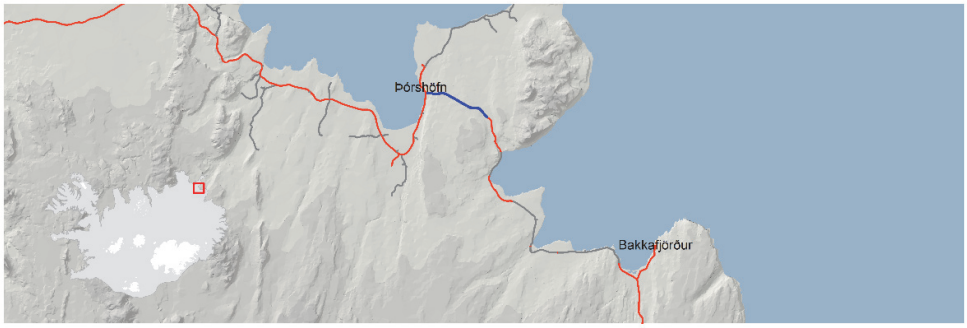
Norðausturvegur um Skjálfandafljót

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.



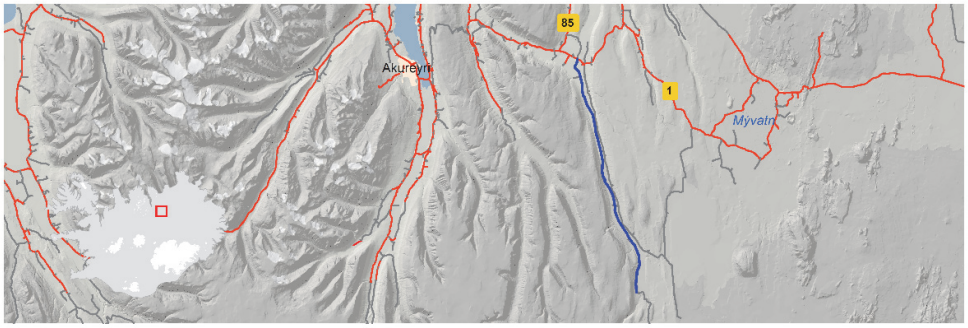
Norðausturvegur um Brekknaheiði

Fjárveitingar eru til endurgerðar vegar um Brekknaheiði á 1. og 2. tímabili.



Bárðardalsvegur vestri, Hringvegur - Sprengisandsleið

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á veginn á öllum tímabilum áætlunarinnar.



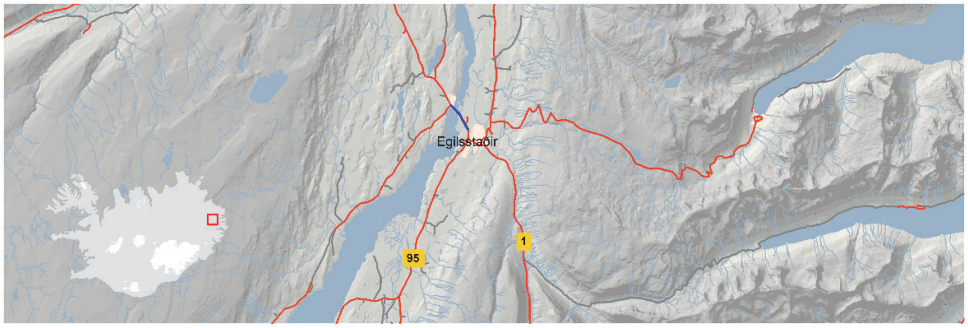
Austursvæði

Undirbúningur verka utan áætlunar

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

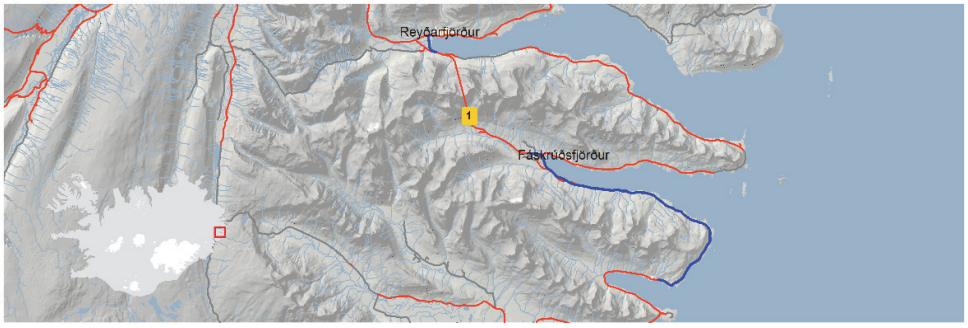
Hringvegur um Lagarfljót

Fyrirhugað er að endurbyggja brú á Lagarfljót á 2. tímabili.



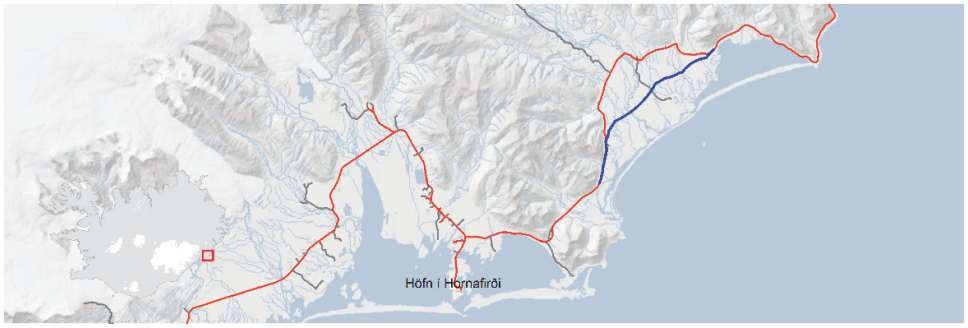
Hringvegur um Suðurfirði

Lagt er til að gerðar verði verulegar endurbætur á veginum frá Fáskrúðsfirði suður á Breiðdal á 2. og 3. tímabili. Helstu kaflar sem þarf að bæta eru í botni Reyðarfjarðar, Fáskrúðsfjarðar og Stöðvarfjarðar og á suðurströnd Fáskrúðsfjarðar.



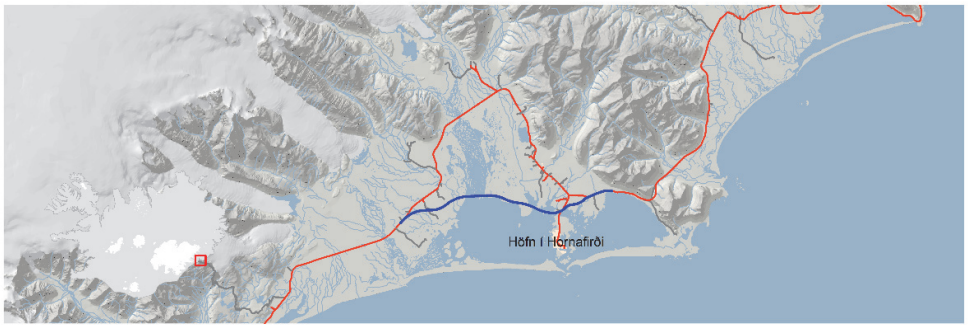
Hringvegur um Lón

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



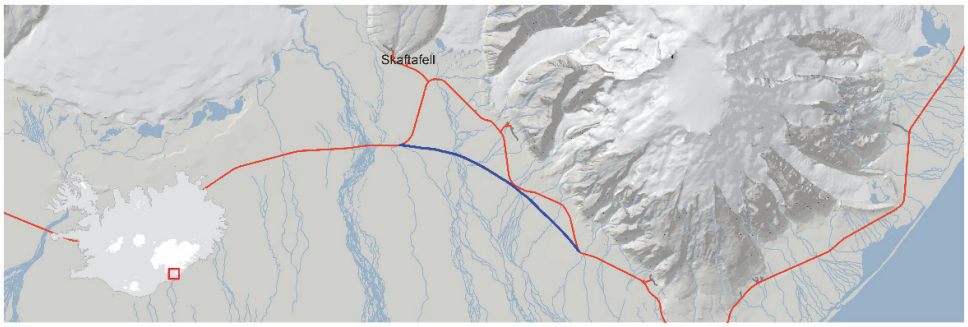
Hringvegur um Hornafjarðarfljót

Gert er ráð fyrir að núverandi legu Hringvegar verði breytt á 1. og 2. tímabili. Við þessa framkvæmd mun Hringvegurinn styttast um 11 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 styttir Hringveginn um a.m.k. 5 km og fækkar einbreiðum brúm um þrjár.

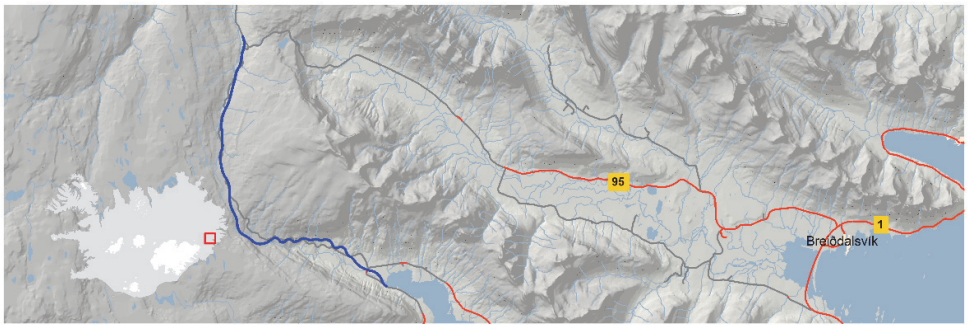


Seyðisfjarðarvegur, Fjarðarheiðargöng

Lagt er til að farið verði í framkvæmdir við jarðgöng á Austurlandi á 2. og 3. tímabili.

Axarvegur, Skriðdals- og Breiðdalsvegur - Hringvegur

Lagt er til að farið verði í framkvæmdir á Axarvegi milli Skriðdals og Berufjarðar á 2. og 3. 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:

Hringtorg á Hringvegi um Hellu og hringtorg á Skeiða- og Hrunamannavegi á Flúðum
Landvegur, Landmannaleið - Þjórsárdalsvegur
Hagabraut, Landvegur - Heiðarvegur
Suðurstrandarvegur, norðan Grindavíkur og Hafnarvegur í Grindavík
Skálafellsvegur
Vegamót á Hringvegi við Ólafsfjarðarveg
Ný brú á Skjálfandafljót á Hringvegi
Ný brú á Búlandsá á Hringvegi og Hringvegur um Teigarhorn
Hlíðarvegur, ýmsir staðir
Jökuldalsvegur, Gilsá - Arnórsstaðir
Upphéraðsvegur, ýmsir staðir
Landeyjavegur, ýmsir staðir
Norðfjarðarvegur um Grænafell, snjóflóðavarnir

4.3.3. Ýmsar aðrar framkvæmdir á vegum

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 mótvægisaðgerða. 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 686 einbreiðar brýr, 39 þeirra eru á Hringveginum.

Hjólreiða- og göngustígar

Fjárveiting tekur mið af að efla verulega möguleika á hjólreiðum sem samgöngugreinar með gerð áætlunar og til framkvæmda 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. 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 undanförnum 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.

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.

4.3.4. Hafnarframkvæmdir

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 fáist af fjárlögum. Sem dæmi voru veittar fjárveitingar á fjáraukalögum fyrir tjón sem urðu 2011 og tjón vegna sjógangs á Austurlandi í ofsaveðri 2016. Í þessu sambandi er átt við tjón á grjótgörðum sem Náttúruhamfaratrygging bætir ekki.

Hafnabótasjóður

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

Áætlaður framkvæmdakostnaður á árunum 2019–2023 í höfnum innan grunnnets er 9.443 millj. kr. og þar af er framlag ríkisins 5.304 millj. kr. en utan grunnnets 878 millj. kr. og þar af er framlag ríkisins 584 millj. kr. Kostnaður við viðhald hafnarmannvirkja, þ.e. endurbygging bryggja, skjólgarða og viðhaldsdýpkana 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 hafnarmannvirkja á tímabilinu.

Í þessum tölum eru ekki taldar framkvæmdir hjá Faxaflóahöfnum sf., Fjarðabyggðarhöfnum, Hafnarfjarðarhöfn og Kópavogshöfn en þessir fjórir hafnarsjóðir fjármagna sínar framkvæmdir með eigin aflafé. Útgjöld eru ekki sundurliðuð hér en þau koma fram fyrir fyrsta fimm ára tímabilið í samgönguáætlun 2019–2033. Fyrirséð er að endurnýja þarf hafnarmannvirki til að uppfylla þarfir sjávarútvegsins og jafnframt mæta nýjum þörfum sem fylgja þróun sjávarútvegsins og flutningakerfisins. Við nútíma fiskveiðar er stöðugt verið að takast á við breytt ytri og innri skilyrði. Þessu fylgja breytingar á samsetningu fiskiskipaflotans og því hvar landað er. Hraðfiskismábátar veiða álíka mikið á ári og litlir skuttogarar gerðu fyrir rúmum 15 árum. Örar breytingar á útgerð kalla á breytingar í höfnum. Að auki eru töluverðar breytingar á flutningastarfsemi. Fyrir tveimur áratugum voru áætlunarsiglingar til yfir á þriðja tug hafna en 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 – 2033 eru ekki sundurliðaðar. Mjög líklegt er að á áætlunartímabilinu þurfi að byggja hafnarmannvirki vegna iðnaðar eða uppbyggingar flutningakerfisins. Engir fjármunir eru ætlaðir úr ríkissjóði til slíkra framkvæmda. Því er gert ráð fyrir að notendagjöld standi undir byggingu og rekstri slíkra mannvirkja. Við ákvarðanir um verkefni þarf að liggja fyrir að þau séu sjálfbær fjárhagslega, svo að fjárfestingin sligi ekki hafnarsjóði ef fyrirtækið leggst af eða flyst milli bæjarfélaga.