

Hafnarfirði 19.4.2023

Drög að Hvítbók um samgönguáætlun ásamt umhverfisskýrslu var birt til kynningar á samráðsgátt þann 10.mars 2023 með umsagnarfrést til 21.apríl 2023. Hvítbók er hluti af stefnumótunarferli samgönguáætlunar og er hún drög að stefnu um framtíðarsýn og markmið Íslands í samgöngumálum. Skilvirkar, umhverfisvænar og öruggar samgöngur eru burðarásinn í nútíma samfélagi og mikilvæg forsenda velferðar og verðmætasköpunar og þess vegna er ánægjulegt að sjá opið samráð um samgönguáætlun.

ITS Ísland er félagsskapur aðila úr einka- og opinberum fyrirtækum í samgöngugeiranum með það markmið að ýta undir snjallari, tæknivæddari og umhverfisvænni lausnir í samgöngumálum. ITS Ísland er einnig hluti af ITS Nordic+ sem er samstarfsvettvangur allra Norðurlanda og Eistlands með sömu markmið.

Eftirfarandi eru ábendingar og athugasemdir ITS Ísland við drög að stefnumótandi samgönguáætlun 2024-2038 og fimm ára aðgerðaráætlun.

1. Lykilviðfangsefnin þrettán í kafla 2.2 eru öll viðeigandi, ITS Ísland saknar hins vegar að tæknilausnir í samgöngugeiranum séu ekki skilgreindar sem lykilviðfangsefni og leggja til að þeim punkti verði bætt við.
2. Framtíðarsýn í kafla 3.1 um að “Ísland er í fremstu röð með trausta og örygga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tenging byggða og Íslands við umheiminn er í jafnvægi við umhverfið” er mjög víð og opin og getur í raun átt við alla geira samfélagsins. Skilgreind framtíðarsýn fyrir samgöngugeirann vantar. Til samanburðar má benda á framtíðarsýn norska samgöngugeirans sem er “skilvirkt, umhverfisvænt og öruggt samgöngukerfi árið 2050”
3. Í kafla 3.2 eru sett fram fimm markmið sem eru samkvæmt lögum um samgönguáætlun. Engin gagnrýni umfjöllun er um þessi markmið og hvort þau standist tímans tönn. Ekkert markmið fjallar t.d um tæknivæðingu samgangna. Það að númera markmiðin gefur jafnframt til kynna ákveðna forgangsroðun, ef það á ekki að vera tilfellið þá þarf að útskýra það að öllum markmiðum skuli gert jafnt undir höfði. Ef ætlunin er að forgangsraða markmiðum þá leggur ITS Ísland til að markmiðum um umhverfislega sjálfbærar samgöngur sé gert hærra undir höfði. Til samanburðar eru markmið samgönguáætlunar Noregs eftirfarandi:
 - Meira fyrir peningana
 - Skilvirk notkun tæknilausna
 - Samgöngugeirinn leggi sitt af mörkum til að uppfylla loftslagsmarkmið Noregs
 - Núllsýn í umferðaröryggi fyri alvarlega slasaða og látna
 - Einfaldari samgöngur og aukin samkeppnishæfni

4. Í kafla 3.2 er fjallað nánar um markmiðin fimm, áherslur þeirra og tengingu áherslna við lykilviðfangsefnin þrettán. Jafnframt eru listaðir upp mælikvarðar fyrir hvert markmið. Það skortir nánari umfjöllun um hvernig mælikvarðar eigi að þróast og hvert þeir stefni, t.d. er einn mælikvarði “Hlutfall almenningsgangna, hjólréiða og gangandi á höfuðborgarsvæðinu” ekki er hins vegar sagt hvaða hlutfall eigi að stefna að.
5. Í kafla 3.2.1 „Markmið um greiðar samgöngur“ leggur ITS Ísland til að bæta við mælikvarða fyrir ferðatíma með almenningsgangnum milli staða, en það er sá mælikvarði sem hefur mest áhrif á hversu vel mun ganga að auka hlutfall almenningsgangna og hversu samkeppnishæfar þær geta orðið við einkabílinn.
6. Í áherslu (h), kafla 3.2.1, um greiðar samgöngur stendur: „Á vegum verði lögð áhersla á nægjanlegt burðarþol, breidd og bundið slitlag.“ ITS Ísland bendir á að það getur verið hættulegt að skilgreina breidd vega sem sérstakan árangursmælikvarða, þar sem það getur ýtt undir of háan hönnunarhraða á vegum/götum samanborið við skiltaðan hraða, sér í lagi í þéttbýli. Þessi áhersla gæti því gengið gegn markmiðum um öruggar samgöngur.
7. Í köflum 3.2.1- 3.2.5 eru settar fram 51 áhersla, þar af er eingöngu ein áhersla sem snýr að tæknivæðingu: “tryggt sé að farnetssamband sé áreiðanlegt og að uppbygging háhraðafarnets styðji við tæknipróun í samgöngum”. Til þess að Ísland geti talist samkeppnishæft land er nauðsynlegt að bæta við áherslum um tæknivæðingu samgöngugeirans. Eftirfarandi eru bara nokkur dæmi um áherslur í tæknivæðingu sem ITS Ísland leggur áherslu á:
 - Samstilling umferðarljósa og forgangur almenningsgangna,
 - Rafræn og breytileg umferðar- og upplýsingaskilti
 - Dreifing samhæfðra raunupplýsinga um umferð og almenningsgangna á t.d. vefsíður, samfélagsmiðla og í stafrænt útvarp (DAB+)
 - Samhæfðar leiðbeiningar um deilingu gagna og meðhöndlun
 - Skoða möguleika á að nýta tæknivæðingu til að spara dýra fjárfestingu í innviðum.
 - Bestun á rekstri vegakerfis og almenningsgangna
 - Rannsókn og nýsköpun í samstarfi við Norðurlöndin (Nordic Innovation) og Evrópu (Horizon Europe)
 - Stafræn stefnumótun í samgöngugeiranum
8. Rekstri almenningsgangna eru ekki gerð skil í Hvítbókinni. Það er ekki raunhæft að tala um eflingu almenningsgangna án þess að minnst á rekstur slíkra kerfa. ITS Ísland hefði viljað sjá stefnu setta varðandi það hvernig eigi að standa að rekstri og eflingu samgangna innan og utan þéttbýli.
9. Í ljósi gífurlegrar aukningar ferðamanna til landsins á síðustu árum skýtur skökku við að nær ekkert er minnst á áskoranir því tengdu fyrir samgöngugeirann í Hvítbókinni. ITS Ísland leggur til að skoða eftirfarandi atriði því tengt:
 - Kennslu og upplýsingaflæði til ferðamanna um íslenskt samgöngukerfi
 - Auknar áherslur á að fá fleiri ferðamenn í almenningsgangna í stað bílaleigubíla

10. Í Hvítbók er ekkert minnst á hvernig Ísland ætlar að fylgja eftir reglugerðum Evrópusambandsins um MMTIS (Multimodal travel information Service), MDMS (Multimodal digital mobility services) og NAP (National access points). Ef samgöngur sem þjónusta (e. Mobility as a service) eiga að verða möguleiki á Íslandi þarf íslenska ríkið að safna saman og samþætta gögn frá öllum samgöngufyrirtækjum á Íslandi og miðla upplýsingum um alla þjónustu í boði til almennings í gegnum svokallaða National Access Points. ITS Ísland leggur ríka áherslu á að samgöngufirvöld setji þessa aðgerð inn í samgönguáætlun.
11. Í kafla 6 í umhverfisskýrslu með Hvítbók er sett fram aðgerðaráætlun samgönguáætlunar sem inniheldur 84 framkvæmdir. Allar þessar aðgerðir snúa að vegagerð eða flugvöllum, ekki eina einustu aðgerð er að finna sem tengist almenningsamgöngum, hjólreiðum eða öðrum tegundum fararmáta. Enga aðgerð er heldur að finna sem snýr að tæknivæðingu eða nýsköpun samgöngugeirans þó svo að umhverfisáhrif slíkra aðgerða eru nær alltaf jákvæðar. ITS Ísland hvetur samgöngufirvöld til að endurhugsa þennan aðgerðarlista í samhengi við kröfur nútímaþjórðfélags om fjölbreyttari ferðamáta og tæknivæddara samfélag.
12. Í kafla 3.2.3 um markmið um hagkvæmar samgöngur er í áherslum minnst á mikilvægi faglegra greininga við forgangsröðun framkvæmda, sem er vel. Ekkert er hins vegar minnst á hvers konar greiningar eða leiðbeiningar eigi að miða við. Þar sem engar íslenskar leiðbeiningar eru til fyrir slíkar greiningar leggur ITS Ísland áherslu á að samgöngufirvöld komi með skýr skilaboð um hvaða erlendu leiðbeiningar miða eigi við. Eftirfarandi eru t.d nokkur dæmi um góðar leiðbeiningar fyrir faglegar greiningar um forgangsröðun samgönguverkefna:
 - Infrastructure Business Case, International Guidance (Bretland)
 - Business Case Development framework for infrastructure projects (Ástralía)
 - Manual for samfundsökonomisk analyse (Danmörk)
 - Impact assessment of road transport projects (Noregur)

Stjórn ITS Íslands:

Lilja G. Karlsdóttir (VSB verkfræðistofa)
Davíð Guðbergsson (VSÓ)
Berglind Hallgrímsdóttir (Efla)
Anna Guðrún Stefánsdóttir (Verkís)
Daði Áslaugarson (Strætó)
Grétar Þór Evarsson (Reykjavíkurborg)
Nicolai Jónasson (Vegagerðin)