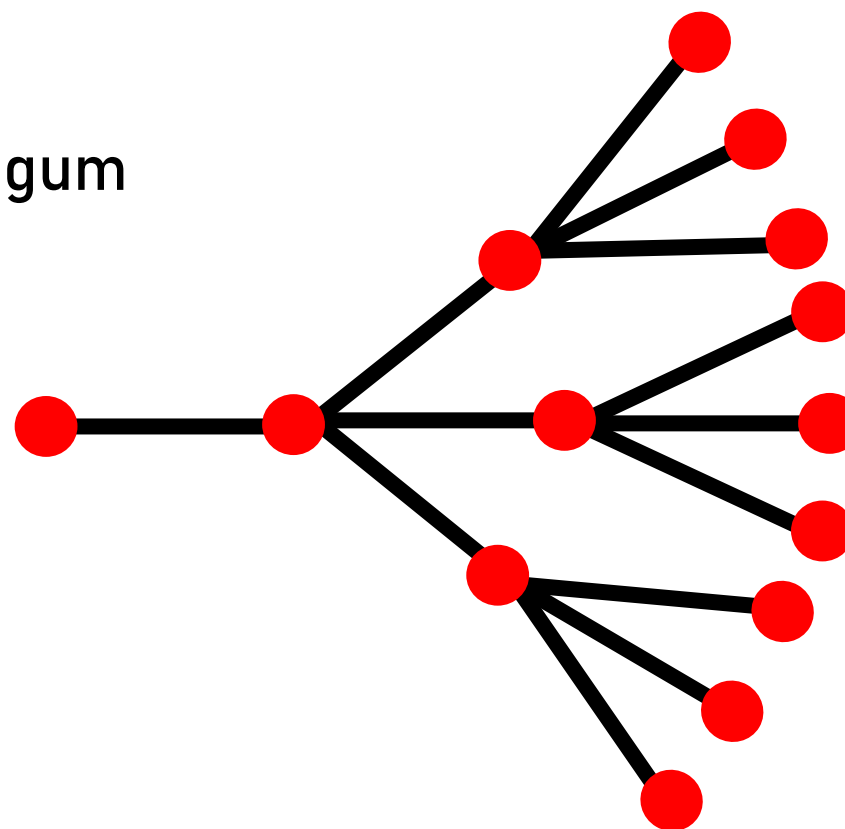




SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ

Ferðumst saman

Stefna ríkisins í almenningssamgöngum



FEBRÚAR, 2019

Efnisyfirlit

Myndaskrá	2
Töfluskrá	4
Inngangur	5
Ferðavenjur á Íslandi	9
Ferðamátaval	9
Ferðamagn	10
Áhrifaþættir ferðamátavals	10
Lýsing á núverandi kerfi	12
Almenningsvagnar	12
Flug	17
Ferjur	21
Samanburður ferðamáta	24
Samkeppni milli ferðamáta	24
Samkeppni milli almenningsvagna	28
Tengingar milli ferðamáta	31
Stjórnsýsla	35
Fjármögnun	35
Verðlag	36
Umhverfismál og annar ytri kostnaður	39
Samanburður við Norðurlönd	40
Helstu viðfangsefni og vandamál almenningssamgangna milli byggða	44

Heildstætt leiðarkerfi almenningssamgangna	47
Þjónustustig	47
Vinnusóknartenging	47
Félagsleg tenging	49
Skilgreining lágmarks þjónustustiga	49
Gæði leiða almenningsvagna	50
Farartæki	51
Stoppistöðvar	51
Tengingar	52
Gagnvirk þjónustuveita	52
Fargjöld	53
Markaðssetning	54
Þróun	54
Samkeppni	55
Sektir / Stjórnsýsla	55
Aðgerðir og markmið	56
Heimildir	59
Viðauki – Greining á innstigum almenningsvagna, sept-des 2017	62

Myndaskrá

Mynd 1: Frétt úr Morgunblaðinu 4. ágúst 1929 um fastar áætlunarferðir milli Reykjavíkur og Víkur (Landsbókasafn Íslands, 2018).....	5
Mynd 2: Samanburður á ferðamáta fólks milli landshluta. Aðlagð frá (Karlsdóttir, 2017).	9
Mynd 3: Hlutfall flugs og almenningssvagna sem sá ferðamáti sem fólk velur sér oftast til ferðalaga milli sveitarfélaga. Aðlagð frá (Reynarsson, 2016).....	9
Mynd 4: Hlutdeild ferja og flugs í heildarsamgöngum til Vestmannaeyja og Grímseyjar, 2017.	10
Mynd 5: Meðalfjöldi ferða til höfuðborgarsvæðisins á því tímabili sem spurt er (sumar/vetur).....	10
Mynd 6: Meðalfjöldi ferða svarenda með innanlandsflugi eftir landsvæðum. Aðlagð frá (Reynarsson, 2016) og (Reynarsson, 2014).....	10
Mynd 7: Hvað einstaka framkvæmd/aðgerð gæti leitt til þess að þú flygir oftast innanlands? (Reynarsson, 2010).....	11
Mynd 8:Farþegafjöldi í reglulegum almenningssamgöngum, rekrum á ársgrundvelli.....	12
Mynd 9: Farþegakílómetrar eftir samgöngumátum og hvort leið var ríkisstyrkt eða ekki, 2017.....	12
Mynd 10: Heildarfjöldi farþega með styrktum almenningssvögnum milli sveitarfélaga, 2012-2017	13
Mynd 11: Fjöldi farþega með styrktum almenningssvögnum, rekrum á ársgrundvelli, árið 2017	13
Mynd 12: Allar leiðir almenningssvagna, ásamt leiðum ferja, og ferðapjónustu. (www.almenningssamgongur.is).....	14
Mynd 13: Nettókostnaður á hverrar leiðar 2017	15
Mynd 14: Nettókostnaður á hvern farþegakílómetra á hverri leið 2017..	15

Mynd 15: Sætanyting á nokkrum leiðum almenningssvagna, sept-des 2017.	16
Mynd 16: Gjaldsvæði almenningssvagna í kerfi Strætó	16
Mynd 17: Dæmi um góða pöntunarþjónustu er Plustur í Danmörku, þar sem þeir sem ekki búa innan áhrifasvæðis hefðbundinna almenningssamgangna geta pantað sér far að heiman og að næstu stoppistöð, og svo aftur frá stoppistöð að áfangastað.	17
Mynd 18: Áætlunarleiðir í innanlandsflugi, 2018. Rauðar línur eru ríkisstyrktar leiðir, bláar eru rekrar á markaðsforsendum.	17
Mynd 19: Fjöldi farþega í óstyrktu flugi, 2012-2017	18
Mynd 20: Fjöldi farþega í styrktu flugi, 2012-2017	18
Mynd 21: Fjöldi farþega til Húsavíkur, Þórshafnar og Vopnafjarðar 2012-2017.....	19
Mynd 22: Ríkisstyrkur fyrir hverja flugleið, 2017.....	20
Mynd 23: Styrkur á hvern farþega á hverri flugferð, 2017.	20
Mynd 24: Áætlunarferðir með ferjum við Ísland, 2018.	21
Mynd 25: Fjöldi farþega með ferjum 2012-2017.....	21
Mynd 26: Ríkisstyrkur til ferjusiglinga, 2017.....	22
Mynd 27: Styrkur á hvern farþega með ferjum, 2017.	23
Mynd 28: Stoppistöðvar almenningssamgangna og áhrifasvæði þeirra, 2018.....	24
Mynd 29: Fjöldi farþega á Sauðárkróksflugvelli 1993-2006.....	25
Mynd 30: Fjöldi farþega með Herjólf og Flugl til Vestmannaeyja, 2007-2013.....	25
Mynd 31: Ferðamátaval eftir vegalengd frá höfuðborgarsvæðinu, 2017..	26
Mynd 32: Ferðamagn að meðaltali á íbúa til höfuðborgarsvæðisins eftir fjarlægð, 2017.	26
Mynd 33: Heildarfjöldi farþega í leið 51, skipt upp eftir stoppistöðvum, sept. – des. 2017.	27
Mynd 34: Erlendir gestir um Leifstöð, 2017 (Ferðamálastofa, 2018).....	28

Mynd 35: Did you use Strætó, the public bus system, during your stay in Iceland?	28
Mynd 36: Stoppistöð leiðar 55 við Kjóavelli, nærri Leifsstöð.	29
Mynd 37: Leið 55 - Meðalfjöldi farþega með hverri ferð, skipt upp eftir stoppistöð - sept.-des. 2017 (Strætó bs., 2018)	30
Mynd 38: Ríkisstyrkur til almenningssamgangna 2013-2017, (Vegagerðin, 2017).....	35
Mynd 39: Þróun verðlags í almenningssvögnum og innanlandsflugi frá 2010-2017. Janúar 2010 = 100. (Hagstofan, 2018)	36
Mynd 40: Fjöldi farþega í innanlandsflugi 1989-2017	37
Mynd 41. Samanburður á heildar ytri kostnaði á km. á farþega, einkabílar og strætó.	39
Mynd 42: Fjöldi farþega í milljónum innan hvers samgöngumáta í almenningssamgöngukerfi Noregs árið 2016 (Transportøkonomisk institutt, 2017).....	40
Mynd 43: Samgöngufélögin í Danmörku.....	41
Mynd 44: Hlutfall samgöngumáta í heildar farþegakílómetrum í Danmörku árið 2015 (Urban Transport Group, 2017).	41
Mynd 45: Hlutfall samgöngumáta í farþegakílómetrum innan Finnlands 2015 (Liikennevirasto, 2017).	42
Mynd 46: Munur á tekjum og gjöldum í rekstri almenningssvagna á vegum landshlutasamtaka.	44
Mynd 47: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2014 (Byggðastofnun, 2018).	48
Mynd 48: Aldur ökumanna sem valda slysum og óhöppum (Gunnarsson, Þorsteinsdóttir, & Jónsdóttir, 2017).....	48
Mynd 49: Skólasóknarsvæði framhaldsskóla, 2016 (Byggðastofnun, 2018).	48
Mynd 50: Brothættar byggðir á Íslandi (Byggðastofnun, 2018).....	49

Mynd 51: Vel útfært biðskýli við Vogaafleggjara. Frá bænum liggur malbikaður hjóla og göngustígur að biðskýli. Við hlið skýlis er hjólabogi og fyrir aftan er bílastæði fyrir "park-and-ride".....	51
Mynd 52: Din offentlig transport í Danmörku og Entur í Noregi eru dæmi um gagnvirka þjónustuaveitu sem veita rauntíma upplýsingar um leiðir og tengingar milli samgöngumáta í öllu almenningssamgöngukerfi sinna landa.....	52
Mynd 53: Hlutfall einstakra útgjaldabátta af heildarútgjöldum skv. útgjaldakönnun Hagstofunnar.	53

Töfluskra

Tafla 1: Tenging leiðarkerfis almenningsvagna við flugvelli innanlandsflugs.	33
Tafla 2: Tenging leiðarkerfis almenningsvagna við hafnir ferjusiglinga. ...	33
Tafla 3: Tengingar innan leiðarkerfis almenningsvagna	34
Tafla 4: Samanburður á hlutfalli fargjaldatekna af rekstrarkostnaði almenningsvagna á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni.	37
Tafla 5: Hlutfall fargjaldatekna af rekstrarkostnaði í rekstri almenningsvagna í dreifbýli í Danmörku árið 2016 (Trafik- og Byggestyrelsen, 2018).	38
Tafla 6: Niðurbrotin rekstrarkostnaður pöntunarþjónustuleiða	45
Tafla 7: Almenn viðmið um lágmarkspjónustu almenningssamgangna....	49

Inngangur

Í lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi eru almenningssamgöngur skilgreindar á eftirfarandi hátt:

„Fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrirframbirtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni. Þjónustan er öllum opin.“

Athugasemdir hafa verið gerðar við þessa skilgreiningu. Bent hefur verið á að inn í hana vanti ákvæði um að þjónustan hafi „*almenna efnahagslega þýðingu*“ (Strætó bs., 2017), m.ö.o. að þjónustan sé rekin, þrátt fyrir að hún standi ekki undir sér sjálf. Skilgreininguna þyrfti í raun að einnig að endurskoða m.t.t. flugs og ferja, en það gæti reynst þrautin þyngri að hleypa farþegum „*inn og út á leiðinni*“ í miðju flugi. Í þessari skýrslu er tekin sú stefna að skilgreina þá samgöngubjónustu sem *býður upp á reglubundna farþegaflutninga á ákveðinni leið, eftir fyrirframbirtri áætlun, að lágmarki 9 mánuði á ári, og hafi samfélagslegt mikilvægi fyrir byggðir landsins*, sem almenningssamgöngur.

Á Íslandi eru reknar almenningssamgöngur af ríki, sveitarfélögum og einkafyrirtækjum með ýmsum hætti. Greining og stefnumótun þessi miðar við þá aðkomu og þær leiðir sem ríkið kemur að með beinum hætti.

Að mörgu leiti er Ísland eitt erfiðasta svæði í heimi til reksturs almenningssamgangna, en þær þrífast að jafnaði best í fjölmenni og ekki síst þar sem íbúabéttleiki er hár. Ísland er í 234 sæti af 241 landi í heiminum hvað varðar íbúabéttleika samkvæmt Wikipedia. Ef einblínt er hins vegar á Ísland fyrir utan höfuðborgarsvæðið værum við í 239. sæti.

Núverandi skipulag almenningssamgangna milli byggða byggir á þróun sem hefur átt sér stað yfir áratuga skeið. Samgöngumátarnir þrír; flug, ferjur og almenningssvagnar hafa verið skipulagðir og reknir að stærstum hluta hver á sinn hátt og ekki endilega með heildarsýn í huga.



Mynd 1: Frétt úr Morgunblaðinu 4. ágúst 1929 um fastar áætlunarferðir milli Reykjavíkur og Víkur (Landsbókasafn Íslands, 2018).

Megin markmið þessarar stefnumótunar eru tvíþætt:

- **Samfélagslegt:** Efling lífsgæða með heildarstefnu um almenningssamgöngur sem hefur það að leiðarljósi að allir hafi aðgang að skilvirku og heildstæðu almenningssamgöngukerfi með tengingu byggða og aukinni þjónustu. Með því er verið að greiða fyrir atvinnu- og skólasókn og tryggja aðgengi að opinberri þjónustu í nærumhverfi sem og á höfuðborgarsvæðinu.
- **Verkefnalegt:** Að móta og leggja til stefnu um heildstætt og samþætt almenningssamgöngukerfi flugs, ferja og almenningssvagna um allt land.

Í samstarfssamningi ríkistjórnarflokkana er lögð áhersla á almenningssamgöngur, en þar segir m.a. að áfram þurfi að byggja upp almenningssamgöngur um allt land og gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa.

Stefnt er að því að auka hlutdeild almenningssamgangna í ferðum milli byggða á Íslandi og stuðla þannig að umhverfisvænni, öruggari og þjóðhagslega hagkvæmari umferð um allt land.

Stefnt er að því að samþætt kerfi flugs, ferja og almenningsvagna virki sem ein heild þannig að styrkleikar hvers samgöngumáta nýtist á sem bestan hátt.

Í upphafi verkefnis sem þessa er eðlilegt að velta upp spurningunni um hver sé tilgangur almenningssamgangna. Tilgangur almenningssamgangna er margvíslegur, en má kannski í stuttu máli segja að sé að veita samfélagslega þjónustu til að tryggja samgöngutengingar þannig að fólk geti komist á milli staða óháð því hvort það eigi eða aki bíl, og til að veita fólki umhverfisvænni og hagkvæmari valkost til ferða.

Almenningssamgöngur skapa einnig mikilvægt hagræði fyrir samfélagið bæði umhverfislega og efnahagslega með því að flytja fjölda fólks á færri farartækjum en ferðir með einkabílum geta gert. Umhverfislegi ávinningurinn getur verið minni kolefnislosun, minni svifryksmengun og ekki síst minni rýmisþörf umferðar og þar með umferðarmannvirkja, sem hefur einnig efnahagslegt hagræði fyrir samfélagið. Minni rýmisþörf umferðar minnkar útpenslu byggðar og getur bætt samfélagslegar tengingar fólks, sér í lagi með samgöngumiðuðu skipulagi (e. Transit Oriented Development). Því meiri sem notkun almenningssamgangna er því meira getur hagræði af þeim verið umhverfislega og efnahagslega og því skipta þær sérstaklega miklu máli í þéttbýli, að/frá stórum vinnustöðum og samfélagslegri þjónustu eins og skólum, heilbrigðisstofnunum o.þ.h.

Almenningssamgöngur geta ekki tryggt tengingar við alla staði á landinu alltaf og því þarf að forgangsraða hvaða staði skuli tengja við og hversu mikil þjónustan við hvern stað, þ.e. tíðnin, skuli vera. Við forgangsroðun sem þessa þarf að styðjast við rannsóknir eins og t.d. ferðavenjukkanir og umferðartalningar og samfélagslegar upplýsingar um búsetu, samfélagslega þjónustu, vinnustaði o.þ.h. Það er því mikilvægt að slík gögn séu unnin og uppfærð reglulega svo þau séu tiltæk og fram fari stöðugt mat á þjónustu almenningssamgangna til að tryggja sem besta nýtingu fjármuna. Í þessu verkefni er lögð áhersla á að afla slíkra gagna, greina þau og draga þannig upplýstar ályktanir.

Settur var á fót verkefnishópur til að vinna að verkefninu. Verkefnishópin skipa:

- Árni Freyr Stefánsson, verkfræðingur, Mannvit, verkefnisstjóri,
- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri, samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið,
- Ásta Þorleifsdóttir, sérfræðingur, samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið,
- Stefanía Traustadóttir, sérfræðingur, samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið,
- Etna Sigurðardóttir, viðskiptafræðingur, Vegagerðin,
- Hannes M. Sigurðsson, forstöðumaður, Vegagerðin.

Verkefnishópurinn viðaði að sér upplýsingum með ýmsum hætti. Fundað var með eftirfarandi: Jessica Berg, sérfræðingur frá sænsku samgöngurannsóknarmiðstöðinni VTI, sem ræddi rannsóknir á almenningssamgöngum í dreifbýli í Svíþjóð, Jóhannes Svavar Rúnarsson, Ragnheiður Einarsdóttir og Valgerður G. Benediktsdóttir frá Strætó bs. sem fóru yfir reynslu Strætó af aðkomu að rekstri almenningsvagna á

landsbyggðinni, Smári Ólafsson, frá VSÓ Ráðgjöf, sem fór yfir aðdraganda að núverandi skipulagi reksturs almenningsvagna á landsbyggðinni, Elín Árnadóttir, frá ISAVIA, sem fór yfir reynslu og framtíðarsýn ISAVIA á rekstur innanlandsflugs á Íslandi. Fundað var með eftirfarandi fulltrúum landshlutasamtaka um reynslu og væntingar af almenningssamgöngum á landsbyggðinni: Berlind Kristinsdóttir, frá SSS, Páll Brynjarsson, frá SSV, Aðalsteinn Óskarsson, frá FV, Bjarni Guðmundsson, frá SSAS, Pétur Þór Jónasson og Þórður Stefánsson frá Eyþingi, Jóna Árný Þórðardóttir, Jódís Skúladóttir og Anna Alexandersdóttir, frá Austurbrú, Björn Ingimarsson, bæjarstjóri Fljótsdalshéraðs, Ívar Ingimarsson ferðaþjónustuaðili á Egilsstöðum.

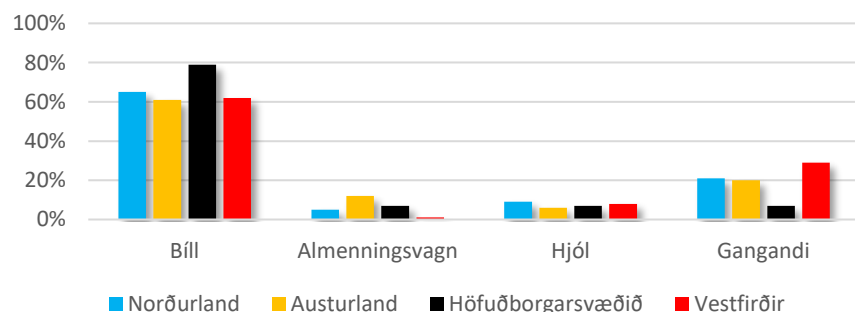
I HLUTI – GREINING Á STÖÐU

Ferðavenjur á Íslandi

Ferðamátaval

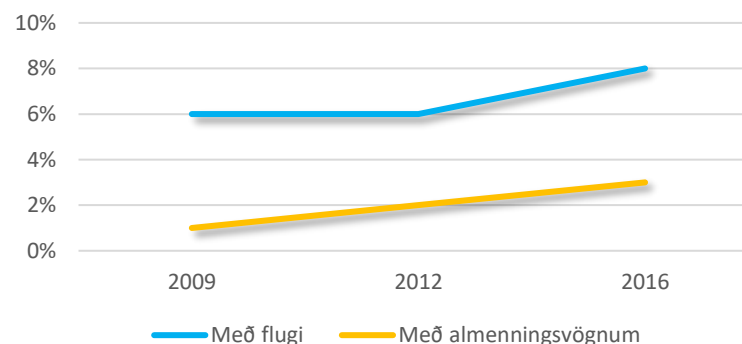
Hrafnhildur Tryggvadóttir vann rannsókn árið 2014 þar sem íbúar á Vesturlandi voru spurðir út í ferðavenjur sínar. 2% svöruðu því til að þeir notuðu almenningssamgöngur til að ferðast innan sveitarfélags með almenningssvagni. 41% myndu vilja nota strætó 1-3svar í mánuði eða oftar. Fyrir ferðalög milli sveitarfélaga, annarra en höfuðborgarsvæðisins var hlutfall þeirra sem nota almenningssvagna 0,3%. Fyrir ferðalög til höfuðborgarsvæðisins var hlutfall þeirra sem nota almenningssvagna 1%. Einnig kom fram að þeir sem ferðast daglega til höfuðborgarsvæðisins eru líklegastir til að vilja nota almenningssvagna í sínar ferðir en þeir sem ferðast sjaldnar en einu sinni í mánuði (Tryggvadóttir, 2013).

Lilja Karlsdóttir hefur unnið fjórar rannsóknir á ferðavenjum innan vinnusóknarsvæða á Mið-Austurlandi, Norðurlandi (Akureyri-Húsavík), norðanverðum Vestfjörðum og í kringum höfuðborgarsvæðið. Almenningur á þessum svæðum var spurður út í ferðavenjur sínar. Hlutdeild almenningssvagna var mismikil eftir landshlutum en hún fór úr 1% á Vestfjörðum í rúm 12% á Mið-Austurlandi (Karlsdóttir, 2017).



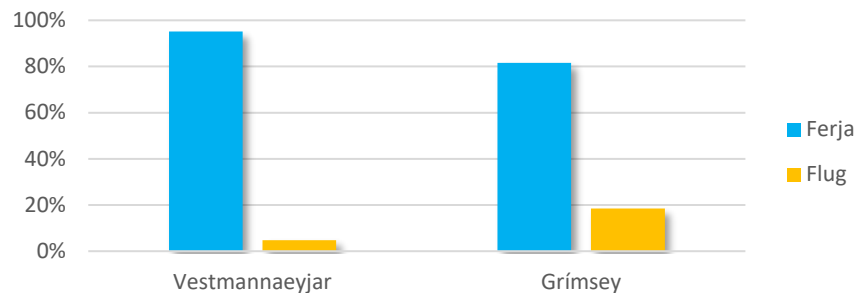
Mynd 2: Samanburður á ferðamáta fólks milli landshluta. Aðlagð frá (Karlsdóttir, 2017).

Dr. Bjarni Reynarsson hefur reglulega á síðustu árum unnið ferðavenjukannanir fyrir Vegagerðina þar sem spurt hefur verið sérstaklega um ferðavenjur út fyrir sveitarfélagsmörk. Kannanirnar eru ýmist unnar á sumri eða vetri og sýna þá ferðavenjur fyrir það tímabil. Þrjár vetrakannanir frá 2009 til 2016 sýna að hlutdeild almenningssamgangna (almenningssvagna og flugs) hefur farið vaxandi sem sá ferðamáti sem fólk velur oftast til ferðalaga milli sveitarfélaga. Erfiðara er að greina hlutdeild ferja, en sú tala er ekki birt sérstaklega.



Mynd 3: Hlutfall flugs og almenningssvagna sem sá ferðamáti sem fólk velur sér oftast til ferðalaga milli sveitarfélaga. Aðlagð frá (Reynarsson, 2016).

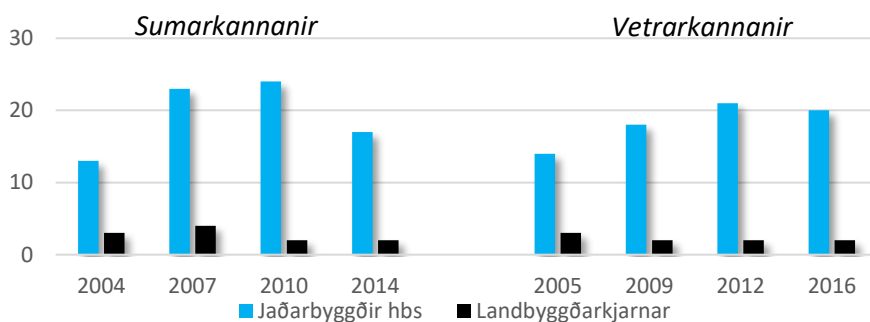
Ferjur eru í eðli síni nokkuð frábrugðinn samgöngumáti og almenningssvagnar og flug og er stundum eini samgöngumáti sem í boði er. Þannig má áætla að hlutdeild þeirra í samgöngum til Hríseyjar og Mjóafjarðar (þegar snjór lokar akstursleiðum) sé nálægt 100%. Út í bæði Vestmannaeyjar og Grímsey er í boði flugleið. Ferjan hefur yfirburði hvað varðar ferðamátaval á báðum stöðum. Þessi stóra hlutdeild ferja, þar sem aðrir samgöngumátar eru í boði, rennir stöðum undir þá líkingu að ferjur virki eins og hluti vegakerfisins fyrir þá staði sem þær tengja.



Mynd 4: Hlutdeild ferja og flugs í heildarsamgöngum til Vestmannaeyja og Grímseyjar, 2017.

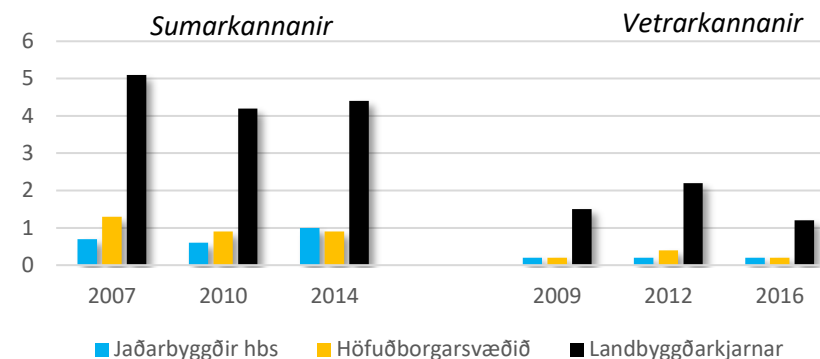
Ferðamagn

Í skýrslum Bjarna hefur sérstaklega verið spurt um ferðamagn bæði í innanlandsflugi og almennt. Í hverri könnun frá árinu 2004 hefur verið spurt um meðalfjölda ferða þátttakenda til höfuðborgarsvæðisins á því tímabili sem spurt er (vetri eða sumri). Umtalsverður munur sést þar á meðalferðamagni íbúa eftir því hvar þeir búa, en íbúar jaðarbyggða höfuðborgarsvæðisins ferðast þangað allt að 12 sinnum oftar en íbúar landsbyggðakjarna að jafnaði.



Mynd 5: Meðalfjöldi ferða til höfuðborgarsvæðisins á því tímabili sem spurt er (sumar/vetur)

Ef litið er til innanlandsflugsins sérstaklega er það augljóst af svörum að helsti hagsmunahópur þegar kemur af innanlandsflugi eru íbúar í landsbyggðakjörnum. Þeir fljúga innanlands 5-6 sinnum oftar að jafnaði en íbúar höfuðborgarsvæðisins og jaðarbyggða.



Mynd 6: Meðalfjöldi ferða svarenda með innanlandsflugi eftir landsvæðum. Aðlagð frá (Reynarsson, 2016) og (Reynarsson, 2014).

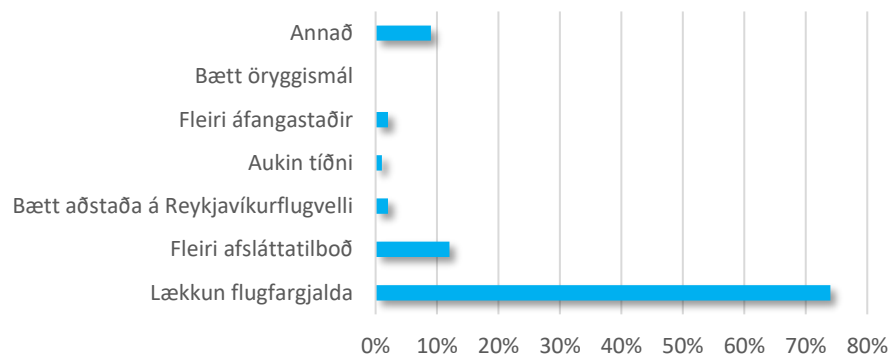
Áhrifabættir ferðamátavals

Kjartan Davíð Sigurðsson vann rannsókn á almenningssamgöngum á Suðurlandi árið 2015. Þar voru farþegar í almenningssvögnum á Suðurlandi spurðir um ferðavenjur sínar. 33% farþega voru að ferðast vegna vinnu og 23% vegna skóla. 52% svarenda notuðu almenningssvagn einu sinni eða oftar í viku. Ef við bætum við þeim sem nota hann nokkrum sinnum í mánuði er heildarfjöldi þeirra sem nota vagnana, og nota þá reglulega um 77%. Spurt var út í upplifun á mikilvægum þjónustubáttum og skoraði stundvísi, öryggi og viðmót hæst (yfir 4,0 í meðaltal). Farþegar voru hins vegar óánægðastir með verðið (2,81 í meðaltal). Næst þar á eftir voru möguleikar á skiptingu yfir í aðrar leiðir á Selfossi (3,32) og upplýsingar um fargjöld (3,32) (Sigurðsson, 2015).

Í rannsókn Hrafnhildar kom það fram að þeir þættir sem skipta höfuðmáli svo almenningsvagnar verði ákjósanlegur valkostur er tíðni og tímatafla (79%), aðgengi að stoppistöðvum (72%), tengimöguleikar (72%), eigin fjárhagslegur ávinningur (72%) og verð á eldsneyti (70%) (Tryggvadóttir, 2013).

Í rannsóknnum Lilju kom fram að aðeins um 10-15% svarenda svöruðu því til að þeir hefðu möguleika á að vinna heima þegar þeim hentaði. 60-65% höfðu þann möguleika ekki. Rannsóknirnar sýndu að um allt land kys fólkhelst að vinna nálægt heimili og forðast því langa ferðatíma. Nokkur munur er á milli landshluta varðandi hversu langt fólk er til búið að ferðast til að vinna í „draumastarfi“. Flestir virðast þó setja mörkin við 30-40 mínútur. Allar kannanirnar sýna fram á að fólk er tilbúið að ferðast í lengri tíma í „draumastarfið“ með strætó en með einkabíl (Karlsdóttir, 2017).

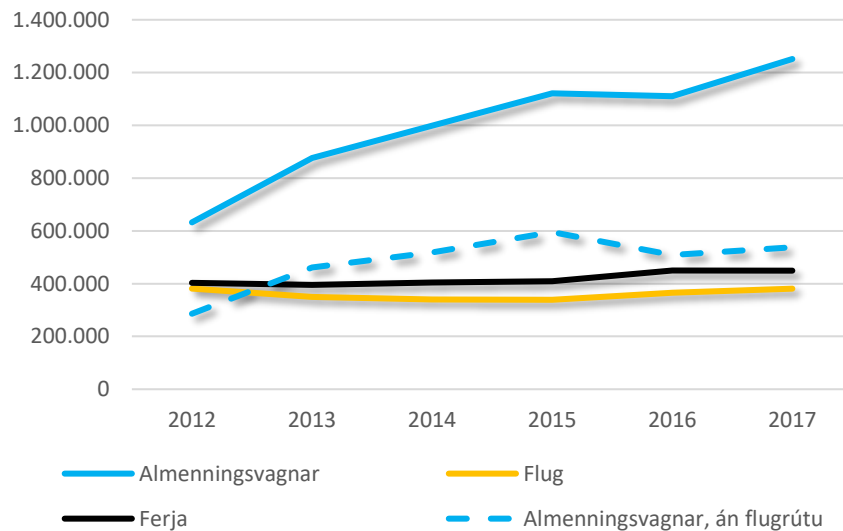
Árið 2010 var í ferðavenjukönnun Bjarna spurt sérstaklega hvaða þættir væru mikilvægastir varðandi það hvort fólk myndi nýta sér innanlandsflug meira. Niðurstöður voru nokkuð afgerandi, en samtals 86% töldu að lækkun fargjalda eða fjölgun afsláttartilboða vega þar þyngst.



Mynd 7: Hvað einstaka framkvæmd/aðgerð gæti leitt til þess að þú flygir oftar innanlands?
(Reynarsson, 2010)

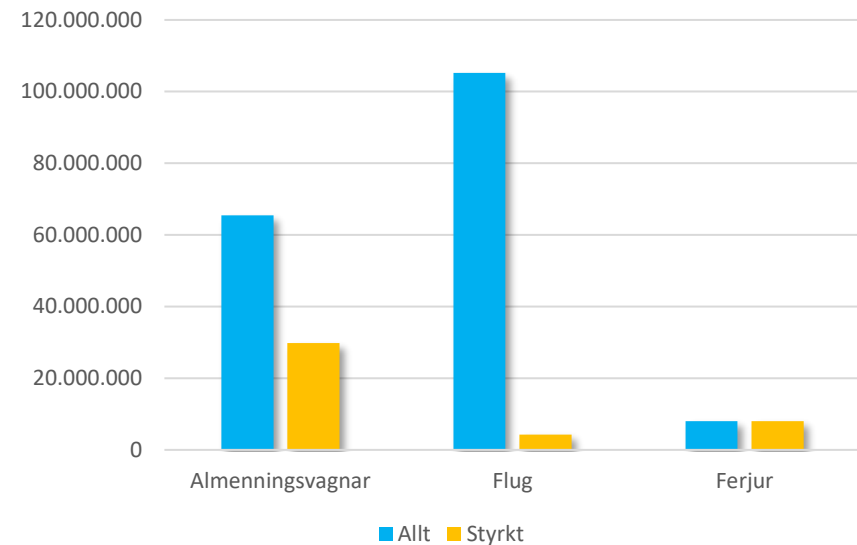
Lýsing á núverandi kerfi

Á Íslandi standa þeim sem hyggjast ferðast milli sveitarfélaga til boða þrjár tegundir almenningssamgangna; flug, ferjur og almenningsvagnar. Flestar leiðir eru reknar með hjálp opinbers styrks, en nokkrar flugleiðir og ein almenningsvagnaleið, flugrútan milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins, eru reknar að fullu á markaðslegum forsendum allt árið. Síðan 2012 hefur heildarfjöldi farþega í flugi og ferjum haldist nokkuð stöðugur. En farþegum með almenningsvögnum hefur fjölgað mikið, bæði á styrktum leiðum en þó meira í flugrúttunni, þróun hennar er nokkuð í takt við stórauðinn straum erlendra ferðamanna til landsins.



Mynd 8: Farþegafjöldi í reglulegum almenningssamgöngum, reknur á ársgrundvelli¹.

Þegar heildarfjöldi farþegakílómetra er skoðaður fyrir árið 2017 sést að mesta ferðamagnið fer fram í flugi. Einnig sést, sem ætti ekki að koma á óvart, að farþegar ferðast mun fleiri kílómetra með óstyrktum leiðum en styrktum. Óstyrktu leiðirnar bera sig á markaðsforsendum sem grundvallast á því að farþegafjöldi á þeim er hár.



Mynd 9: Farþegakílómetrar eftir samgöngumátum og hvort leið var ríkisstyrkt eða ekki, 2017.

Almenningsvagnar

Fyrir utan Strætó á höfuðborgarsvæðinu og strætisvagna innan sveitarfélaga aka í dag 33 leiðir í reglulegum áætlanakstri minnst 9 mánuði á ári milli sveitarfélaga hér á landi. Þar af er einungis ein leið

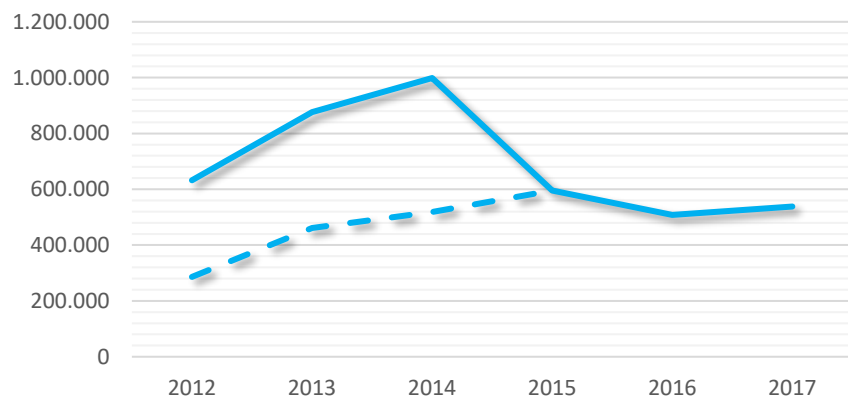
¹ Tölur fyrir flugrútu frá 2015 eru að hluta áætlaðar

algjörlega rekin á markaðslegum forsendum, en það er flugrútan milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins.

Farþegafjöldi

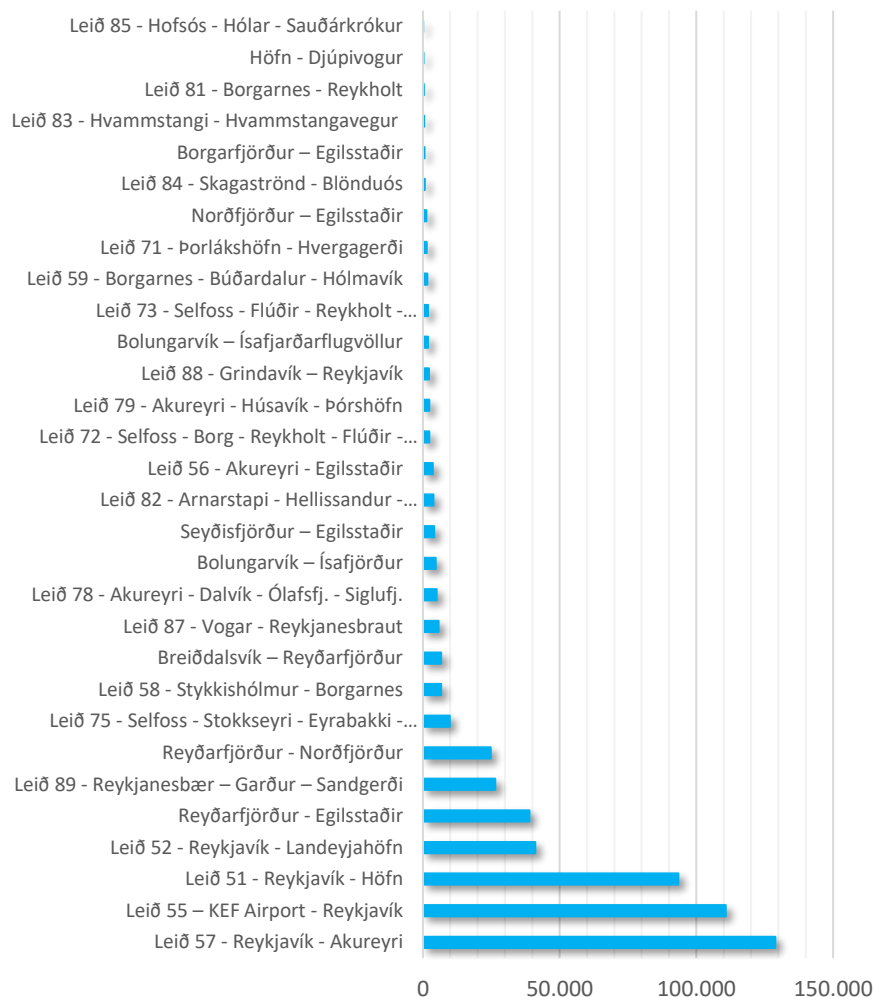
Alls ferðuðust um 530 þúsund farþegar með styrktum almenningssvögnum reknum á ársgrundvelli milli sveitarfélaga á Íslandi árið 2017. Inn í þá tölu vantar farþega hjá ferðaþjónustu fatlaðra, frístunda- og skólaakstur sem og farþega flugrútu.

Fjöldi farþega í styrktum ferðum með almenningssvögnum hefur sveiflast nokkuð frá 2012. Það sem fyrst og fremst veldur miklu falli frá 2014-2015 er að það ár var einkaleyfi SSS á akstri flugrútunnar til Keflavíkurflugvallar afnumið og nú eru þau nokkur fyrirtækin sem sinna þeirri þjónustu í samkeppni við leið 55 í leiðarkerfi Strætó. Á punktalínunni má sjá þróunina á öllum leiðum utan flugrútu.

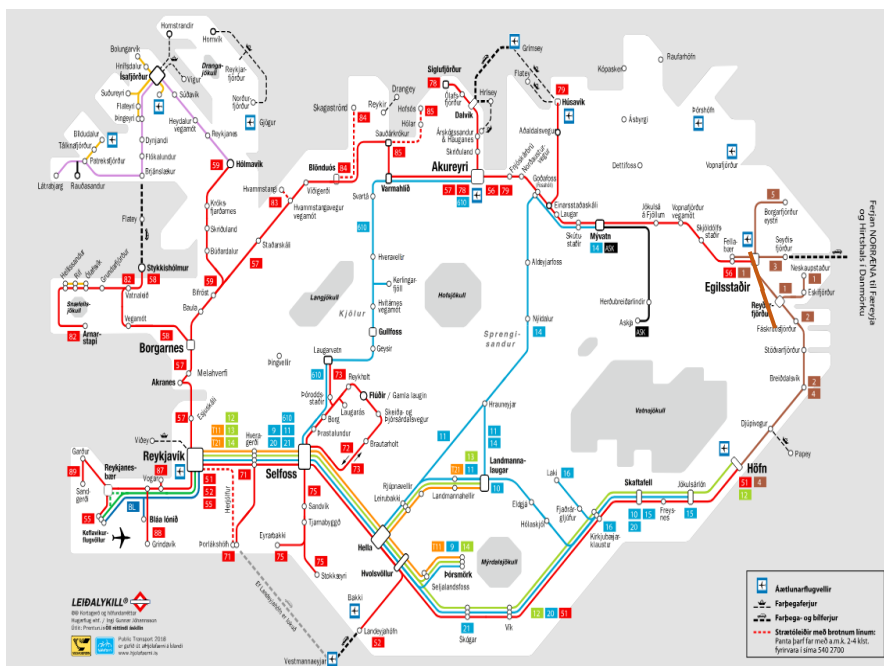


Mynd 10: Heildarfjöldi farþega með styrktum almenningssvögnum milli sveitarfélaga, 2012-2017²

² Tölur fyrir 2017 eru að hluta áætlaðar.



Mynd 11: Fjöldi farþega með styrktum almenningssvögnum, reknum á ársgrundvelli, árið 2017



Mynd 12: Allar leiðir almenningssvagna, ásamt leiðum ferja, og ferðabjónustu.
(www.almenningssamgongur.is)

Bjónusta

Í leiðarkerfi almenningssvagna eru tilgreindar 92 virkar stoppistöðvar víðsvegar um landið. Mesta tíðni í kerfinu er frá höfuðborgarsvæðinu til sveitarfélaga innan 70 km rás frá því, á Suðurnesjum, að Árborg og upp í Borgarnes. Þær tengingar bjóða upp á akstur 10 – 15 sinnum á dag á virkum dögum, og 6-9 sinnum um helgar. Eftir því sem fjær dregur frá höfuðborgarsvæðinu fækkar ferðum í boði.

Í kringum höfuðborgarsvæðið, Reykjanesbæ, Árborg, Akureyri og Reyðarfjörð/Egilsstaði er boðið upp á akstur með almenningssvagn oftast en einu sinni á hverjum virkum degi til nágrannasveitarfélaga. Slík þjónusta er

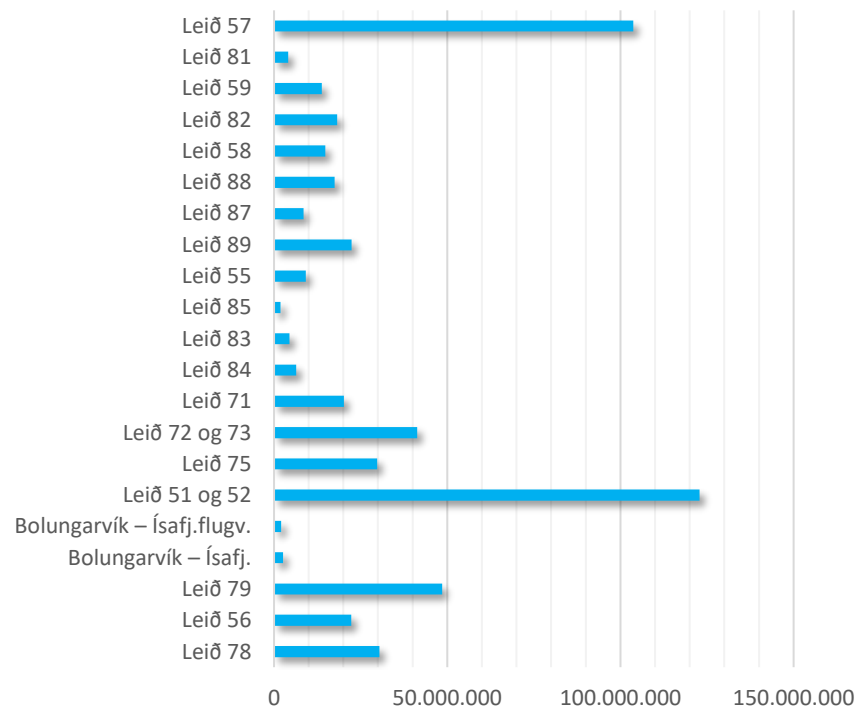
sömuleiðis í boði milli Bolungarvíkur og Ísafjarðar og milli Patreksfjarðar og Bíldudals. Þjónustan er stíll þannig að hún ætti að henta sem valmöguleiki til að sækja vinnu eða skóla milli sveitarfélaga, innan sama vinnusóknarsvæðis.

Þar fyrir utan er þjónustan minni, ekki í boði á hverjum degi og sum staðar í formi pantþjónustu, þar sem aðeins er ekið ef far hefur verið pantað með nægjanlegum fyrirvara.

Kostnaður

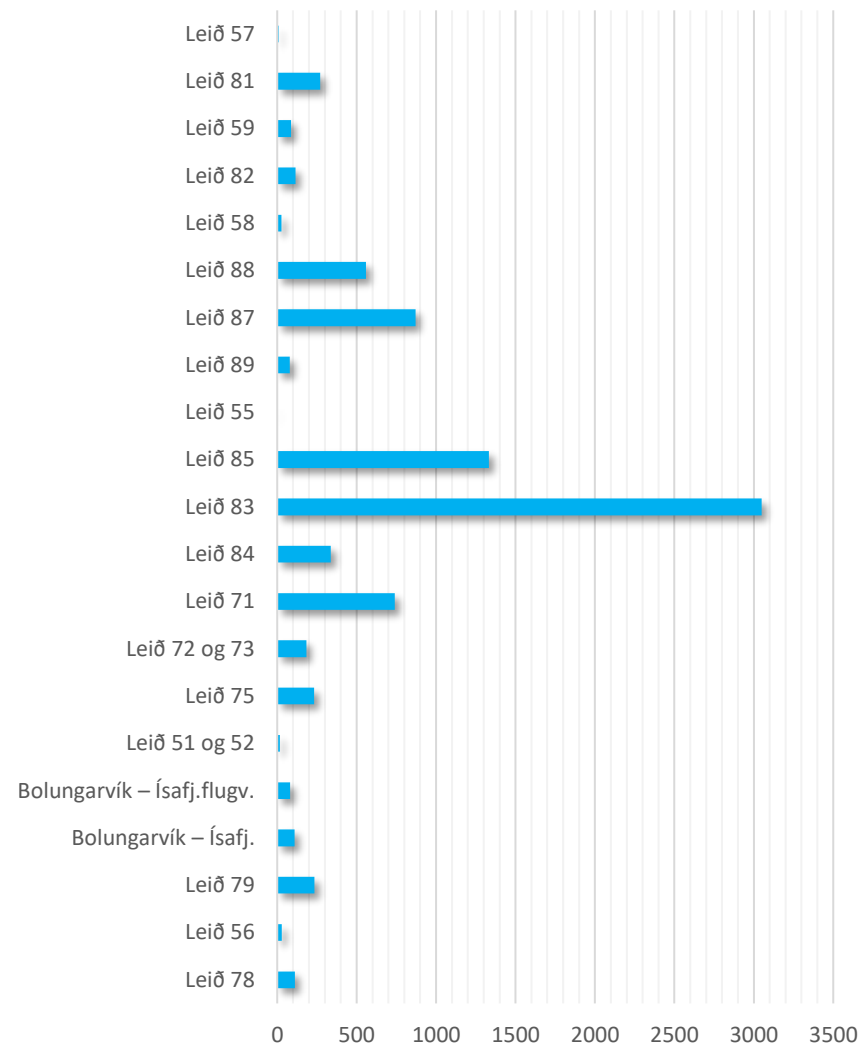
Alls var akstur með almenningssvögnum styrktur með framlögum frá Vegagerðinni um rúmar 550 milljónir króna árið 2017. Þar að auki styrktu sveitarfélög aksturinn um tæpar 120 milljónir. Rekstrarniðurstaða ársins var að kostnaður var tæplega 33 milljónum hærri en tekjur.

Talsverður munur er á kostnaðarhlutdeild hins opinbera í rekstri hvernar leiðar í leiðarkerfinu. Nettó kostnaður við hverja leið er hér metinn sem heildarkostnaður að frádregnum áætluðum fargjaldatekjum. Dýrustu leiðirnar eru leið 57 (Reykjavík – Akureyri) og leið 51/52 (Reykjavík – Höfn/Landeyjahöfn). Þetta eru leiðir sem annarsvegar tengja höfuðborgarsvæðið við stór jaðarsvæði á Akranesi og Borgarnesi og Árborgarsvæðinu. Þar að auki bjóða þær upp á tvær lengstu tengingar í kerfinu, annars vegar til Akureyrar og hins vegar í Landeyjahöfn og Höfn í Hornafirði.



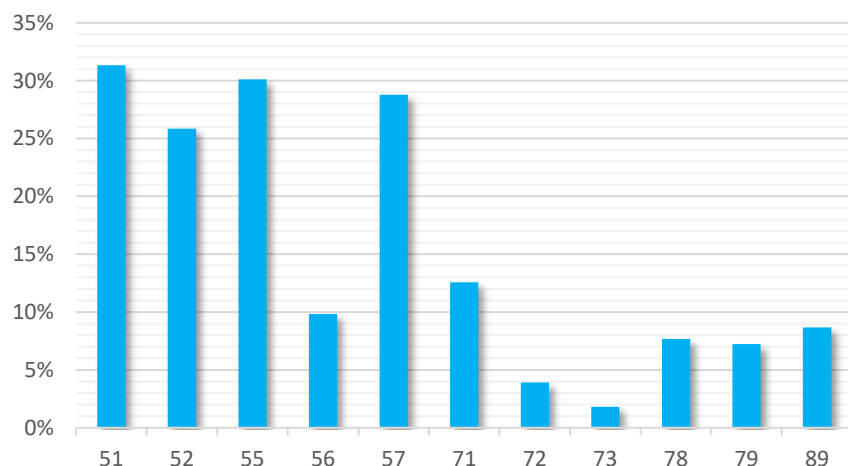
Mynd 13: Nettó kostnaður á hvernari leið 2017

Ef nettó kostnaður er skoðaður ásamt tölum um heildarfjölda farþegakílómetra fæst nokkuð önnur mynd. Dýrustu leiðirnar eru þá orðnar með þeim hagstæðustu. Hagstæðasta leiðin í kerfinu er þó leið 55 (KEF Airport / Reykjavík) sem kostar aðeins 2 krónur á hvern farþegakílómetra. Nokkrar leiðir kosta yfir 500 krónur á hvern farþegakílómetra. Dýrustu leiðirnar á hvern farþegakílómetra voru leiðir 85 (Hofsós – Sauðárkrúkur) og 83 (Hvammstangi – Þjóðvegur 1), sem báðar eru pantþjónustur.



Mynd 14: Nettó kostnaður á hvern farþegakílómetra á hvernari leið 2017

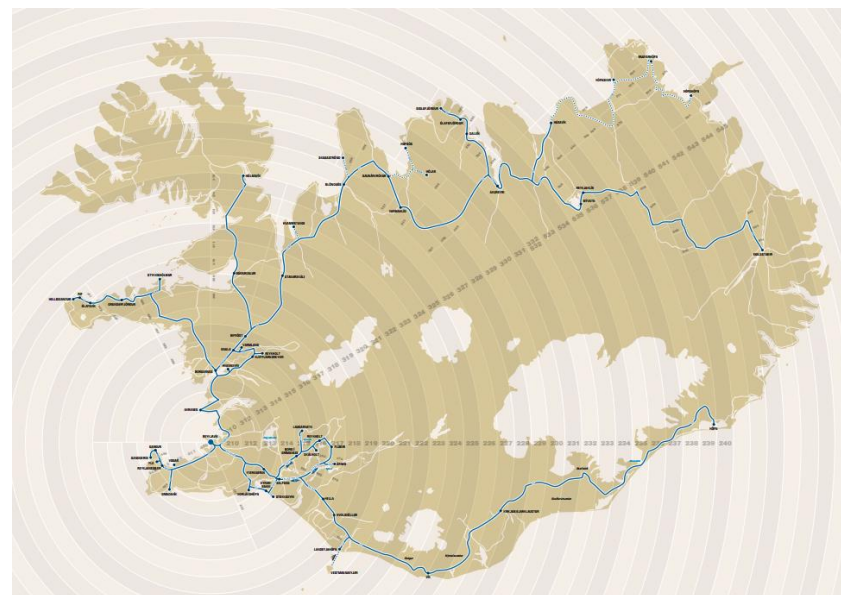
Í leiðarkerfinu eru leiðir með mjög misjafnan farþegafjölda. Mikilvægt er að reyna að velja hverri leið ökutæki við hæfi til að halda kostnaði frá því að verða óþarflega hár. Á myndinni hér að neðan má sjá sætanýtingu á völdum leiðum í leiðarkerfi Strætó á tímabilinu september til desember 2017. Þarna er hámarksfjöldi farþega innan hvernar leiðar að meðaltali deilt með stærð þess vagns sem sinnir henni. „Stóru“ leiðirnar í kerfinu 51/52 (Reykjavík – Höfn/Landeyjahöfn), 55 (Reykjavík – KEF Airport) og 57 (Reykjavík – Akureyri) voru með 25-30% sætanýtingu á meðan aðrar leiðir voru með talsvert minna. Möguleg ástæða fyrir stærðarákvörðun vagna eru þekktir álagstoppar sem vilji er til að geta sinnt. Það er þó spurning hvort það sé réttlætjanlegt m.t.t. rekstrarkostnaðar. Ef álagstoppar eru ástæðan, þá er spurning hvort ekki væri betra að reyna að dreifa álaginu, m.a. í gegnum verðskrána þar sem m.a. væri hægt að veita afslætti á tímum lítillar umferðar.



Mynd 15: Sætanýting á nokkrum leiðum almenningsvagna, sept-des 2017.

Fargjöld á þeim leiðum sem birtar eru í leiðarkerfi Strætó bs. byggjast á verði farmiða hjá Strætó og korti yfir gjaldsvæði sem unnið var í upphafi samstarfs landshlutasamtakanna og Strætó bs. Kortið sýnir hringi sem liggja með 12 km millibili frá höfuðborgarsvæðinu (Undantekning er á Suðurnesjum, þar sem hringirnir liggja með 10 km millibili og á Akranesi þar sem Akraneskaupstaður greiðir niður farmiða sem nemur einu gjaldsvæði). Hringirnir standa þá fyrir gjaldsvæði og kostar það einn farmiða að fara í gegnum hvert svæði.

Afslættir eru veittir fyrir öryrkja og aldraða (69%), ungmenni 12-17 ára (64%) og fyrir börn (84%).



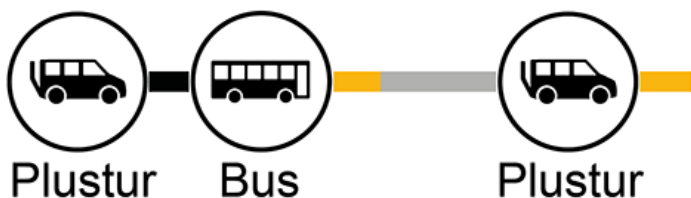
Mynd 16: Gjaldsvæði almenningsvagna í kerfi Strætó

Þöntunarpjónustur eru í boði á nokkrum stöðum í dag. Leiðir 83, 84 og 85 eru allar reknar sem slíkar og veita íbúum á Hvammstanga, Skagaströnd,

Hofsósi og Hólum tengingu inn á leið 57. Innan leiðarkerfa sveitarfélaga eru sömuleiðis reknar pantþjónustur, svo sem leið R4 í Reykjanesbæ sem ekur í Hafnir og leiðir 27 og 29 á höfuðborgarsvæðinu sem aka í Mosfellsdal og á Kjalarnes. Fleiri pöntunarþjónustur hafa verið í boði, svo sem milli Ísafjarðar og Súðavíkur, í Árnes og inn að Reykholti í Borgarfirði. Súðavíkur og Árnesleiðirnar voru lagðar af vegna fárra farþega, en Reykholtisleiðinni var breytt í fasta leið (leið 81) vegna fjölda farþega.

Af samtölum við forráðamenn landshlutasamtaka virðist reynsla flestra af pöntunarþjónustu vera misjafnar. Eins sést að leiðir 83-85 eru einhverjar þær dýrustu í kerfinu. Þetta er að mörgu leiti á skjön við það sem ýmsar erlendar heimildir gefa til kynna varðandi pöntunarþjónustu og skipulag almenningssamgangna á dreifbýlum svæðum. Þörf er á greiningu á reynslu af pöntunarþjónustu á Íslandi og fá samanburð á því sem gert er erlendis. Önnur atriði sem vert væri að greina eru t.d.:

- Hvort rétt sé að aftengja pöntunarþjónustu við ákveðna leið og hafa hana opna fyrir ákveðin landssvæði í staðinn.
- Hvort ákvæði í íslenskri löggjöf um farþegaflutninga og leigubílaakstur valdi því að kostnaður við pöntunarþjónustur vex úr hófi, þ.e.a.s. hvort leigubílaþjónustur geti leyst pöntunarþjónustur af hólmi í einhverjum tilfellum.

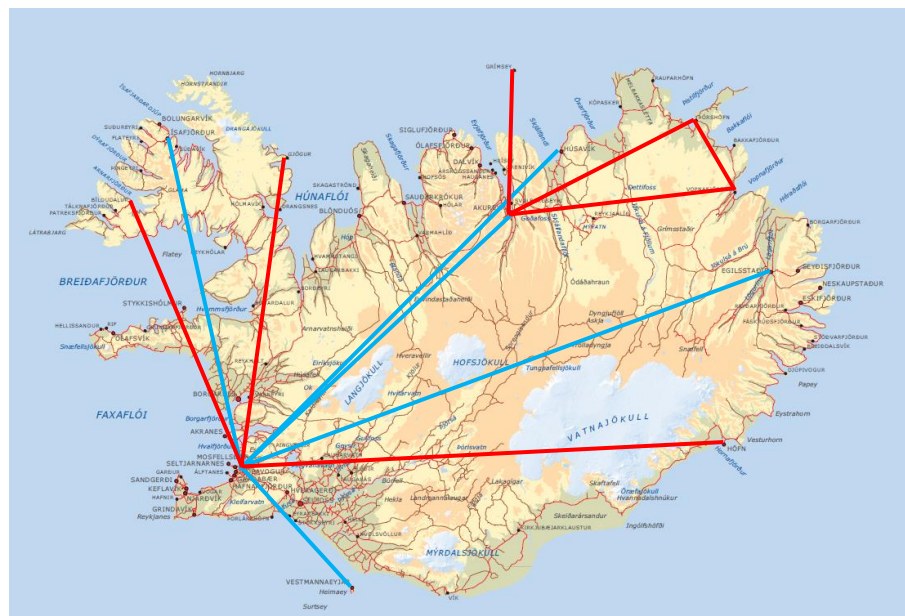


Mynd 17: Dæmi um góða pöntunarþjónustu er Plustur í Danmörku, þar sem þeir sem ekki búa innan áhrifasvæðis hefðbundinna almenningssamgangna geta samt séð far að heiman og að næstu stoppistöð, og svo aftur frá stoppistöð að áfangastað.

Flug

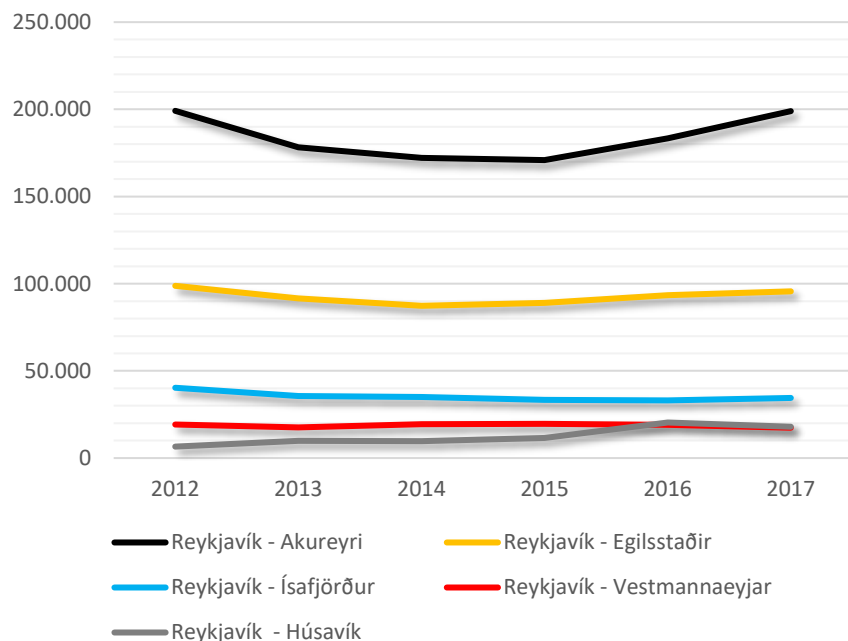
Alls er haldið úti reglulegum flugsamgöngum á 11 áfangastaði á ársgrundvelli á Íslandi. Þar af eru sex styrktir með ríkisfé.

Flugleiðir reknar á markaðs-forsendum:	Flugleiðir reknar með opinberum framlögum:
Reykjavík – Akureyri	Reykjavík – Höfn
Reykjavík – Egilsstaðir	Reykjavík – Bíldudalur
Reykjavík – Ísafjörður	Reykjavík – Gjógur
Reykjavík – Vestmannaeyjar	Akureyri – Grímsey
Reykjavík – Húsavík	Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn



Mynd 18: Áætlanarleiðir í innanlandsflugi, 2018. Rauðar línur eru ríkisstyrktar leiðir, bláar eru reknar á markaðsforsendum.

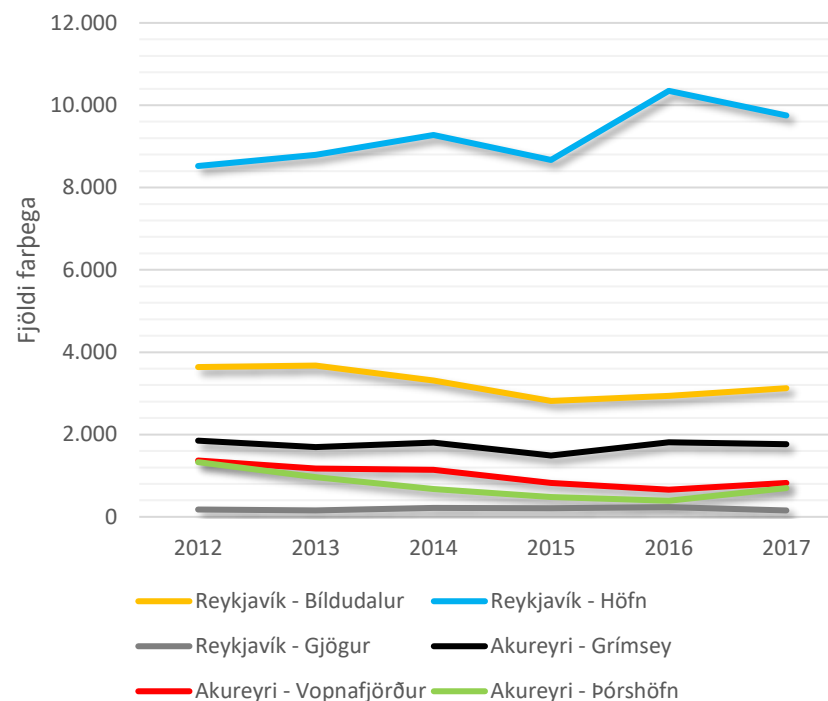
Farpegafjöldi



Mynd 19: Fjöldi farþega í óstyrktu flugi, 2012-2017

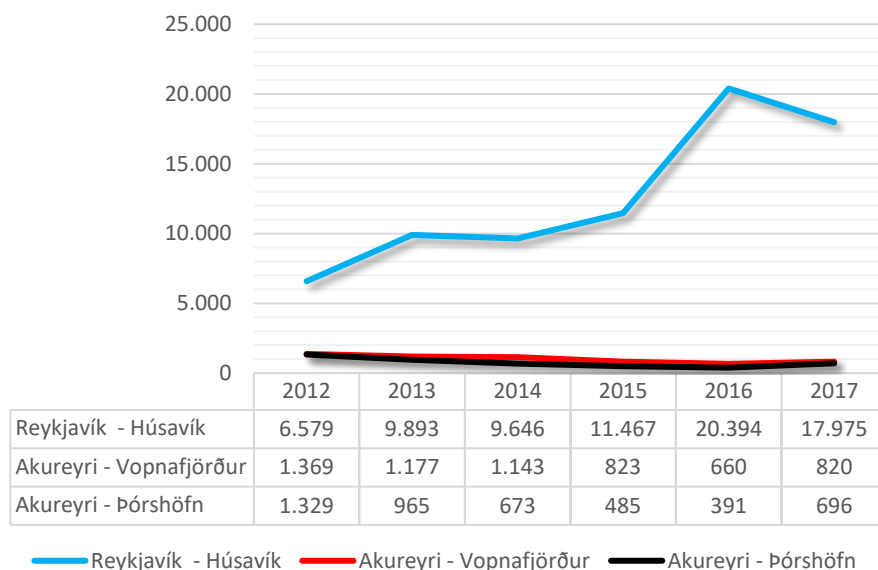
Fjöldi farþega í óstyrktu innanlandsflugi hefur í heild haldist nokkuð stöðugur frá 2012. Stærstu leiðirnar, Akureyri og Egilsstaðir, fylgdu svipaðri þróun á tímabilinu og dölðu um miðbik þess en náðu sér aftur á strik árið 2017. Flug til Húsavíkur hefur vaxið nokkuð hratt og hafði árin 2016 og 2017 tekið fram úr flugleiðinni milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja sem fjórða fjölmennasta leiðin. Flug til Ísafjarðar hefur dalað með svipuðum hætti og Akureyri og Egilsstaðir árin 2013-2015, en ólíkt hinum hefur það ekki náð að rétta úr kútnum og ná aftur viðlíka farþegatölum og sáust árið 2012.

Af ríkisstyrktum flugleiðum er flugleiðin Reykjavík – Höfn langstærst og virðist vera að styrkja sig ef marka má þróun farþegatalninga 2012-2017. Flugleiðirnar Reykjavík – Gjógur og Akureyri – Grímsey virðist halda nokkuð í horfinu. Flug til Vopnafjarðar og Þórshafnar hefur hins vegar nokkuð áberandi farið dalandi og hefur flugfarþegum til Vopnafjarðar fækkað um 40% og til Þórshafnar um tæp 48% frá árinu 2012. Hugsanlega er ástæða fyrir þessari miklu fækkun að finna í flugleiðinni frá Húsavík til Reykjavíkur sem byrjaði aftur árið 2012.



Mynd 20: Fjöldi farþega í styrktu flugi, 2012-2017

Samkvæmt (Hilmarsson & Þorleifsdóttir, 2014) er flugleiðirnar til Hafnar, Vestmannaeyja, Gjögur, Vopnafjarðar og Þórshafnar metnar þjóðhagslega óhagkvæmar. Flugleiðin til Hafnar, Vopnafjarðar og Þórshafnar er í dag styrkt um rúmlega 200 milljónir króna á ári. Það ætti að velta upp og greina þann möguleika að í stað flugsins til Vopnafjarðar og Þórshafnar verði skipulagðar aksturstengingar með beina tengingu í flug á Húsavík og/eða Egilsstöðum. Aksturstenging er líklegt til að vera umtalsvert ódýrari og hafa þar að auki þann ábata að veita brothættum byggðum á Rauфарhöfn og í Öxarfirði tengingu inn í almenningssamgöngukerfið. Um Hafnarflugið gilda svipuð rök. Núverandi aksturstenging er hagstæðari og tryggir betri tengingu í brothætti byggð í Skaftafellssýslu. Þar að auki er ekki eðlilegt að á sömu leið sé haldið úti tveimur styrktum almenningssamgöngumátum í beinni samkeppni



Mynd 21: Fjöldi farþega til Húsavíkur, Þórshafnar og Vopnafjarðar 2012-2017.

Þjónusta

Frá Reykjavík er flogið til 8 áfangastaða og til þeirra allra er flogið allt árið:

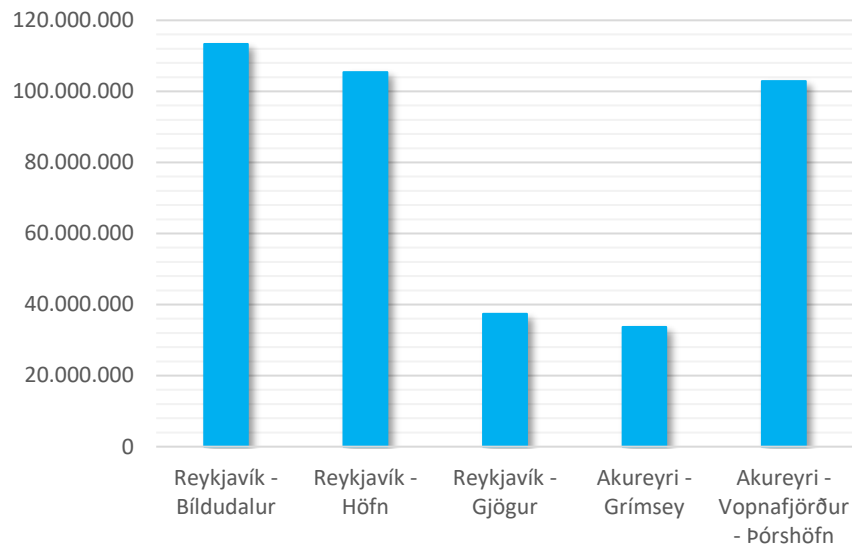
- Akureyri: Flugferðir eru misjafnlega margar, á veturna um 30 ferðir á viku og á sumrin um 35.
- Egilsstaðir: Flugferðir eru að jafnaði um 20 á viku. Ekki er munur á vetrar og sumarátætlun
- Ísafjörður: Flugferðir eru að jafnaði um 13 á viku á veturna og 14 á viku á sumrin.
- Húsavík: Flugferðir eru 13 á viku á veturna en 11 á viku á sumrin.
- Vestmannaeyjar: Flugferðir eru 17 á viku á veturna og 12 á viku á sumrin.
- Höfn: Flugferðir eru 9 sinnum á viku. Ekki er munur á vetrar og sumarátætlun.
- Bíldudalur: Flugferðir eru 7 sinnum í viku á veturna og 7 sinnum í viku á sumrin.
- Gjögur: Flugferðir eru 2 í viku á veturna og 1 í viku á sumrin.

Frá Akureyri er flogið á þrjá áfangastaði og er flogið allt árið:

- Grímsey: Flugferðir eru 3 í viku á veturna og 5 í viku á sumrin, þar af eru tvær styrktar.
- Til Vopnafjarðar og Þórshafnar er flogið í hringferð frá Akureyri. Flogið er alla virka daga, 5 sinnum í viku.

Kostnaður

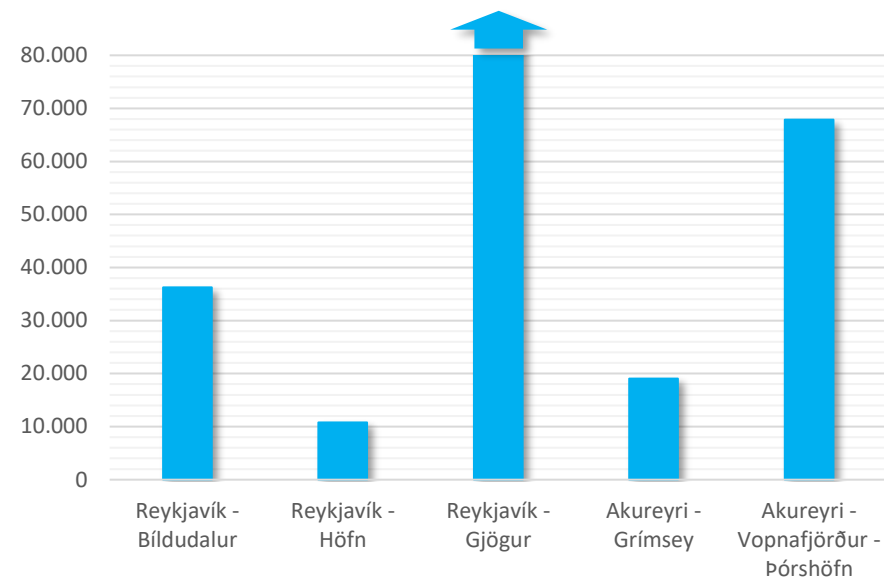
Alls voru flugsamgöngur styrktar um 390 milljónir króna á árinu 2017. Flugleiðirnar frá Reykjavík til Bíldudals og Hafnar og svo frá Akureyri til Þórshafnar og Vopnafjarðar eru dýrastar, eða rúmar 100 milljónir króna hver. Flugið til Gjögur og Grímseyjar kostaði um 35 milljónir hvort.



Mynd 22: Ríkisstyrkur fyrir hverja flugleið, 2017.

Ef litið er til ríkisstyrks á hvern farþega breytist myndin nokkuð en þá er flugið frá Reykjavík til Gjógur það lang dýrasta, eða tæpar 240 þúsund krónur á hvern farþega. Flugleiðin frá Akureyri til Þórshafnar og Vopnafjarðar kemur næst en þar er kostnaðurinn tæpar 70 þúsund krónur á hvern farþega. Á Bíldudal eru borgaðar um 35 þúsund krónur með hverjum farþega, tæpar 20 þúsund krónur til Grímseyjar og rétt rúmar 10 þúsund krónur til Hafnar.

Fargjöldum í styrktu innanlandsflugi eru sett hámark í útboðsgögnum Vegagerðarinnar. Samkvæmt skilmálum útboðsgagna fá rekstraraðilar tekjur af farmiðasölu til sín og er styrkuppþæðin þá hugsuð til að brúa þann mismun sem eftir stendur.



Mynd 23: Styrkur á hvern farþega á hverri flugferð, 2017.

Fargjöldum í styrktu innanlandsflugi eru sett hámark í útboðsgögnum Vegagerðarinnar. Samkvæmt skilmálum útboðsgagna fá rekstraraðilar tekjur af farmiðasölu til sín og er styrkuppþæðin þá hugsuð til að brúa þann mismun sem eftir stendur.

Flugsamgöngur eru í raun styrktar með víðtækari hætti en eingöngu í gegnum reksturinn. Þannig standa notendagjöld aðeins undir um þriðjung af rekstrarkostnaði flugvalla, og eru þá nýframkvæmdir og viðhald ekki talin með. ISAVIA rekur flugvelli innanlandsflugs á grundvelli þjónustusamnings til eins árs í senn.

Ferjur

Vegagerðin styrkir rekstur fimm leiða með ferjum:

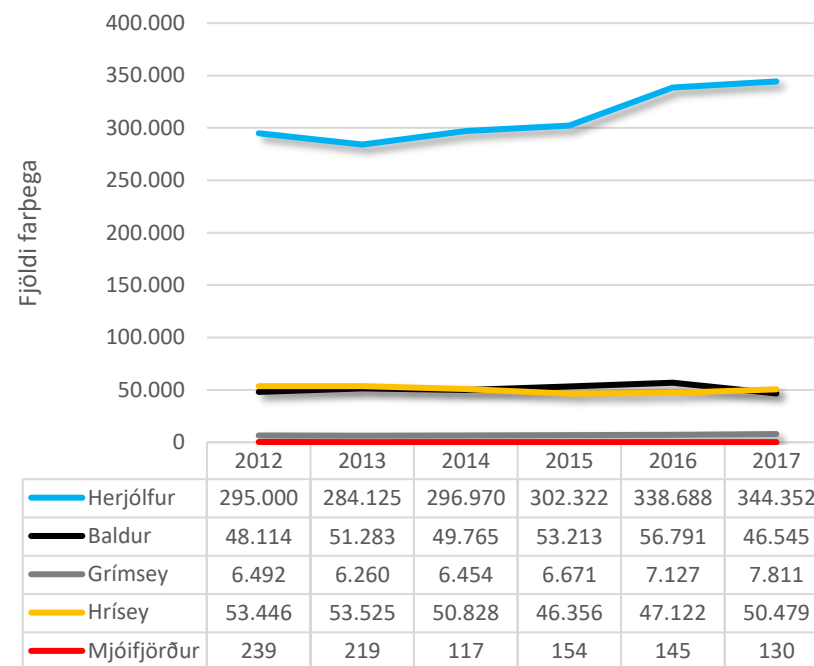
- Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn (allt árið). Heiti ferju er Herjólfur.
- Stykkishólmur – Flatey – Brjánslækur (rekstur allt árið, en aðeins styrkt yfir vetrartímann). Heiti ferju er Baldur.
- Árskógsströnd – Hrísey (allt árið) Heiti ferju er Sævar.
- Hrísey – Dalvík – Grímsey (allt árið) Heiti ferju er Sæfari.
- Mjóifjörður – Neskaupsstaður (vetur)

Vegagerðin (ríkið) á þrjár ferjur, Vestmannaeyjaferjuna Herjólf, Hríseyjarferjuna Sævar og Grímseyjarferjuna Sæfara. Vegagerðin styrkir rekstur allra ferjanna, að undangengnu útboði.



Mynd 24: Áætlunarferðir með ferjum við Ísland, 2018.

Farþegafjöldi



Mynd 25: Fjöldi farþega með ferjum 2012-2017.

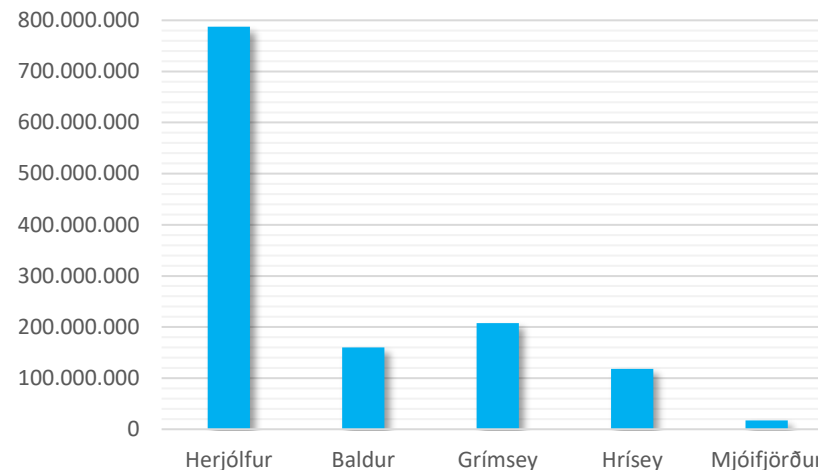
Heildarfjöldi farþega með ferjum fjölgaði um 7,5% á árabílinu 2012-2017 og var samtals 450 þúsund árið 2017. Munar þar mestu um aukningu í siglingum með Herjólfur en þar hefur aukningin verið tæp 17% á þessu árabíli. Farþegum til Grímseyjar hefur sömuleiðis fjölgað, eða um 20%. Farþegafjöldi til Hríseyjar helst nokkuð stöðugur milli ára. Sömu sögu er að segja af Baldri, en lækkun í farþegafjölda árið 2017 á sér m.a. skýringar í bilun skipsins sem olli því að engar ferðir voru farnar frá 20. nóvember til loka árs. Sömuleiðis var rekstur í maí talsvert skertur en þá var ferjan notuð í siglingum til Vestmannaeyja tímabundið.

Þjónusta

- Herjólfur siglir að jafnaði 6 sinnum á dag milli lands og eyja yfir sumartímann en 5 sinnum á veturna. Ef ekki er siglt í Landeyjahöfn er siglt til Þorlákshafnar og minnkar tíðnin þá í tvær á dag.
- Baldur siglir að jafnaði tvisvar á dag, fram og til baka yfir Breiðafjörð, yfir sumartímann en einu sinni yfir veturinn, fyrir utan laugardaga.
- Hríseyjarferjan siglir 9 ferðir á dag, alla daga nema sunnudaga, en þá er siglt átta sinnum, allan ársins hring. Hluti ferðanna fyrst á morgnanna og svo síðasta ferð á kvöldin eru upphringiferðir, sem aðeins eru farnar ef þess er óskað.
- Grímseyjarferjan siglir þrisvar til fjórum sinnum í viku milli lands og Grímseyjar yfir vetrarmánuðina og 5 sinnum á sumrin. Þar að auki siglir hún eina til tvær ferðir í viku milli Dalvíkur og Hríseyjar.
- Mjóafjarðarferjan siglir frá 1. október til 31. maí, tvisvar í viku milli Neskaupsstaðar og Mjóafjarðar.

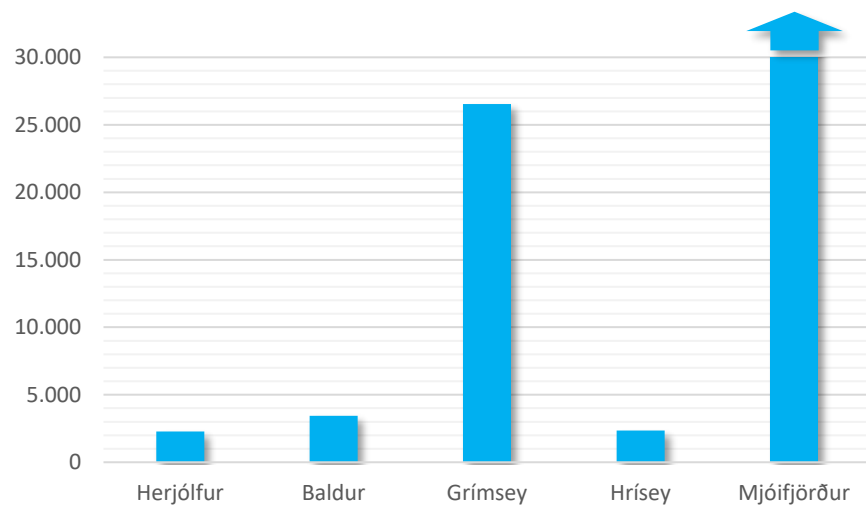
Kostnaður

Árið 2017 voru ferjusiglingar styrktar um alls um 1.290 milljónir króna. Hæstur var styrkurinn til reksturs Herjólfur, en minnstur í Mjóafjarðarferjuna.



Mynd 26: Ríkisstyrkur til ferjusiglinga, 2017.

Ef litið er til ríkisstyrks á hvern farþega breytist myndin nokkuð, en þá eru Herjólfur og Hríseyjarferjan lægst með um 2.300 krónur á hvern farþega. Baldur kostaði um 3.400 krónur á hvern farþega en hafa ber í huga þá truflun á rekstri hennar sem áður hefur verið nefndur. Ef miðað er við farþegafjölda árið á undan (2016) kostaði hver farþegi með Baldri um 2.800 krónur. Grímseyjarferjan er um tíu sinnum dýrari á hvern farþega en Baldur, Herjólfur og Hríseyjarferjan. Mjóafjarðarferjan hefur nokkra sérstöðu en hún kostaði um 135 þúsund krónur á hvern farþega.

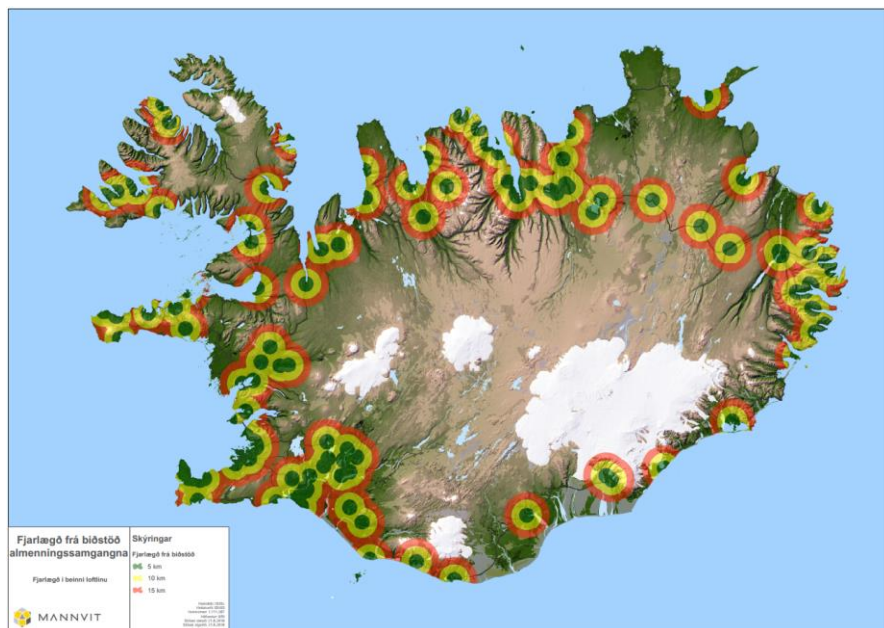


Mynd 27: Styrkur á hvern farþega með ferjum, 2017.

Fargjöld í ferjusiglingum eru sett hámarks í útboðsgögnum ferjusiglinga. Rekstraraðilar hafa síðan frelsi til þess að útbúa eigin verðskrá, svo lengi sem hún rúmast innan krafna útboðsganga.

Samanburður ferðamáta

Saman myndar áætlanakerfi ferja, flugs og almenningsvagna nokkuð víðfeðmt net almenningssamgangna á Íslandi. Alls má áætla að um 95% Íslendinga búi í innan við 10 km fjarlægð frá stoppistöð í netinu.



Mynd 28: Stoppistöðvar almenningssamgangna og áhrifasvæði þeirra, 2018.

Ferðamatarnir eru í eðli sínu talsvert mismunandi. Ferjurnar eru allar til þess fallnar að veita tengingu með farþega og frakt á staði sem lítil eða engin vegtening er við. Það er einungis ferjan Baldur, og tenging hans frá Snæfellsnesi til Barðastrandar sem er í raun valkostur við vegasamgöngur.

Af samgöngumátunum hafa ferjur minnstan hraða, svo almenningsvagnar og hraðastar eru flugvélar. Burðargeta farangurs er svo í öfugu hlutfalli þar sem flugvélar bera minnst en ferjur mest. Vegna hinnar miklu

burðargetu og því möguleikans til að ferðast með einkabíla eru virka ferjurnar Baldur, Herjólfur og mögulega Hríseyjarferjan nánast eins og hluti vegakerfisins. Hríseyjarferjan og Herjólfur eru einu ferjurnar sem veita næga þjónustu allt árið til þess að virka sem valkostur í og úr vinnu eða skóla. Miðað við ferðamagn Hríseyjarferju á hvern íbúa í Hrísey árið 2017 (334 ferðir á mann) má gera ráð fyrir því að hún virki sem slík fyrir stóran hluta íbúa eyjunnar. Ferjutenging við eyju virkar eins og vegtenging, þar sem hún er eina leiðin til að ferðast til og frá þeim á eigin bíl.

Flugsamgöngur veita hraða tengingu yfir langar vegalengdir, enda eru þær bæði hraðskreiðar og hafa möguleika á að ferðast stystu leið, í beina línu milli tveggja áfangastaða, í stað þess að fylgja legu landsins eins og landsamgöngur. Tími sem fer í ferli tengd innritun fyrir flugtak og affermingu véla eftir landingu, ásamt öðrum meðfylgjandi kostnaði veldur því að þær eru ekki samkeppnishæfar á styttri ferðalögum.

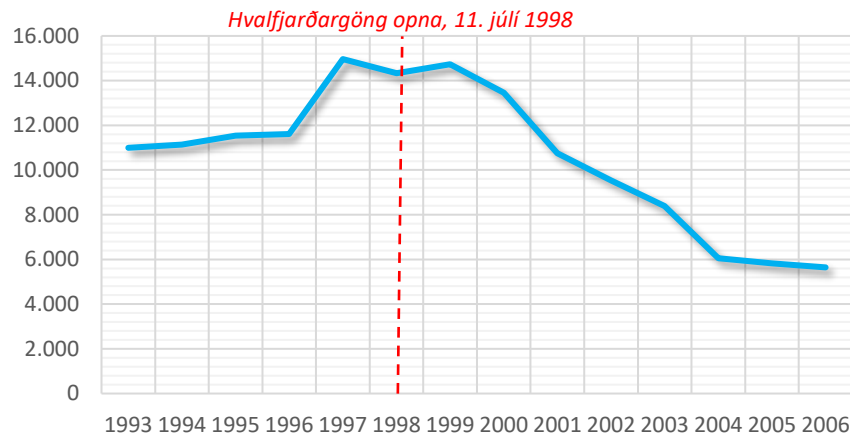
Þar kemur að hlutverki almenningsvagna, en þó ferðatími þeirra er að jafnaði lengri en með einkabíl og mun lengri en með flugi, veitir sveigjanleiki þeirra, lágur upphafskostnaður og stuttur tími í meðferð farþega á upphafs og áfangastað á styttri ferðum þeim forskot.

Samkeppni milli ferðamáta

Ferðamatarnir keppa innbyrðis, en í raun eru helsti keppinautur þeirra allra einkabíllinn. Tvö dæmi um þessa samkeppni eru opnun Hvalfjarðarganga og Landeyjahafnar. Báðar styttu þær ferðatíma með landsamgöngum umtalsvert sem hafði mikil áhrif á samkeppnisstöðu flugs.

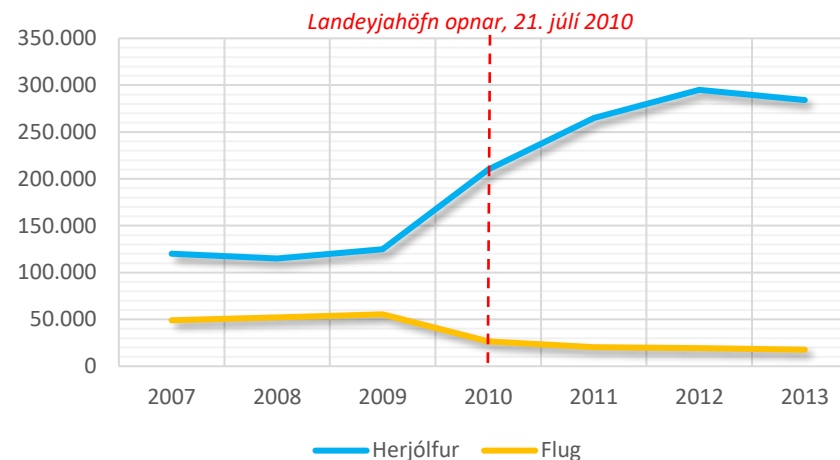
Hvalfjarðargöngin styttu akstursvegalengd til áfangastaða norðan hans um u.þ.b. 40 km, eða um hálf tíma akstur. Fyrir Sauðárkrók þýddi það að vegalengd til Reykjavíkur fór úr um 350 km í 310, og aksturtími úr um 4:20 klst í 3:45 klst. Árið 2003 opnaði svo enn önnur stytting fyrir Sauðárkrók

um Þverárfjall sem stytta ferðalengd og ferðatíma niður í 290 km og 3:30 klst. Á myndinni hér að neðan má sjá hvernig þróun áætlunarflugs til Sauðárkróks þróaðist yfir þennan tíma. Árið 2012 var því svo endanlega hætt. Síðan hefur a.m.k. verið gerð ein tilraun til að endurvekja flugið en án árangurs.



Mynd 29: Fjöldi farþega á Sauðárkróksflugvelli 1993-2006.

Hitt dæmið er þegar Landeyjahöfn var opnuð á miðju ári 2010. Siglingin til Þorlákshafnar tók um 2:45 klst og við það bættist svo um 45 mín aksturstími til Reykjavíkur. Í dag er siglingin 35 mínútur og akstur um 1:50 klst. M.ö.o., með tilkomu Landeyjarhafnar styttest ferðatími með ferju og bíl um rætt tæpa klukkustund eða í rétt um tvær og hálf klukkustund. Þetta hefur valdið því að flugsamgöngur hafa minnkað stórlega eða úr um 50 þúsund farþegum á ári í rúm 17 þúsund eins og þeir voru árið 2017.

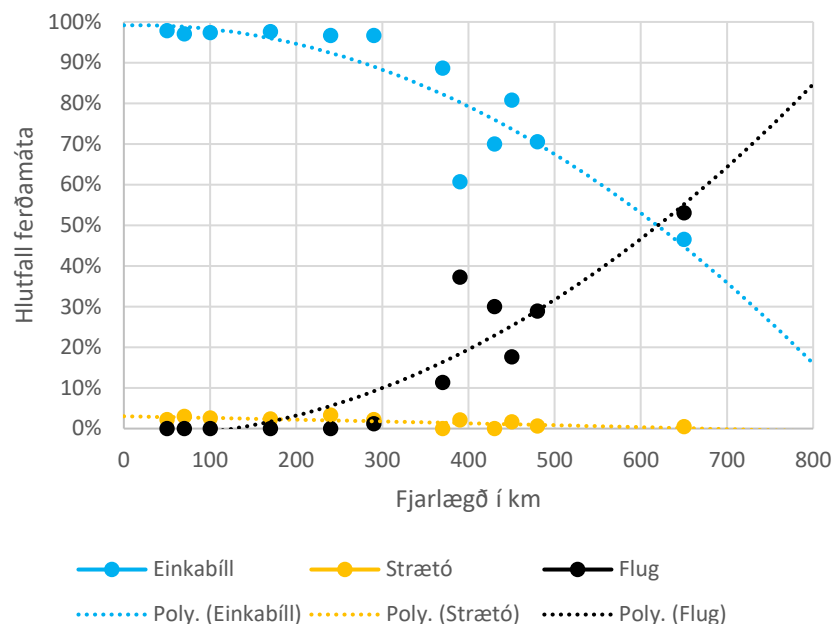


Mynd 30: Fjöldi farþega með Herjólfri og Flugl til Vestmannaeyja, 2007-2013.

Ef við einblínum á samgöngur á „meginlandinu“ þá eru það helst þrír samgöngumáttar sem keppa sín á milli; almenningsvagnar, einkabílar og flug. Eins og áður hefur komið fram hafa þeir hver sína styrkleika og henta misvel eftir því hvers eðlis og hve langt ferðalagið er. Dæmisagan um þróun flugs frá Reykjavík til Sauðárkróks eftir að vegsamgöngur þar styttest vekja upp spurningar um það hvar mörkin liggja, hve löng þarf vegalengdin að vera svo grundvöllur sé fyrir m.a. flugsamgöngum? Sömuleiðis má spyrja sig, hvenær eru vegalengdin orðin of löng til að grundvöllur sé fyrir akstri almenningsvagna?

Á mynd 31 má sjá hvernig samkeppnishæfni ferðamáta þróast eftir vegalengd á Íslandi. Tölur fyrir fjölda farþega með almenningsvögnum koma úr gögnum frá Strætó bs. Fjöldi farþega með innanlandsflugi er unnin úr tölum frá ISAVIA og Vegagerðinni. Fjöldi farþega með einkabíl er áætlaður út frá hlutföllum sem birtast í umferðakönnunum sem Vegagerðin hefur staðið fyrir í gegnum árin í Hvalfirði (2002), við Selfoss (2003) og við Reykjabraut í grennd við Blönduós (2011). Hlutföll sem þar

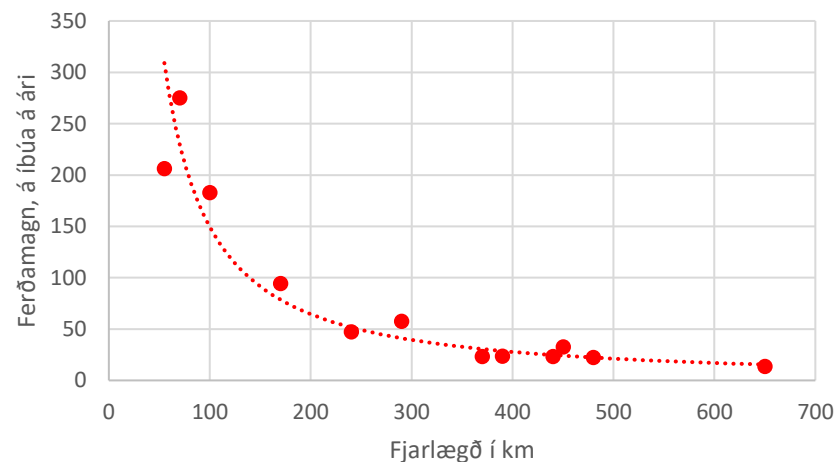
birtast eru svo margfölduð m.t.t. þeirrar árdagsumferðar sem Vegagerðin birtir fyrir vegkaflana á heimasíðu sinni. Æskilegt væri af tölurnar úr umferðakönnunum væru nýrri og hugsanlega verður hægt að endurgera þessa greiningu seinna meir, með nýrri upplýsingum. Tölurnar ættu þó að gefa nokkuð góða mynd af raunveruleikanum.



Mynd 31: Ferðamátaval eftir vegalengd frá höfuðborgarsvæðinu, 2017.

Út frá myndinni má sjá glögg hve mikilvægi flugs vex eftir því sem ferðalagið er lengra. Samhliða þessari mynd er þó mikilvægt að gera sér grein fyrir að á bak við þessi hlutföll er ferðamagn, þ.e. hve algengt er að fólk leggi í ferðalög miðað við ferðalengd. Út frá sömu gögnum og mynd 31 er útbúin var útbúin mynd 32, sem sýnir ferðamagn að meðaltali á

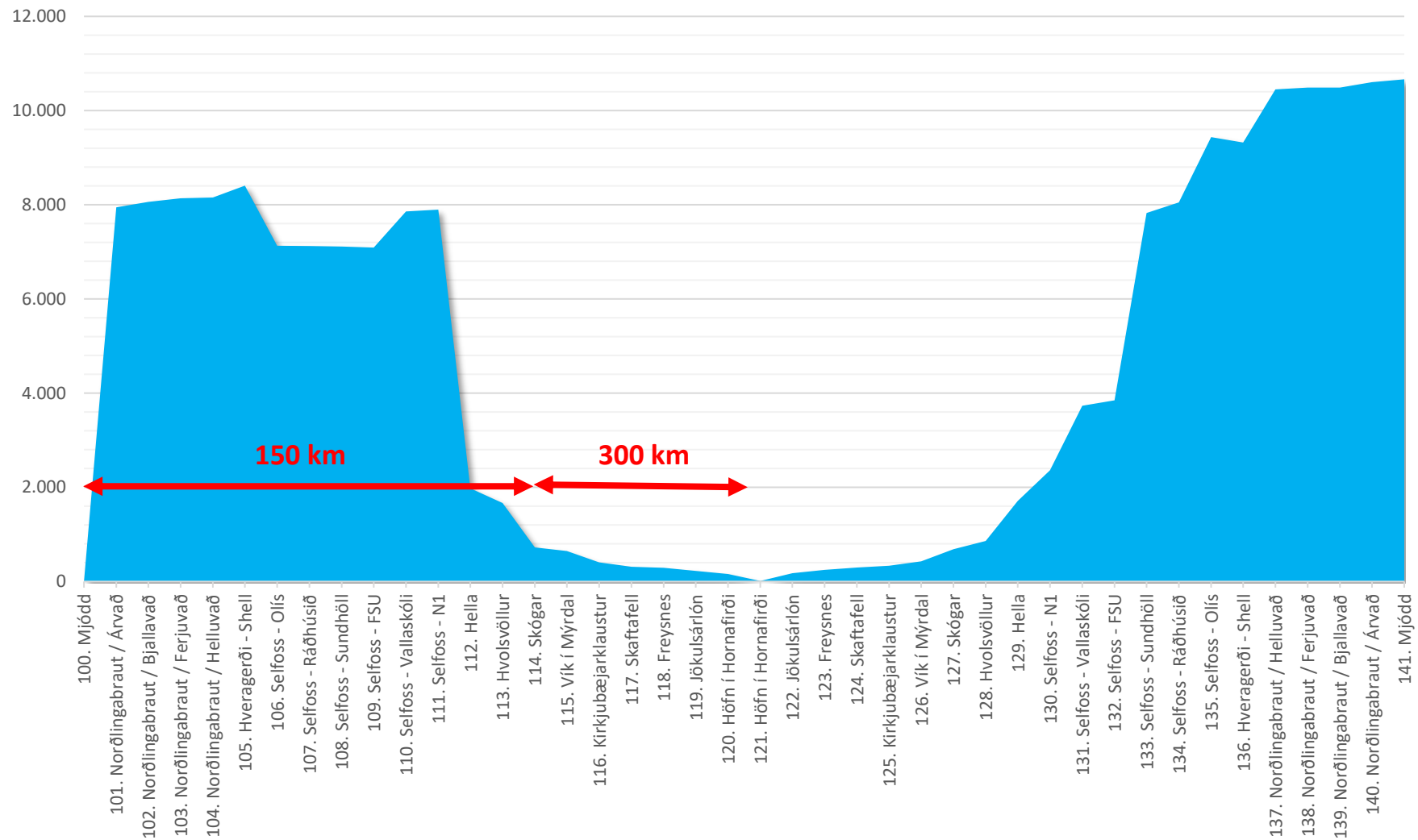
hvern íbúa umrædds sveitarfélags, þ.e. allar ferðir milli höfuðborgarsvæðis og sveitarfélags deilt með íbúatölu sveitarfélagsins.



Mynd 32: Ferðamagn að meðaltali á íbúa til höfuðborgarsvæðisins eftir fjarlægð, 2017.

Þarna sést að eftir því sem ferðin lengist fækkar ferðum milli áfangastaðanna. Punktarnir þrír undir 100 km eru fyrir Árborg, Borgarnes og Hvolsvöll. Ferðamagn á alla þessa staði gefa til kynna að þar sé á ferð dagleg umferð íbúa í vinnu eða skóla. Eftir því sem ferðalagið lengist er ólíklegra að fólk standi í slíkri umferð og ástæður ferða séu þá frekar tengdar þjónustu, verslun eða af félagslegum ástæðum. Annað dæmi sem sýnir sömu þróun er notkun leiðar 51, frá Reykjavík til Hafnar, en notkun á þeirri leið austan Skóga er aðeins brot af henni vestan þeirra.

Þjónustustig og skipulag almenningsgangna ætti að reyna að endurspeglar þennan raunveruleika.



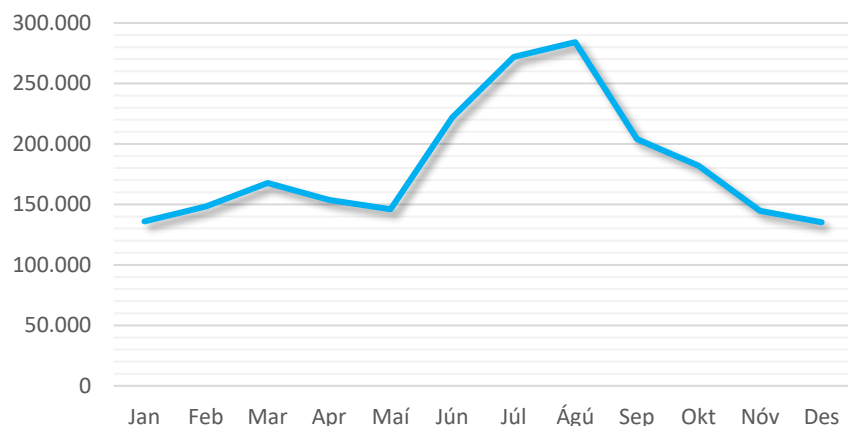
Mynd 33: Heildarfjöldi farþega í leið 51, skipt upp eftir stoppistöðvum, sept. – des. 2017.

Samkeppni milli almenningsvagna

Hér fyrr var snert á samkeppni milli mismunandi ferðamáta í almenningssamgöngum. Ef hins vegar er horft á samkeppni innan ferðamáta er það fyrst og fremst rekstur almenningsvagna sem á í samkeppni við einkarekstur, oftast en ekki á mjög takmörkuðu tímabili.

„Rjómafleytingar“

Yfir sumarmánuðina eykst umferð ferðamanna til Íslands talsvert og þar með eftirspurn eftir hópferðum á vinsæla ferðamannastaði.



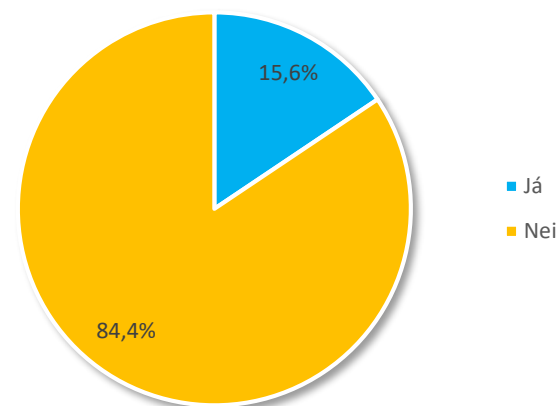
Mynd 34: Erlendir gestir um Leifstöð, 2017 (Ferðamálastofa, 2018).

Hin aukna eftirspurn eftir hópferðum veldur því að ýmis fyrirtæki starfrækja leiðarkerfi aðeins yfir þetta tímabil. Þó rekstur leiðarkerfis almenningsvagna sé víðast hvar varinn með einkarétti er þó ljóst að leiðarkerfi einkaaðila skarast víða. Af samtölum við þá sem eru í forsvari fyrir rekstri almenningssamgangna allt árið er ljóst að þeir telja sig verða

af talsverðum tekjum vegna þessa, sem veikir rekstrargrundvöll heilsársþjónustu.

Erlendir ferðamenn

Árið 2017 var í fyrsta sinn könnuð notkun og viðhorf erlendra ferðamanna til þjónustu Strætó. Samkvæmt henni höfðu 15,6% þeirra notað strætó á meðan á dvöl þeirra stóð.



Mynd 35: Did you use Strætó, the public bus system, during your stay in Iceland?

Árið 2014 var sérleyfi SSS á akstri almenningsvagna frá Keflavíkurflugvelli afnumið og akstur á þeirri leið gefinn frjálts. Nokkur fyrirtæki Nokkur fyrirtæki sinna nú þeirri þjónustu í bland við leið 55 í leiðarkerfi Strætó. ISAVIA býður út þá aðstöðu sem er næst stöðinni og innheimtir einnig gjald af rútustæðum fjærri henni. Strætó hefur fengið aðstöðu fyrir stoppistöð á tveimur stöðum, sitthvoru megin við flugstöðina í um 150 metra fjarlægð.

Litlar sem engar upplýsingar eða vegvísanir eru fyrir ferðamenn í Leifsstöð sem beinir þeim að stoppistöð Strætó. Að auki sjást þær ekki frá stöðinni sjálfri, svo ólíklegt er að einhver sem ekki þekkir vel til uppgötvi þjónustuna.

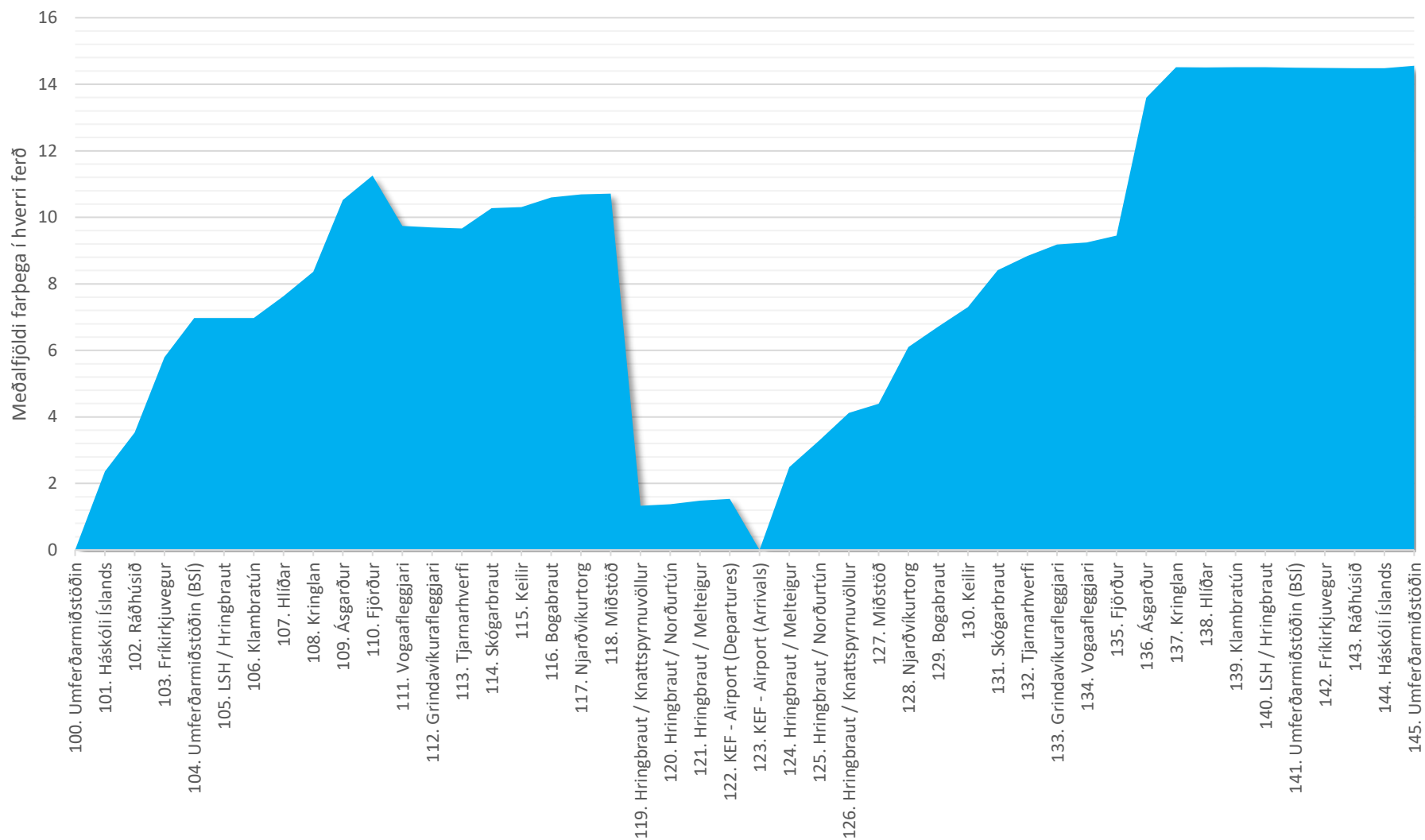
Færa má rök fyrir því að þessi aðgengishindrun sé stór valdur að því Strætó fær sáralitla sem enga hlutdeild í þeim tæplega 3 milljónum ferðamanna (innlendra og erlendra) sem fóru til og frá Keflavíkurflugvelli árið 2017 (Hagstofan, 2018). Eins og sést á mynd 37 er aðeins um einn og hálfur farþegi að meðaltali sem fer út úr leið 55 við Leifsstöð og tveir og hálfur sem stígur þar inn. Í heild voru innstig og útstig þar frá september til desember 2017 tæplega 5.300. Á sama tíma fóru um 880 þúsund manns til og frá flugstöðinni. Hægt væri minnka umhverfisáhrif af samgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli með því að bæta aðstöðu almenningssamgangna þar og hvetja fólk til að nota almenningssamgöngur frekar en einkabíl. Það myndi auk þess minnka þörf á stækkun bílastæðasvæða við flugstöðina.



Mynd 36: Stoppistöð leiðar 55 við Kjóavelli, nærri Leifsstöð.

Þau rök hafa sést að ekki megi bæta aðgengi leiðar 55 að Leifsstöð, nema mögulega gegn greiðslu, af samkeppnisástæðum. Könnun á slíku verður þó að taka það til hliðsjónar að þjónusta leiðar 55 er að mörgu leiti ólík

þeirri þjónustu sem flugrúturnar veita. Hún, eðli málsins samkvæmt, sinnir almannaðjónustu í þeim sveitarfélögum sem á leið hennar eru s.s. í Reykjanesbæ, Vogum og Grindavík, auk þess að stoppa á nokkrum stöðum á höfuðborgarsvæðinu. Aksturstími milli Leifsstöðvar og BSÍ er því um hálf tíma lengri. Hún þar að auki ekki í boði á öllum tímum áætlunarflugs, svo sem seint á kvöldin og á nóttinni.



Mynd 37: Leið 55 - Meðalfjöldi farþega með hverri ferð, skipt upp eftir stoppistöð - sept.-des. 2017 (Strætó bs., 2018)

Tengingar milli ferðamáta

Leiðarkerfi almenningssamgangna samanstendur að mörgum einstökum leiðum á landi, sjó og í lofti. Ein leið veitir aðeins tengingu innan takmarkaðs áhrifasvæðis. Ef leiðirnar tengjast, stækkar áhrifasvæðið og þar með valmöguleikar notenda til þess að komast leiðar sinnar. Tengingar eru því lykilþáttur í samþættu almenningssamgöngukerfi.

Svo tengingarnar virki sem skildi er mikilvægt að gera þær eins þægilegar og aðgengilegar fyrir farþega og völ er á. Það þýðir að upplýsingar um þær þurfa að vera aðgengilegar, flækjustigi skal haldið í lágmarki og þær þurfa að taka eins stuttan tíma og kostur er.

Tengingar almenningssvagna við flugvelli og hafnir

Leiðarkerfi almenningssvagna veitir misgóða tengingu við þá flugvelli og þær hafnir sem eru hluti af heildstæðu kerfi almenningssamgangna. Á þremur flugvöllum er haldið úti sérstökum akstri tengdum við flugið, svokallaðar flugvallarrútur. Í leiðarkerfi almenningssvagna undir nafni Strætó er einungis í boði tenging við einn flugvöll (Reykjavíkflugvöll), þrátt fyrir að leiðarkerfið bjóði upp á akstur til fjögurra sveitarfélaga sem flogið er til. Á austurlandi er bein tenging í boði við flug á Egilsstöðum og Höfn á vegum SVAust. Strætó ekur til beggja sveitarfélaga en stoppar á hvorugum flugvelli. Á Akureyri aka fjórar leiðir í kerfi Strætó auk leiða Akureyrarstrætó. Engin þeirra stoppar þó á Akureyrarflugvelli, en þaðan er aðeins í boði leigubílaakstur. Erfitt er fyrir farþega að gera sér grein fyrir möguleikum á tengingu enda litlar og/eða torsóttar upplýsingar í boði á þjónustuborðum söluaðila.

Álíka staða blasir við þegar horft er til þeirra hafna sem sinna ferjusiglingum Ekið er bæði í Landeyjahöfn og að höfninni í Stykkishólmi. Í Landeyjahöfn er áætlun almenningssvagna samstillt áætlun Herjólfss þrisvar sinnum á dag. Herjólfur siglir hins vegar oft og litlar upplýsingar eru um það á þjónustuborði Herjólfss hvaða leiðir tengja í

almenningssvagna og hverjar ekki, þar er bara vísað á heimasíðu Strætó. Ef Herjólfur siglir ekki í Landeyjahöfn er leið Strætó sem tengir við hann breytt og aukavagn sendur frá Reykjavík til Þorlákshafnar. Í Stykkishólmi eru áætlanir Strætó og Baldurs aðeins að hluta samstilltar, þ.e. mögulegt er að komast í seinni ferð Strætó frá Stykkishólmi til Borgarness úr fyrri ferð Baldurs yfir sumartímann. Þessi tenging er ekki möguleg skv. vetraráætlun. Frá Brjánslæk er aðeins í boði rútuakstur yfir sumarmánuðina, og líkt og á Stykkishólmi eru tenging almenningssvagns og ferju aðeins í boði er ferðast er í suðurátt. Samkvæmt áætlun er Grímseyjarferjan yfirleitt komin of seint til Dalvíkur svo möguleiki sé þar á tengingu við leið 78 sem ekur frá Siglufirði til Akureyrar. Á veturna og á fimmtudögum á sumrin kemur hún til Dalvíkur klukkan 17:00. Leið 78 ekur stoppar, á síðustu leið dagsins, klukkan 17:05 á Dalvík á leið norður. Þessi munur er helst til lítill til þess að hann dugi farþegum úr ferjunni til þess að komast frá borði og á stoppistöðina. Hríseyjarferjan siglir allt að níu sinnum á dag, á um tveggja tíma fresti. Það þýðir að yfirleitt ættu farþegar að geta fundið leið til þess að tengja við leið 78 með ásættanlegum biðtíma. Stoppistöð Strætó er hins vegar við vegamótin að Árskógssandi, rúmlega 2 km í burtu frá höfninni. Þetta er hindrun sem gæti reynst ýmsum erfið og gert tenginguna óaðlaðandi. Áætlun SVAust fyrir Neskaupstað passar ekki fyrir áætlun Mjóafjarðarferjunnar. Fyrir utan vísun í heimasíðu Strætó á þjónustuborði Herjólfss, er hvergi á síðum hinna ferjanna upplýsingar um þær tengingar við almenningssvagna sem mögulega eru í boði.

Tengingar milli leiða almenningssvagna

Innan leiðarkerfis almenningssvagna eru nokkrir hnútpunktar þar sem leiðir geta tengst saman. Þessir hnútpunktar eru mikilvægir fyrir virkni kerfisins, þar sem þeir bjóða farþegum aðgang að stærra leiðarkerfi. Helstu hnútpunktar kerfis almenningssvagna eru:

- Reykjavík (leiðir 51/52, 55 og 57)

- Selfoss (Leiðir 51/52, 72/73 og 75)
- Borgarnes (Leiðir 57, 58, 59 og 81)
- Akureyri (Leiðir 56, 57, 78 og 79)
- Egilsstaðir (Leið 56 og leiðir 1, 3 og 5 í kerfi SVAust)
- Reyðarfjörður (Leiðir 1 og 2 í kerfi SVAust)
- Höfn (Leiðir 51 og 4 í kerfi SVAust)

Í heild má segja að tengingar milli leiða séu almennt góðar og á flestum leiðum er í boði að tengjast öðrum leiðum með minna en 2 klst biðtíma á hnútpunkti. Það eru helst leiðir sem aka aðeins einu sinni á dag eða sjaldnar sem lenda í því að ná ekki að hitta á tengingu samdægurs, sem þýðir að farþegi þarf að bíða yfir nótt til þess að halda áfram. Á flestum þeirra hefur þó verið tryggt að tenging sé í boði fyrir tengingu samdægurs í eina átt þó það sé ekki hægt í hina.

Helstu hindranir fyrir tengingum í kerfinu eins og það er nú liggja aðalega í Reykjavík þar sem leiðirnar þrjár; 51/52, 55 og 57. Aka ekki á sömu stoppistöð. Vissulega er í boði tenging með Strætó á milli þeirra, en ákjósanlegra væri að hægt væri að tengja þær saman beint, t.d. í grennd við Reykjavíkurflugvöll. Fyrir utan að einfalda tengingu með almenningssamgöngum milli landshluta myndi þá nást betri tenging við flug, bæði innanlands og til útlanda.

Á Höfn mætti sömuleiðis reyna að ná betri snertifleti milli leiðarkerfis SVAust og Strætó. Stoppistöðvar bera ekki sama nafn í tímatöflum og því torvelt fyrir farþega að gera sér grein fyrir hvar og hvernig tenging getur átt sér stað.

Tengimöguleikar birtast í fáum tímatöflum almenningssvagna. Hjá Strætó birtast þó tengingar ef þar er „leitað að ferð“ milli tveggja áfangastaða. SVAust, sem og aðrar upplýsingasíður almenningssvagna bjóða ekki upp á slíka möguleika.

Tafla 1: Tenging leiðarkerfis almenningsvagna við flugvelli innanlandsflugs.³

	Reykjavík	Akureyri	Egilsstaðir	Ísafjörður	Höfn	Húsavík	Bíldudalur	Gjögur	Þórshöfn	Vopnafjörður
Tenging við skipulagðan akstur almenningsvagna að lágmarki 9 mánuði á ári.	Já	Nei	Já að hluta	Já*	Já að hluta	Nei	Já*	Nei	Nei	Nei
Er áætlun almenningsvagna tengd áætlun flugs (er að hámarki 1 klst munur á komu- og brottfarartíma flugs og almenningsvagna?)	Já	Nei	Já að hluta	Já	Já að hluta	Nei	Já	Nei	Nei	Nei
Birtast upplýsingar um tengingu á upplýsingasíðu flugfélags	Nei	Nei	Já	Nei	Já	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Tenging við leigubílaþjónustu	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Nei	Nei	Nei

*Tenging við sérstaka flugrútu

Tafla 2: Tenging leiðarkerfis almenningsvagna við hafnir ferjusiglinga.⁴

	Landeyjahöfn	Dalvík	Árskógssandur	Stykkishólmur	Brjánslækur	Neskaupsstaður
Tenging við skipulagðan akstur almenningsvagna að lágmarki 9 mánuði á ári.	Já	Já	Já – langt í stoppistöð	Já	Nei	Já
Er áætlun almenningsvagna tengd áætlun flugs (er að hámarki 1 klst munur á komu- og brottfarartíma ferju og almenningsvagna?)	Já	Já að hluta	Já að hluta	Já að hluta	Nei	Nei
Birtast upplýsingar um tengingu á upplýsingasíðu skipafélags	Já að hluta	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Tenging við leigubílaþjónustu	Nei	Já	Nei	Nei	Nei	Nei

³ Ekki er hér litið til flugvalla á eyjum, s.s. í Vestmannaeyjum eða Grímsey enda áfangastaðir álitnir sem endanlegur áfangastaður í leiðarkerfi.

⁴ Ekki er hér litið til hafna í eyjum, s.s. í Vestmannaeyjum, Grímsey eða Hrísey, enda áfangastaði álitnir sem endanlegur áfangastaður í leiðarkerfi.

Tafla 3: Tengingar innan leiðarkerfis almenningsvagna

	Reykjavík	Selfoss	Borgarnes	Akureyri	Egilsstaðir	Reyðarfjörður	Höfn
Allar leiðir nýta sér sömu stoppistöð	Nei	Já	Já	Já	Já	Já	Já
Ef leiðir stoppa ekki á sama stað, er í boði akstur milli stoppistöðva	Já	-	-	-	-	-	-
Bein tenging milli leiða er í boði með minna en 2 klst biðtíma.	Já, að hluta	Já	Já, að hluta	Já, að hluta	Já, að hluta	Já	Já, að hluta
Bein tenging milli leiða er í boði samdægurs	Já	Já	Já, að hluta	Já	Já, að hluta	Já	Já, að hluta
Er auðvelt að gera sér grein fyrir hvaða stöð sé skiptistöð í tímatöflu á upplýsingasíðu almenningsvagna?	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Nei
Birtast upplýsingar um tengingu á upplýsingasíðu almenningsvagna	Já	Já	Já	Já	Nei	Nei	Nei

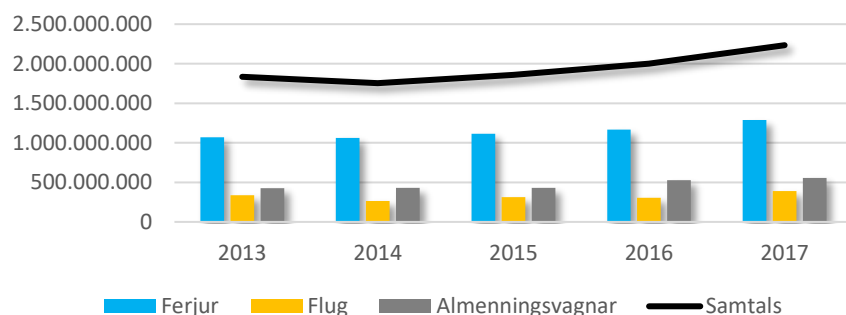
Stjórnsýsla

Ráðherra fer með yfirstjórn farþegaflutninga, farmflutninga og almenningssamgangna. Samgöngustofa fer með stjórnsýslu og eftirlit samgöngumála, Vegagerðin annast framkvæmdir í samgöngum og skipulag almenningssamgangna milli byggða. Flugvellir og flugleiðsögn er sinnt af Isavia ohf. samkvæmt þjónustusamningi við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Ábyrgð á leiðarkerfi og rekstri almenningssvagna milli byggða liggur hjá Landshlutasamtökum.

Almennt er talið jákvætt að ákvörðunarvald er varðar einstakar leiðir í leiðarkerfi almenningssvagna liggja nærri notendum í heimabyggð. Af viðtölum við forráðafólk landshlutasamtaka má finna mörg dæmi þar sem þessi nálægð skilað árangri í skipulagningu einstakra leiða. Að sama skapi er eðlilegt að Landshlutasamtökin hafi faglegt bakland bæði í rekstri og ekki síður í útboðsmálum hjá Vegagerðinni og Strætó bs.

Fjármögnun

Almenningssamgöngur á Íslandi eru fjármagnaðar með ýmsum hætti. Í því samþætta almenningssamgöngukerfi sem hér er til skoðunar eru langflestar leiðir reknar með opinberri aðstoð.



Mynd 38: Ríkisstyrkur til almenningssamgangna 2013-2017, (Vegagerðin, 2017).

Í flugi og ferjum eru upphæðir framlags ríkisins til rekstrar ákvarðaðar í útboði. Í útboðsgögnum eru settar fram kröfur, s.s. um tæknileg mál, útbúnað, lágmarks þjónustustigs og hámarks fargjalds. Tilboðsupphæð bjóðenda er þá í raun sá opinberi styrkur sem þeir telja að þurfi svo hægt sé að bjóða upp á umbeðna þjónustu innan þess rekstrarramma sem gögnin setja. Í þessu fyrirkomulagi taka einkaaðilar á sig áhættu af rekstartengdum þáttum svo sem af tekjum af farþegafjölda.

Fjármögnun reksturs almenningssvagna er byggður upp með öðrum hætti. Þar er heildarupphæð opinbers fjármagns ákvörðuð fyrirfram og þjónustan löguð að þeirri upphæð, ásamt áætluðum tekjum af farmiðasölu. Þetta fyrirkomulag treystir á að rekstartengdar forsendur sem lagt er af stað með áður en þjónustan er boðin standist. Í reynd er slíkt mjög vandasamt sem m.a. hefur sýnt sig í rekstri almenningssvagna síðastliðin ár.

Ekki er að fullu skýrt í núverandi fyrirkomulagi hverjum ber að taka áhættuna af því ef forsendur rekstraráætlana standast ekki. Frá því 2012 hafa landshlutasamtök borið ábyrgð á rekstri almenningssvagna, en hafa ekki fjárheimildir til að bera ábyrgð á hallarekstri. Sveitarfélögin sem standa á bak við samtökin lýstu því sömuleiðis yfir í upphafi að þau myndu

ekki bera áhættu af rekstrinum⁵. Tekið hefur verið á þessum hallarekstri hingað til með rekstrarhagræðingu og niðurskurði í þjónustu auk þess sem veitt hafa verið aukaframlög til rekstrar frá hinu opinbera⁶. Þetta fyrirkomulag getur því leitt til þess að sveiflur verða í þjónustu milli missera eða ára, ss. í tíðni og þjónustutíma (hvenær ferðir eru í boði). Slíkar sveiflur draga úr áreiðanleika þjónustunnar sem hefur mjög neikvæð áhrif á notendur.

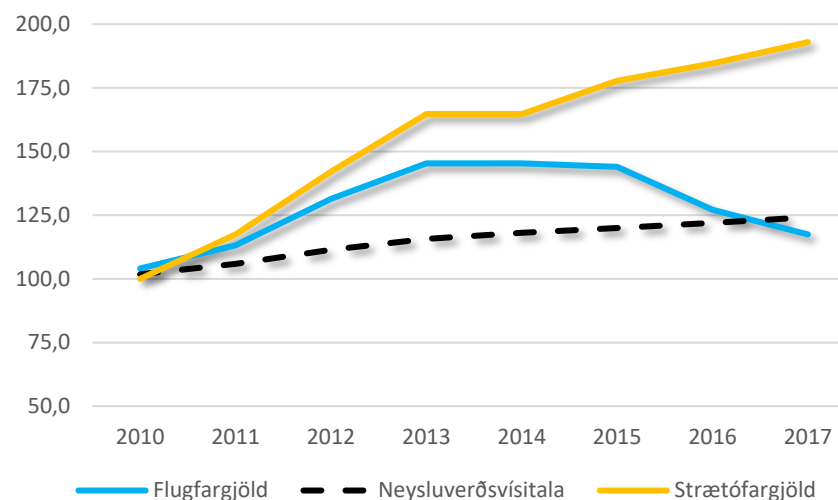
Skólaakstur hefur víða verið fjármagnaður að hluta með framlögum úr hinum svokallaða akstursstyrk frá Lánasjóði Íslenskra námsmanna (LÍN). Akstursstyrkurinn byggir á reglugerð um námsstyrki nr. 692/2003. Þeir nemar sem búa fjarri skóla, en ferðast fram og til baka á hverjum degi, eiga rétt á akstursstyrk. Styrkurinn er ýmist greiddur beint til nemenda eða til skóla sem þá notar hann til þess að fjármagna skólaakstur. Nemendur fá þá í staðinn kort í aksturinn. Almenna reglan er að styrkurinn renni beint til nemenda, en ef skólinn er að skipuleggja skólaakstur er fyrrnefndum valmöguleika bætt í umsókn nemenda. Skólar sem velja að hafa þennan valmöguleika í boði hefur farið fækkandi síðustu ár og í dag (2018) eru aðeins þrír skólar eftir⁷.

Einn þeirra skóla sem áður bauð upp á þennan möguleika en gerir það ekki í dag er FSU á Selfossi. Rekstur almenningssamgangna á Suðurlandi eru hins vegar mjög stilltar inn á þarfir nemenda þar. Áætlaðar tekjur frá nemum hafa fallið úr um 24 milljónum kr. á ári í um 6 milljónir eftir að valmöguleikinn um beinar greiðslur akstursstyrksins til FSU var tekinn út⁸.

Verðlag

Á langflestum leiðum í leiðakerfi almenningssamgangna, hvort sem lítið er til flugs, ferja eða almenningssvagna, ríkir fákeppni, þ.e. að aðeins einn

rekstraraðili býður upp á þjónustuna. Á fákeppnismarkaði fá fyrirtæki lítið aðhald frá samkeppni og hafa stjórn á framboði og verðlagningu á markaðnum. Eins og sést á mynd 39 hefur verðþróun í almenningssamgöngum frá 2010-2017 verið nokkuð yfir þróun neysluverðsvisitölu. Sérstaklega á þetta við um almenningssvagna og sérstaklega á árunum 2010-2013, en núverandi fyrirkomulag reksturs almenningssvagna í dreifbýli tók við árið 2012. Ef horft er á tímabilið frá 2012 hefur verðlag í almenningssvögnum hækkað um tæp 22% umfram almennt verðlag. Verðlag í innanlandsflugi hefur nálgast vísitölu neysluverðs eftir að hafa farið nokkuð frammúr henni fram til 2015.



Mynd 39: Þróun verðlags í almenningssvögnum og innanlandsflugi frá 2010-2017. Janúar 2010 = 100. (Hagstofan, 2018)

⁵ Sbr. viðtöl við Pál Brynjarsson (11.06.18) og Bjarna Guðmundsson (18.06.18)

⁶ Sbr. viðtal við Pétur Þór Jónasson (03.07.18)

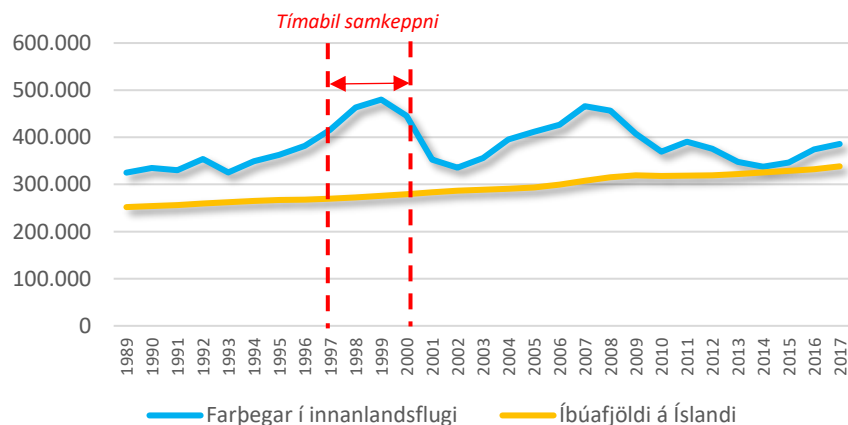
⁷ Sbr. tölvupóstur frá Petrínu Sæunni Úlfarsdóttir (18.06.18)

⁸ Sbr. viðtal við Bjarna Guðmundsson (18.06.18)

Verðlag innan leiðakerfis Strætó byggist á gjaldskrá Strætó bs. sem er ákveðin af stjórn Strætó bs. Í því innanlandsflugi og þeim ferjusiglingum sem boðnar eru út eru skilgreind hámarksfargjöld í útboðsgögnum auk ákvæða um félagslega afslætti. Rekstraraðilum er frjálst að stilla upp eigin verðskrá, svo lengi sem hún helst innan krafna útboðsgagna.

Flug

Þrír íslenskir flugrekendur stunda áætlunarflug á Íslandi. Aðeins einn flugrekandi flýgur hverja leið og aðeins eitt tilboð barst í hverja flugleið þegar þau voru boðin út árið 2016 til ársins 2020. Eina tímabil almennrar samkeppni á síðustu 25 árum var 1997-2001, en þá var verðlag að jafnaði rúmlega 20% lægra en meðaltal árána fyrir og eftir. Á mynd 40 má sjá hvernig farþegafjöldinn óx á tímum lægra verðlags.



Mynd 40: Fjöldi farþega í innanlandsflugi 1989-2017

Air Discount Scheme (ADS) er skosk áætlun sem gengur út á það að aðgengi íbúa á afskekktustu svæðum Skotlands að þjónustu og öðrum félagslegum gæðum er aukið með því að niðurgreiða flugfargjöld þeirra (fyrir utan opinber gjöld) um 50%. Áætlunin byggir m.a. á grein 51 GBER

reglna Evrópusambandsins, en greinin kveður á um sérstakar niðurgreiðslur samgöngukostnaðar til íbúa afskekkttra staða.

Ýmis rök mæla með aðferð á borð við ADS á Íslandi. Helst ber að nefna samþjöppun ýmis konar opinberrar þjónustu á höfuðborgarsvæðinu í nafni hagkvæmni stærðarinnar, sem þó á að vera aðgengileg öllum Íslendingum. Eins og sést á mynd 31 er flugið aðal almennings-samgöngutenging til höfuðborgarinnar úr byggðum í meira en 350 km fjarlægð, og aðaltengingin þegar ferðalagið er orðið lengra en 650 km.

Flugverð hefur síðan 2010 nokkurn veginn fylgt almennu verðlagi. Árið 2010 kom það þó nokkuð sterkt fram í könnun á áhrifaþáttum ferðamatavals að hátt verðlag var það sem notendur höfðu lang mestar áhyggjur af, sjá mynd 7. Það bendir til þess að hátt verðlag sé ekki ný tilkomið, heldur hafi verið lengi til staðar.

Almenningsvagnar

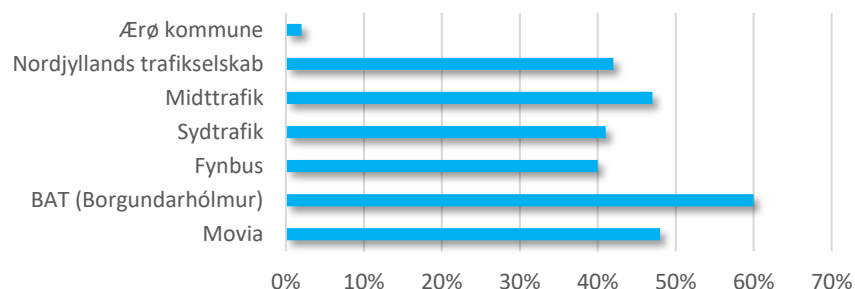
Eins og kom fram áður ræðst verðlag innan kerfis Strætó á verði farmiða á höfuðborgarsvæðinu, sem síðan eru margfölduð með fjölda gjaldsvæða sem ekið er í gegnum. Þannig hefur stjórn Strætó bs. á höfuðborgarsvæðinu bein áhrif á verðlag farmiða í almenningsvögnum á stærstum hluta landsins. Strætó bs. hefur frá árinu 2012 verið að vinna að tilraunaverkefni til 10 ára (2012-2022) til eflingar almennings-samgangna á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt samningi SSH og Vegagerðarinnar.

Tafla 4: Samanburður á hlutfalli fargjaldatekna af rekstrarkostnaði almenningsvagna á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Höfuðborgarsvæðið	32,6%	30,5%	31,1%	30,7%	33,6%	34,7%
Landsbyggðin	21,1%	32,7%	35,6%	39,4%	38,5%	35,4%

Einn af þeim mælikvörðum sem unnið er eftir er að hlutdeild fargjaldatekna af rekstrarkostnaði nái 40%, en hlutfallið var tæplega 32% í upphafi samnings. Þetta hefur sett nokkra pressu á Strætó bs. að hækka fargjöld til að nálgast þetta hlutfall. Ef horft er á þróun fargjalda Strætó frá upphafi samnings 2012 til 2017 má sjá að þau hafa hækkað um tæplega 22% umfram bæði almennt verðlag sem og þróun hinnar sérsniðnu „strætó“ vísitölu, sem skilgreind var í samningnum. Til samanburðar má benda á að hlutfall fargjaldatekna af rekstri almenningsvagna í dreifbýli í Bandaríkjunum er um 12% að jafnaði fyrir fastar áætlunarleiðir og 7% fyrir pöntunarþjónustu (Mattson, 2017). Í Danmörku var þetta sama hlutfall 46% að meðaltali árið 2016. Hafa ber þó í huga að þar er íbúapéttleiki mun meiri en á Íslandi.

Tafla 5: Hlutfall fargjaldatekna af rekstrarkostnaði í rekstri almenningsvagna í dreifbýli í Danmörku árið 2016 (Trafik- og Byggestyrelsen, 2018).



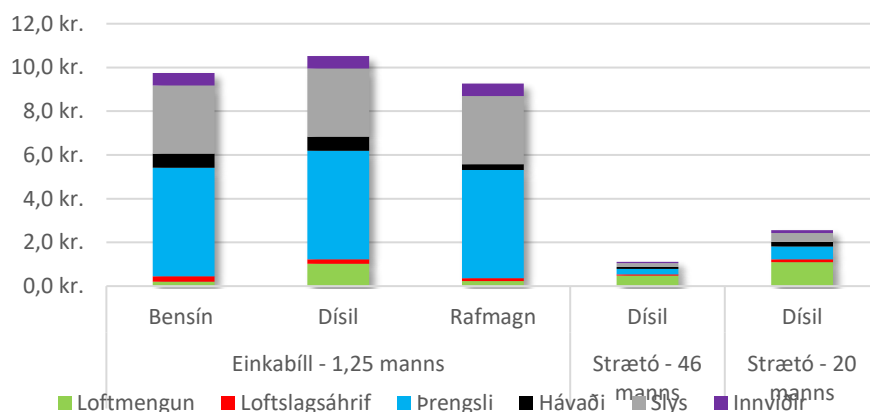
Verðlag er mikilvægur áhrifaþáttur í ákvörðun notenda um það hvaða ferðamáti verður fyrir valinu. Rannsóknir sýna fram á að til langs tíma (+5 ára) má búast við því að verðhækkun farmiða í almenningsvagna í dreifbýli um 10% er líkleg til að skila sér í 8-10% fækkun farþega (Hanly & Dargay, 1999). Búast má við álíka miklum áhrifum á breytingum á verðlagi flugfarmiða (Wit, Davidson, & Dings, 2003).

Umhverfismál og annar ytri kostnaður

Samgöngur hafa í för með sér talsverð umhverfisáhrif, auk annars ytri kostnaðar. Samgöngumátarnir þrír, almenningsvagnar, flug og ferjur hafa mismikil og mismunandi áhrif og þarf því að skoða hvern fyrir sig.

Almenningsvagnar

Ytri kostnaði í samgöngum er iðulega skipt í eftirfarandi flokka: *Loftmengun, loftslagsáhrif, hávaði, þrengsli (umferðartafir), slys og innviðakostnaðar*. Í skýrslu Mannvits (Mannvit, 2018), er tekinn saman mat á ytri kostnaði almenningsvagna annars vegar og einkabíla hins vegar á hvern farþegakílómetar. Af þeim samanburði sést að þéttsetinn almenningsvagn hefur umtalsvert minni ytri kostnað í för með sér en einkabíll.



Mynd 41. Samanburður á heildar ytri kostnaði á km. á farþega, einkabílar og strætó.

Í þessum samanburði er þó rétt að líta til þess að þrengslakostnaður á aðalega við í þéttbýli, þar sem umferðartafir myndast. Af myndinni sést einnig glögg að lágur ytri kostnaður almenningsvagna byggir á því að nægjanlega margir farþegar séu í vagninum. Þar að auki ber að hafa í huga

að samanburðurinn byggir á „hefðbundnum“ almenningsvögnum, svipuðum þeim sem aka um höfuðborgarsvæðið í dag hjá Strætó bs.

Í skýrslu Hrafnhildar Tryggvadóttur (Tryggvadóttir, 2013) er nánar farið í saumana á umhverfisáhrifum almenningsvagna milli byggða. Þar er bent á að stærð farartækjanna hafa einnig mikil áhrif á það hver umhverfisáhrif þeirra séu. Sú staðreynd styrkir því þá kröfu að farartæki séu valin eftir áætluðum farþegafjölda.

Almenningsvagnar reknir á vistvænum orkugjöfum á borð við metangas og rafmagn eru nú þegar í rekstri á höfuðborgarsvæðinu hjá Strætó bs. Aðstæður þar eru að mörgu leiti hagstæðar með næga metangasframleiðslu á vegum SORPU og hraðhleðslustöðvar við enda þeirra leiða sem reknar eru með rafmagnsvögnum. Tækniþróun vistvænna ökutækja hefur verið hröð síðustu ár og búist er við að svo haldi áfram (Mannvit, 2017).

Innviðir til stuðnings rafmagnsökutækjum hafa verið að styrkjast, og sem dæmu um það hafa hleðslustöðvar nú risið hringinn í kringum landið á vegum Orku Náttúrunnar.

Flug

Í félagshagfræðilegri greiningu á framtíð áætlunarflugs innanlands (Hilmarsson & Þorleifsdóttir, 2014), er metinn ytri kostnað vegna innanlandsflugs. Litið var til þáttanna; *Heilsa og öryggi, loftmengun, loftslagsáhrif og vegslit*, og þeir bornir saman við núllkostleiðir.

Í þeim samanburði kemur flugið vel út og leiðir til mun hagstæðari niðurstöðu, út frá þjóðhaglegu sjónarmiði, í öllum þáttunum fyrir utan loftslagsáhrif. Mestu munar um mikinn ábata vegna lægri slysakostnaðar í flugi en í vegsamgöngum. Samfélagslegur kostnaður vegna loftslagsáhrifa er almennt neikvæður í þessum samanburði, nema á flugleiðinni milli Reykjavíkur og Egilsstaða.

Varðandi þróun til vistvænni orkugjafa í flugsamgöngum er í dag litið til ýmissa kosta á borð við lífoldsneyti, vetni og jafnvel eldsneyti framleiddu af grænþörungum (Bernódusson, 2018) (Baharozu, Soykan, & Ozerdem, 2018). Óvíst er þó enn hvenær slík loftför verði samkeppnisfær við þá tækni sem í dag er í boði.

Ferjur

Umhverfisáhrif skipaumferðar eru loftmengun, loftslagsáhrif og svo vatnsmengun. Nokkur þróun hefur verið í skipatækni í átt að aukinni notkun á vistvænum orkugjöfum og sem dæmi á ný Vestmannaeyjaferja að sigla nær alfarið fyrir rafmagni. Ferjurtengingar við eyjur virka í raun eins og hluti af vegakerfinu og því ekki hægt að ber umhverfisáhrif þeirra við þann kost, eins og hægt er með flug og almenningssvagna. Um ferjur gilda þó sömu reglur og aðra samgöngumáta, að eftir því sem þær stækka aukast umhverfisáhrif. Þess vegna er hér einnig mikilvægt að stærð farartækja miði við áætlaðann farþegafjölda.

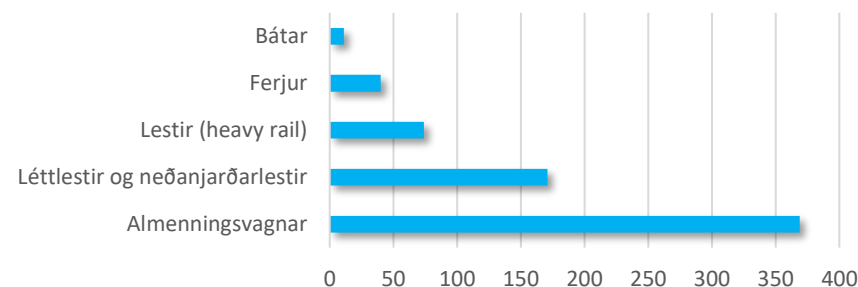
Samantekt

Í öllum samgöngumátum er í dag hröð þróun í átt að umhverfisvænum orkugjöfum. Sú þróun er líklegt til að leiða til þess að þær tæknilausnir verði með tíð og tíma samkeppnishæfar við þá tækni sem er ráðandi í dag bæði hvað varðar tæknilega getu og verð. Stjórnvöld geta haft áhrif á þróunina hér innanlands og stuðlað að hraðari orkuskiptum en ella meðal annars í gegnum skattkerfið og/eða með hjálp beinna styrkja réttlætum með umhverfissjónarmiðum. Þar að auki geta þau stutt við uppbyggingu nauðsynlegra innviða sem ný tækni kallar á, á borð við hleðslustöðvar rafbíla og skipa.

Samanburður við Norðurlönd

Noregur

Almenningssamgöngur í Noregi eru skilgreindar sem akstur almenningssvagna, lesta og báta/ferja. Árið 2016 voru farþegar í öllu almenningssamgöngukerfinu (samgöngur innan borga meðtalin) 665 milljónir.



Mynd 42: Fjöldi farþega í milljónum innan hvers samgöngumáta í almenningssamgöngukerfi Noregs árið 2016 (Transportøkonomisk institutt, 2017).

Samkvæmt 22. gr. norsku atvinnuflutningalaganna bera sveitarstjórnir sjálfar ábyrgð á fjárveitingu vegna reglubundinna farþegaflutninga sem þau kjósa að halda uppi í sveitarfélaginu. Ríkið skal þó, samkvæmt sömu grein, veita árlega rammastyrki til sveitarfélaga sem ætlað er að koma til móts við hluta útgjalda sveitarfélaga vegna reglubundinna farþegaflutninga í samræmi við nánari reglur þar um.

Heimilt er að veita fé til leyfishafa og heimilt er að veita einkarétt til reglubundinna farþegaflutninga. Norska ríkið er þó sem hluti af EES bundið af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1370/2007 og þarf því, líkt og önnur EES ríki, að gæta að kröfum hennar við veitingu einkaréttar og fjármagns til aðila vegna farþegaflutninga. Sveitarfélögin skulu gera setja sér reglur, í samræmi við lög, um samningsform og

meiginreglur sem skulu gilda við samningsgerð þar sem fé er veitt í reglubundna farþegaflutninga.

Samkvæmt framangreindu bera sveitarfélögin ábyrgð á skipulagningu og fjármögnun almenningssamgangna en ríkinu ber samt sem áður skylda til að koma til móts við sveitarfélögin með árlegu fjárframlagi (Leiren & Skollerud, 2015).

Árið 2016 styrkti hið opinbera almenningssamgöngur um samtals 10,8 milljarða NOK. Þar af runnu 6,4 til almenningsvagna, 3,3 til samgangna á sjó og 1,1 í léttlestir og neðanjarðarlestir (Transportøkonomisk institutt, 2017).

Opinber framlög í almenningssamgöngur hafa aukist mikið frá 2005, eða um 73% á hvern íbúa og 50% á hvern farþega. Á sama tíma hafa tekjur af farþegum svo gott sem staðið í stað. M.ö.o. hlutfall fargjaldatekna af rekstrarkostnaði hefur verið að fara niður á við.

Hvað varðar samgöngur með almenningsvögnum hefur frá 2007 verið lögð áhersla á að þróa leiðir sem byggja á fyrirfram pöntun á þjónstu (e. demand responsive transport). Þau verkefni sem hafa verið reynd hafa lagst vel í notendur og verið vinsæl. Þau hafa að sama skapi verið dýr í rekstri (Leiren & Skollerud, 2015).

Í Noregi hefur frá 2016 verið rekið eitt þjónustuborð (www.entur.org) sem veitir rauntímaupplýsingar um ferðir með almenningssamgöngum um allan Noreg. Það býr til ferðatillögur og samanburð á tíma og verði milli A og B fyrir notendur. Entur er í eigu norska ríkisins.

Danmörk

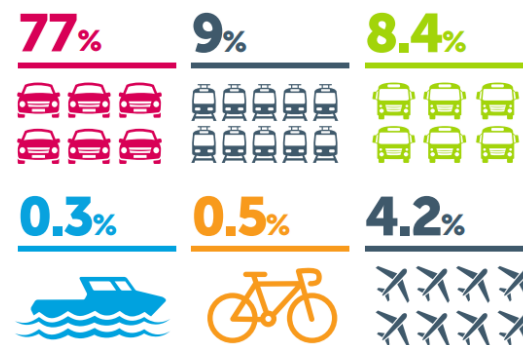
Í Danmörku er skipulagning almenningssamgangna í höndum svokallaðra samgöngufélaga, sem hvert um sig sinnir ákveðnu landssvæði.

Samgönguráðuneytið sér svo um lagasetningu og samhæfingu kerfanna.



Mynd 43: Samgöngufélögin í Danmörku.

Almenningssamgöngur í Danmörku samanstanda, líkt og í Noregi, af lestum, almenningsvögnum og ferjum. Hlutfall almenningssamgangna í heildar samgöngum á landi hefur verið að aukast síðustu ár.



Mynd 44: Hlutfall samgöngumáta í heildar farþegakílómetrum í Danmörku árið 2015 (Urban Transport Group, 2017).

Samgöngufélögin hafa með sér mikið samstarf varðandi leiðakerfi, þróunarfélag og farmiðakerfi. Öll samgöngufélögin bjóða upp á pantþjónustu af einhverju tagi (Trafík- og Byggestyrelsen, 2015).

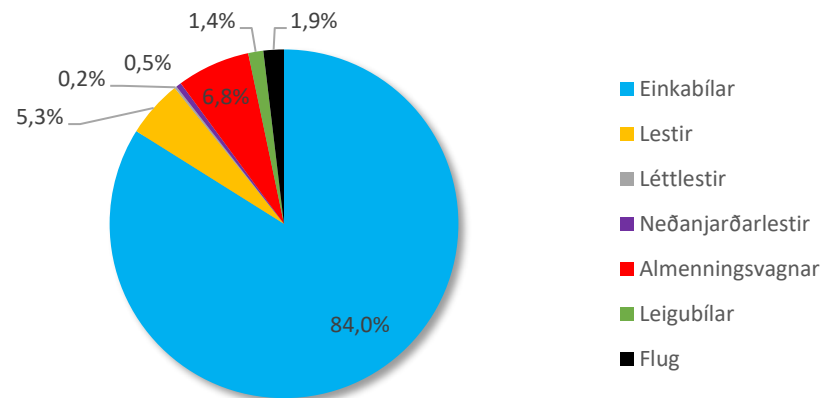
Í flestum samningum við verktaka í rekstri almenningssvagna eru innbyggðir hvatar sem tengdir eru ánægju farþega með þjónustu og í sumum tilfellum aukningu í farþegafjölda.

Nokkur þjónustuborð eru í boði fyrir notendur almenningssamgangna í Danmörku. Eitt þeirra hefur þó það sérstaka markmið að veita upplýsingar þvert á samgöngumáta, DOT (Din offentlig transport). Það er í sameiginlegri eigu stærstu almenningssamgöngufyrirtækjanna á Sjálandi, Movia, DSB og Metroselskabet.

Frá árinu 2000 hafa stjórnvöld forgangsraðað í þágu almenningssamgangna í sífellt meiri mæli og styrkt þær sem valkost við einkabílinn. Þverpólitísk sátt virðist ríkja um þessa stefnu. Þjónustustig hefur á sama tíma verið aukið um allt landið, með tilheyrandi aukningu í opinberum styrkjum. Miðað við Noreg og Svíþjóð eru opinberir styrkir á hvern farþega því í dag mun hærri í Danmörku.

Finnland

Finnland er dreifbýlt land, það þriðja dreifbýlasta í Evrópu á eftir Noregi og Íslandi. Opinber framlög til almenningssamgangna hafa aukist mikið síðustu ár og voru orðin alls 1 milljarður evra árið 2013 (International Transport Forum, 2015). Árið 2017 voru farþegar í almenningssamgöngum í Finnlandi alls um 530 milljónir. Stefnt er að því að þeim fjölgi um 200 milljónir til ársins 2022 (Liikennevirasto, 2018).



Mynd 45: Hlutfall samgöngumáta í farþegakílómetrum innan Finnlands 2015 (Liikennevirasto, 2017).

Í Finnlandi voru nýverið samþykkt ný lög um farþegasamgöngur (Act on Transport Services). Samkvæmt 10. gr. III. kafla nýju laganna getur sveitarstjórn tekið ákvörðun um að gera samning við aðila um að reka almenningssamgöngur innan yfirráðasvæðis síns eða hluta þess, til að tryggja að slík þjónusta sé veitt sem er tíðari, öruggari, betri að gæðum eða ákjósanlegri en þjónusta sem hægt er að veita á markaðsgrundvelli. Þá getur sveitarstjórn ennfremur, ef það er nauðsynlegt, ákveðið að veita aðila einkarétt sem felur í sér einkaleyfi til reksturs opinberra samgangna á tiltekinni leið, tiltekins leiðarkerfis eða tiltekins svæðis (Finnnska samgönguráðuneytið, 2018).

Í IV. kafla III. hluta nýju laganna er fjallað um kostnaðarþátttöku ríkisins vegna almenningssamgangna. Samkvæmt 1. gr. IV. kafla III. hluta er heimilt að veita fé til þróunar og kaupa á þjónustu sem lögin taka til. Veita má fé til flutningsaðila, vegfarenda, notenda samgönguþjónustu og sveitarfélaga. Samkvæmt 3. gr. IV. kafla III. hluta laganna getur viðeigandi

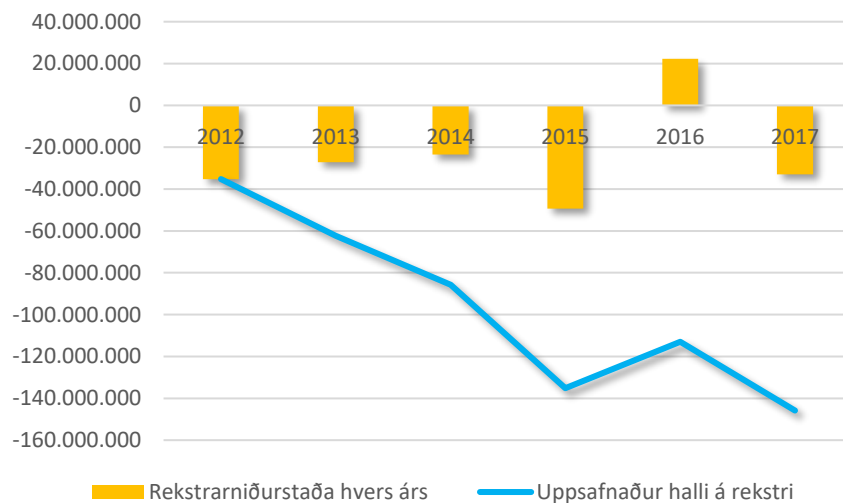
stjórnvald ákveðið að greiðslur ríkisins eða sveitarfélags skuli stöðvaðar og þær greiðslur sem þegar hafi farið fram skuli endurgreiddar vegna nánar tilgreindra ástæðna. Ástæðurnar eru sem dæmi ef sá sem þegið hefur greiðslur hefur nýtt þær til annars en samið var um, gefið rangar eða villandi upplýsingar eða ef greiðsluþegi hefur brotið gróflega gegn samkomulagi eða skilyrðum vegna greiðslu.

Nýju lögin eru hugsuð með það í huga að þau styðji við nýstárlegar samgöngulausnir og auka þannig valmöguleika og aðgengi farþega. Þar að auki eru í lögunum kvaðir á þá sem reka almenningssamgöngur að þeir haldi rafræna tímatöflu og gjaldskrá sem hægt er að deila í einn sameinlegan gagnabanka. Það skapar grundvöll fyrir þjónustuborði fyrir allar almenningssamgöngur í Finnlandi sem stefnt er að opni fyrir árslok 2018, (www.matka.fi).

Helstu viðfangsefni og vandamál almenningssamgangna milli byggða.

Halli á rekstri almenningssvagna milli byggða.

Rekstur almenningssvagna á vegum landshlutasamtaka hefur verið erfiður síðustu ár og aðeins eitt ár skilað afgangi. Aðkoma ríkisins að kerfinu byggist ekki á markmiðum eða viðmiðum um lágmarks þjónustustig.



Mynd 46: Munur á tekjum og gjöldum í rekstri almenningssvagna á vegum landshlutasamtaka.

Dreifð byggð.

Ísland er dreifbýlasta land í Evrópu og þar sem almenningssamgöngur þrífast best í þéttbýli, er viðbúið að rekstur þeirra bæði erfiður og dýr hérlandis.

Farmiðaverð í Strætó hefur hækkað talsvert umfram verðlag. Mikil óánægja á landsbyggðinni með hátt miðaverð í flug.

Hátt verðlag er líklegt til að halda aftur af fjölgun farþega og draga þannig úr rekstrargrundvelli almenningssamgangna og minnka þann þjóðhagslega ábata sem notkun almenningssamgangna hefur í för með sér.

„Rjómafleytingar“ einkafyrirtækja skarast inn í akstur einkaleyfa og rýra farþegagrunn.

Tryggja þarf rétt landshlutasamtaka til þess að hafa yfirumsjón og ákvarðanavald með akstri innan þeirra einkaleyfa sem Vegagerðin hefur úthlutað þeim.

Skortur á yfirsýn í leiðarkerfi

Koma þarf upp upplýsingaveitu sem leiðbeinir notendum í rauntíma, tengingar, verð og ferðatíma allra leiða, þvert á samgöngumáta. Slíkt kerfi þyrfti einnig að bjóða upp á sameiginlegt greiðslukerfi.

Lítill notkun erlendra ferðamanna á almenningssamgöngum

Tryggja verður sýnileika, aðgengi og upplýsingagjöf til ferðamanna um almenningssamgöngur á Íslandi m.a. á landingarstöðum alþjóðaflugs.

Erfiðar tengingar milli samgöngumáta

Virðist ekki vera mikið samspil milli þeirra sem reka almenningssvagna og þeirra sem reka flug/ferjur.

Slök sætanýting á mörgum leiðum.

Of stór farartæki miðað við farþegagrunn valda óhagræði í rekstri og minnka umhverfislegan ábata af almenningssamgöngum.

Fleiri en einn styrktur ferðamáti á sama áfangastað.

Styrktir samgöngumátar ættu ekki að vera í samkeppni sín á milli.

Mjög óljós rekstrargrundvöllur skólaaksturs.

Mikilvægt að hvati sé til staðar fyrir 17-20 ára ungmenni að nota almenningssamgöngur. Ferðamátaval snýst að miklu leyti um venjur, þ.e.

hvað fólk venur sig á, og með því að ná þessum aldurshóp, sem er að fá bílpróf og kaupir sér líklega annars bíl, í almenningssamgöngur er stuðlað að bættu ferðamátavali til frambúðar. Einnig er þetta öryggismál því þessi aldurshópur er í hópi hættulegustu ökumanna skv. slysagögnum.

Hluti flugleiða innanlandsflugs metinn þjóðhagslega óhagkvæmur

Skoða þarf með heildstæðum hætti hvernig hagstæðast sé að tengja landið í eitt almenningssamgöngukerfi. Skoða ætti kosti þess að fækka lendingarstöðum innanlandsflugs og nýta þess í stað almenningsvagna. Sérstaklega skal horft þar til þeirra lendingarstaða sem metnir hafa verið þjóðhagslega óhagkvæmir og þar sem farþegum hefur farið fækkandi síðustu ár.

Misjafnt hve vel hefur gengið að sameina annan akstur í landshluta.

Talsverður ábati gæti verið af því að sameina skólaakstur öðrum akstri í almenningssamgöngukerfinu. Þar að auki leynast sóknarfæri í samþættingu sérstaks starfsmannaaksturs stórra vinnustaða inn í kerfi almenningssamgangna, þar sem hann tíðkast.

Pantþjónustur hafa gengið illa þar sem þær hafa verið reyndar og þær sem eru í gangi í dag eru dýrar.

Finna verður leiðir til þess að ná niður kostnaði við pöntunarþjónustur auk þess sem skoða þarf kosti annarra útfærslna en þeirra sem eru í boði á Íslandi í dag. Skoða ætti möguleika nýrra lausna í samgönguþjónustu, t.d. í formi deilipjónustu.

Tafla 6: Niðurbrotin rekstrarkostnaður pöntunarþjónustuleiða

Leið nr.	Kostn. Akstur	Kostn. Bið	Hlutfall akstur	Hlutfall bið
83	906.390	3.502.716	21%	79%
84	4.604.600	1.746.000	73%	27%
85	758.600	1.072.000	41%	59%

II HLUTI - STEFNUMÓTUN

Heildstætt leiðarkerfi almenningssamgangna

Leiðarkerfi í heildstæðu almenningssamgöngukerfi skal vera skipulagt með þeim hætti að styrkleikar hvers samgöngumáta séu nýttir sem best þannig að sú fjárfesting sem liggur að baki nýtist sem best. Einstaka leiðir skulu sniðnar að þeim tilgangi sem þær eiga að þjóna m.t.t. tíðni og stoppistöðva. Helstu hnútpunktar í kerfinu eru:

- **Höfuðborgarsvæðið** – Kjarni í heildstæðu almenningssamgöngukerfi Íslands
- **Borgarnes** – Kjarni vinnusóknarsvæða Vesturlands
- **Selfoss** – Kjarni vinnusóknarsvæða Suðurlands
- **Akureyri** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæða Norðurlands
- **Egilsstaðir** – Tenging í flug og að kjarni vinnusóknarsvæða Austurlands

Aðrir hnútpunktar eru:

- **Ísafjörður** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæði norðanverða Vestfjarða.
- **Bíldudalur** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæðis sunnanverða Vestfjarða.
- **Stykkishólmur** – Tenging í ferju og kjarni vinnusóknarsvæðis Snæfellsness
- **Húsavík** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæða Norð-Austurlands
- **Reyðarfjörður** – kjarni vinnusóknarsvæðis Mið-Austurlands
- **Höfn** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæða á Suð-Austurlandi.
- **Reykjanesbær** – Kjarni vinnusóknarsvæðis Suðurnesja

Þjónustustig

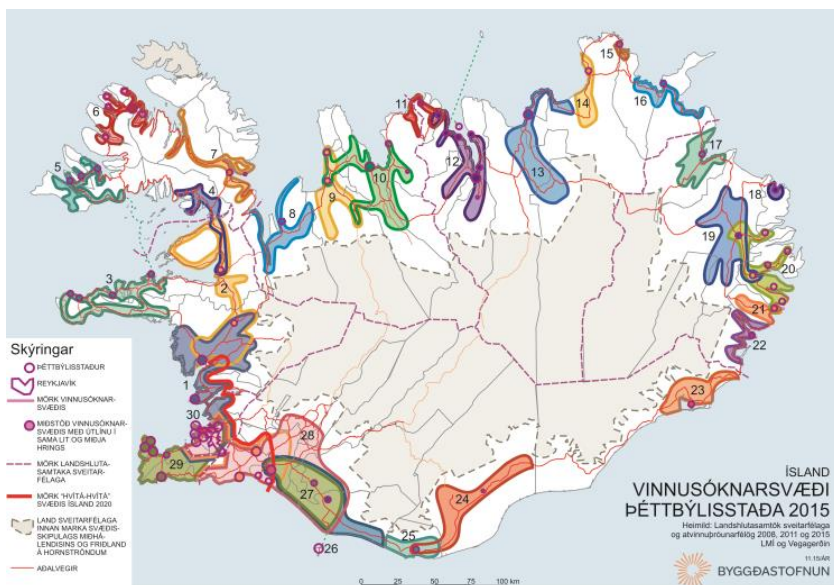
Þjónustustig almenningssamgangna skal taka mið af staðarháttum, markmiðum og tengingu við hnútpunkta, þannig að þjóðhagslegur ábati fjárfestingar í þeim verði sem mestur. Tengingum má skipta í tvo meginflokka eftir eðli:

1. **Vinnusóknartenging** – Tíð dagleg tenging innan takmarkaðs svæðis (vinnusóknar eða skólasóknarsvæðis) frá kjarna.
2. **Félagsleg tenging** – Tenging yfir lengri leiðir til kjarna til að sækja þjónustu eins og heilbrigðisþjónustu, verslun o.þ.h.

Vinnusóknartenging

Tenging innan vinnu- og skólasóknarsvæða verður að lágmarki að tryggja að farþegar komist í vinnu eða skóla að morgni og aftur heim síðdegis. Tenging við landsbyggðakjarna eða höfuðborgarsvæðið er meira samfélagslegs eðlis og þarf ekki að vera svo tíð þó æskilegt væri að að minnsta kosti einu sinni í viku væri hægt að komast fram og til baka sama dag.

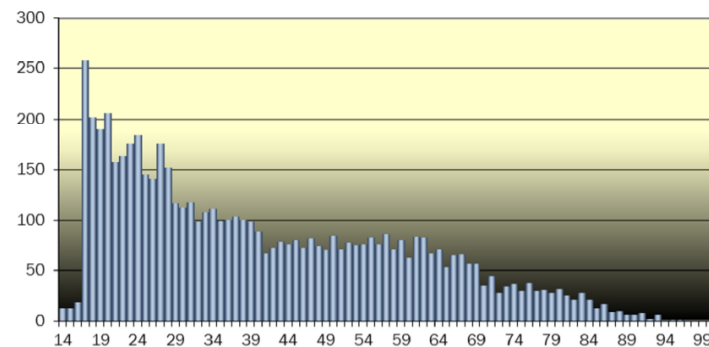
Vinnusóknarsvæði hafa verið skilgreind hjá Bygðastofnun og má sjá á mynd 47. Samkvæmt ferðamynstursgreiningum innan vinnusóknarsvæða sem unnin voru af Lilju Karlsdóttur vinnur mikill meirihluti þeirra sem búa á landsbyggðinni í eigin heimabyggð. Til þess að tryggja lágmarks rekstrargrundvöll fyrir vinnusóknartengingu verður því að tengja hana við lágmarksstærð byggðarlaga innan svæðisins. Hér er lagt til að ekki sé skipulögð vinnusóknartenging innan vinnusóknarsvæðis nema að hún tengi að lágmarki tvö 500 íbúa byggðalög innan sama vinnusóknarsvæðis.



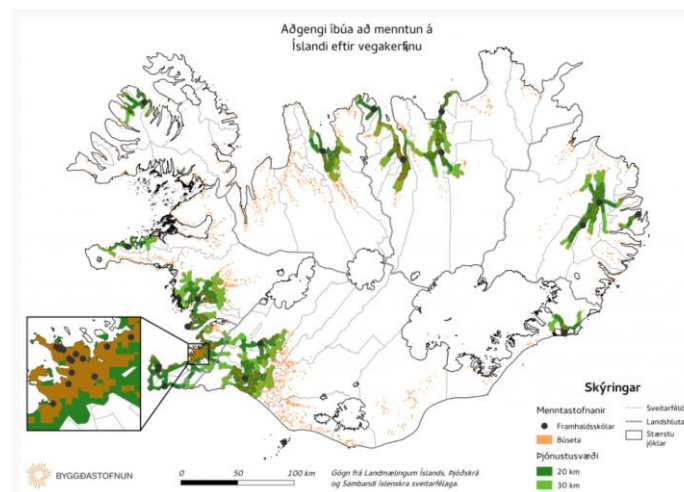
Mynd 47: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2014 (Byggðastofnun, 2018).

Rök fyrir reglubundnum akstri innan skólasóknarsvæða framhaldsskóla eru í fyrsta lagi félagslegs eðlis um jafnt aðgengi til menntunar. Í annan stað er mikilvægt að hvati sé fyrir 17-20 ára ungmenni til að nota almenningssamgöngur. Ferðamátaval snýst að miklu leyti um venjur, þ.e. hvað fólk venur sig á, og með því að ná þessum aldurshóp, sem er að fá bílpróf og kaupir sér líklega annars bíl, í almenningssamgöngur er stuðlað að bættu ferðamátavali til frambúðar. Í þriðja lagi er aldurshópurinn 17-20 ára mesti áhættuhópurinn í umferðinni og því í raun mikilvægt umferðaröryggismál að hann ferðist frekar um í almenningssvögnum en á eigin vegum. Mikilvægt er því að slíkur akstur sé í boði. Viðmið um stærð gæti verið að hann sé í boði að lágmarki frá byggðarlögum með fleiri en 100 íbúa innan 30 km þjónustusvæðis framhaldsskólanna eins og það er skilgreint af Byggðastofnun. Akstursstyrkur þeirra nemenda sem eiga rétt á honum og búa innan áhrifasvæðis skólaaksturs ætti sömuleiðis að renna

beint í rekstur þessa aksturs. Gott væri að skoða hvar og hvernig sé mögulegt að samnýta skólaakstur og rekstur almenningssvagna. Af því gæti bæði verið hagræði auk þess sem það gæti bætt þjónustu almenningssvagna, aukið tíðni og almennt aðgengi.



Mynd 48: Aldur ökumanna sem valda slysum og óhöppum (Gunnarsson, Þorsteinsdóttir, & Jónsdóttir, 2017).



Mynd 49: Skólasóknarsvæði framhaldsskóla, 2016 (Byggðastofnun, 2018).

Félagsleg tenging

Félagsleg tenging með almenningssamgöngum skal skipulögð á þeim leiðum sem tengja byggðir við kjarna yfir lengri vegalengdir, utan vinnusóknarsvæða. Vegna lengdar leiðanna er talið ólíklegt að þær nýtist til daglegra ferðalaga í og úr vinnu eða skóla. Þörf fyrir tíðni er því frekar mæld innan viku en innan eins dags.

Félagslegar tengingar er réttlætanlegar til tengingar milli hnútpunkta og tryggja þannig hreyfanleika milli landssvæða. Önnur réttlætning fyrir félagslegum tengingum er byggðarlegs eðlis, þ.e. að tryggja að fámennari byggðir sem standa utan helstu vinnusóknarsvæða hafi tengingu við hnútpunkt í kerfinu.



Mynd 50: Brothættar byggðir á Íslandi (Byggðastofnun, 2018).

⁹ Íbúafjöldi í þeim byggðum (fyrir utan kjarna) sem leiðin liggur um deilt með lengd leiðar í km.

Skilgreining lágmarks þjónustustiga

Fyrir leiðarkerfi almenningssvagna skal tryggja að lágmarks þjónustustig almenningssamgangna sé rekið með 80% framlagi til verktakakostnaðar vegna aksturs. Hlutfall greiðsluþáttöku vegna flugs og siglinga ræðast áfram í útboði. Almenn viðmið um það hvað telst sem lágmarks þjónustustig almenningssamgangna má sjá í töflu hér að neðan.

Tafla 7: Almenn viðmið um lágmarksþjónustu almenningssamgangna.

Félagsleg tenging	
Íbúapétteleiki ⁹	Tíðni
0-9,9	3 sinnum í viku
10-19,9	5 sinnum í viku
20-	7 sinnum í viku

Vinnusóknartenging	
Íbúapétteleiki	Tíðni
0-49,9	2 sinnum á dag
Tíðni eykst um eina ferð á dag fyrir hverja 50 íbúa/km sem bætast við	

- Kjarni hvernar leiðar er sá hnútpunktur sem sterkastur er á henni. Styrkleikaröðun hnútpunkta byggist á eftirfarandi flokkun:
 1. Höfuðborgarsvæðið
 2. Borgarnes, Selfoss, Akureyri, Egilsstaðir
 3. Ísafjörður, Bíldudalur, Stykkishólmur, Húsavík, Reyðarfjörður, Höfn, Reykjanesbær.
- Skilyrði fyrir vinnusóknartengingu er að hún tengi saman tvö byggðarlög, með fleiri en 500 íbúa, innan sama vinnusóknarsvæðis.

- Skilyrði fyrir félagslegri tengingu er að hún tengi byggðir með að lágmarki 100 íbúa, sem eiga ekki á kost á öðrum tengingum við hnútpunkt í almenningssamgöngukerfinu.
- Brothættar byggðir eru undanskilda lágmarkskröfum um íbúafjölda, sbr. liðinn hér að ofan.
- Hnútpunktur skulu allir tengdir hver öðrum með einum eða öðrum hætti.
- Ef leið er skipulögð þannig að hún liggur að hluta samhliða annarri leið með sama eða hærra þjónustustigi skal skipuleggja hana þannig að hún liggi ekki lengra en að næstu stoppistöð á leiðinni með hærra þjónustustigið og tengist henni þar.
- Á þeim leiðum þar sem farþegafjöldi er að jafnaði 2 eða færri farþegar í hverri ferð skal skoða hvort aðrar útfærslur en hefðbundin akstur almenningssvagna henti betur, svo sem pantþjónusta, deilipjónusta eða annars konar samgöngupjónusta. Breyting á útfærslu þjónustu hefur ekki áhrif á upphæð styrks vegna hennar.
- Öll þjónustustig miðast við heilsársþjónustu.
- Styrkt flug flokkast hér sem félagsleg tenging, enda kostnaður við það slíkur að það telst ekki raunhæfur valkostur til daglegra ferðalaga í og úr vinnu eða skóla.
- Tíðni vegna reksturs ferja er, vegna hagræðis, undanskilið viðmiðum um þjónustustig og tíðni. Vegagerðin skal ásamt rekstraraðilum ákveða hana fyrir hverja leið.
- Leiðir skulu skipulagðar með þarfir íbúa og góða nýtingu fjármagns að leiðarljósi. Landshlutasamtök skulu leggja drög að leiðum til samþykktar hjá Vegagerðinni. Framlög til reksturs almenningssvagna taka svo mið af kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar vegna umfangs þess leiðarkerfis.

Gæði leiða almenningssvagna

Einkabíllinn hefur yfirburðastöðu á við almenningssvagna í ferðamátavali milli byggða í dag. Leiðarkerfi almenningssvagna verður því eins og kostur er að vera þjónustað og skipulagt með þeim hætti að minnka þann aðstöðumun. Mikilvægar aðgerðir til að bæta gæði leiða eru m.a.:

- Leiðir skulu ávallt rýndar m.t.t. hvort hægt sé að lágmarka ferðatíma, m.a. í gegnum leiðarval og ákvarðanir um stoppistöðvar.
- Þær leiðir sem eru innan leiðarkerfis almenningssvagna skulu settar í forgang þegar kemur að vetrarþjónustu Vegagerðarinnar.
- Sérstaklega skal hugsað til aðgengis almenningssvagna þegar skerða þarf þjónustustig vega vegna viðhalds eða annarra framkvæmda.
- Innan bæja og þar sem við á skal útbúa sérstakar forgangsreinar fyrir almenningssvagna auk annars forgangsaksturs.
- Umferðarljós skulu sömuleiðis útbúin þannig að þau veiti almenningssvögnum forgang.
- Á öllum akstursleiðum almenningssvagna skulu hraðatakmarkandi aðgerðir útfærðar þannig að þær tefji ekki för almenningssvagna um of.
- Tryggja skal gæði stoppistöðva með samræmdum hönnunarleiðbeiningum og kröfum, sjá nánar í kafla um stoppistöðvar hér á eftir.
- Tryggja að farþegar geti tekið reiðhjól og barnavagna með í ferð, sjá nánar í kafla um farartæki hér á eftir.

Farartæki

Rannsóknir sýna fram á að þegar kemur að slysaættu og umferðaröryggi eru ferðalög í almenningssamgöngum öruggari en í einkabíl (Pálsdóttir, 2013). Fjölgun farþega með almenningssamgöngum er því líkleg ein og sér til þess að auka umferðaröryggi á Íslandi. Það er þó mikilvægt að farartækin séu ávallt í góðu ástandi og útbúin öllum þeim öryggisbúnaði sem lög og reglur gera ráð fyrir.

Í gegnum löggjöf og útboðsskilmála á styrktum leiðum skal stuðla að því að farartæki í heildstæðu almenningssamgöngukerfi séu eins örugg og umhverfisvæn og unnt er. Öryggisútbúnaður farartækja skal fylgja tækniþróun og ávallt vera í fremstu röð.

Í aðgerðaráætlun í loftslagsmálum (Umhverfisráðuneytið, 2010), er efling almenningssamgangna, auk annarra virkar samgöngumáta (ganga og hjólreiðar) nefnd sem ein af lykilaðgerðum til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi. Umhverfislegur ávinningur fæst í fyrsta lagi með því að fá fólk úr einkabílum. Í annan stað má auka hann enn með því að stuðla að umhverfisvænum farartækjum. Hvetja skal til þess að orkuskipti í farartækjaflotanum úr jarðefnaeldsneyti í sjálfbæra orkugjafa gangi hratt fyrir sig.

Þegar leiðarkerfi almenningssvagna er skoðað í dag eru vagnar á mörgum leiðum mun stærri en eftirspurn býður upp á. Þetta er slæmt bæði vegna offjárfestingarinnar í farartækinu sem og í því að stærri farartæki hafa að jafnaði meiri neikvæð umhverfisáhrif en minni. Það er því lögð áhersla á að farartæki séu sniðin að áætluðum farþegagrunni hvernar leiðar hvað varðar stærð og afkastagetu.

Farartæki skulu, eins og unnt er, bjóða upp á samþætting við aðra ferðamáta svo sem með möguleika á geymslu hjóla.

Stoppistöðvar

Tryggja skal gæði stoppistöðva með samræmdum hönnunarleiðbeiningum og kröfum. Vegagerðin skal sjá um vinnslu leiðbeininganna og eftirfylgni.

Allar skilgreindar stoppistöðvar í heildstæðu almenningssamgöngukerfi flugs, ferja og almenningssvagna skulu bjóða upp á yfirbyggða biðstöðu. Sú aðstaða getur verið í byggingum sem þegar eru til staðar, svo sem flugstöðvum, þjónustumiðstöðvum við þjóðveginn eða öðrum þjónustukjörnum. Þar sem engin slík aðstaða er fyrir hendi skal koma upp biðskýli. Að lágmarki þurfa stoppistöðvar að tryggja öryggi, skjól fyrir vindum og ofankomu, aðgengi fyrir alla, lýsingu og upplýsingar um þjónustu. Einnig, til að auðvelda samþættingu annarra ferðamáta, skal tryggja tengingar við hjólaleiðir og koma upp aðstöðu til geymslu hjóla við stoppistöðina. Að auki skal líta til þess að í grennd við þær séu bílastæði sem bjóða upp á svokallað „park and ride“ fyrirkomulag þar sem fólk ekur sjálft á stoppistöð og tekur svo almenningssvagn á loka áfangastað.

Á helstu hnútpunktum kerfisins skal á sameiginlegum stoppistöðvum reisa samgöngumiðstöðvar, með biðsal, veitingasölu og þjónustuborði.



Mynd 51: Vel útfært biðskýli við Vogaaflleggjara. Frá bænum liggur malbikaður hjóla og göngustígur að biðskýli. Við hlið skýlis er hjólabogi og fyrir aftan er bílastæði fyrir "park-and-ride".

Tengingar

Leiðir með áfangastað innan sama sveitarfélags skulu stoppa á sameiginlegri stoppistöð. Miða skal við það að tími milli tenginga sé sem stystur og helst undir 1 klst. Tengistaði skal merkja með áberandi merkingum og tímatöflur skulu vera aðgengilegar.

Í tímatöflum allra leiða, allra samgöngumáta, skulu koma fram upplýsingar með skýrum hætti um þær tengingar sem í boði eru, bæði varðandi tímasetningar og áfangastaði.

Á helstu hnútpunktum og þar sem fjórar eða fleiri leiðir koma saman skal koma upp rafrænum upplýsingatöflum þar sem m.a. koma fram upplýsingar um áætlaðan tíma í næstu leiðir, staðsetning þeirra á korti í rauntíma, hjólaleigur, leigubílaþjónustu og aðrar gagnlegar upplýsingar fyrir farþega.

Öldruðum fjölgar

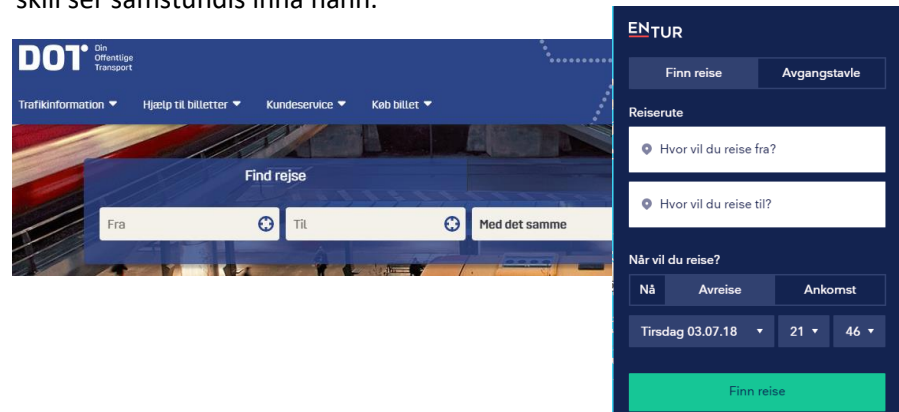
Aldraðir stóla að jafnaði meira á almenningssamgöngur en aðrir aldurshópar, mögulega að nemum undanskildum. Mannfjöldaspa Byggðastofnunar gerir ráð fyrir að hlutfall aldraðra muni aukast til framtíðar og sérstaklega á landsbyggðinni. Þannig er gert ráð fyrir því að hlutfall íbúa eldri en 60 ára verði orðið yfir 40% í 8 sveitarfélögum og yfir 30% í 30 sveitarfélögum árið 2033. Af þeim 30 er því spáð að 20 verði með fleiri en 500 íbúa. Í dag er hlutfall þessa aldurshóps 30% í 8 sveitarfélögum. Ekkert þeirra nær 500 íbúum.

Gagnvirk þjónustuveita

Fyrir farþega er lykilatriði að hægt sé að rata um leiðakerfið með skjótum og einföldum hætti. Gagnvirkar, rauntíma upplýsingaveitur, sem víða eru í boði (svo sem hjá Strætó bs.) auðvelda farþegum að átta sig á möguleikum sínum hvað varðar tíma og verð og sérstaklega hvað varðar tengingar við aðrar leiðir.

Koma skal upp sameiginlegri upplýsingaveitu heildstæðs almenningssamgöngukerfis þar sem farþegar geta með þægilegum hætti fundið leiðartillögu, tíma og verð, milli tveggja áfangastaða í rauntíma og keypt farmiða á þeim leiðum sem settar eru þar fram. Tryggja skal að notendur, bæði íbúar og ferðamenn, íslenskir og erlendir, geti nálgast upplýsingarnar á auðveldan hátt á netinu og með snjallsímum.

Í gegnum löggjöf og útboðsskilmála á styrktum leiðum skal tryggja að allir rekstraraðilar í reglubundnum áætlanaleiðum flugs, ferja og almenningsvagna haldi rafræna verðskrá og tímatöflu sem nýta má á sameiginlegum gagnagrunni upplýsingaveitu og tryggja að allar breytingar skili sér samstundis inná hann.



The image shows two screenshots of digital travel planning interfaces. The left screenshot is from the DOT (Din Offentlige Transport) website, featuring a blue header with navigation links like 'Trafikinformation', 'Hjælp til billetter', 'Kundeservice', and 'Køb billet'. Below the header is a 'Find rejse' (Find trip) section with input fields for 'Fra' (From) and 'Til' (To), and a 'Med det samme' (With that) button. The right screenshot is from the Entur website, showing a search interface with buttons for 'Finn reise' (Find trip) and 'Avgangstavle' (Departure board). It includes input fields for 'Hvor vil du reise fra?' (Where do you want to travel from?) and 'Hvor vil du reise til?' (Where do you want to travel to?). Below these are tabs for 'Nå' (Now), 'Avreise' (Departure), and 'Ankomst' (Arrival), and a date/time selector showing 'Tirsdag 03.07.18' with dropdowns for '21' and '46'. A green 'Finn reise' button is at the bottom.

Mynd 52: Din offentlig transport i Danmark og Entur i Norge er dømi um gagnvirka þjónustuaveitu sem veita rauntíma upplýsingar um leiðir og tengingar milli samgöngumáta í öllu almenningssamgöngukerfi sinna landa.

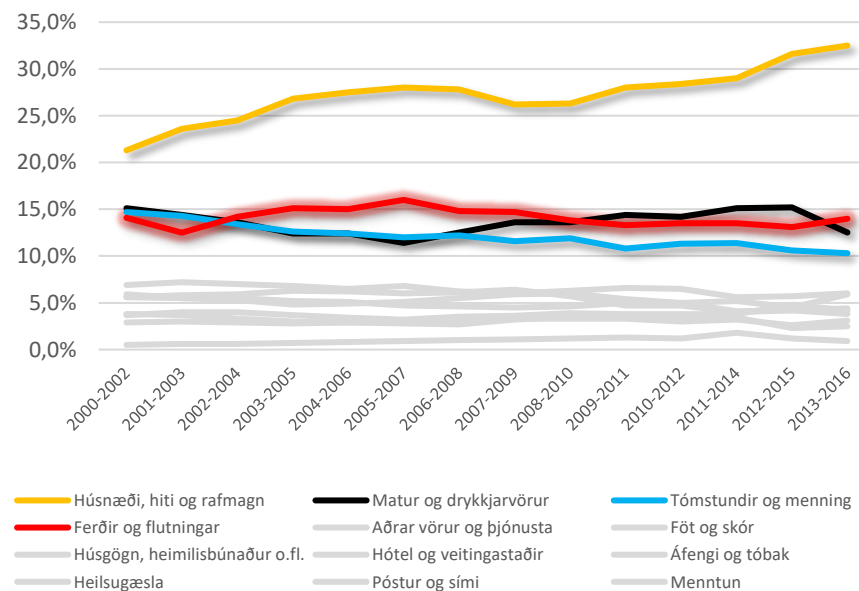
Fargjöld

Fargjöld í almenningssamgöngum skulu vera samkeppnishæf við ferðalög með einkabílum. Tryggja verður að almenningssamgöngur séu raunhæfur valkostur allra, óháð efnahag. Til þess að ákvarða hvað sé „sanngjarnt fargjald“ má líta til tveggja leiða.

- Eldsneytiskostnaður bifreiðar. Þó svo að raunkostnaður við aksturs einkabíls sé umtalsvert meiri en svo að einungis dugi að líta til eldsneytiskostnaðar er það samt svo að rannsóknir hafa sýnt fram á að sá kostnaður sem er „sýnilegur“, svo sem bensín, vegtollar og bílastæðagjöld hafa mun meiri áhrif á ferðamátaval en annar kostnaður á borð við opinber gjöld, tryggingar, afskriftir og fjármagnskostnað (Zegras & Litman, 1997). Einnig er mikilvægt að þó fólk eigi bíl þá velji það samt almenningssamgöngur fyrir sumar ferðir. Þá er líklegra að fólk líti eingöngu til eldsneytiskostnaðar bílferðarinnar til samanburðar.
- Hlutfall af lágmarkslaunum. Ekki hafa fundist dæmi um þessa aðferð notaða sem viðmið í raun í heimildum þó ýmsar mæli með henni. Kostnaður heimila við ferðir og flutninga hefur mælst nokkuð stöðugur í kringum 15% af heildarútgjöldum frá árinu 2000. Til að ákvarða „sanngjarnt“ verð á t.d. áskriftarkorti innan vinnusóknarsvæðis væri hægt að miða við að verð þess væri ekki meira en helmingur af heildarkostnaði vegna ferða og flutninga launafólks á lágmarkslaunum. Það þýðir 7,5% af útborguðum launum launafólks í 100% starfi á lágmarkslaunum. Sömuleiðis mætti líta til þess hlutfalls þegar kemur að aðgengi að höfuðborgarsvæðinu með flugi. Um 10% af kostnaði heimila við ferðir og flutninga (1,5% af heildarútgjöldum) flokkast til ferða með samgönguþjónustum á borð við almenningssvagna, flug og ferjur. Ásættalegt, lágmarksaðgengi einstaklings í grunnþjónustu á höfuðborgarsvæðinu þyrfti því að rúmast innan þess.

Hér er lagt til að við ákvörðun á almennu fargjaldi sé litið til eldsneytiskostnaðar hefðbundins fólksbíls sem viðmið. Þegar ákvörðun á verði áskriftarkorta innan vinnusóknarsvæða og hámarks farmiðaverði vegna flugtengingar styrkra flugleiða við höfuðborgarsvæðið ætti að líta til hlutfalls af kjarasamningsbundnum lágmarkslaunum á Íslandi.

Á þeim flugleiðum sem ekki njóta ríkisstyrkja mun ríkið ekki hlutast til um verðlag. Sambærilegum markmiðum á þeim leiðum má þó ná með beinum niðurgreiðslum til heimamanna í líkingu við það sem hin skoska ADS leið felur í sér.



Mynd 53: Hlutfall einstakra útgjaldapátta af heildarútgjöldum skv. útgjaldakönnun Hagstofunnar.

Markaðssetning

Möguleikar almenningssamgöngukerfisins þurfa að vera hugsanlegum notendum ljósir svo þeir komi til greina í ákvarðanatöku um ferðalög. Rekstraraðilar verða að leggja áherslu á markaðsrannsóknir og öflugt markaðsstarf til að geta aðlagað þjónustuna betur að þörfum notenda. Ímynd almenningssamgangna skiptir máli til að auka notkun þess meðal allra samfélagshópa. Stoppistöðvar og farartæki skulu vera merkt á áberandi hátt og upplýsingar um leiðarkerfi skulu vera aðgengilegar notendum með auðveldum hætti. Kanna skal kosti sérstakra átaksverkefna, svo sem að veita tímabundna afslætti til ákveðinna hópa. Leggja skal áherslu á milliliðalaus samskipti við notendur í gengum samfélagsmiðla.

Dæmi um átaksverkefni eru t.d.:

- Nemendur í menntaskólum og háskólum fá 3 mánaða kort í almenningssamgöngur í upphafi skólaárs. Einnig láta kort sem gildir allt skólaárið vera valkvæðan hluta af skólagjöldum, á mjög góðum kjörum.
- Nýir íbúar í landshluta fá í „innflutningsgjöf“ pakka sem inniheldur allar upplýsingar um leiðarkerfi almenningssamgangna í viðeigandi landshluta, tímatöflur, verðskrá og upplýsingar um mögulega afslætti og kort. Þar að auki myndi fylgja með 1-3 mánaða kort í almenningssamgöngur fyrir alla fjölskylduna.
- Samgöngusamningar fyrirtækja við starfsmenn þar sem þeir eru styrktir til notkunar almenningssamgangna gegn því að nýta ekki bílastæði við vinnustað oftast en einu sinni í viku.

Átaksverkefni geta sömuleiðis beinst að ákveðnum hópum eða íbúum ákveðinna svæða þar sem lítil notkun hefur mælst í notkun almenningssamgangna.

Þróun

Tækniframfarir í samgöngum og þá sérstaklega í samgöngubjónustu hafa verið hraðar á síðustu árum. Samgöngulausnir sem byggja á samnýtingu þeirra samgangna sem þegar eru til staðar gætu lyft grettistaki í því að auka aðgengi í afskekktustu byggðum landsins og náð því takmarki að 98-99% landsmanna hefðu beinan aðgang að almenningssamgöngukerfinu innan ásættanlegrar fjarlægðar frá sínu heimili. Ýmsar, nokkuð reglulegar samgöngur eru reknar víða um land svo sem á sviði flutninga með matvæli, vörur og póst. Sænska samgöngurannsóknarstofan VTI hóf nýlega stórt rannsóknarverkefni þar sem sérstaklega er horft til slíkra lausna, þ.e. hvernig hægt sé að nýta þær sem hluta almenningssamgöngukerfisins (Berg, 2018). Vegagerðin ætti að leitast eftir því að styrkja rannsóknir á sama sviði á Íslandi og reyna þannig að stuðla að því að nýjar samgöngulausnir komist í gagnid. Sömuleiðis verður löggjafinn að vera vakandi fyrir þessari sömu þróun sem ný tækni er að veita á sviði samgangna og tryggja að löggjöf fylgi með, styðji við og hindri ekki framgang þeirra. Dæmi um löggjöf á sviði samgangna sem sérstaklega er hugsuð m.t.t. nýrra samgöngulausna eru nýsamþykkt lög í Finnlandi um samgöngur (Liikennevirasto, 2018).

Uber-strætó

Bærinns Innisfil, 35 þúsund manna bæjarfélag í Ontario í Kanada, hefur frá árinu 2017 rekið almenningssamgöngukerfi í samvinnu við Uber. Kerfinu sinna Uber-bílstjórar á einkabílum og er þjónustan í boði allan sólarhringinn. Framlag bæjarins felst í niðurgreiðslu á fargjöldum. Þannig er hægt að panta sér far á milli hvaða tveggja punkta sem er innan bæjarins, fargjaldið byggir þá á gjaldskrá Uber ásamt 5 dollara niðurgreiðslu bæjarins. Ef hins vegar er pantað far á milli skilgreindra stoppstöðva í bænum er fargjaldið fast, frá 3-5 dollurum, og greiðir bærinn mismuninn á því og gjaldskrá Uber. Með þessu móti hefur bænum tekist að reka almenningssamgöngukerfi á um 1/3 þess kostnaðar sem áætlað að hefðbundið kerfið hefði kostað.

Samkeppni

Forðast ætti að sú staða komi upp að styrktir samgöngumáttar sé haldið úti í samkeppni milli sömu áfangastaða. Í raun hefur þetta aðeins átt við með leiðirnar milli Reykjavíkur og Hafnar og, þangað til haustið 2017, milli Akureyrar og Þórshafnar. Samkvæmt (Hilmarsson & Þorleifsdóttir, 2014) eru báðar flugleiðirnar þjóðhagslega óhagkvæmar. Lagt er til að það verði skoðað nánar að hætta að styrkja flug á báða áfangastaðina og styrkja þess í stað akstur almenningsvagna.

Á þeim leiðum þar sem Vegagerðin veitir einkarétt á rekstri almenningsamgangna skal tryggt að það haldi gagnvart dómstólum. Landshlutasamtök hafa síðan 2012 rekið almenningsamgöngukerfi almenningsvagna að mestu leiti samkvæmt einkarétti frá Vegagerðinni. Borið hefur á því að einkafyrirtæki hafa rekið reglubundinn akstur með farþega á sömu leiðum og landshlutasamtökin eiga að vera með einkarétt á á tímabili mikillar eftirspurnar, svo sem yfir sumarmánuði. Í kjölfar þess að SSA lét reyna á einkarétt þeirra á einni slíkri leið standa þau frammi fyrir skaðabótakröfu sem er það há að rekstri almenningsamgöngukerfisins í heild stendur af þeim stuggur. Ný lög eiga að hafa tryggt einkaréttinn betur í sessi.

Því er þó ekki að neita að út frá íbúum og notendum almenningsamgangna er augin tíðni vegna aksturs einkaaðila í þeirra heimabyggð ákveðin lífsgæði og bætir aðgengi þeirra. Þau fara hins vegar fyrir lítið ef einkaaðilar aka á sömu tímum og almenningsamgöngur. Ef handhafar sérleyfa og einkarekin ferðaþjónusta geta í einhverjum tilfellum unnið saman og stillt saman tímatöflur þannig að akstur skarist ekki getur það aukið ábata íbúa af samgöngunum, jafnvel þó það sé aðeins í takmarkaðan tíma.

Sektir / Stjórnsýsla

Lagt er til að núverandi stjórnsýsluskipulagi almenningsamgangna verði haldið óbreyttu að mestu leiti.

Hluti þess að reka almenningsamgöngukerfi er að takast á við brot, stór sem smá. Flest þau brot sem uppgötvast eru smávægileg og tengjast því að fargjald hafi annaðhvort ekki verið greitt eða að það hafi verið gert með röngum hætti.

Alvarlegri brotum á borð við skemmdarverk, brotum gegn einkarétti, eða brotum er varða rekstrarleyfi eru gerð skil í núverandi lögum um farþegaflutninga.

Rekstraraðilar almenningsamgangna verða hins vegar líka að geta tekið á smávægilegum brotum, svo sem því að ferðast án þess að hafa greitt fargjald, með sektum, eins og er algilt í erlendum almenningsamgöngukerfum.

Sambærileg heimild til sekta er til á Íslandi t.d. fyrir Bílastæðasjóð Reykjavíkur, sbr. gjaldskrá vegna stöðvunarbrota í Reykjavík nr. 798/2012, sem byggir á greinum umferðarlaga nr. 50/1987.

Greina ætti kosti þess og galla að lykilleiðir almenningsamgöngukerfisins verði gerðar hluti af grunnneti samgöngu samgangna, eins og það er skilgreint í samgönguáætlun.

Aðgerðir og markmið

Mikilvægt er að markmið sem sett eru séu að eins miklu leyti mælanleg eins og hægt er til að þau séu markvissari og betur sé hægt að meta árangur. Mælanleg markmið tengdri stefnumótun þessari er bæði til skamms tíma og til langs. Þau eru eftirfarandi:

Endurnýjun leiðarkerfis almenningsvagna milli byggða	
Lýsing:	Leiðarkerfi almenningsvagna skal sníða að þeim viðmiðum sem sett eru í stefnumörkun þessari.
Ábyrgð:	Landshlutasamtök og Vegagerðin
Tími:	1. maí 2019
Árangursmælikvarði:	- Fjölgun farþega með almenningsvögnum almennt. (markmið um 15% aukningu til 2022, 100% aukningu til 2033). - Fjölgun farþega með almenningsvögnum innan vinnu- og skólasóknarsvæða. (markmið um 15% aukningu til 2022, 100% aukningu til 2033).
Áætl. kostnaður:	700-800 milljónir árlega.

Fargjöld	
Lýsing:	i. Almenn fargjöld í leiðarkerfi almenningsvagna lækkuð um 25% utan háannatíma, gjaldskrá einfölduð og sérstök áskriftarkort innan vinnu- og skólasóknarsvæða kynnt til sögunar. ii. Fargjöld íbúa með lögheimili innan áhrifasvæðis innanlandsflugs á landsbyggðinni í flugi niðurgreidd í samræmi við niðurstöður starfshóps um uppbyggingu flugvallakerfisins.
Ábyrgð:	Landshlutasamtök og Vegagerðin
Tími:	1. janúar 2020
Árangursmælikvarði:	- Fjölgun farþega með almenningsvögnum almennt. (markmið um 15% aukningu til 2022, 100% aukningu til 2033).

	- Fjölgun farþega með almenningsvögnum innan vinnu- og skólasóknarsvæða. (markmið um 15% aukningu til 2022, 100% aukningu til 2033). - Fjölgun farþega með innanlandsflugi. (markmið um 10% aukningu til 2022, 25% aukningu til 2033).
Áætl. kostnaður:	i. 30-40 milljónir, lægri farþegatekjur til landshlutasamtaka. ii. 900-1200 milljónir, árlega.

Heildstæð hagræðing almenningssamgöngukerfis	
Lýsing:	Breytingar skulu gerðar á heildstæðu almenningssamgöngukerfi sem tryggja á að fjármagn til málaflöksins nýtist sem best. Horfa skal til staða þar sem fleiri en ein styrkt leið er í boði. Einnig skal meta hvaða samgöngumáti sé fýsilegastur á hverjum stað, og er þá sérstaklega horft til flugs og almenningsvagna.
Ábyrgð:	Landshlutasamtök og Vegagerðin
Tími:	1. apríl 2020
Árangursmælikvarði:	Á ekki við.
Áætl. kostnaður:	i. 50 milljónir króna árleg kostnaðarminnkun af því að hætta að styrkja flug til Þórshafnar og Vopnafjarðar og reka þess í stað leið almenningsvagna sem tengir í flug í Húsavík og Egilsstöðum ii. 100 milljónir króna árleg kostnaðarminnkun af því að hætta að styrkja flug til Hafnar í Hornafirði viðhalda þess í stað núverandi leið almenningsvagna.

Uppbygging samgöngumiðstöðva á hnútpunktum	
Lýsing:	i. Framkvæma skal nauðsynlegan undirbúning og fýsileikakönnun á uppbyggingu samgöngumiðstöðva á helstu hnútpunktum í almenningssamgöngukerfinu. ii. Samgöngumiðstöðvar byggðar á helstu hnútpunktum í almenningssamgöngukerfinu.
Ábyrgð:	SRN, ISAVIA og Vegagerðin
Tími:	i. 1. desember 2022 ii. 1. desember 2033
Árangursmælikvarði:	Forhönnun og kostnaðarmat tilbúið.
Áætl. kostnaður:	Ekki er unnt að meta kostnað að svo stöddu

Biðskýli eða önnur yfirbyggð aðstaða á öllum stoppistöðvum	
Lýsing:	Biðskýli eða önnur yfirbyggð farþegaaðstaða samkvæmt samræmdum leiðbeiningum verði komið upp á öllum skilgreindum stoppistöðvum í heildstæðu almenningssamgöngukerfi.
Ábyrgð:	Landshlutasamtök, Vegagerðin
Tími:	1. desember 2022
Árangursmælikvarði:	Fjöldi stoppistöðva án biðskýlis
Áætl. kostnaður:	1-4 milljónir á hverja stoppistöð. Heildarfjöldi fer eftir leiðarkerfi.

Sameiginleg gagnvirk þjónustuveita almenningssamgangna	
Lýsing:	Komið verði upp gagnvirkri þjónustuveitu sem gefur upplýsingar í rauntíma um allar leiðir í heildstæðu almenningssamgöngukerfi og bjóði upp á samanburð í tíma og verði milli mismunandi kosta og bjóði upp á kaup á farmiða í þá alla. Notendur, bæði íbúar og ferðamenn, íslenskir og erlendir, geti nálgast upplýsingarnar á auðveldan hátt á netinu og með snjallsímum.
Ábyrgð:	SRN, Vegagerðin, Rekstraraðilar

Tími:	1. desember 2022
Árangursmælikvarði:	Uppkomin þjónustuveita fyrir heildstætt kerfi almenningssamgangna.
Áætl. kostnaður:	Ekki er unnt að meta kostnað að svo stöddu.

Orkuskipti í almenningssamgöngum	
Lýsing:	i. Innviðir sem bjóða upp á akstur rafmagnsvagna og ferja skulu vera á öllum helstu leiðum almenningssvagna og þeim höfnum sem ferjur nýta. Greining unnin á möguleikum þess að tryggja hröð orkuskipti í öllum samgöngumátum. ii. Farartæki almenningssamgangna alfarið rekin með vistvænum orkugjöfum.
Ábyrgð:	ANR, SRN, Vegagerðin
Tími:	2030
Árangursmælikvarði:	Hlutfall farartækja á vistvænum örkugjöfum.
Áætl. kostnaður:	Ekki er unnt að meta kostnað að svo stöddu.

Samgöngu- og deilipjónusta	
Lýsing:	Greina skal þá möguleika að framfarir á sviði samgöngu- og deilipjónustu veita í almenningssamgöngum. Endurskoða þarf lög og reglur með það fyrir augum að auðvelda og hraða þeirri þróun hér á landi.
Ábyrgð:	SRN, Vegagerðin
Tími:	1. mars 2020
Árangursmælikvarði:	Á ekki við.
Áætl. kostnaður:	Ekki unnt að meta kostnað að svo stöddu.

Löggjöf um almenningssamgöngur	
Lýsing:	Endurskoðað skal löggjöf um almenningssamgöngur á Íslandi miðað við ákvæði stefnumörkun þessarar. Sérstaklega skal litið til þess hvernig auðvelda megi aðkomu nýrra tæknilausna, samgöngu- og deilipjónustu að almenningssamgöngum. Tryggja samræmda upplýsingagjöf rekstraraðila. Sömu leiðis skal tryggja að rekstraraðilar almenningssamgangna hafi einhver þvingunarúrræði til þess að taka á minniháttar brotum farþega.
Ábyrgð:	SRN
Tími:	31. desember 2019
Árangursmælikvarði:	Á ekki við.
Áætl. kostnaður:	Innri vinna ráðuneytis

Heimildir

Baharozu, E., Soykan, G., & Ozerdem, B. (2018). Future aircraft concept in terms of energy efficiency and environmental factors. *Energy*, 1368-1377.

Berg, J. (21. maí 2018). Símafundur um almenningssamgöngur í dreifbýli.

Bernódusson, J. (2018). Næstu skref í orkuskiptum. *Málstofa í Orkugarði*. Reykjavík: Samgöngustofa.

Byggðastofnun. (3. júlí 2018). *Brothættar byggðir*. Sótt frá heimasíðu Byggðastofnunar: <https://www.byggdastofnun.is/is/brothaettar-byggdir>

Byggðastofnun. (2. júlí 2018). *fréttasafn*. Sótt frá heimasíðu Byggðastofnunar: <https://www.byggdastofnun.is/is/frettir/vinnusoknarsvaedithettbylisstada-2014>

Byggðastofnun. (2. júlí 2018). *Kort unnin árið 2016*. Sótt frá heimasíðu Byggðastofnunar: <https://www.byggdastofnun.is/is/moya/gallery/index/index/kort/kort-gerd-arid-2016>

Ferðamálastofa. (13. júní 2018). *Tölur og útgáfur*. Sótt frá Heimasíðu ferðamálastofu: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstod-leifs-eirikssonar>

Finnska samgönguráðuneytið. (4. júlí 2018). *Current issues*. Sótt frá heimasíðu finnsku ríkisstjórnarinnar: https://valtioneuvosto.fi/en/article/-/asset_publisher/koko-liikennejarjestelma-mukaan-liikennepalvelulakiin

Gunnarsson, G. G., Þorsteinsdóttir, K. B., & Jónsdóttir, Þ. (2017). *Umferðarslys á Íslandi 2017*. Reykjavík: Samgöngustofa.

Hagstofan. (13. júní 2018). Sótt frá Heimasíðu Hagstofunnar: http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__ferdathjonusta__farthegar/SAM02001.px/table/tableViewLayout1/?rxid=ccb5f814-cc9a-4831-94cc-2699d3e39f89

Hanly, M., & Dargay, J. (1999). *Bus fare elasticities - A literature review*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions.

Hilmarsson, V., & Þorleifsdóttir, Á. (2014). *Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands*. Reykjavík: Innanríkisráðuneytið.

International Transport Forum. (2015). *International Experiences on Public Transport Provision in Rural Areas*. Paris: OECD.

Karlsdóttir, L. (2017). *Ferðamynstur og vinnusóknarsvæði*. Hafnarfjörður: Viaplan.

Landsbókasafn Íslands. (3. júlí 2018). *Tímarit.is*. Sótt frá <http://timarit.is/>

Leiren, M. D., & Skollerud, K. (2015). *Public Transport Provision in Rural and Sparsely Populated Areas in Norway*. Paris: International Transport Forum.

Liikennevirasto. (2017). *Public Transport Performance Statistics 2015*. Helsinki: Liikennevirasto.

Liikennevirasto. (3. júlí 2018). *Transport system*. Sótt frá heimasíðu Liikennevirasto: <https://www.liikennevirasto.fi/web/en/transport-system/the-action-transport-services#.WzvrgdL7QdU>

Liikennevirasto. (4. júlí 2018). *Transport system*. Sótt frá heimasíðu Liikennevirasto:
<https://www.liikennevirasto.fi/web/en/transport-system/public-transport#.WzzXi9L7R9M>

Mannvit. (2017). *Orkuskipti í Almenningsamgöngum - Sviðsmyndir*. Reykjavík: Strætó bs.

Mannvit. (2018). *Tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu 2012-2022, Ástandsvísar - þróun samgangna 2011-2017*. Kópavogur: SSH.

Mattson, J. (2017). *Rural Transit Fact Book 2017*. Fargo: North Dakote State University.

Pálsdóttir, K. E. (2013). *Öryggi farþega í hópþifreiðum*. Reykjavík: Vegagerðin.

Reynarsson, D. (2010). *Sumarkönnun 2010*. Reykjavík: Land-Ráð sf.

Reynarsson, D. (2014). *Sumarferðir 2014*. Reykjavík: Land-Ráð sf. .

Reynarsson, D. (2016). *Vetrarferðir 2016*. Reykjavík: Land-Ráð sf. .

Sigurðsson, K. D. (2015). *Almenningssamgöngur á landsbyggðinni*. Hvanneyri: Landbúnaðarháskóli Íslands.

Strætó bs. . (22. febrúar 2017). *Umsögn Strætó bs. um frumvarp til laga um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni*. . Sótt frá heimasíðu Alþingis: <https://www.althingi.is/altext/erindi/146/146-257.pdf>

Strætó bs. (7. maí 2018). *Farþegatölur fyrir september - desember*. Reykjavík, Ísland.

Trafik- og Byggestyrelsen. (2015). *Den kollektive trafik i Danmark 2015*. Kaupmannahöfn: Trafik- og Byggestyrelsen.

Trafik- og Byggestyrelsen. (2018). *Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel - Regnskab 2016*. Kaupmannahöfn: Trafik- og Byggestyrelsen.

Transportøkonomisk institutt. (2017). *Kostnadsdrivere i kollektivtransporten - dokumentasjonsrapport*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Tryggvadóttir, H. (2013). *Umhverfislegur ávinningur af almenningssamgöngum á Vesturlandi*. Borgarnes: Environice.

Umhverfiráðuneytið. (2010). *Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum*. Reykjavík: Umhverfiráðuneytið.

Urban Transport Group. (2017). *The Scandinavian way to Better Public Transport*. Leeds: Urban Transport Group.

Vegagerðin. (2017). *Ársskýrsla Vegagerðarinnar*. Reykjavík: Vegagerðin.

Wit, R., Davidson, M., & Dings, J. (2003). *Meeting external costs in the aviation industry*. Delft: CE Delft.

Zegras, C., & Litman, T. (1997). *An Analysis of the Full Costs and Impacts of transportation in Santiago de Chile*. Washington DC: The International Institute for Energy Conservation.

Viðtöl

Jessica Berg, sérfræðingur hjá VTI í Svíþjóð – viðtal 21. maí 2018.

Jóhannes Svavar Rúnarsson, Valgerður G. Benediksdóttir og Ragnheiður Einarsdóttir hjá Strætó bs. – viðtal 26. maí 2018.

Smári Ólafsson hjá VSÓ Ráðgjöf – viðtal 29. maí 2018.

Berglind Kristinsdóttir hjá SSS – viðtal 30. maí 2018.

Páll Brynjarsson hjá SSV – viðtal 11. júní 2018.

Aðalsteinn Óskarsson hjá FV – viðtal 12. júní 2018.

Jóna Árný Þórðardóttir, Jódís Skúladóttir, Anna Alexandersdóttir, Björn Ingimarsson og Ívar Ingimarsson hjá Austurbrú, viðtöl 14. júní 2018.

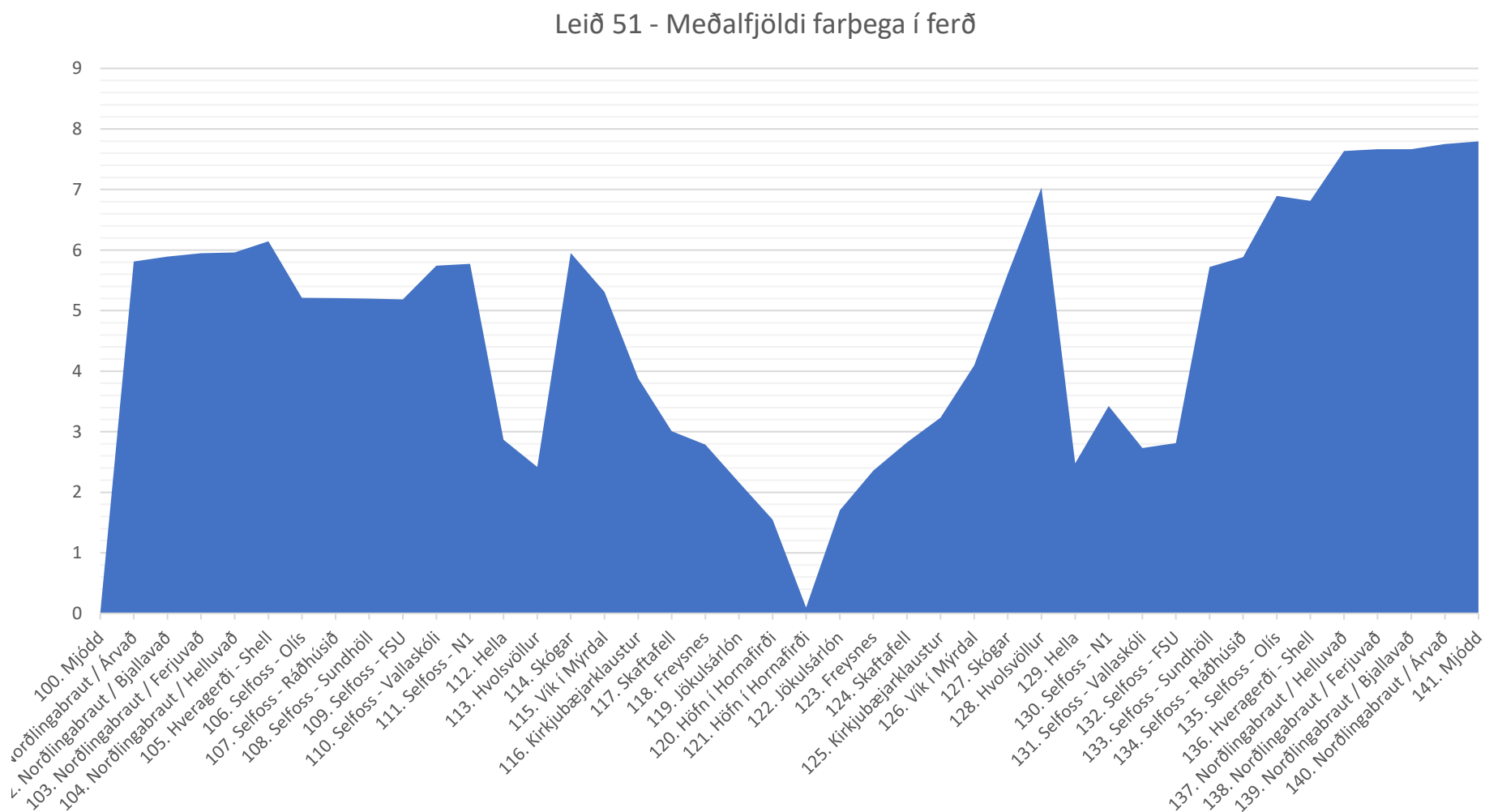
Bjarni Guðmundsson hjá SASS – viðtal 18. júní 2018.

Pétur Þór Jónasson hjá Eyþingi – viðtal 2. júlí 2018.

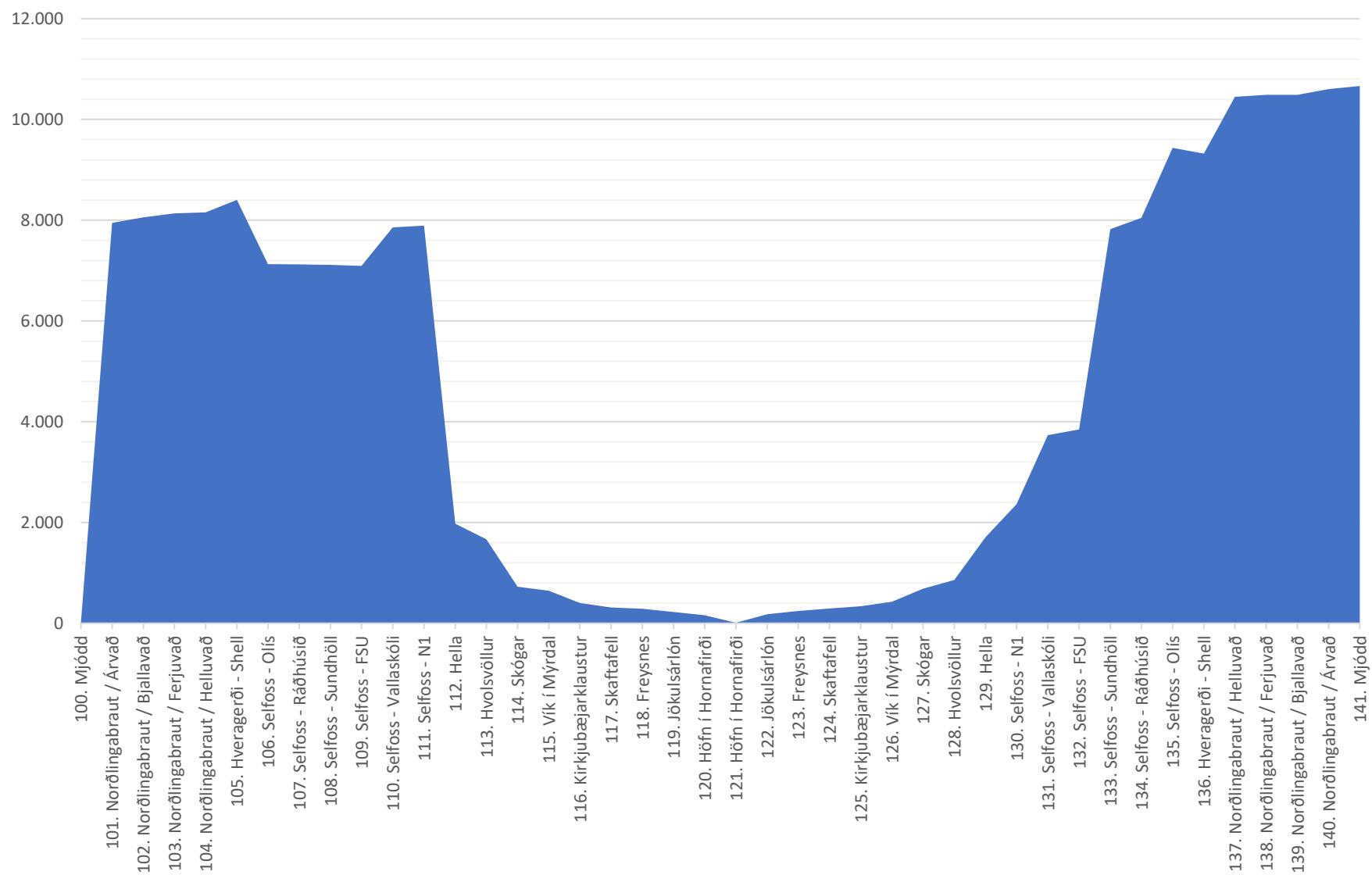
Elín Árnadóttir hjá ISAVIA – viðtal 8. ágúst 2018.

Viðauki – Greining á innstigum almenningsvagna, sept-des 2017

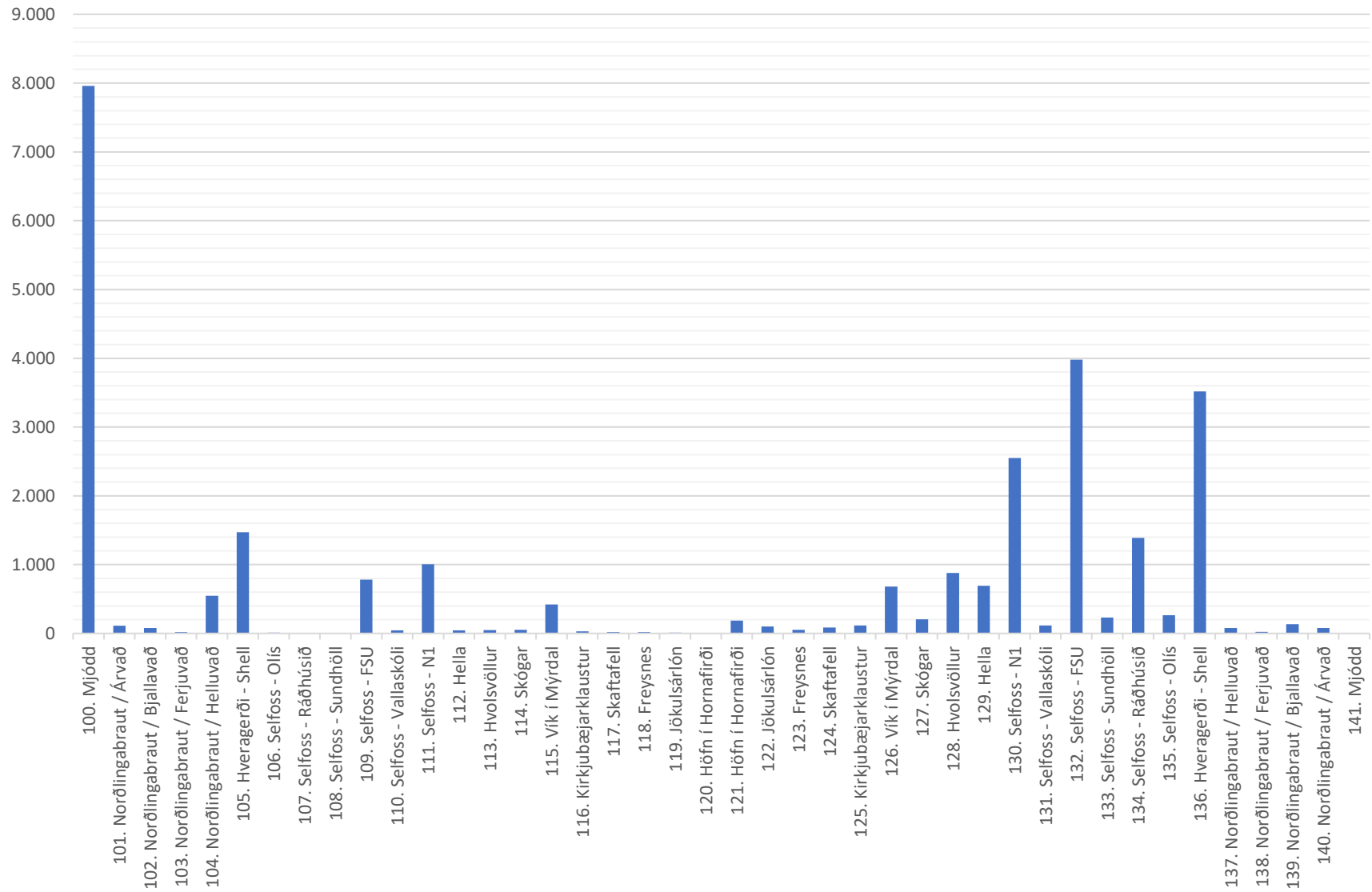
Út frá upplýsingum úr farþegatalningu Strætó bs. í nokkrum leiðum innan leiðarkerfis almenningsvagna voru eftirfarandi greiningar unnar. Tölur eru fyrir tímabilið september – desember 2017:



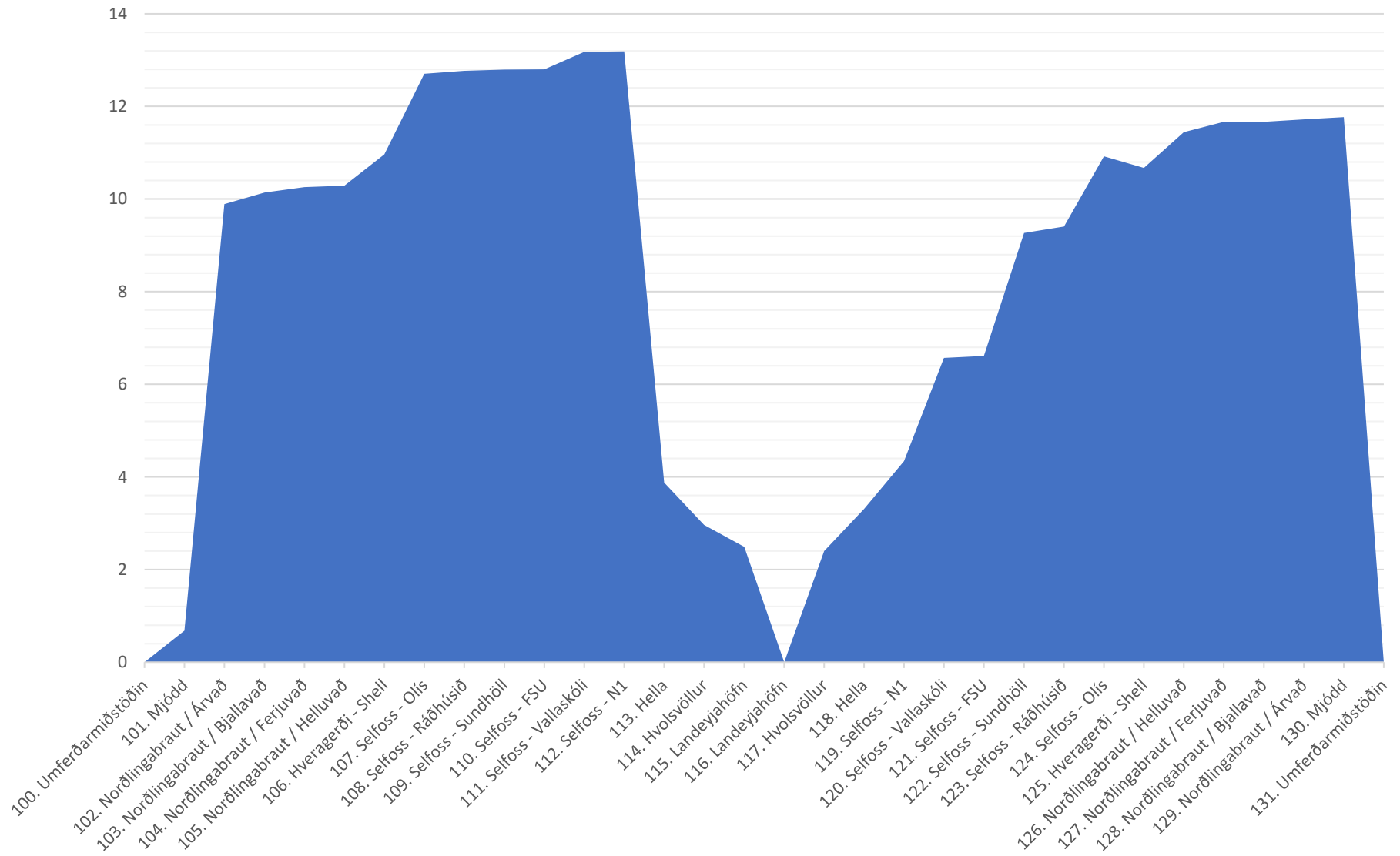
Leið 51 - Heildarfjöldi farþega



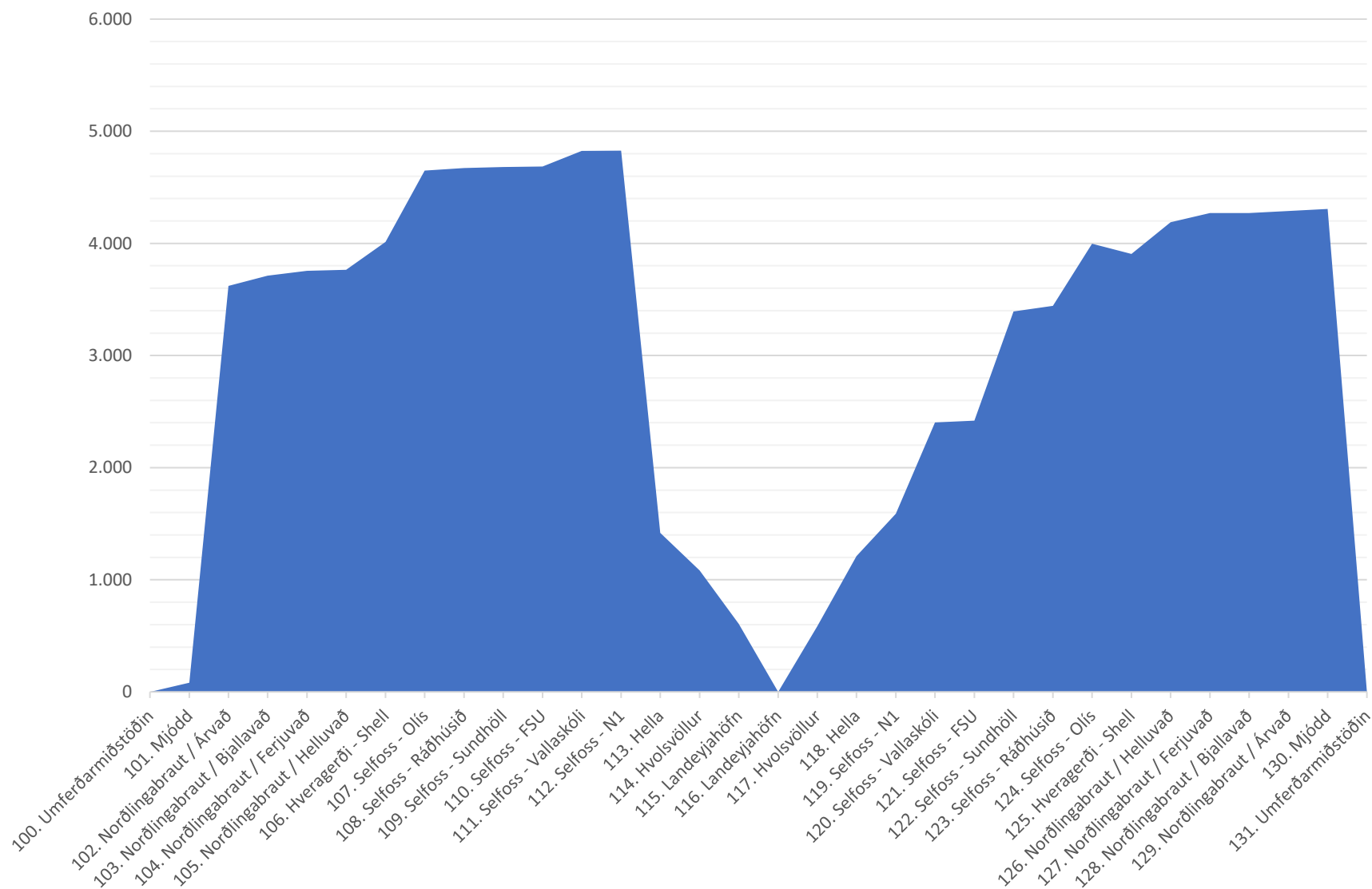
Leið 51 - Heildarinnstig



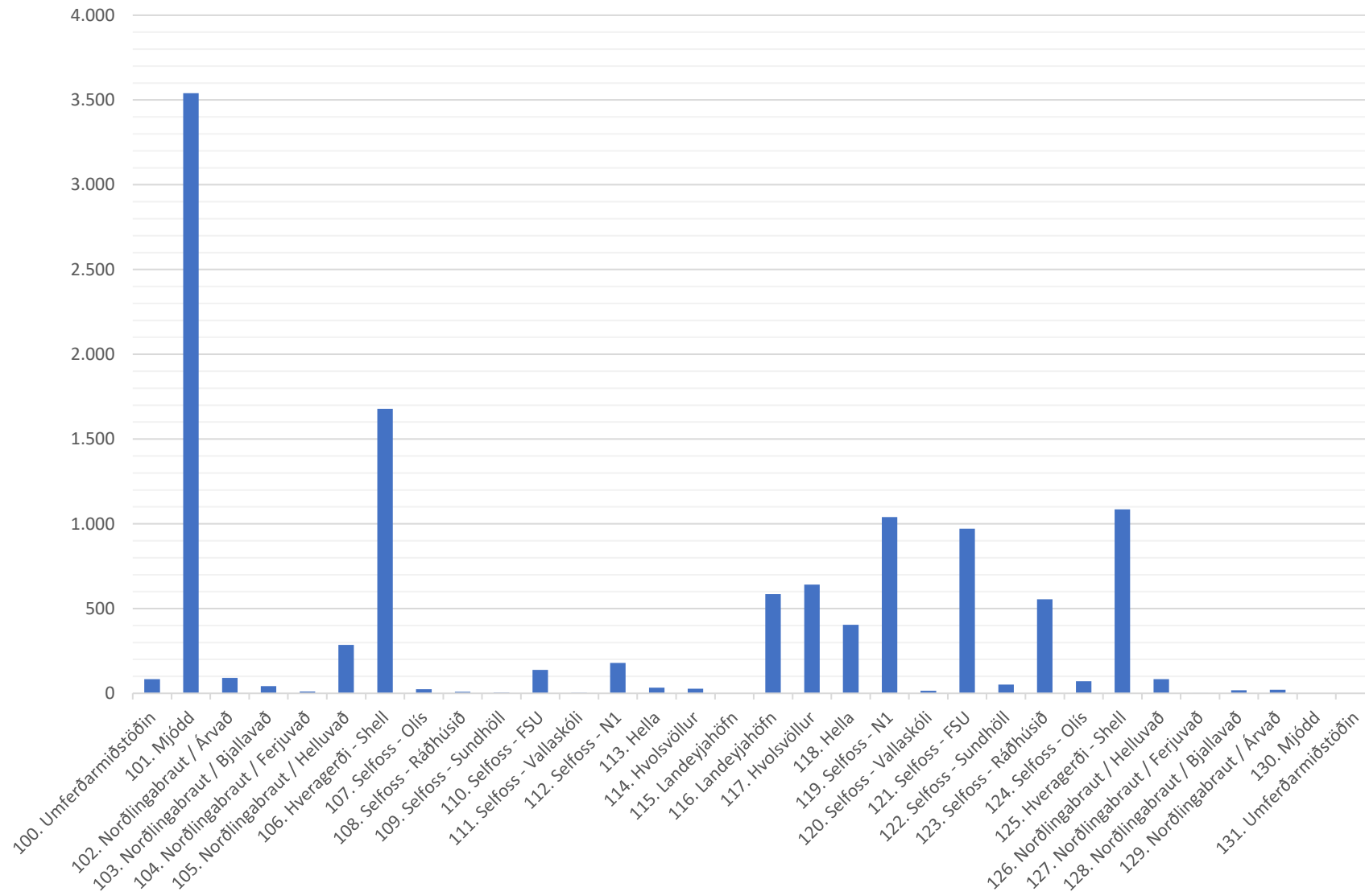
Leið 52 - Meðalfjöldi farþega í ferð



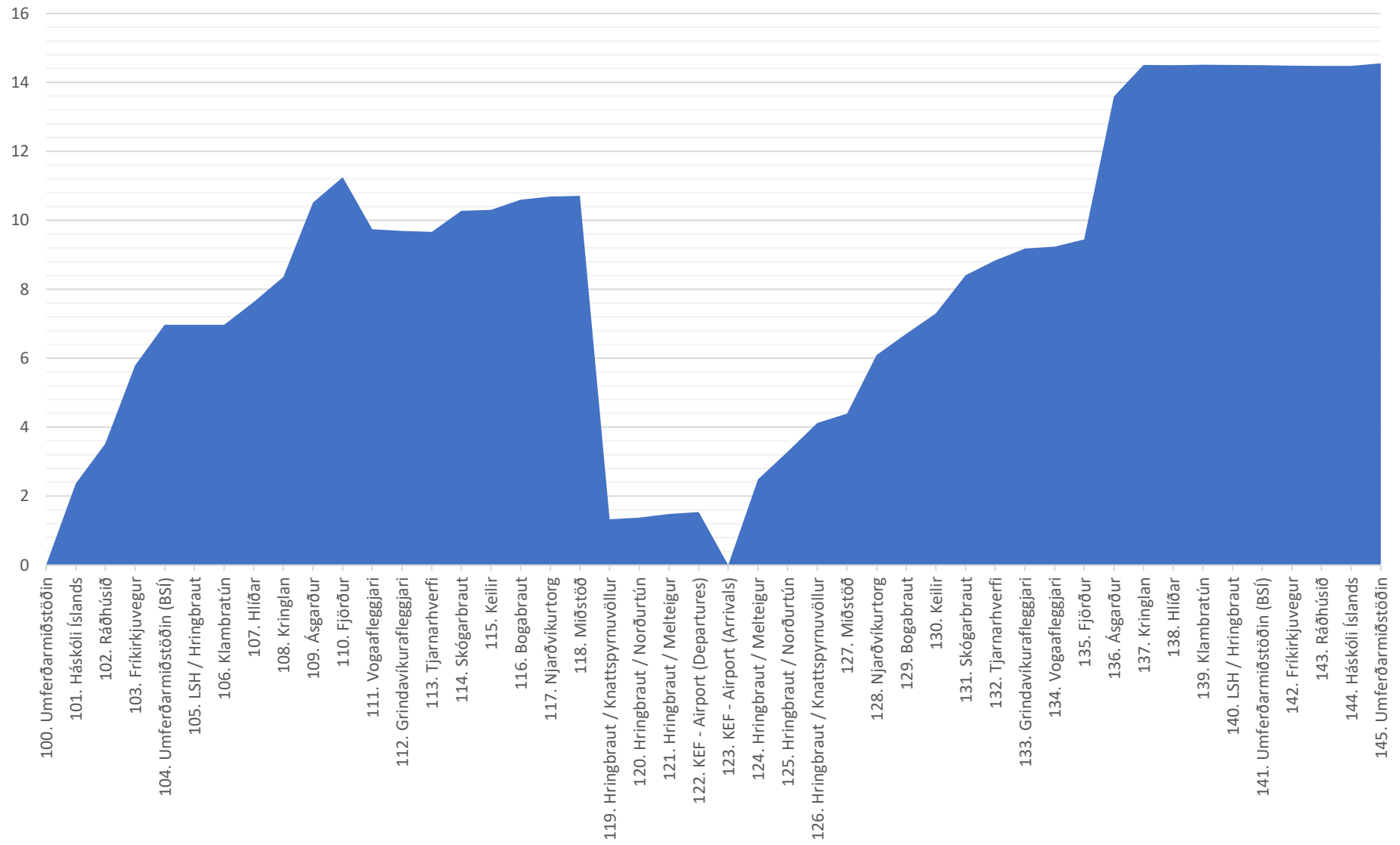
Leið 52 - Heildarfjöldi farþega



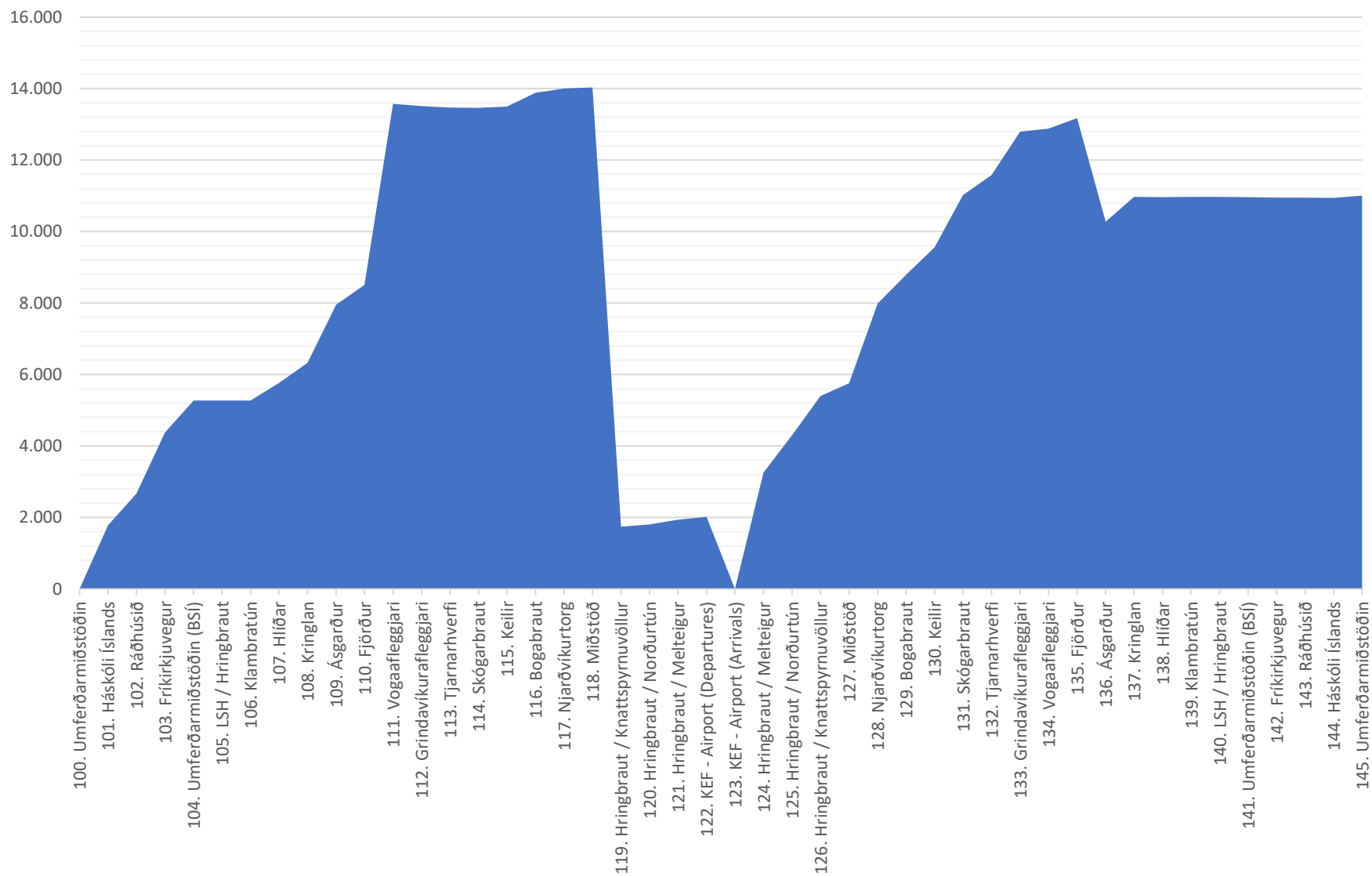
Leið 52 - Heildarinnstig



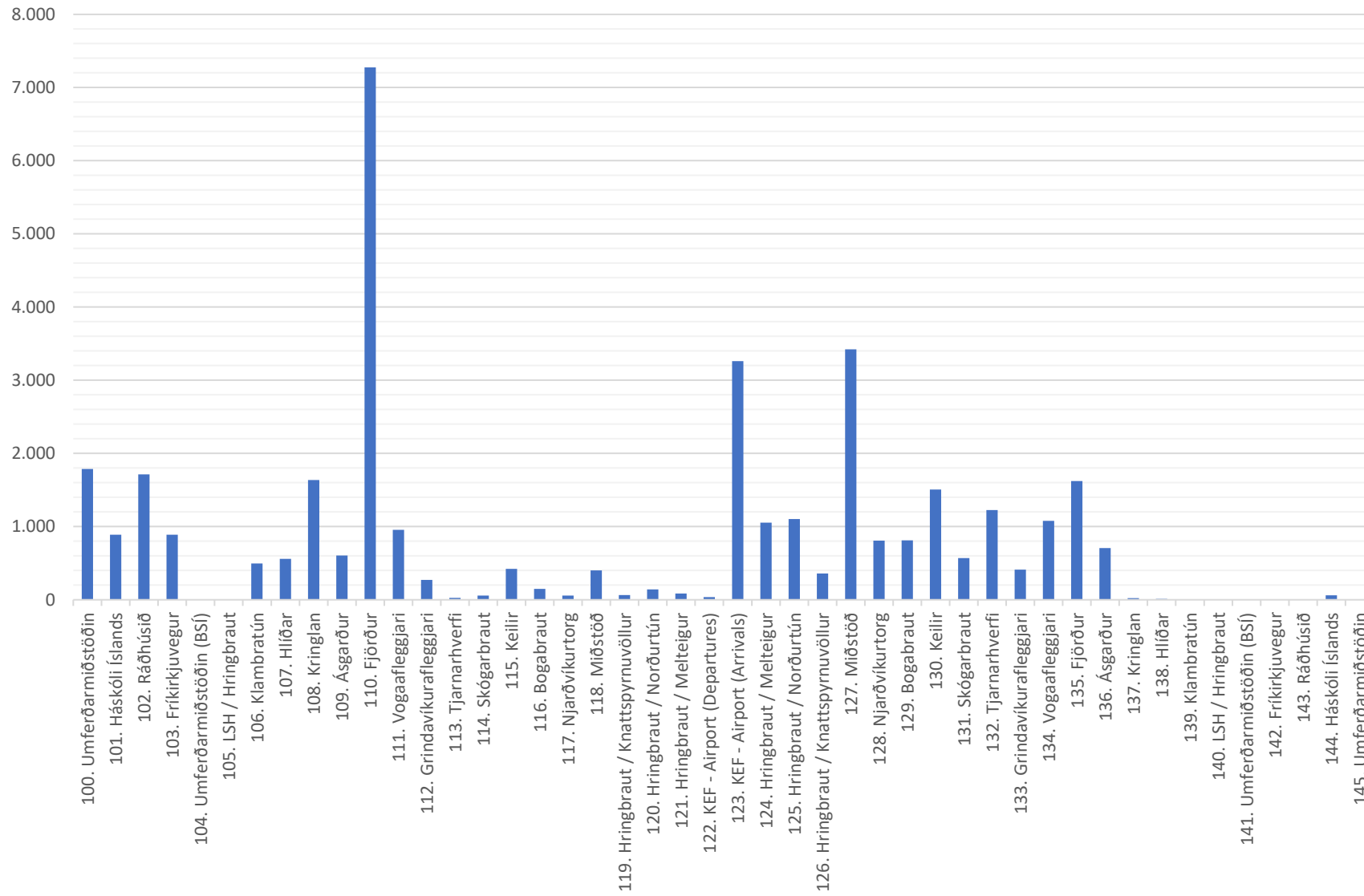
Leið 55 - Meðalfjöldi farþega í ferð



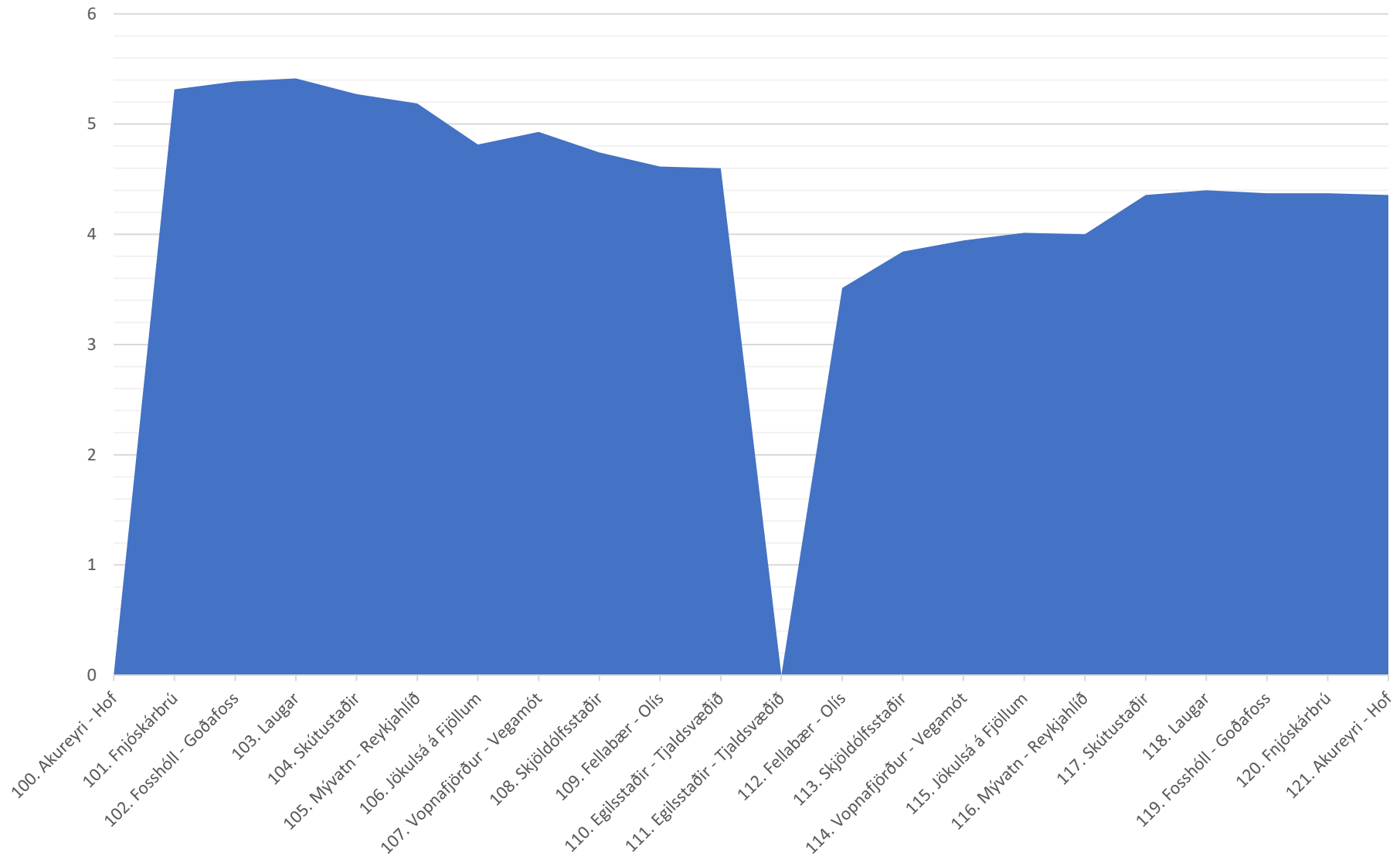
Leið 55 - Heildarfjöldi farþega



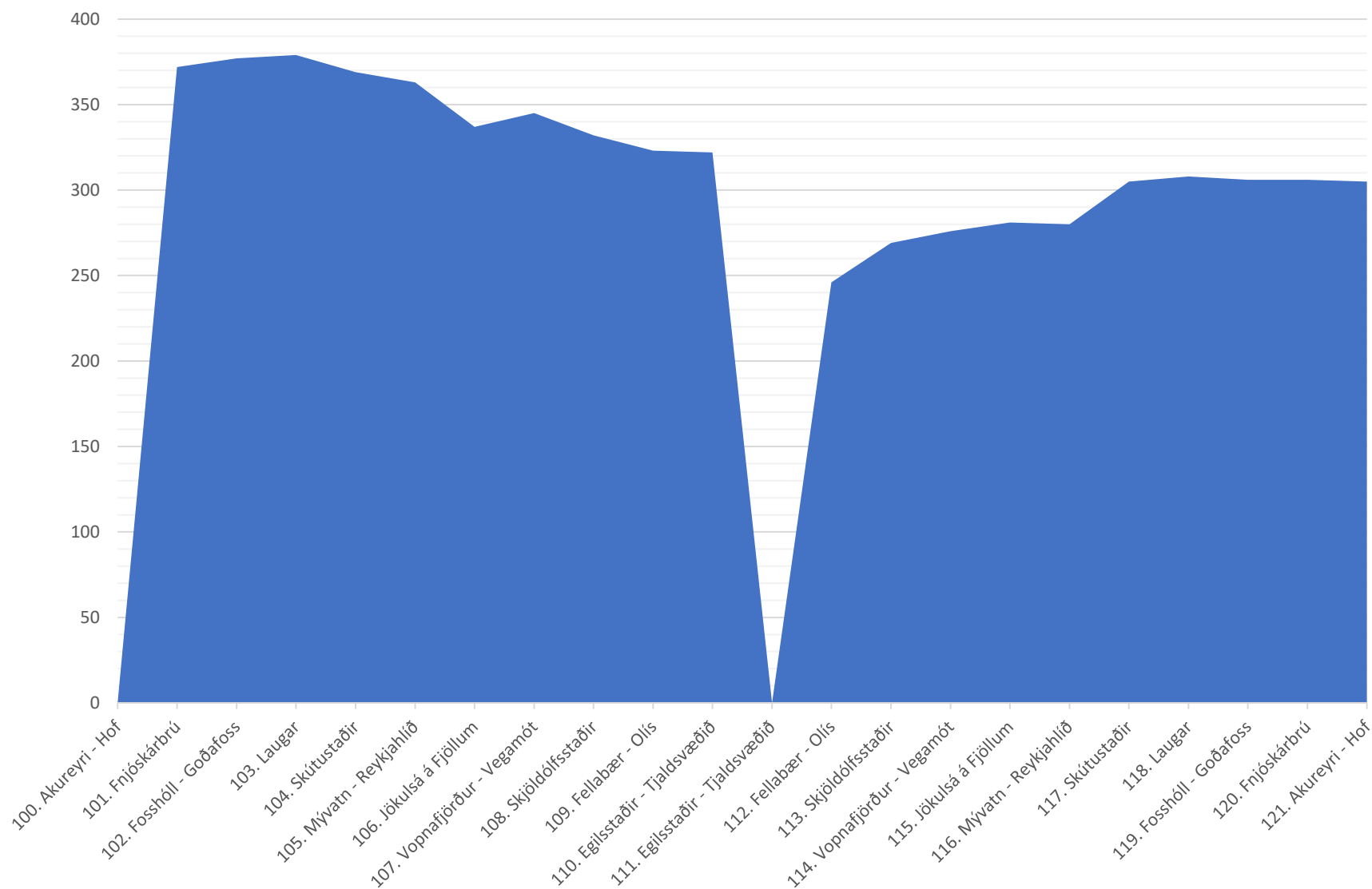
Leið 55 - Heildarinnstig



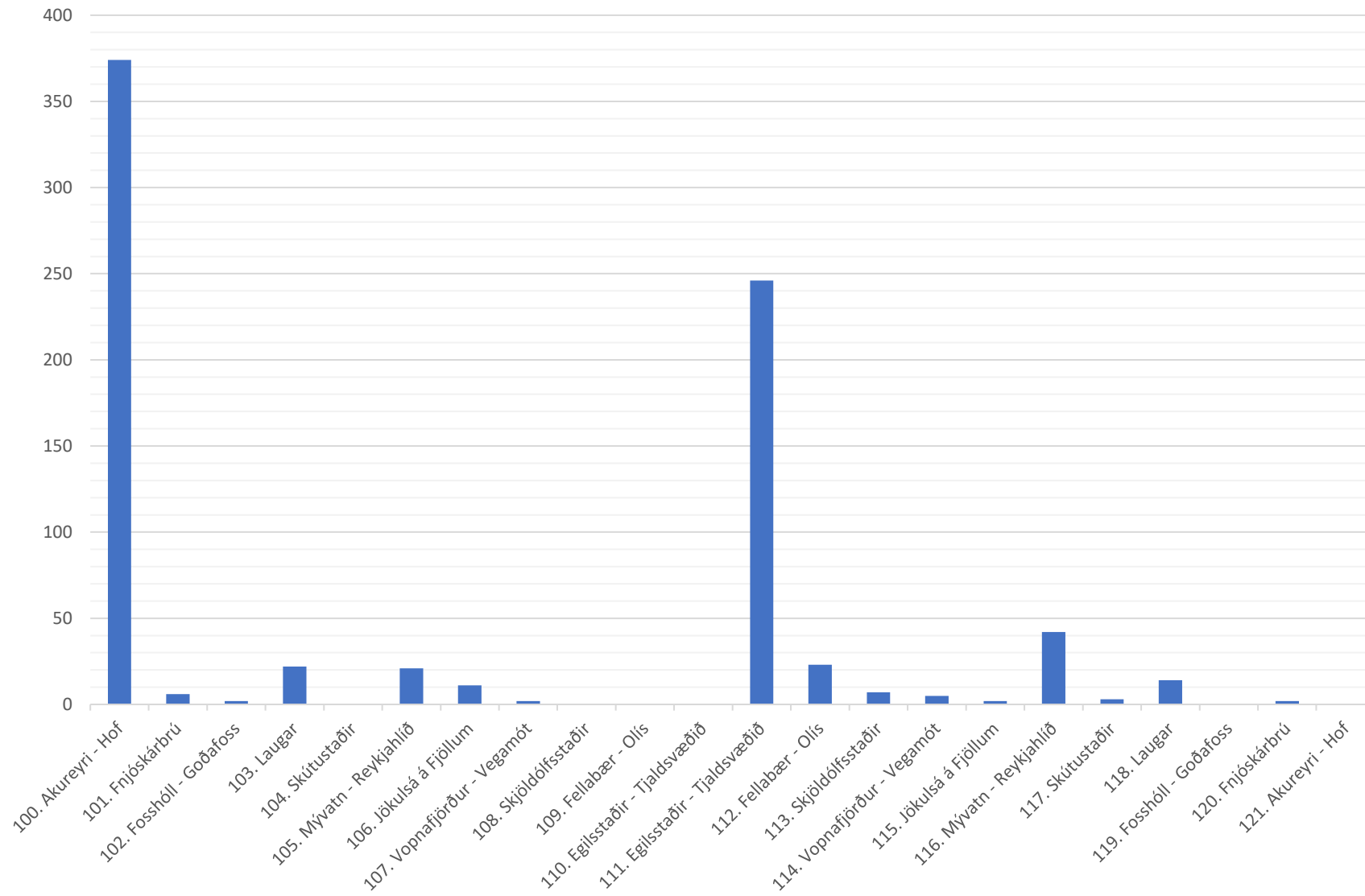
Leið 56 - Meðalfjöldi farþega í ferð



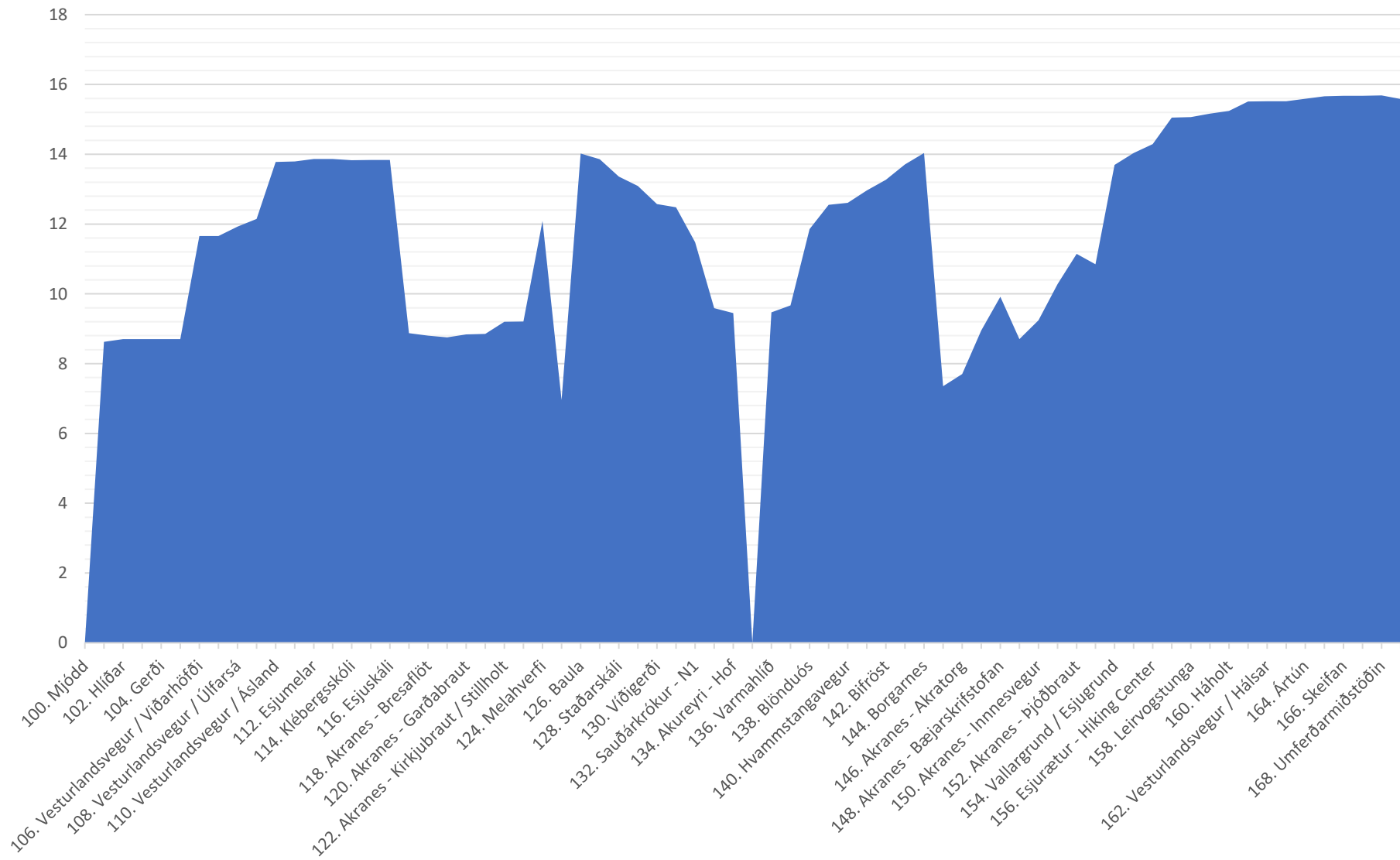
Leið 56 - Heildarfjöldi farþega



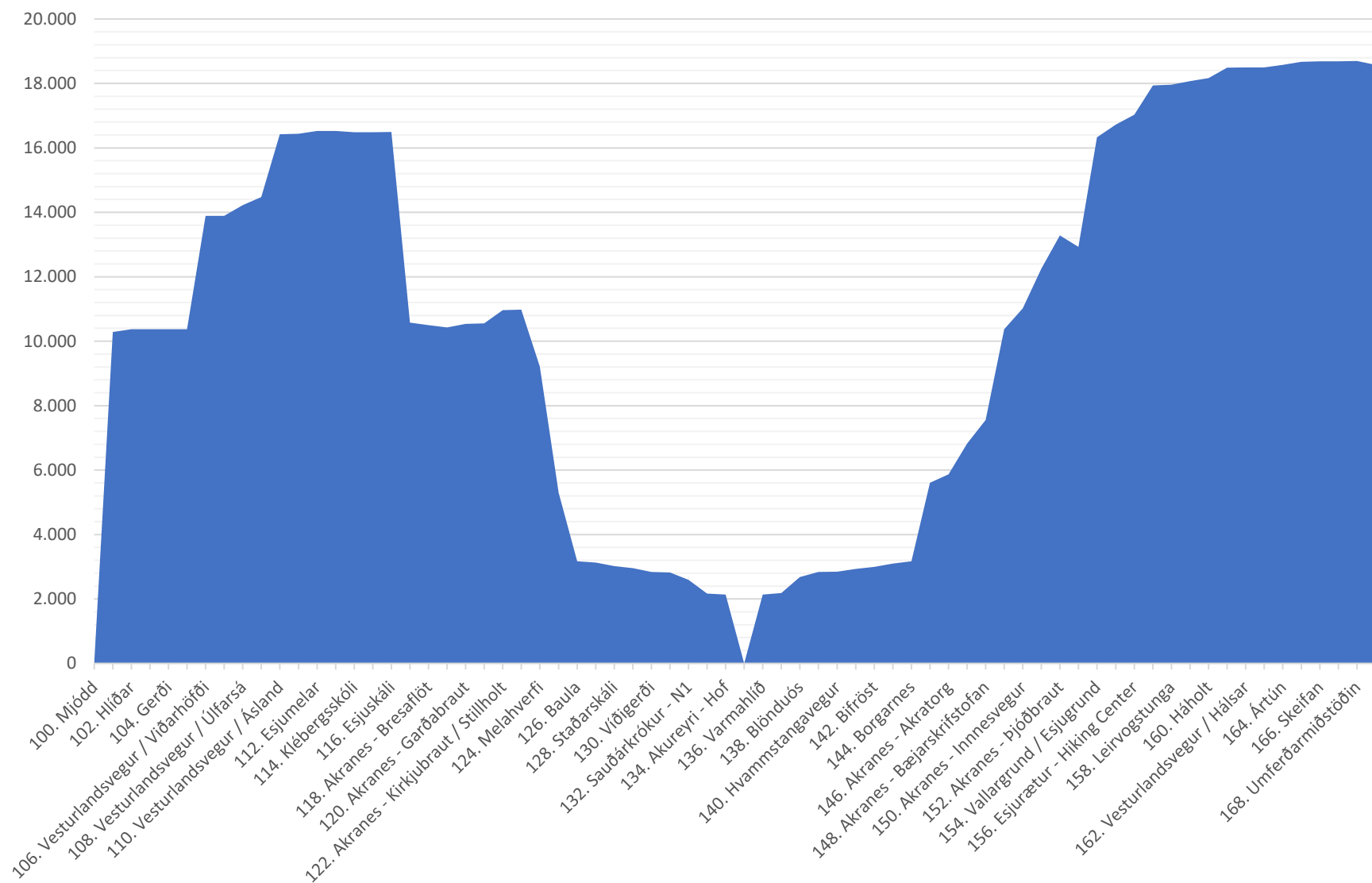
Leið 56 - Heildarinnstig



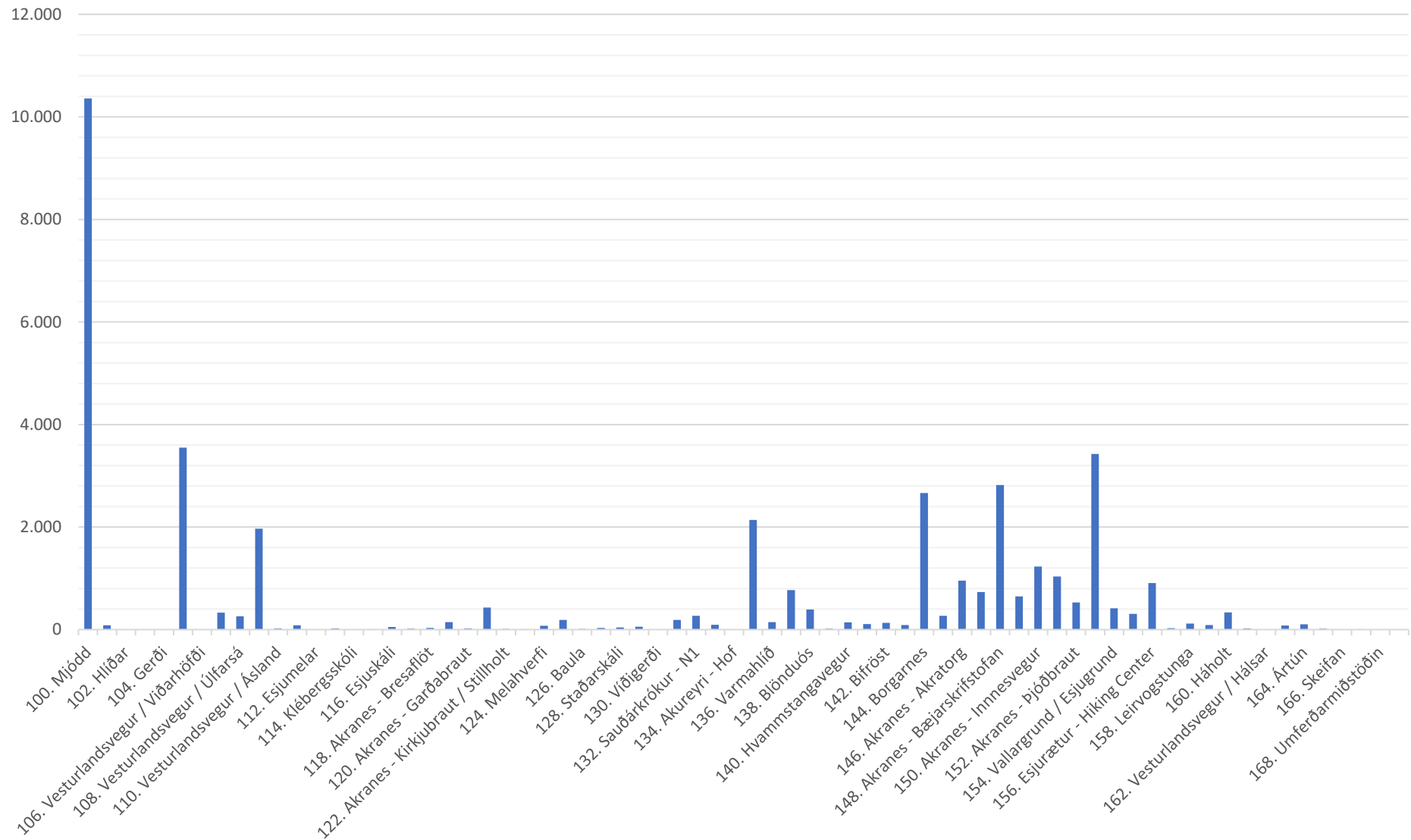
Leið 57 - Meðalfjöldi farþega í ferð



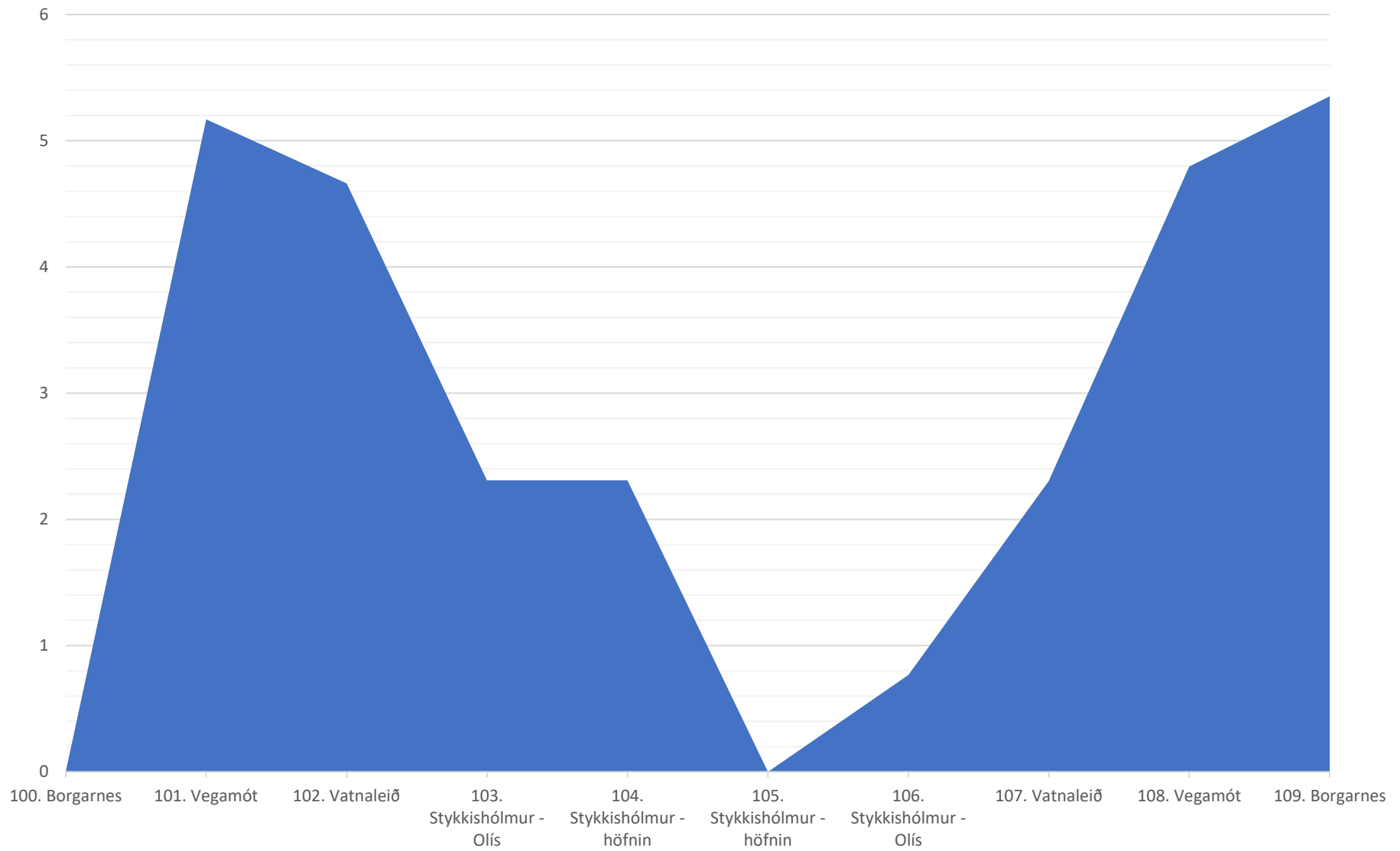
Leið 57 - Heildarfjöldi farþega



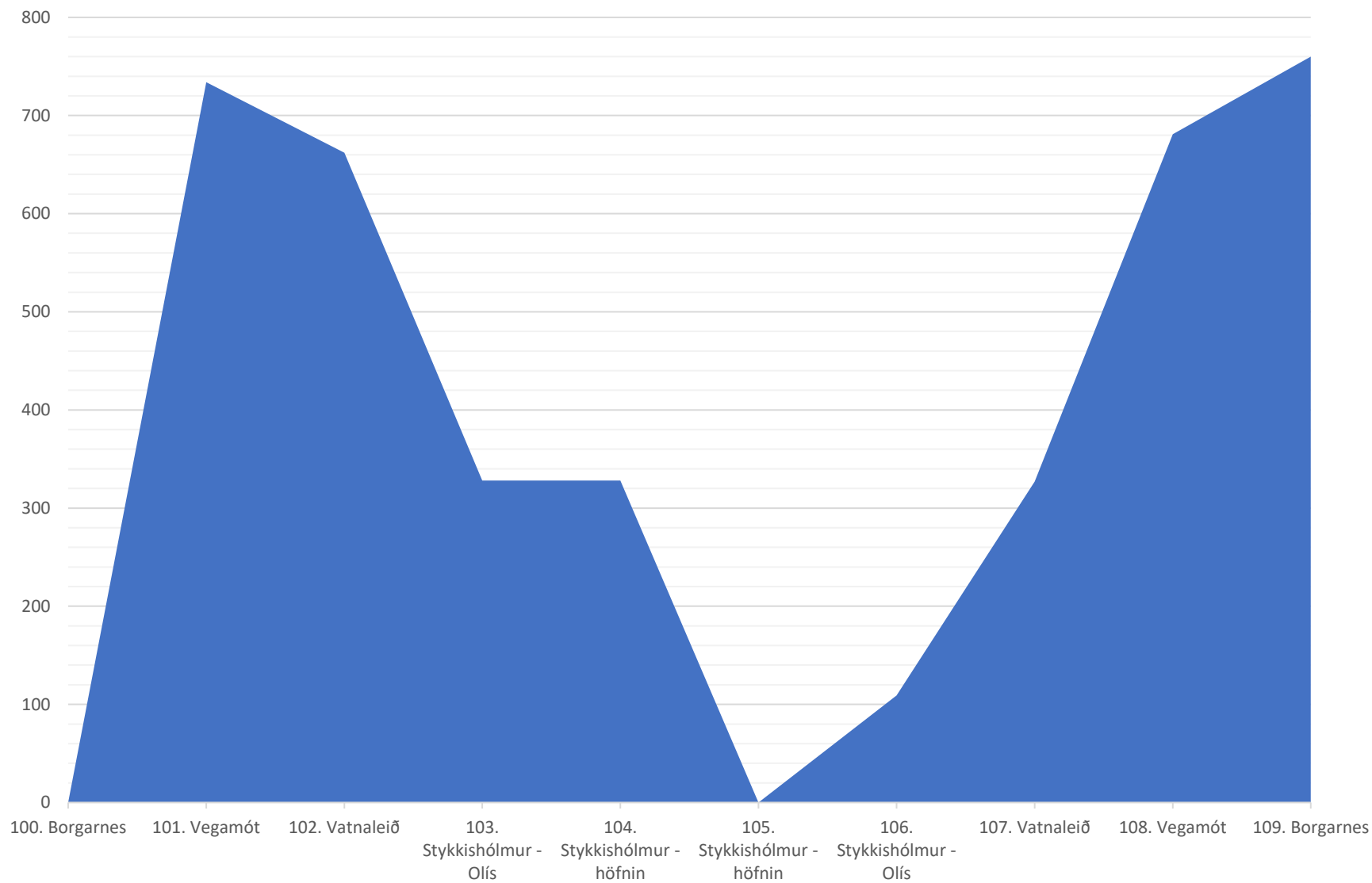
Leið 57 - Heildarinnstig



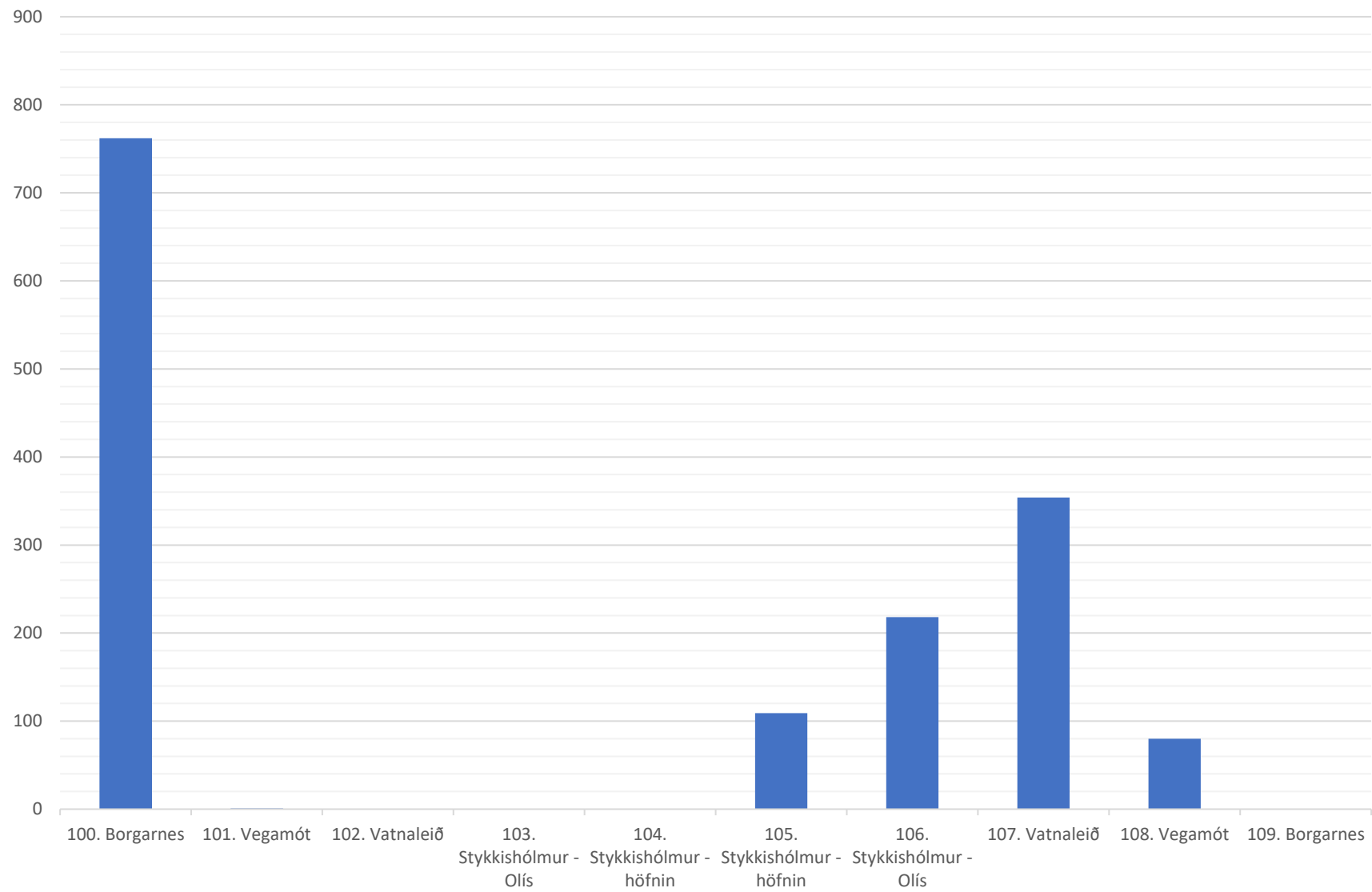
Leið 58 - Meðalfjöldi farþega í ferð



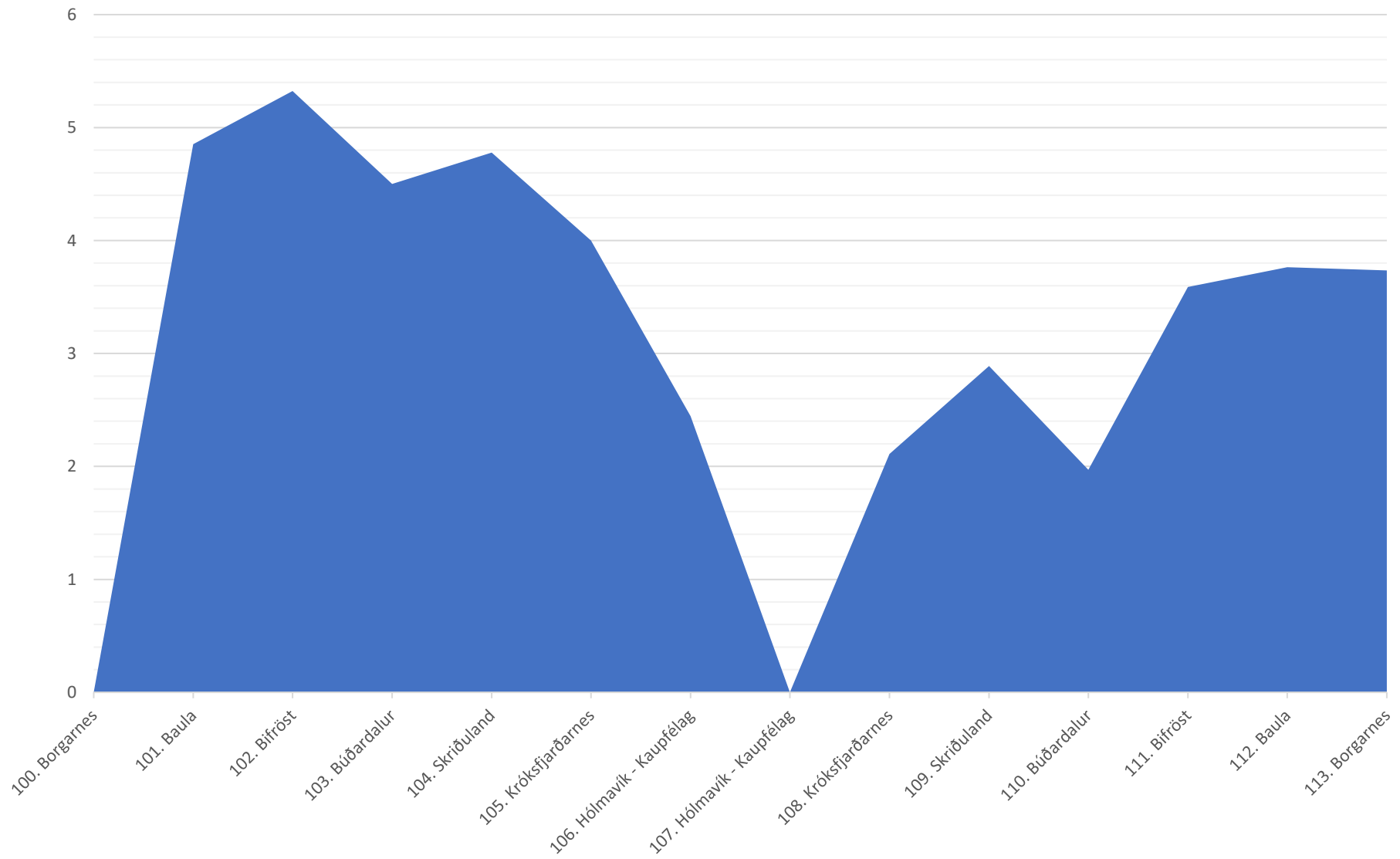
Leið 58 - Heildarfjöldi farþega



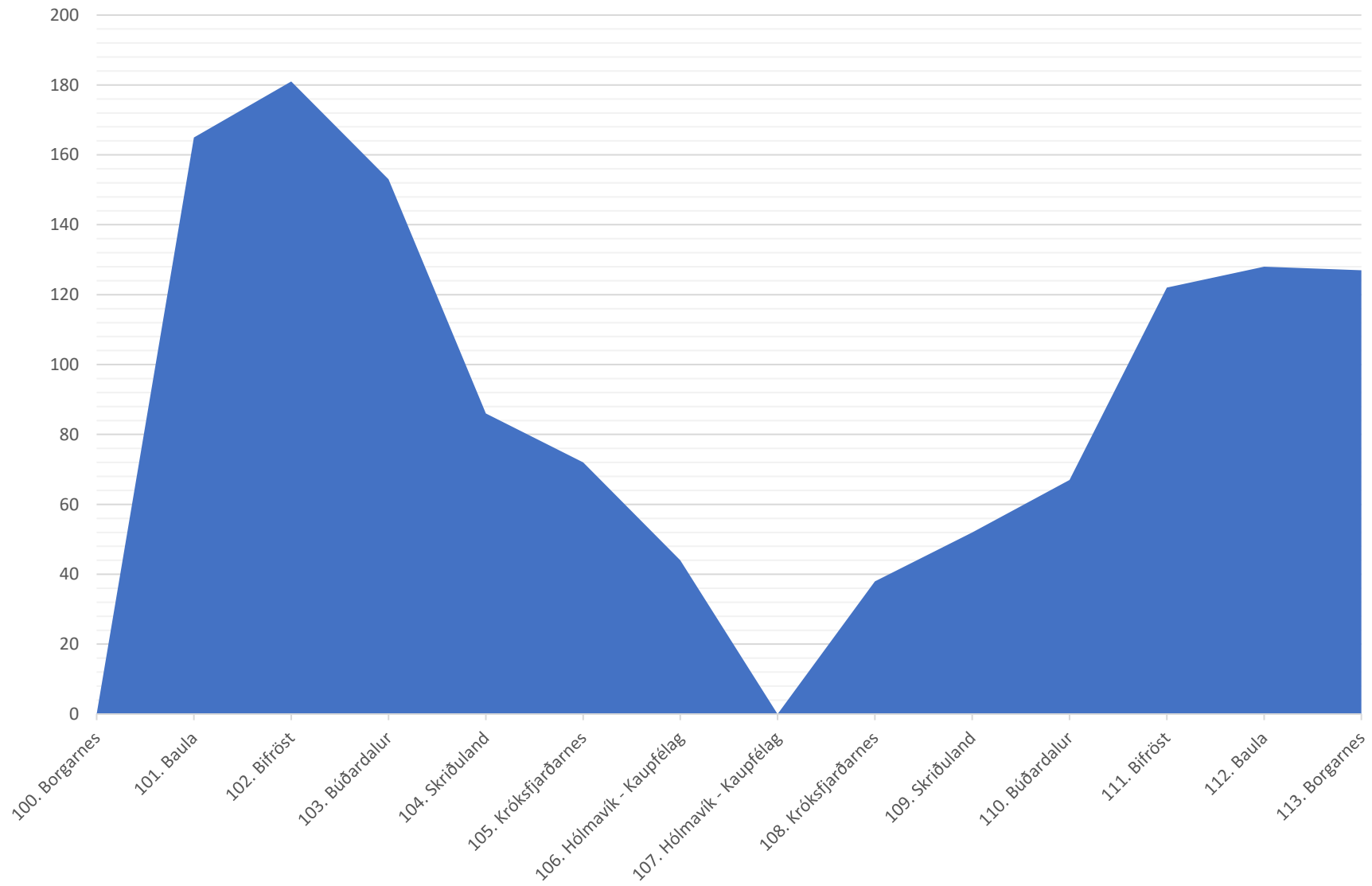
Leið 58 - Heildarinnstig



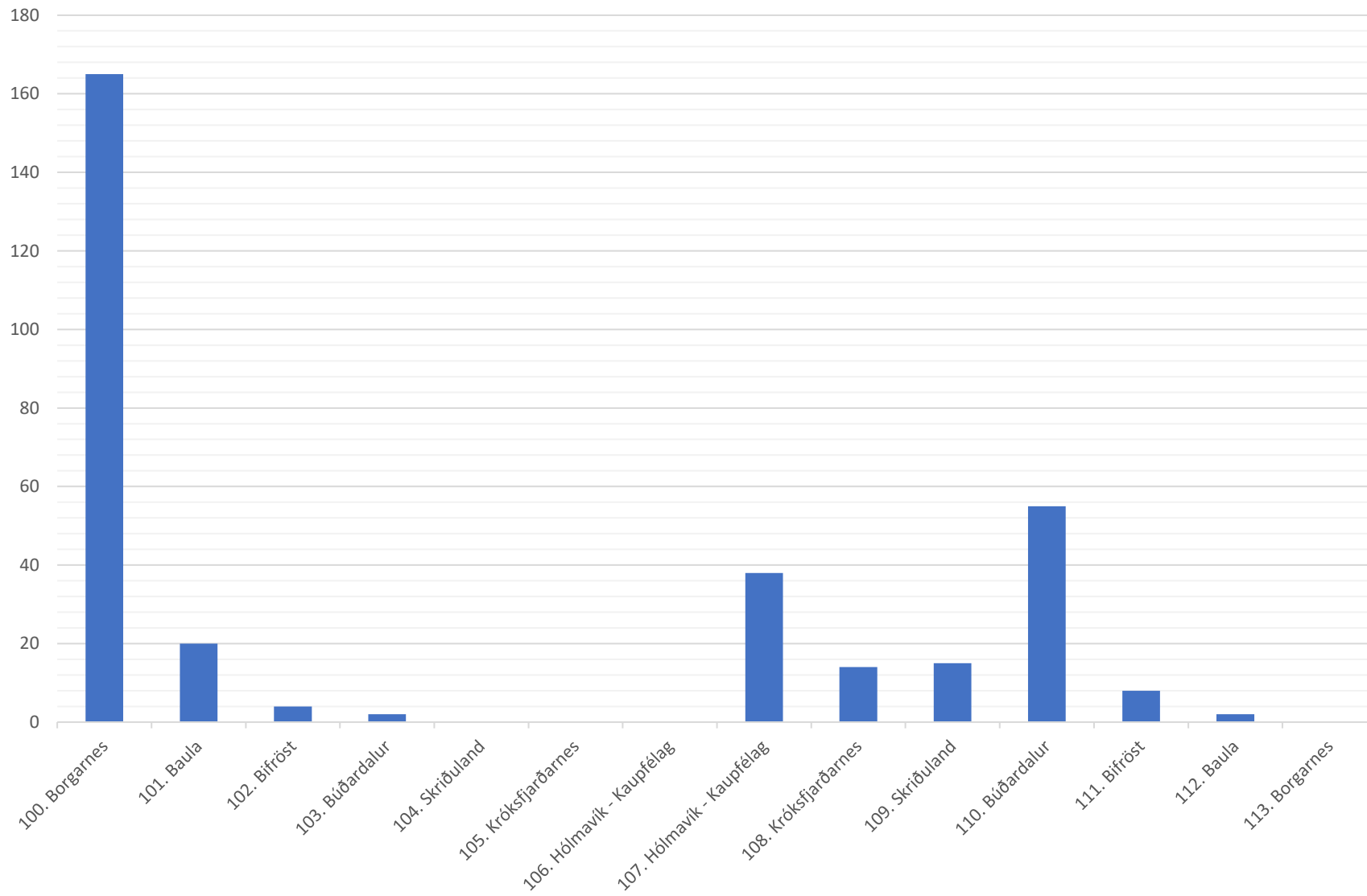
Leið 59 - Meðalfjöldi farþega í ferð



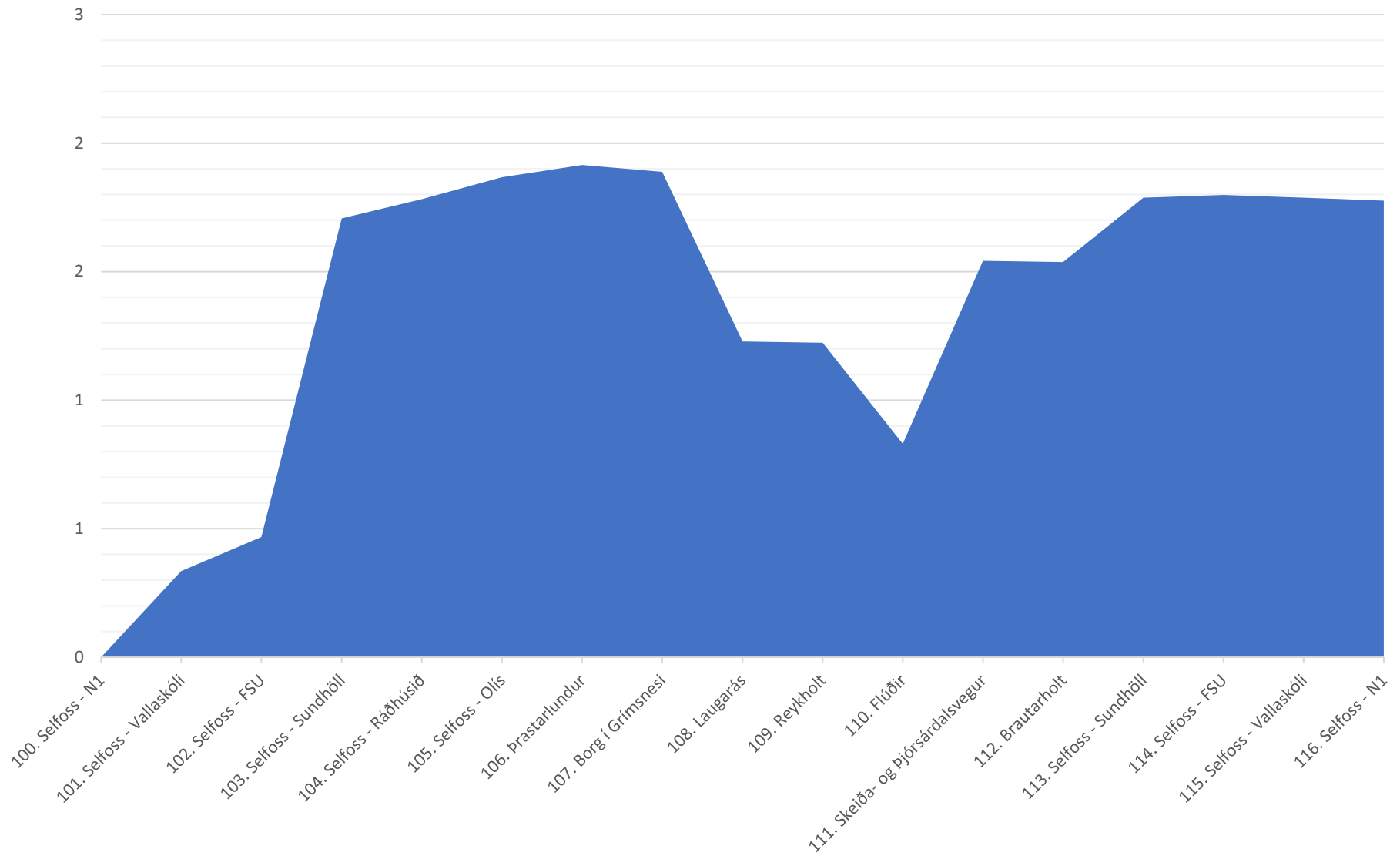
Leið 59 - Heildarfjöldi farþega



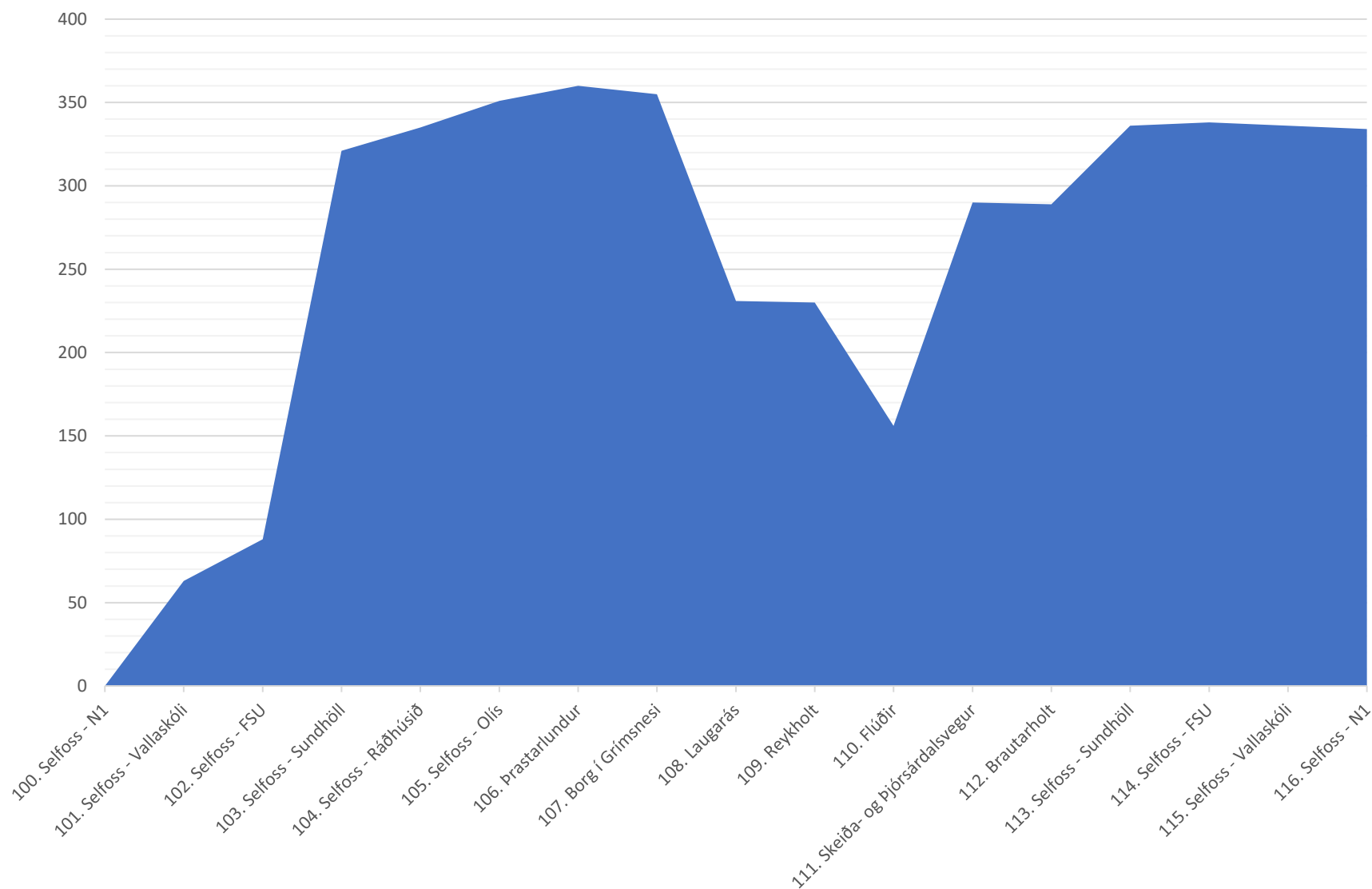
Leið 59 - Heildarinnstig



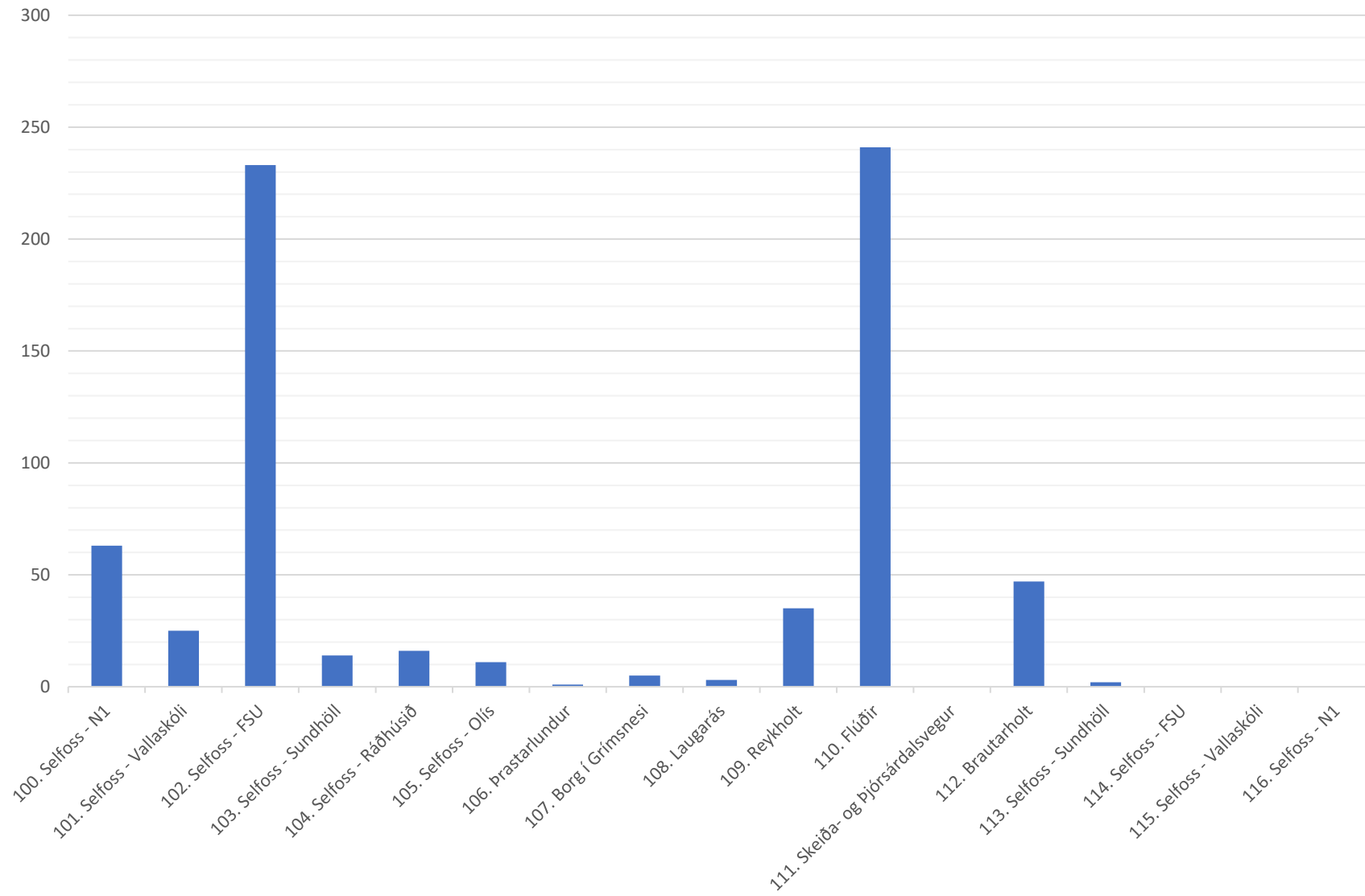
Leið 72 - Meðalfjöldi farþega í ferð



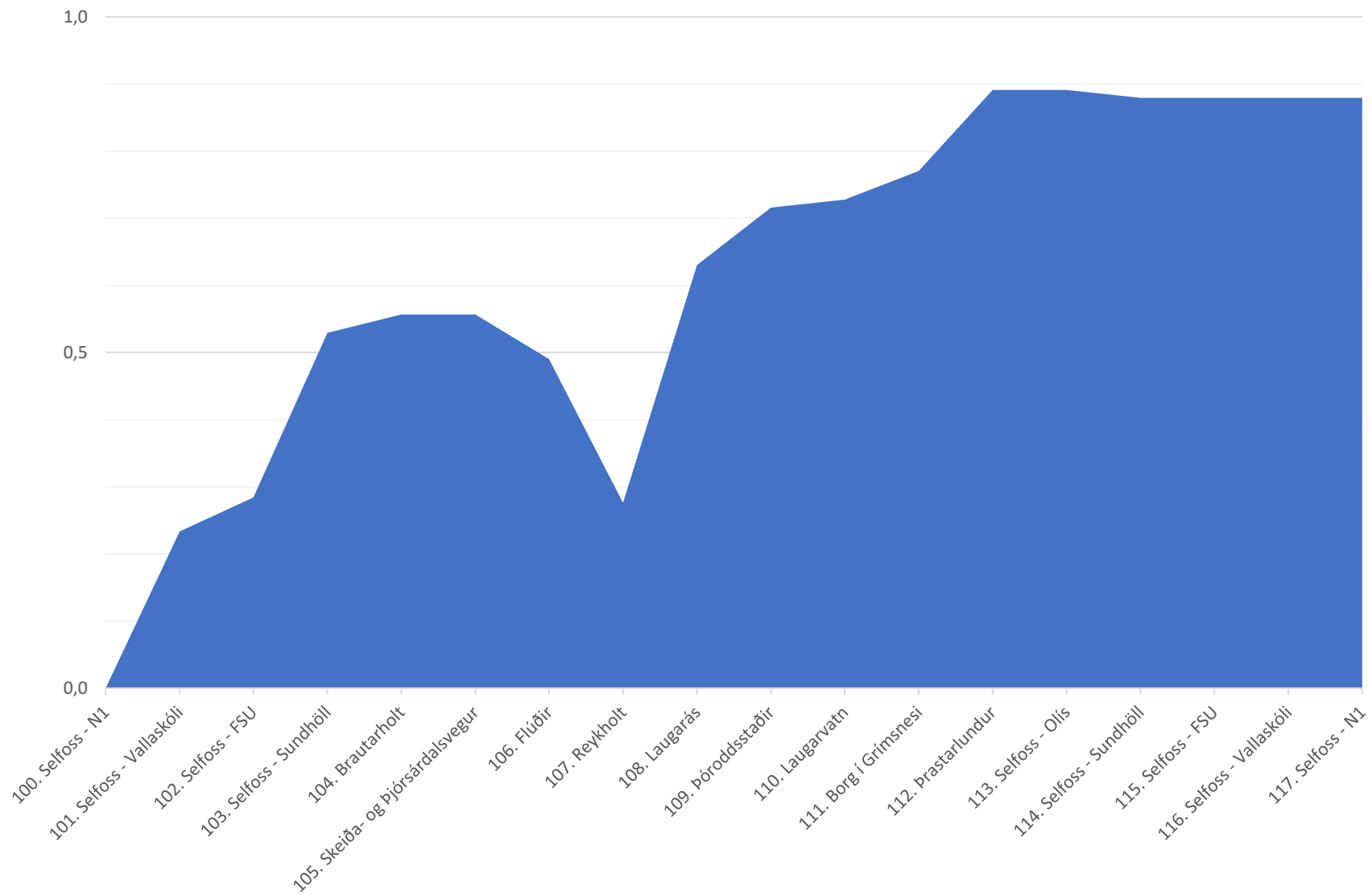
Leið 72 - Heildarfjöldi farþega



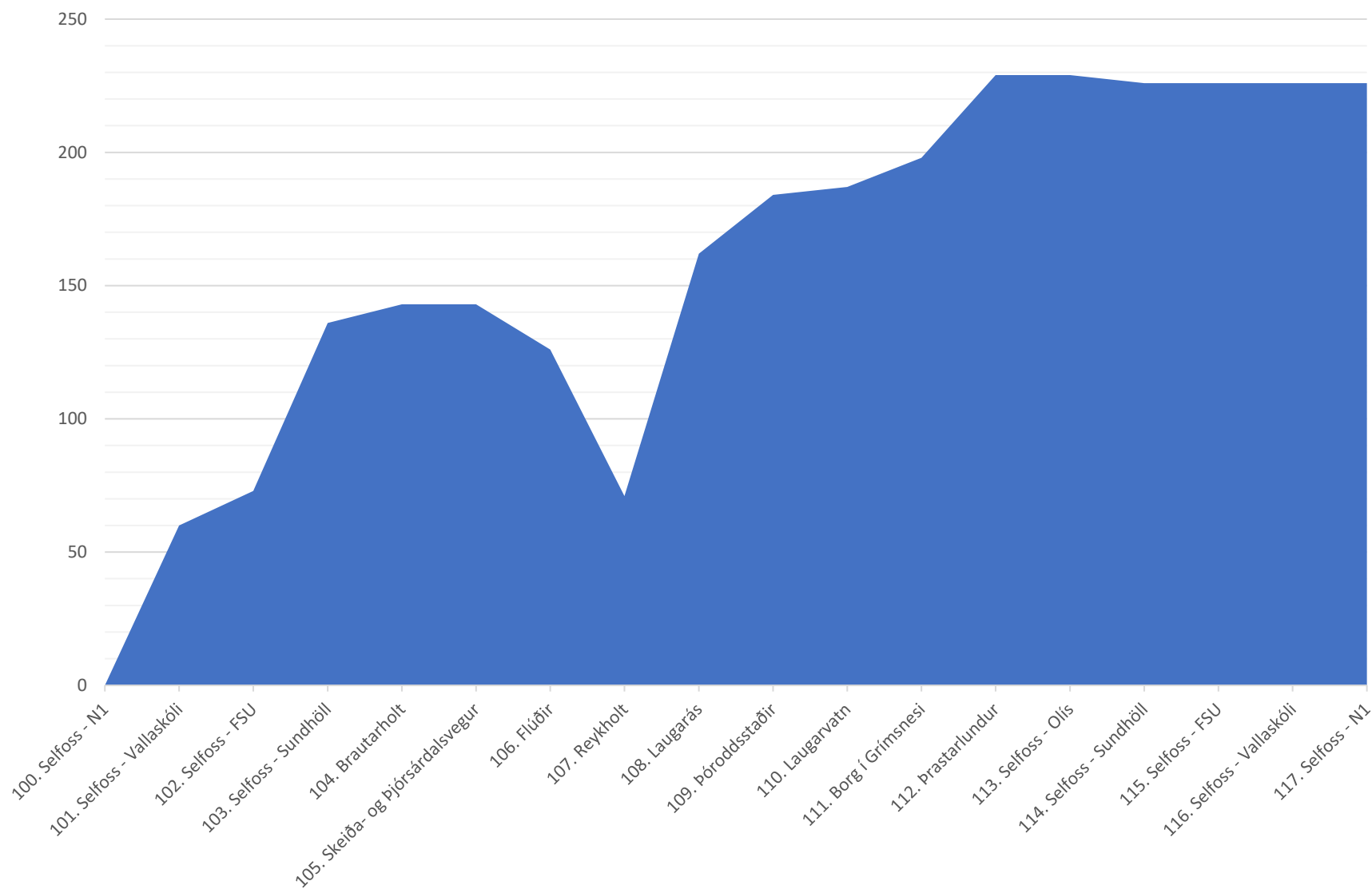
Leið 72 - Heildarinnstig



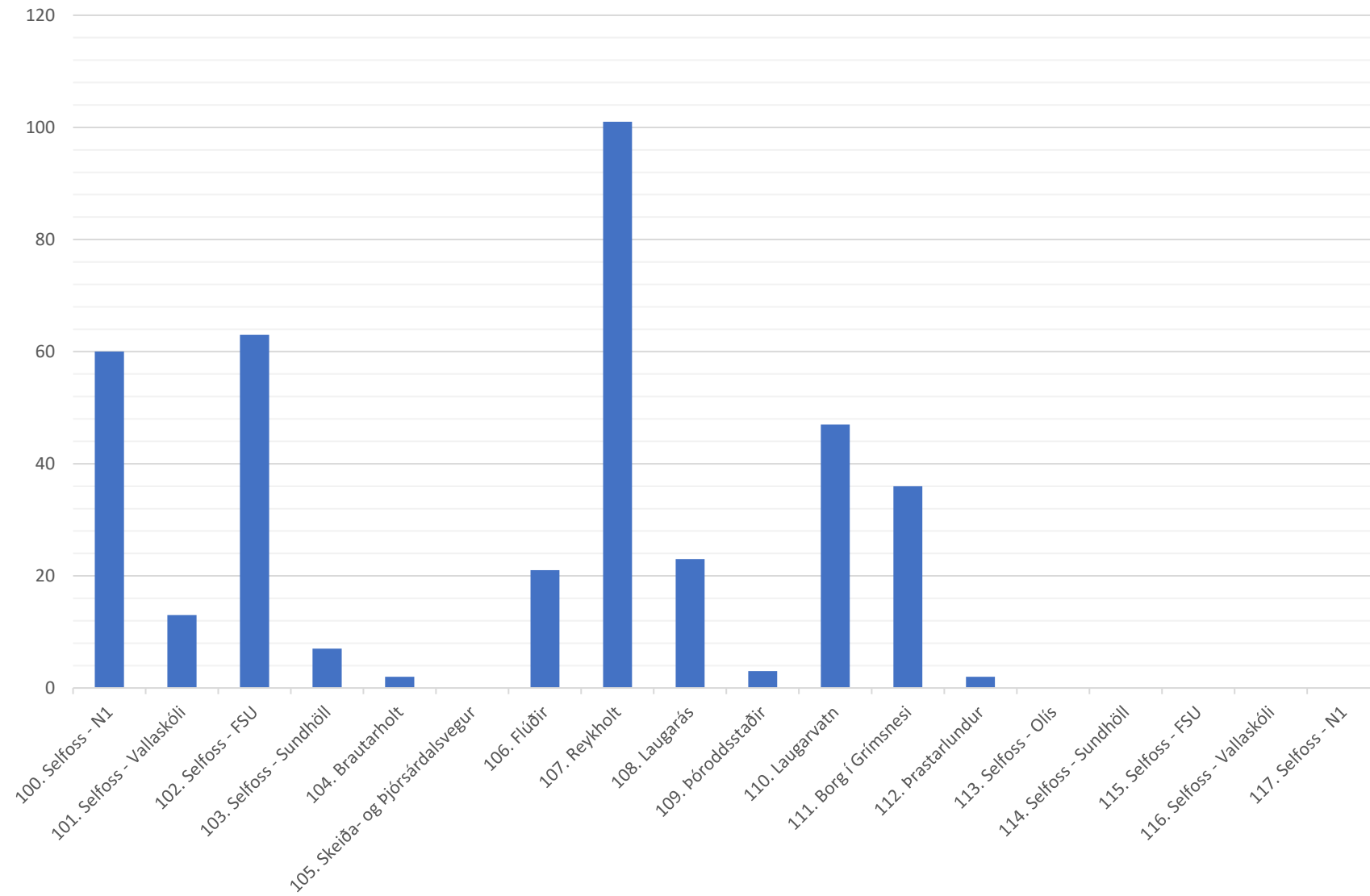
Leið 73 - Meðalfjöldi farþega í ferð



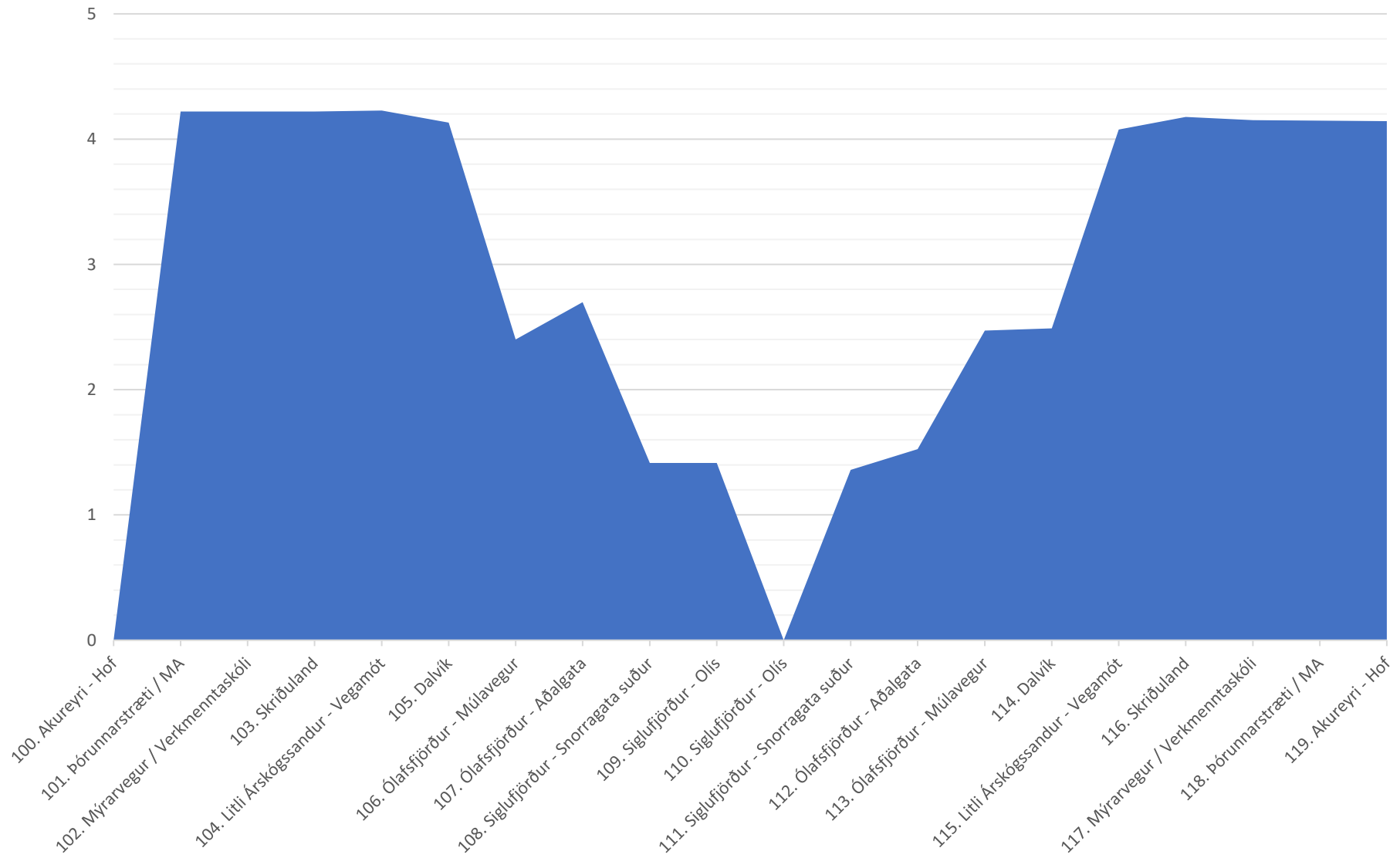
Leið 73 - Heildarfjöldi farþega



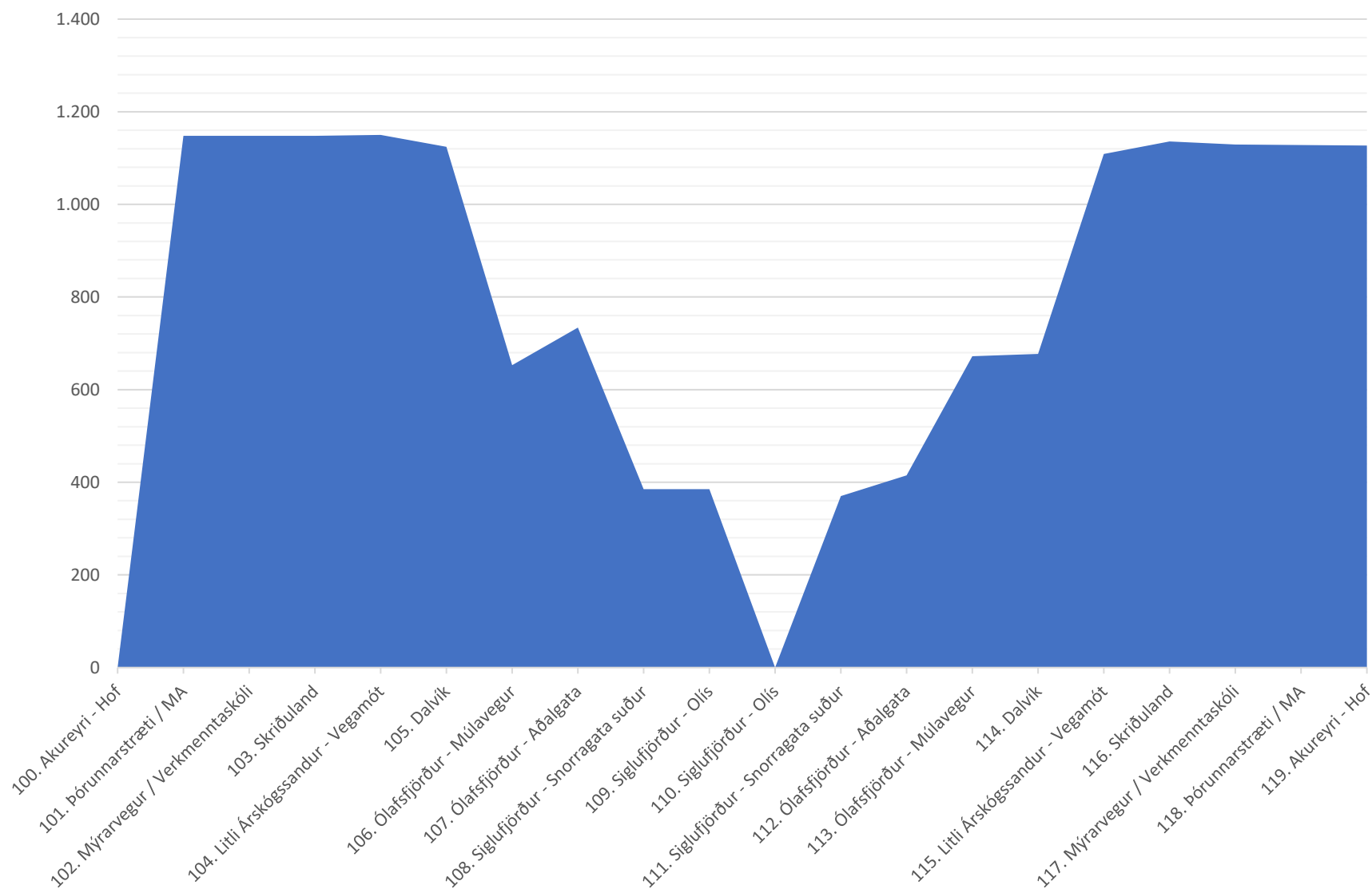
Leið 73 - Heildarinnstig



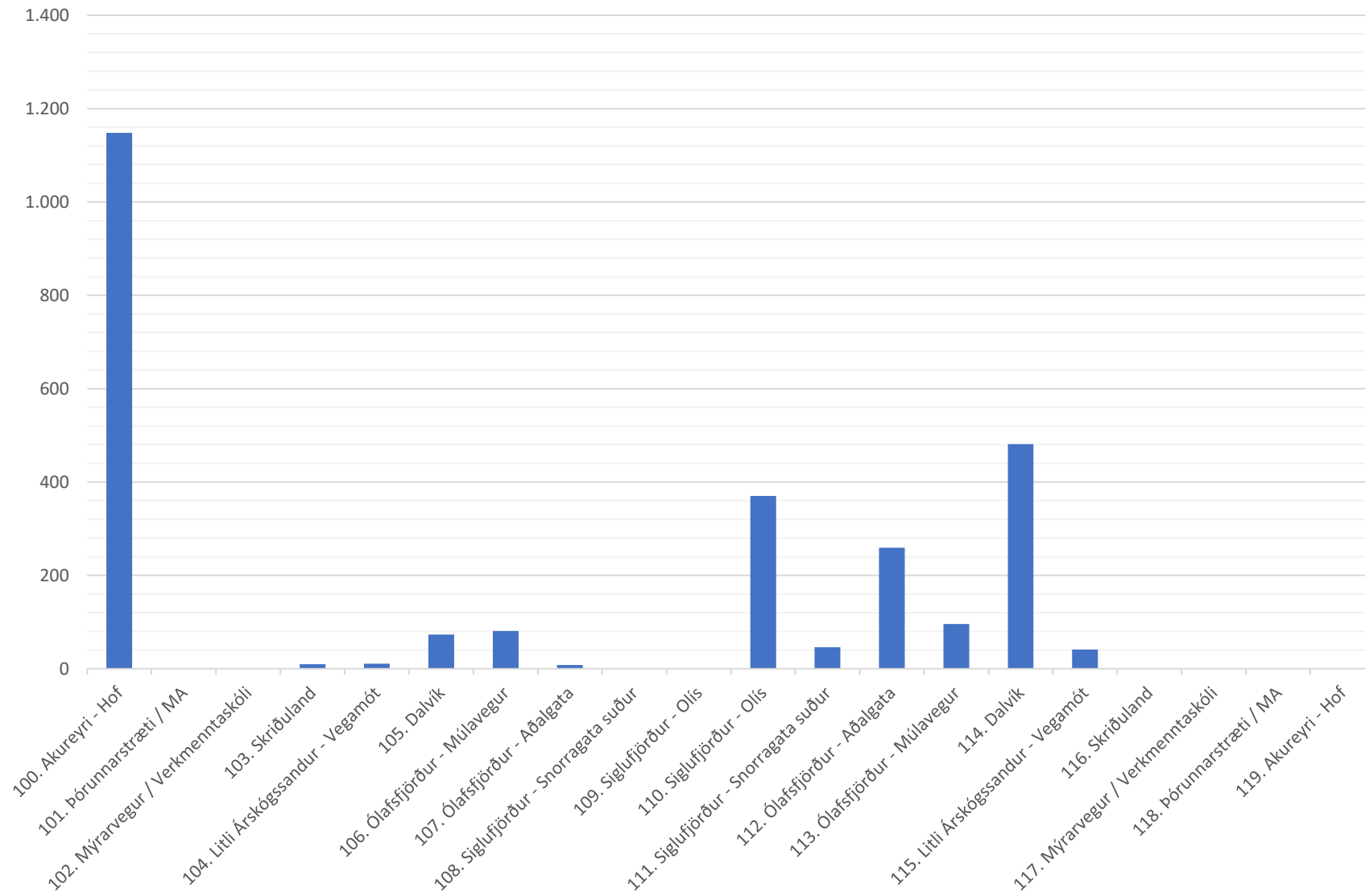
Leið 78 - Meðalfjöldi farþega í ferð



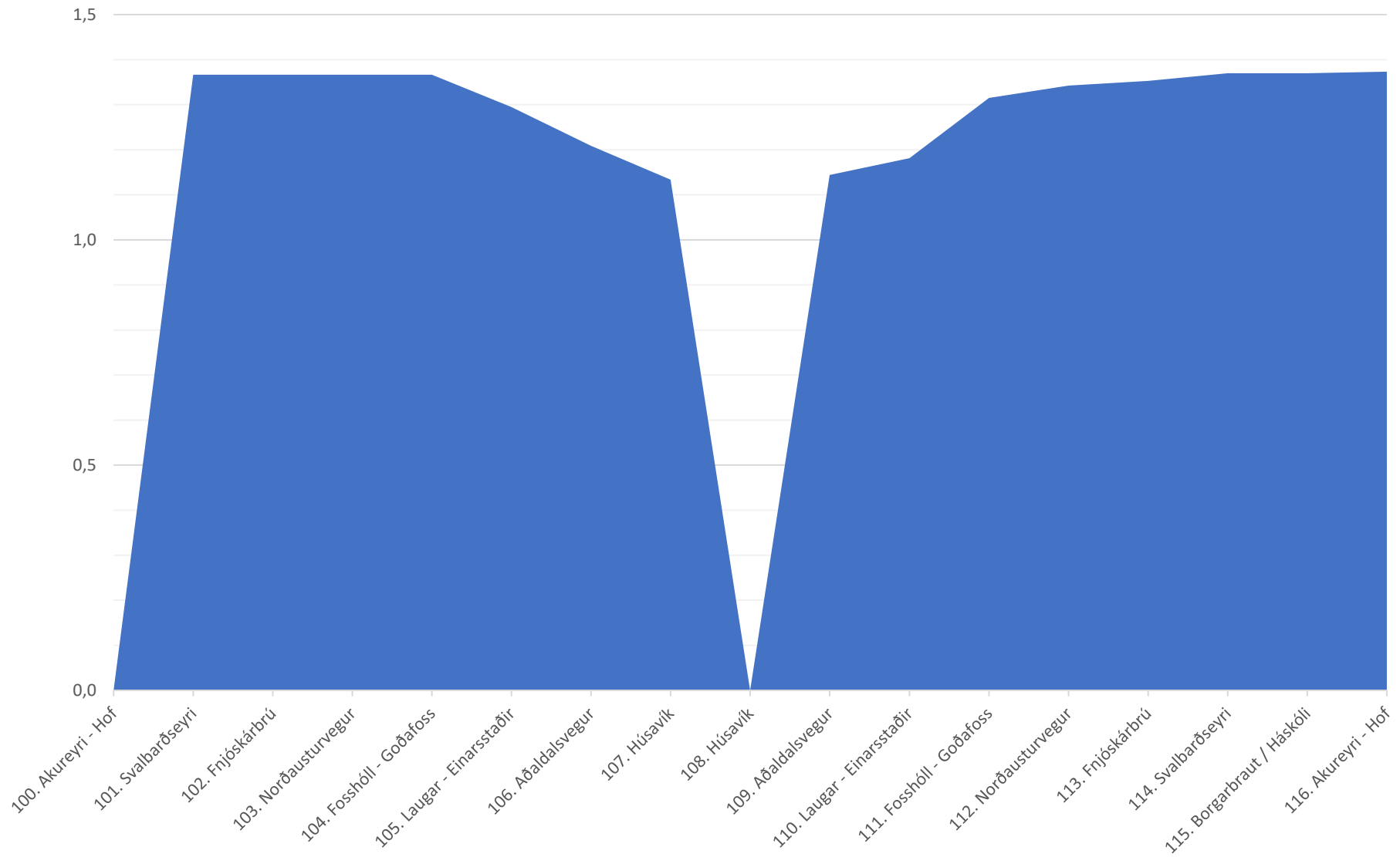
Leið 78 - Heildarfjöldi farþega



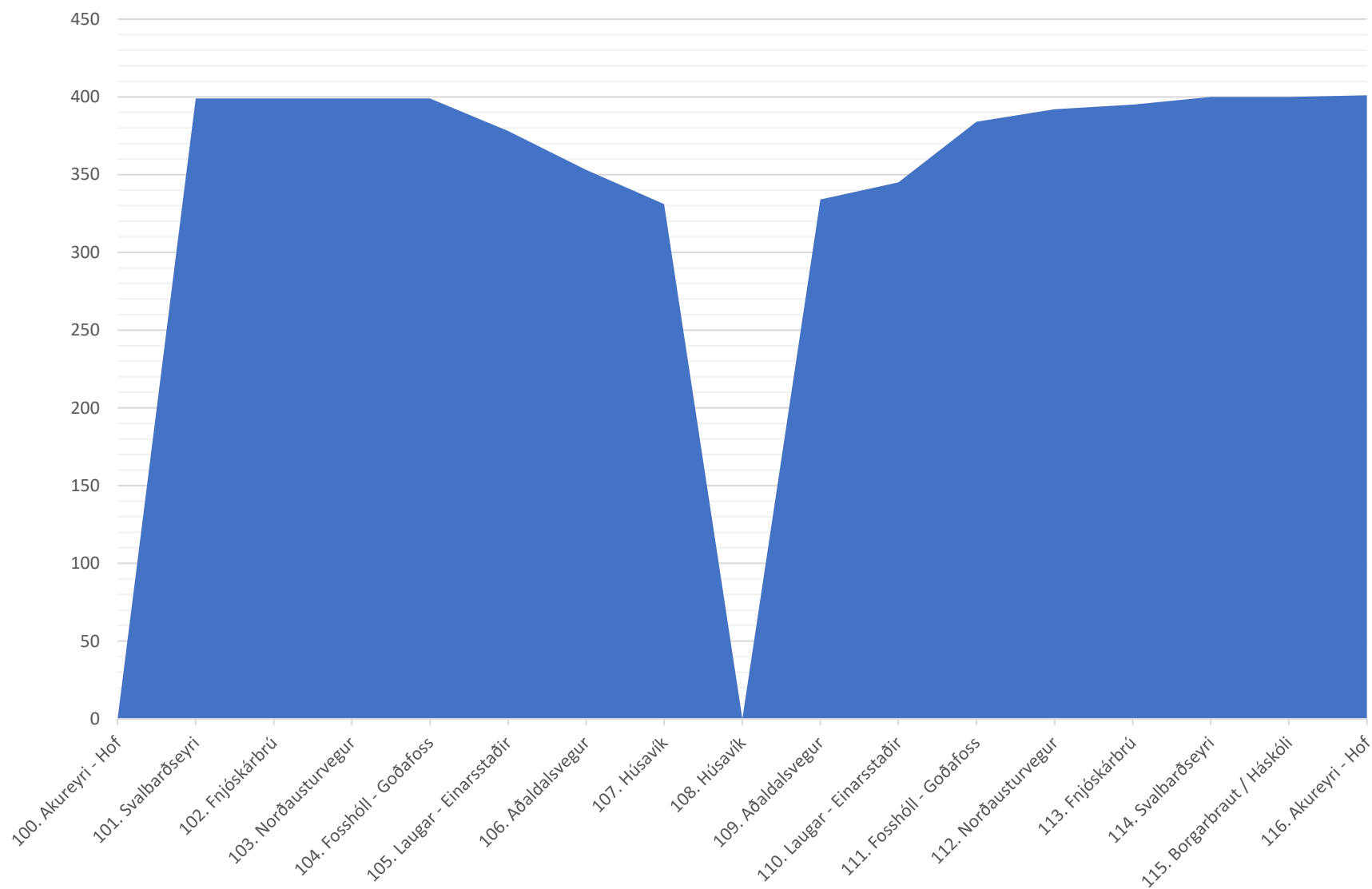
Leið 78 - Heildarinnstig



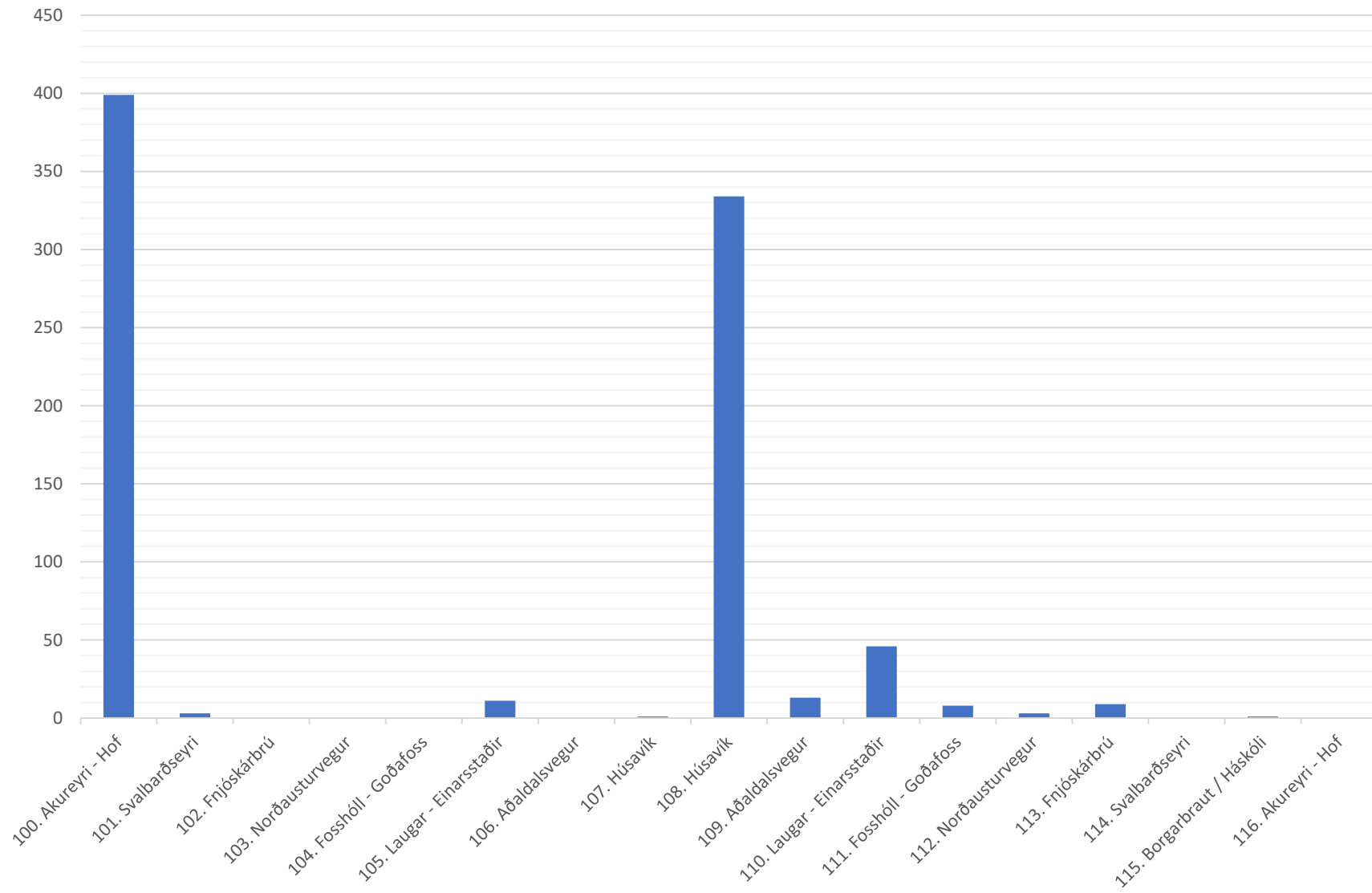
Leið 79 - Meðalfjöldi farþega í ferð



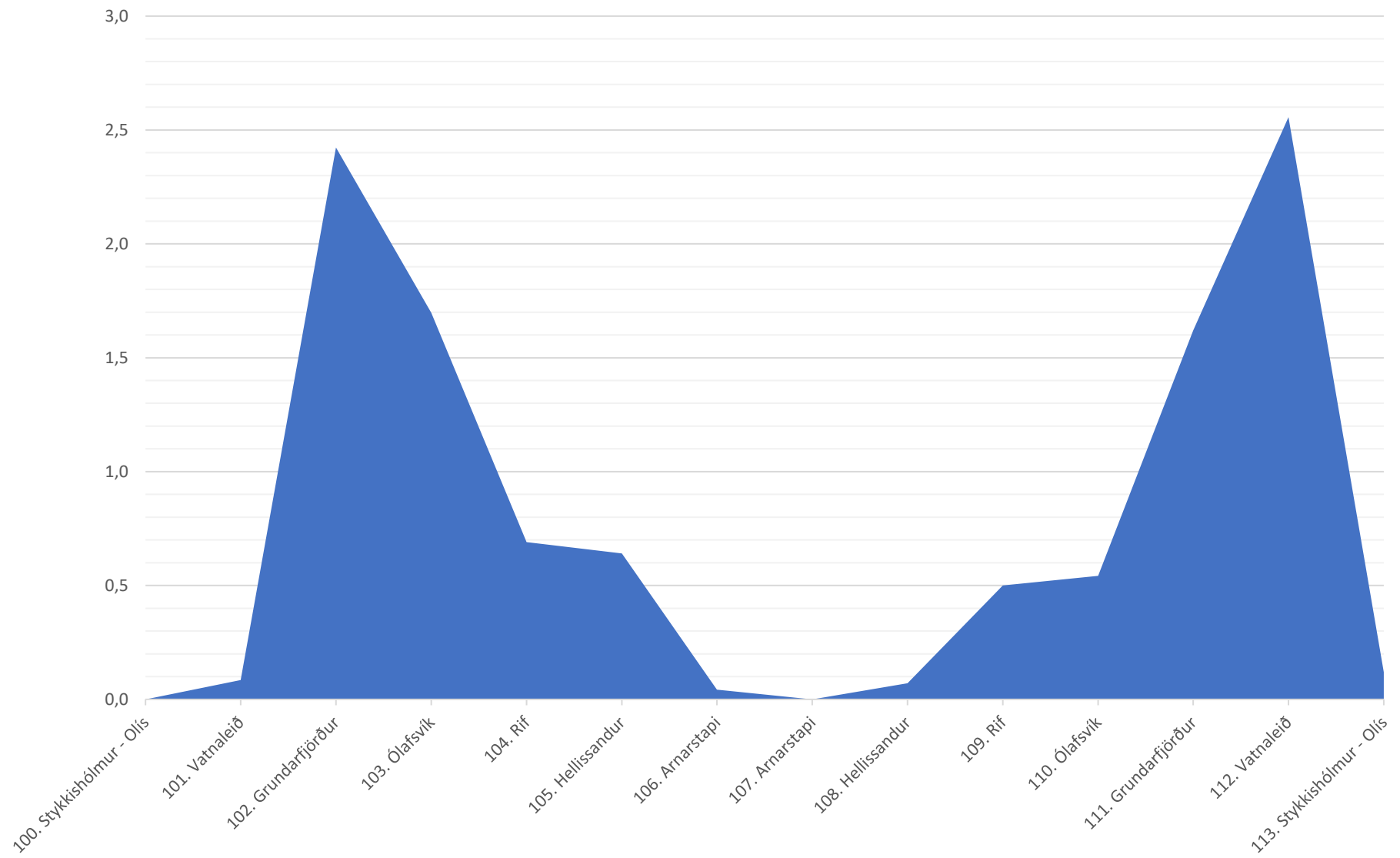
Leið 79 - Heildarfjöldi farþega



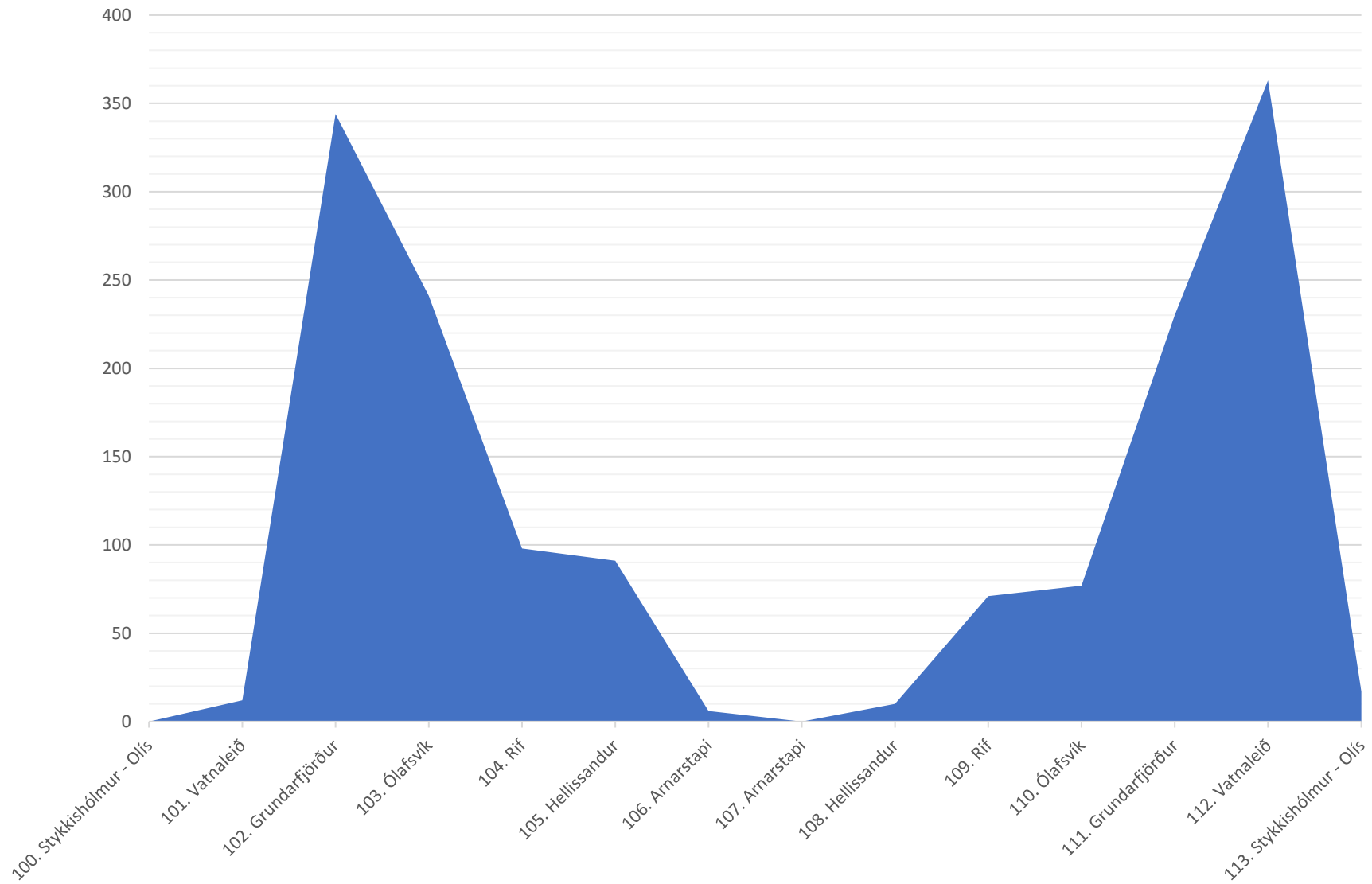
Leið 79 - Heildarinnstig



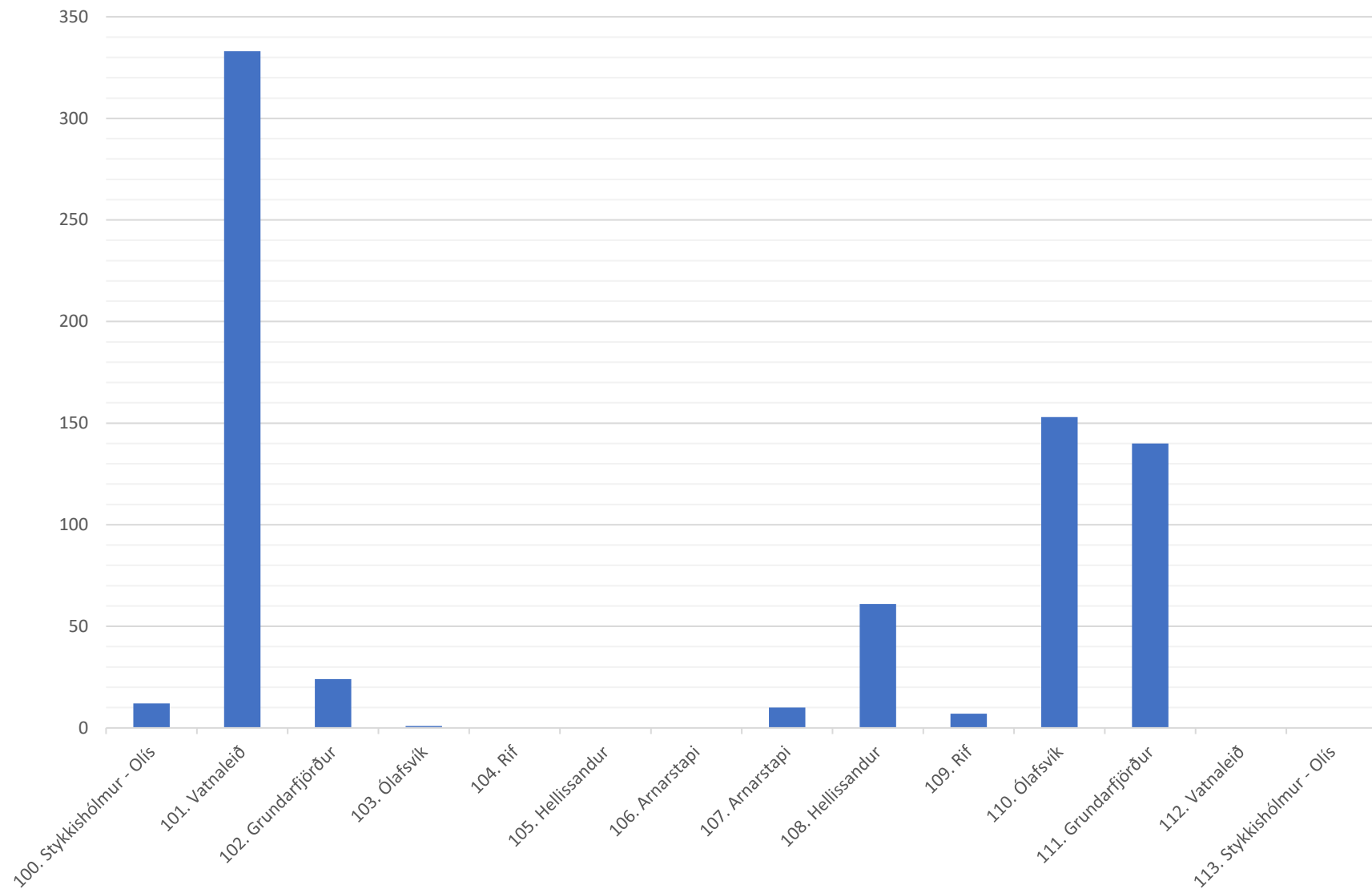
Leið 82 - Meðalfjöldi farþega í ferð



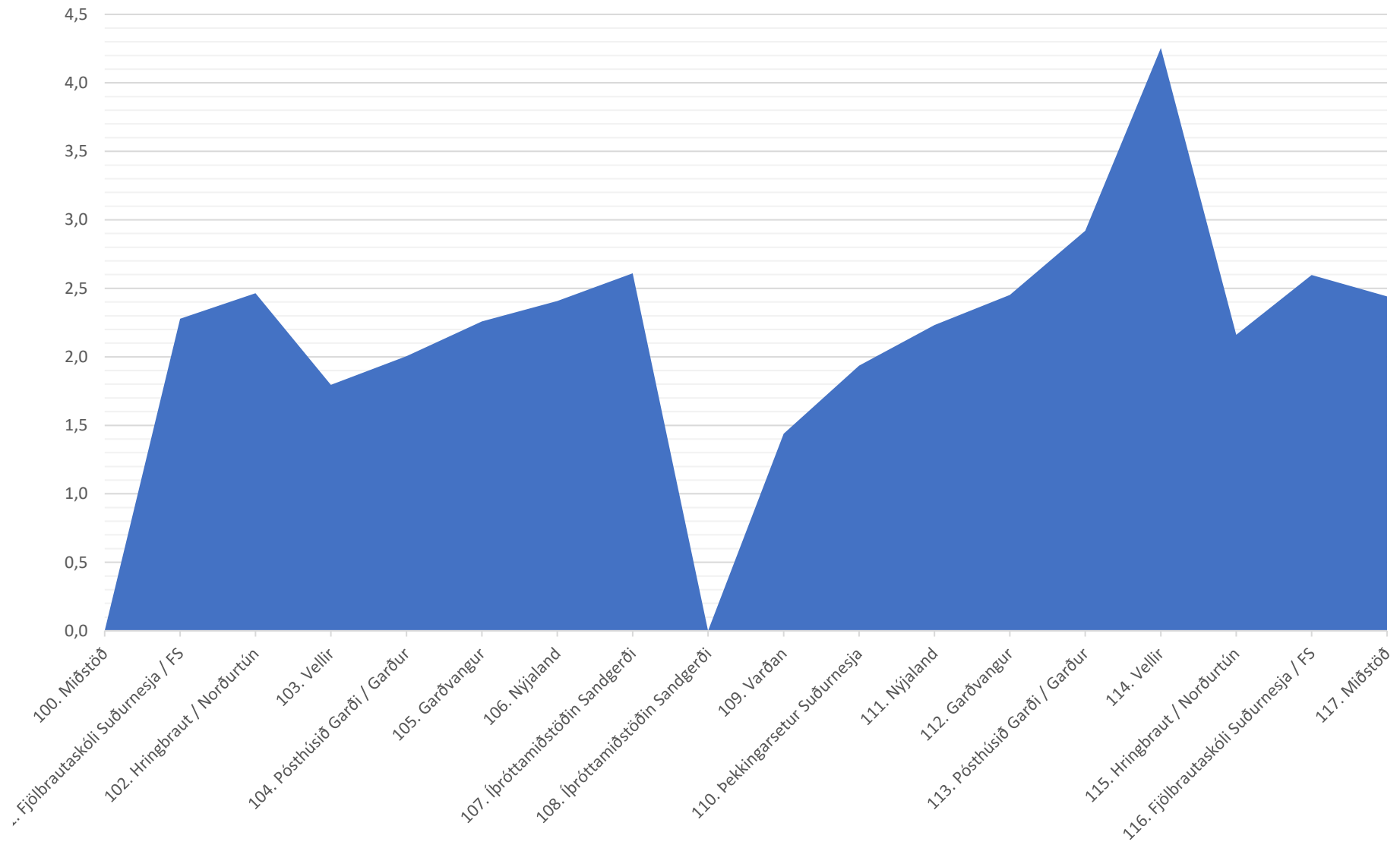
Leið 82 - Heildarfjöldi farþega



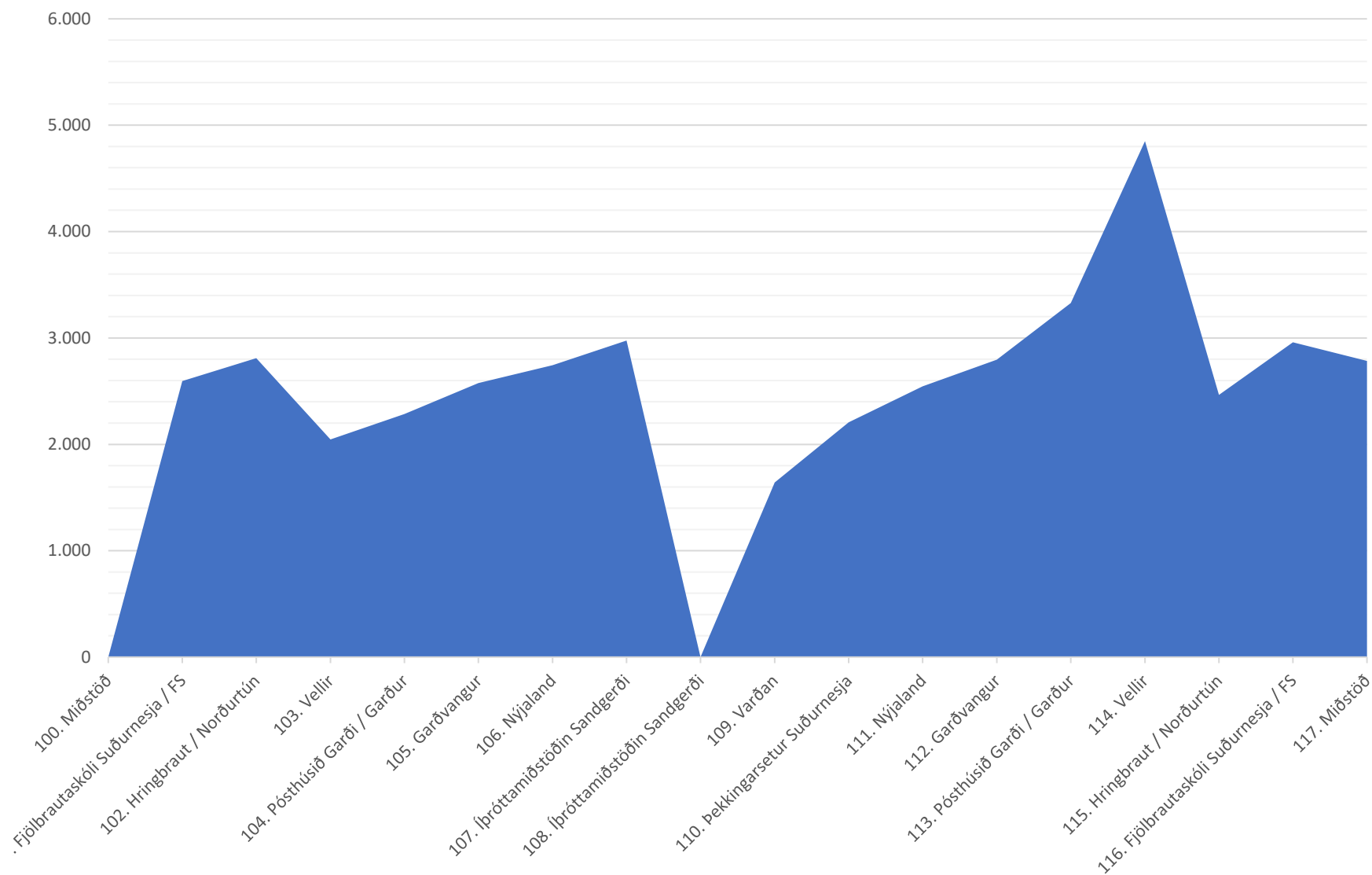
Leið 82 - Heildarinnstig



Leið 89 - Meðalfjöldi farþega í ferð



Leið 89 - Heildarfjöldi farþega



Leið 89 - Heildarinnstig

