|  |
| --- |
| Mars 2023 |
| Hvítbók um samgöngumál |
| Drög að stefnumótandi samgönguáætlun 2024 til 2038 og fimm ára aðgerðaáætlun. |
| Stjórnarráð Íslands |

**Almenningi og hagsmunaaðilum er boðið að taka þátt og leggja fram sín sjónarmið um stefnuna og áhrif hennar á íslenskt samfélag.**

Innviðaráðuneytið

Sölvhólsgötu 7 – 101 Reykjavík

545 8200 / irn@irn.is

Mars 2023

©2023 – Innviðaráðuneytið

ISBN 978-9935-494-44-3

stjornarradid.is

# Drög að stefnu

Drög að stefnu, hvítbók, felur í sér umfjöllun og ákvörðun um framtíðarsýn, markmið og árangur af starfsemi yfir tiltekið tímabil, ávinning á tilteknu sviði eða sjónarmið og gildi sem byggt skal á. Stefna nær yfir tiltekið tímabil og er ætlað að stuðla að heildstæðri áætlanagerð, fyrirsjáanleika við töku ákvarðana um aðgerðir og markvissu eftirliti.

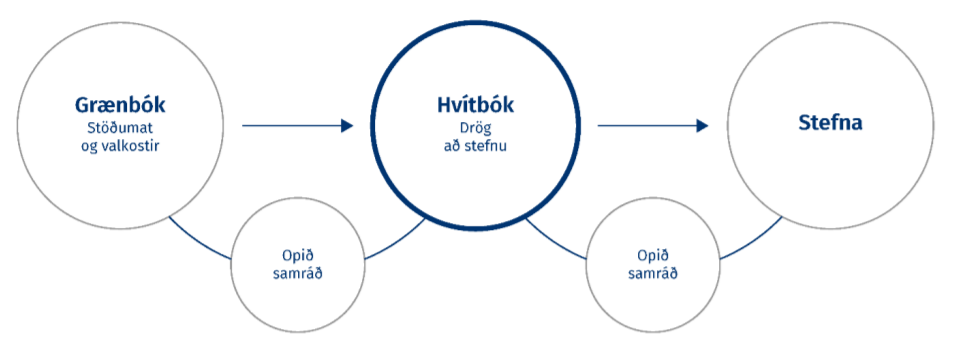
Innan stjórnsýslunnar vísar hugtakið stefna einkum til þeirra pólitísku áherslna og umbóta, sem stjórnvöld hyggjast framkvæma og greint er frá í stefnum fyrir einstök málefnasvið og varða málaflokka og verkefni stjórnsýslunnar. Framkvæmd stefna kemur fram í aðgerðaáætlunum, ákvörðunum og athöfnum stjórnvalda, reglugerðum og lögum.

Hvítbók er umræðuskjal sem lagt er fram í opnu samráði á netinu. Tilgangurinn er að hvetja til umræðu um stefnuna og möguleg áhrif hennar á íslenskt samfélag til skemmri eða lengri tíma.

Undanfari hvítbókar er gerð stöðumats (grænbók) sem unnið er í samráði við hagsmunaaðila. Í stöðumatinu er hagsmunaaðilum og almenningi öllum gefinn kostur á að taka þátt og leggja fram sjónarmið um áherslur, mögulegar lausnir eða leiðir að árangri á tilteknu viðfangsefni. Á þeim grunni útfæra stjórnvöld þingsályktun um stefnu.

#### Hvítbók er hluti af stefnumótunarferli stjórnvalda

Hvítbók birtist í opnu samráðsferli og að því loknu er farið yfir helstu sjónarmið sem fram koma áður en hin endanleg stefna er útfærð.



Mynd 1: Hvítbók er hluti af stefnumótunarferli stjórnvalda.

Efnisyfirlit

[1. Drög að stefnu 2](#_Toc129354307)

[2. Inngangur 4](#_Toc129354308)

[2.2 Lykilviðfangsefni 5](#_Toc129354309)

[3. Samgönguáætlun 7](#_Toc129354310)

[3.1 Framtíðarsýn og meginmarkmið 7](#_Toc129354311)

[3.2 Markmið og mælikvarðar samgöngumála 7](#_Toc129354312)

[3.3 Áhrif á íslenskt samfélag 14](#_Toc129354313)

[4. Aðgerðaáætlun 20](#_Toc129354314)

[4.1 Markmið um greiðar samgöngur 20](#_Toc129354315)

[4.2 Markmið um öruggar samgöngur 22](#_Toc129354316)

[4.3 Markmið um hagkvæmar samgöngur 24](#_Toc129354317)

[4.4 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur 26](#_Toc129354318)

[4.5 Markmið um jákvæð byggðaþróun 31](#_Toc129354319)

# Inngangur

Góðar samgöngur eru forsenda þess að á Íslandi búi sjálfstæð nútímaþjóð enda hafa samgöngur mikil áhrif á hagsæld þjóðarinnar, þróun byggðar og atvinnumál.

Hvítbók um samgöngumál er hluti af stefnumótunarferli samgönguáætlunar. Samgönguáætlun er unnin á grunni laga um samgönguáætlun, nr. 33/2008, með síðari breytingum. Í lögunum segir að innviðaráðherra skuli að minnsta kosti á þriggja ára fresti leggja fram tillögu á Alþingi til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem mörkuð er stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu 15 árin. Viðfangsefni hvítbókar er að leggja fram drög að stefnu stjórnvalda í samgöngum sem munu svo liggja til grundvallar þingsályktunartillögu um samgönguáætlun.

Vinna við endurskoðun samgönguáætlunar hófst formlega í desember 2020 og var grænbók um samgöngur gefin út í september 2021, að undangengnu víðtæku samráðsferli. Í grænbókinni birtist stöðumat fyrir málaflokkinn ásamt valkostum til framtíðar. Hvítbókin, líkt og grænbókin, er unnin á vettvangi samgönguráðs. Samgönguráð, sem skipað er af ráðherra skv. lögum um samgönguáætlun, gerir tillögu til ráðherra um stefnumótandi samgönguáætlun ásamt fimm ára aðgerðaáætlun. Við gerð hvítbókarinnar sátu eftirfarandi fulltrúar í samgönguráði:

* Lilja Einarsdóttir, formaður, fulltrúi ráðherra.
* Gissur Jónsson, varaformaður, fulltrúi ráðherra.
* Jón Gunnar Jónsson, forstjóri Samgöngustofu.
* Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar.
* Sveinbjörn Indriðason, forstjóri Isavia ohf.
* Ólafur Kr. Hjörleifsson, skrifstofustjóri.

Með samgönguráði unnu að hvítbókinni Árni Freyr Stefánsson, Valgerður B. Eggertsdóttir og Friðfinnur Skaftason sérfræðingar á skrifstofu samgangna hjá innviðaráðuneytinu.

Samráð og samhæfing

Samráð og samhæfing hafa verið leiðarljós í allri vinnu við endurskoðun samgönguáætlunar, bæði grænbókar og hvítbókar. Hefur samráðið byggst á opnum fundum í öllum landshlutum og fundum með hagsmunaaðilum auk sameiginlegs fundar með fulltrúm annarra ráðuneyta.

Í október 2022 voru haldnir opnir fundir fyrir alla landshluti í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga undir yfirskriftinni [Vörðum leiðina saman](https://www.stjornarradid.is/raduneyti/innvidaraduneytid/radstefnur-og-fundir/vordum-leidina-saman-/). Á fundunum var kastljósinu beint að framtíðaráskorunum landshluta m.t.t. allra málaflokka ráðuneytisins í samgöngu-, sveitarstjórnar-, byggða-, húsnæðis- og skipulagsmálum. Fundirnir voru allir rafrænir og voru skráðir þátttakendur alls 361. Megnihluta fundartíma var varið í hópavinnu þar sem unnið var út frá hugtakinu búsetufrelsi, sem samnefnara allra stefna og áætlana ráðuneytisins. Var reynt að svara því hverjar væru helstu áherslur til að ná markmiðum um búsetufrelsi og hvaða leiðir væru að því markmiði.

Sérstök áhersla var lögð á það í vinnunni að greina með betri hætti áherslur yngra fólks en áður hefur verið gert og var m.a gerð skoðanakönnun á meðal ungs fólks á aldursbilinu 16-20 ára.

Samhliða vinnu við gerð hvítbókarinnar hafa starfshópar unnið að greiningum og tillögum:

* Starfshópur um öryggi lendingarstaða vann heildstætt mat á mikilvægi lendingarstaða á Íslandi út frá öryggishlutverki þeirra. Hópurinn skilaði af sér [skýrslu](https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/Skjol---Frettatengt/%c3%96ryggishlutverk%20lendingarsta%c3%b0a.pdf) í desember 2021.
* Starfshópur um smáfarartæki vann tillögur að aðgerðum sem eru til þess ætlaðar að styðja við innleiðingu fjölbreyttra og umhverfisvænna ferðamáta auk þess að auka öryggi við notkun smáfarartækja. Hópurinn skilaði af sér [skýrslu](https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Frettatengd-skjol/Sk%c3%bdrsla%20verkefnish%c3%b3ps%20um%20sm%c3%a1farart%c3%a6ki%20j%c3%ban%c3%ad%202022.pdf) í júní 2022.
* Starfshópur um stöðu fatlaðs fólks í samgöngum vann greiningu á stöðu fatlaðs fólks í samgöngum a Íslandi og mótaði aðgerðaáætlun byggða á þeim niðurstöðum. Hópurinn skilaði af sér [skýrslu](https://www.stjornarradid.is/gogn/rit-og-skyrslur/stakt-rit/2023/03/08/Samgongur-og-fatlad-folk/) í byrjun árs 2023.
* Starfshópur um lokun Reykjanesbrautar vann viðbragðsáætlun svo hægt verði að bregðast hratt við ef erfiðar vetraraðstæður skapast á Reykjanesbraut. Hópurinn skilaði af sér [skýrslu](https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Frettatengd-skjol/Reykjanesbraut%20skyrsla%20starfshops%20januar%202023.pdf) í janúar 2023.
* Starfshópur um stöðu reiðvegamála á Íslandi vann mat á stöðu reiðvegamála og tillögu að aðferðafræði í forgangsröðun reiðvega á samgönguáætlun. Hópurinn skilaði af sér minnisblaði til samgönguráðs
* [Umferðaröryggisáætlun](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=3286) var sett í samráðsgátt í september 2022. Að áætluninni unnu fulltrúar frá Vegagerðinni, Samgöngustofu, ríkislögreglustjóra auk ráðuneytisins.

Þá hefur verið unnið að mati á umhverfisáhrifum áætlunarinnar samhliða vinnslu hvítbókarinnar. Umhverfismatsskýrslan verður í opnu samráði í samráðsgátt stjórnvalda samhliða hvítbókinni.

## Lykilviðfangsefni

Í grænbók um samgöngur voru skilgreind 20 lykilviðfangsefni næstu ára í samgöngumálum, sem liggja til grundvallar stefnumótunarvinnu hvítbókarinnar. Þau taka mið meðal annars af þeim upplýsingum sem fengust af opnum samráðsfundum um land allt ásamt niðurstöðum þeirra greininga sem unnar voru í tengslum við gerð grænbókarinnar.

Í samráðsferli vegna hvítbókar voru lykilviðfangsefni grænbókarinnar lögð til grundvallar. Á grunni þeirra niðurstaðna og upplýsinga um frekari þróun í samgöngumálum voru lykilviðfangsefnin endurskoðuð af samgönguráði.

Lykilviðfangsefni stefnumótunar í samgöngumálum á Íslandi næstu ár eru þrettán talsins:

1. **Fækkun slysa í samgöngum.** Hvort sem litið er til samgangna á landi, sjó eða í lofti. Mörg tækifæri eru til að gera enn betur og mikilvægt að þeim sé forgangsraðað svo ábati samfélagsins verði sem mestur.
2. **Uppsöfnuð viðhaldsþörf** er í samgönguinnviðum allra samgöngumáta hér á landi, ekki síst vegna aukins álags og þróun samfélags og atvinnuhátta. Miklir þjóðhagslegir hagsmunir eru fólgnir í því að innviðir séu í góðu ástandi, ekki síst út frá öryggissjónarmiðum.
3. **Fjármögnun samgönguinnviða**. Stórtæk áform um uppbyggingu samgönguinnviða á næstu árum og áratugum þýða að leita verður nýrra fjármögnunarleiða. Dæmi um slíkt eru jarðgangaáætlun, samgöngusáttmáli, samvinnuverkefni og varaflugvellir milllandsflugs.
4. **Fækkun malarvega til að auka öryggi og stuðla að framþróun,** þ.m.t. á leiðum skólaaksturs. Undanfarin ár hefur árangur náðst en ljóst er að umfang verkefnisins mikið.
5. **Vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega.** Ákveðnir vegkaflar eru hættulegir í vetrarfærð og við lokun þeirra einangrast samfélög og atvinnulíf skaðast. Skoða þarf hvernig tryggja megi betur greiðar, áreiðanlegar og öruggar samgöngur allt árið og greina fjármögnunarþörf.
6. **Þungaflutningar innanlands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina.** Áætlanir gera ráð fyrir miklum vexti útflutningsgreina auk ferðaþjónustu. Greina þarf þarfir þeirra og hvernig samhliða aukning þungaflutninga fari fram með sem hagkvæmustum hætti.
7. **Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.** Áfram þarf að leita leiða til þess að draga úr losun hér á landi frá samgöngum og samgöngumannvirkjum, en um leið að tryggja að samgönguþörfum sé mætt.
8. **Aðlögun samgöngumannvirkja að loftslagsbreytingum.** Tryggja þarf aðlögun samgöngumannvirkja og þjónustu að náttúrufarsbreytingum vegna loftslagsáhrifa svo ekki verði samgöngurof.
9. **Draga þarf úr staðbundnum umhverfis- og lýðheilsuáhrifum samgangna, ekki síst í þéttbýli.** Vinna þarf að því að draga úr staðbundnum áhrifum samgangna á umhverfið og á heilsu íbúa, svo sem vegna svifryks, hávaða og vatnsmengunar.
10. **Efling almenningssamgangna um land allt.** Almenningssamgöngur leika lykilhlutverk í markmiðum landsins í umhverfismálum, breyttum ferðavenjum og auknum greiðleika í samgöngum bæði í þéttbýli og dreifbýli.
11. **Breyttar ferðavenjur.** Styrkja þarf valkosti í ferðamátavali, þannig að fólk geti valið sér ferðamáta við hæfi. Ábati af auknu vægi almennings-samgangna, göngu og hjólreiða er umtalsverður fyrir alla vegfarendur. Mikilvægt er að nýir ferðamátar séu innleiddir með öruggum hætti.
12. **Þarfir barna og ungmenna í samgöngum.** Tryggja þarf aukna þátttöku barna og ungmenna í stefnumótun í samgöngum. Þá þarf að líta til fræðslu og forvarna og tryggja að þær endurspegli ferðavenjur og nái athygli. Þá þarf að vinna að uppbyggingu innviða sem helst nýtast börnum og ungmennum.
13. **Ólíkar áskoranir kynja í samgöngum.** Jafnréttisgreining verði nýtt í meiri mæli til að bæta árangur af aðgerðum.

# Samgönguáætlun

## Framtíðarsýn og meginmarkmið

Innviðaráðuneytið hefur sett sér eftirfarandi **framtíðarsýn** og **meginmarkmið** fyrir alla málaflokka ráðuneytisins. Sameiginleg markmiðssetning allra stefna og áætlana ráðuneytisins rennir stoðum undir samhæfingu allrar stefnumótunar ráðuneytisins í þágu búsetufrelsis.

#### Framtíðarsýn

Ísland er í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tenging byggða og Íslands við umheiminn er í jafnvægi við umhverfið.

#### Meginmarkmið

**1. Innviðir mæti þörfum samfélagsins**

A. Fjölbreytt framboð húsnæðis

B. Efling atvinnulífs innan og milli landshluta með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna

C. Gott aðgengi að þjónustu

D. Sem flest störf verði óstaðbundin

**2. Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt**

A. Öflug sveitarfélög

B. Efling vinnu- og þjónustusóknarsvæða

C. Hagkvæmar, öruggar og umhverfisvænar samgöngum í þágu íbúa og atvinnulífs.

D. Skipulag byggðar og landnotkunar stuðli að sjálfbærri þróun þéttbýlisstaða þar sem hugað er að góðu aðgengi að þjónustu og gæðum í hinu byggða umhverfi og lifandi bæjarrýmum.

## Markmið og mælikvarðar samgöngumála

Samkvæmt lögum um samgönguáætlun skal byggt á eftirfarandi meginmarkmiðum við gerð samgönguáætlunar:

1. Greiðar samgöngur
2. Öruggar samgöngur
3. Hagkvæmar samgöngur
4. Umhverfislega sjálfbærar samgöngur
5. Samgöngur stuðli að jákvæðri byggðaþróun

### Markmið um greiðar samgöngur

Markmið um greiðar samgöngur snýr að aðgengi og hreyfanleika fólks og vöru. Aðgengi lýsir áreiðanleika samgangna, t.d. því hvort samgönguleiðir séu færar og hvort ferðatími sé jafn og fyrirsjáanlegur. Hreyfanleiki lýsir því hve auðvelt og greitt flæði fólks og vöru er milli staða. Auka má hreyfanleika með t.d. styttingu ferðatíma og fjölgun ákjósanlegra ferðamáta.

#### Mælikvarðar

Tafla 1: Mælikvarðar greiðra samgangna.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | **Ábyrgð á tölfræði** |
| A | Umferðatafir á höfuðborgarsvæðinu (klst. í töfum að meðaltali á ári) | IRN |
| B | Hlutfall almenningssamgangna, hjólreiða og gangandi á höfuðborgarsvæðinu | IRN |
| C | Hlutfall almenningssamgangna, hjólreiða og gangandi utan höfuðborgarsvæðisins | IRN |

Helstu áherslur til að markmiðum um greiðar samgöngur verði náð eru í töflunni hér að neðan. Einnig koma fram upplýsingar um að hvaða lykilviðfangsefni eða -efnum áherslurnar stuðla. Sjá nánar í grein 2.2.

|  |  |
| --- | --- |
| Áherslur | Lykilviðfangsefni |
| 1. Unnið verður að áframhaldandi uppbyggingu hágæða almenningssamgangna, Borgarlínu, og annarra samgöngumannvirkja á grundvelli Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. | **1**  **3**  **7**  **10**  **11** |
| 1. Leitast verði við að jafna vægi ferðamáta í þéttbýli með það að markmiði að stuðla að breyttum ferðavenjum. | **11** |
| 1. Þjónustu á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð. | **5** |
| 1. Stuðlað verði að samþættingu leiðakerfa og þjónustu almenningssamgangna í flugi, á sjó og landi. Unnið verði að því að aðgengi fyrir almenningsvagna verði sem best við flugstöðvar, sérstaklega við Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll. | **10**  **11** |
| 1. Leitast verði við að aðgengi allra að samgöngukerfinu verði eins og best verður á kosið. | **10** |
| 1. Gáttir inn til landsins verði vel skilgreindar og styrktar. | **6** |
| 1. Keflavíkurflugvöllur verði áfram öflugur alþjóða- og tengiflugvöllur sem stenst samanburð við bestu flugvelli erlendis og mætir þörfum millilanda- og tengiflugs. Unnið verði að því að tryggja að Ísland verði áfram samkeppnishæf miðstöð tengiflugs. | **6** |
| 1. Flutningaleiðir á landi og sjó verði skilgreindar. Á vegum verði lögð áhersla á nægjanlegt burðarþol, breidd og bundið slitlag. | **6** |

### Markmið um öruggar samgöngur

Markmið um öruggar samgöngur snýr að því að draga úr slysum í samgöngum og leita leiða til að draga úr afleiðingum þeirra slysa sem verða. Lög og reglugerðir fylgi þróun samgangna og innviðir séu öruggir og í góðu ástandi.

#### Mælikvarðar

Tafla 2: Mælikvarðar öruggra samgangna

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | **Ábyrgð á tölfræði** |
| A | Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni[[1]](#footnote-2) | SGS |
| B | Fjöldi slasaðra sjómanna1 | SGS |
| C | Flugslys og alvarleg flugatvik í flutningaflugi loftfara skráðum á Íslandi, mælt á hverjar 10.000 flughreyfingar1 | SGS |
| D | Aðskilnaður akstursstefna | Vegagerðin |
| E | Fjöldi einbreiðra brúa á Hringvegi | Vegagerðin |

Helstu áherslur til að markmiðum um öruggar samgöngur verði náð eru í töflunni hér að neðan. Einnig koma fram upplýsingar um að hvaða lykilviðfangsefni eða -efnum áherslurnar stuðla. Sjá nánar í grein 2.2.

|  |  |
| --- | --- |
| Áherslur | Lykilviðfangsefni |
| 1. Unnið verði eftir samræmdum öryggisáætlunum allra samgöngugreina og gerðar aðgerðaáætlanir í öryggismálum til fimm ára með mælanlegum markmiðum og árangursmælikvörðum. | **1** |
| 1. Ísland verði meðal fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fá dauðsföll og alvarlega slasaða í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa. Dauðsföllum af slysförum í umferðinni og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um a.m.k. 5% á ári. | **1** |
| 1. Ísland verði í hópi fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fá flugslys miðað við flugtíma og fjölda hreyfinga. Flugslysum og alvarlegum flugatvikum í áætlunar- og leiguflugi fækki að jafnaði um a.m.k. 3% á ári. | **1** |
| 1. Unnið verði áfram að öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega þannig að enginn látist í sjóslysum. Slysum á sjómönnum fækki um a.m.k. 5% á ári. | **1** |
| 1. Slys, óhöpp og öryggisatvik í flugi, siglingum og umferð verði skráð og greind og upplýsingar nýttar til ráðstafana sem auka öryggi. Kannaðar verði leiðir til að samræma skráningu samgönguslysa. | **1** |
| 1. Akstursleiðir verði aðskildar á umferðarmestu vegum landsins. | **1** |
| 1. Einbreiðum brúm á Hringvegi og umferðamiklum vegum verði fækkað. | **1** |
| 1. Stefnt verði að því að fjárfesting í viðhald samgönguinnviða mæti þörf, svo gæði og öryggi innviða haldi sér. | **1**  **2** |
| 1. Unnið verði að úrbótum á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt til að draga úr hættu á alvarlegum slysum. | **1**  **2** |
| 1. Mætt verði þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli hér á landi í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum. | **1**  **3** |
| 1. Reglulegar mælingar fari fram á þáttum tengdum umferðaröryggi, m.a. hraðakstri, akstri undir áhrifum áfengis eða vímuefna, bílbeltanotkun, snjalltækjanotkun og ástandi hemla í þungum bifreiðum. | **1** |
| 1. Haldið verði áfram umferðarfræðslu og forvarnastarfi með áherslu á þá þætti sem slysatölfræði sýnir að huga þurfi að. Umferðarfræðsla og forvarnir endurspegli ferðavenjur og nái athygli barna og ungmenna. | **1** |
| 1. Leitast verði við að auka öryggi í umferð smáfarartækja, hjólreiða og gangandi, svo sem með áframhaldandi gerð stofnstíga. | **1**  **11** |
| 1. Tryggt sé að farnetssamband sé áreiðanlegt á þjóðvegum og að uppbygging háhraðafarnets styðji við tækniþróun í samgöngum. | **1** |
| 1. Unnið verði að því að Ísland standist allar úttektir alþjóðlegra stofnana á öryggi í samgöngum. | **1** |
| 1. Brugðist verði við nýjum öryggisáskorunum sem fylgja nýrri tækni. | **1** |

### Markmið um hagkvæmar samgöngur

Markmið um hagkvæmar samgöngur snýr að því að samgöngur séu sem hagkvæmastar fyrir notendur, fjárfesting í samgönguinnviðum stuðli að þjóðhagslegri arðsemi og að samgöngur styðji við efnahagslega þróun og velsæld þjóðarinnar.

#### Mælikvarðar

Tafla 3: Mælikvarðar hagkvæmra samgangna

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | **Ábyrgð á tölfræði** |
| A | Slysakostnaður á þjóðvegum (kr./km ekinn) | IRN |
| B | Fjárfesting í samgönguinnviðum, hlutfall af VLF. | IRN |
| C | Samgöngukostnaður heimila. | IRN |

Helstu áherslur til að markmiðum um hagkvæmar samgöngur verði náð eru í töflunni hér að neðan. Einnig koma fram upplýsingar um að hvaða lykilviðfangsefni eða -efnum áherslurnar stuðla. Sjá nánar í grein 2.2.

|  |  |
| --- | --- |
| Áherslur | Lykilviðfangsefni |
| 1. Litið verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og þeim forgangsraðað með hliðsjón af niðurstöðum faglegra greininga. Leitað verði arðsömustu lausna í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins. | **1**  **2**  **4** |
| 1. Tekjuöflun ríkisins af umferð taki mið af sjónarmiðum um sanngjarna byrði og skiptingu kostnaðar ásamt því að tryggja fjármögnun samgöngukerfisins. | **2**  **3**  **4** |
| 1. Ráðist verði í skilgreindar þjóðhagslega arðsamar flýtiframkvæmdir í samgöngum á grundvelli fjölbreyttrar fjármögnunar og samstarfs við einkaaðila. | **3** |
| 1. Undirbúningi Sundabrautar verður framhaldið með það að markmiði að hægt sé að hefja framkvæmdir eigi síðar en 2026 og að hún opni fyrir umferð eigi síðar en 2031. | **1**  **3**  **6** |
| 1. Mótuð verði áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og horft til reynslu nágrannaþjóða. Stofnað verði opinbert félag um uppbyggingu innviða. | **2**  **3** |
| 1. Stuðlað verði að öflugu rannsóknarstarfi í samgöngum. Sérstök áhersla verði á rannsóknir sem beinast að lykilviðfangsefnum í samgöngum eins og þau eru skilgreind í hvítbók stjórnvalda um samgöngur. | Öll lykilviðfangsefni |
| 1. Ferðvenjukönnun fyrir landið allt verði unnin á minnst þriggja ára fresti. | **11** |
| 1. Aðgengi verði aukið að gögnum og upplýsingum opinberra aðila og einkaaðila sem stuðlað geta að bættum samgöngum. | **1**  **2**  **11**  **12**  **13** |

### Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur snýr að því að dregið sé úr óæskilegum umhverfisáhrifum samgangna. Þá verði samgöngukerfið undirbúið fyrir náttúrufarsbreytingar af völdum loftsáhrifa.

#### Mælikvarðar

Tafla 4: Mælikvarðar umhverfislega sjálfbærra samgangna.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | **Ábyrgð á tölfræði** |
| A | Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum [ktCO2 ígildi] | IRN |
| B | Hlutfall hreinorkubifreiða í umferð | IRN |

Helstu áherslur til að markmiðum um umhverfislega sjálfbærar samgöngur verði náð eru í töflunni hér að neðan. Einnig koma fram upplýsingar um að hvaða lykilviðfangsefni eða -efnum áherslurnar stuðla. Sjá nánar í grein 2.2.

|  |  |
| --- | --- |
| Áherslur | Lykilviðfangsefni |
| 1. Unnið verði samkvæmt markmiðum aðgerðaráætlunar Íslands í loftslagsmálum. | **7** |
| 1. Áfram verður stutt við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, ferjum, höfnum og í flugi, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu. | **7** |
| 1. Stuðlað verði að almenningssamgöngum með endurnýjanlegum orkugjöfum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar í samvinnu við sveitarfélögin á svæðinu. | **7**  **10**  **11** |
| 1. Stefnt verði að því að hefja sjálfbæra lífolíuframleiðslu hér á landi til að flýta orkuskiptum í fiskiskipum og unnið að því að greiða götu verkefna á því sviði. | **7** |
| 1. Unnið verði að því að lágmarka kolefnisfótspor í mannvirkjagerð í samgönguinnviðum. | **7** |
| 1. Hönnun og uppbygging samgöngumannvirkja taki mið af spám um náttúrufarsbreytingar vegna loftslagsáhrifa. | **8** |
| 1. Fram fari reglulegar mælingar og vöktun á stöðum í samgöngukerfinu sem eru viðkvæmir fyrir áhrifum loftslagsbreytinga. | **8** |
| 1. Gætt verði að samráði og samhæfingu aðgerða milli stofnana og aðila sem sinna skipulagi, framkvæmdum eða þjónustu vegna samgöngumannvirkja m.t.t. áhrifa loftslagsbreytinga. | **8** |
| 1. Áfram verði leitað leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög og fyrir tilstuðlan áætlunar um loftgæði. | **9** |
| 1. Unnið verði að því að fækka mengunarslysum frá samgöngum og lágmarka afleiðingar þeirra. | **9** |
| 1. Unnið verði að því að stofnvegir á hálendi Íslands geti áfram gegnt mikilvægu hlutverki sínu, svo sem í ferðaþjónustu. Uppbygging og rekstur taki tillit til nánasta umhverfis og sjónarmiða um náttúruvernd. | **9** |

### Markmið um jákvæð byggðaþróun

Markmið um jákvæða byggðaþróun snýr að því að samgöngur stuðli að góðum búsetugæðum um land allt og jafni aðstöðumun fólks eftir kyni, búsetu og félagslegum aðstæðum. Samgöngur efli vinnu-, þjónustu- og skólasóknarsvæði og stuðli að búsetufrelsi.

#### Mælikvarðar

Tafla 5: Mælikvarðar jákvæðrar byggðaþróunar

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | **Ábyrgð á tölfræði** |
| A | Fjöldi farþega með almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu | IRN |
| B | Fjöldi farþega með almenningsvögnum milli byggða | Vegagerðin |
| C | Fjöldi farþega með innanlandsflugi | Vegagerðin |
| D | Lengd tengivega með bundnu slitlagi | Vegagerðin |
| E | Bundið slitlag á stofnvegum | Vegagerðin |

Helstu áherslur til að markmiðum um jákvæða byggðaþróun verði náð eru í töflunni hér að neðan. Einnig koma fram upplýsingar um að hvaða lykilviðfangsefni eða -efnum áherslurnar stuðla.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Áherslur | Lykilviðfangsefni | |
| 1. Áfram verði unnið markvisst að lagningu bundins slitlags á tengivegi til að styðja við atvinnu- og byggðaþróun og auðvelda skólaakstur á svæðum sem nú búa við malarvegi. Við forgangsröðun uppbyggingar tengivega verði litið til umferðarþunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferðaþjónustu og óska sveitarfélaga. | | **1**  **4**  **12**  **13** |
| 1. Uppbygging samgangna styðji við áætlanir sveitarfélaga um framboð lóða og uppbyggingu íbúða með það að markmiði að lækka samanlagðan húsnæðis- og samgöngukostnað íbúa. | | **1**  **3**  **10**  **11** |
| 1. Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma akandi, með almenningsvagni, ferju og/eða flugi. | | **3**  **10** |
| 1. Unnið verði að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að efla almenningssamgöngur á landsbyggðinni þar sem grundvöllur er til þess.  Sérstaklega verði litið til þess að efla samgöngur innan vinnusóknarsvæða. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi. Virkt samráð verði viðhaft við skipulagningu þjónustunnar. | | **10**  **11** |
| 1. Aðgengi þeirra sem búa lengst frá miðlægri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu verði tryggt með því festa Loftbrúna í sessi. | | **10**  **12**  **13** |
| 1. Rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar verði tryggt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi. | | **10** |
| 1. Tryggt verði að börn og ungmenni hafi aðkomu að stefnumótun í samgöngum með markvissum hætti. | | **12** |
| 1. Við forgangsröðun samgönguverkefna verði horft til jafnréttissjónarmiða. | | **13** |

## Áhrif á íslenskt samfélag

### Alþjóðleg

Áætlað er að umferðarslys kosti íslenskt samfélag á bilinu 40-60 milljarða króna á hverju ári. Aðgerðir og áherslur í samgöngumálum hafa því lengi miðað að því að fækka slysum og auka öryggi í öllum greinum samgangna. Í alþjóðlegu samhengi höfum við náð árangri og verið meðal þeirra Evrópuþjóða þar sem fæstir látast í umferðinni miðað við höfðatölu. Til framtíðar er stefnt að því að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða í þessu efni.

Ísland á mikið undir greiðum samgöngum við önnur lönd. Áhersla á eflingu alþjóðlegra gátta miðar að því að styrkja stöðu landsins í alþjóðlegum samgöngum bæði mt.t. ferðamanna og vöruflutninga. Með tilkomu varaflugvallargjalds verður mögulegt að byggja upp Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll sem fullnægjandi varaflugvelli fyrir Keflavíkurflugvöll og gera nauðsynlegar úrbætur á Reykjavíkurflugvelli. Mun gjaldið tryggja fjármögnun nauðsynlegrar uppbyggingar. Sú uppbygging mun jafnframt styðja við hlutverk þeirra sem alþjóðaflugvellir til framtíðar. Öflugt varaflugvallakerfi mun um leið efla samkeppnishæfni Íslands í alþjóðasamfélaginu.

Keflavíkurflugvöllur hefur vaxið hratt á undanförnum árum, samhliða hröðum vexti ferðaþjónustu hér á landi. Stefnt er að því að völlurinn þróist áfram með það að markmiði að hann standist samanburð við bestu flugvelli í heimi. Þá er stöðugt unnið að því að fjölga áfangastöðum áætlunarflugs frá Keflavík. Tengiflug íslenskra flugfélaga yfir Atlantshaf með Keflavíkurflugvöll sem miðpunkt er lykilþáttur í árangri á því sviði. Unnið verður að því að tryggja þá stöðu til framtíðar, t.d. í ljósi fyrirhugaðra kolefnisgjalda á flug innan EES svæðisins.

Náttúrufarsbreytingar vegna aukins magns gróðurhúsalofttegunda í andrúmsloftinu eru eitt stærsta mál samtímans. Ísland hefur undirgengist alþjóðlegar skuldbindingar til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og unnið hefur verið eftir aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum til 2030. Stór hluti losunar á beinni ábyrgð Íslands kemur frá samgöngum, og þá sérstaklega frá vegasamgöngum. Áherslur, aðgerðir og forgangsröðun framkvæmda miðast í æ ríkari mæli að því að draga úr losun. Lykilaðgerðir í þessa átt eru orkuskipti í samgöngum og breyttar ferðavenjur. Árangur á þessu sviði mun draga úr notkun innflutts jarðefnaeldsneytis á komandi árum auk þess að styrkja umhverfisvæna valkosti í ferðum, svo sem almenningssamgöngur, hjólreiðar og göngu.

Þrátt fyrir samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda er ljóst að breytingar hafa þegar orðið á náttúrufari og spár gera ráð fyrir að þær muni aukast til framtíðar. Hækkun sjávarmáls, hopun jökla og breytingar í veðurfari eru dæmi um breytingar sem geta haft áhrif á innviði og virkni samgangna. Áherslur og aðgerðir hafa þegar verið mótaðar í þá átt að tryggja aðlögun innviða að þessum breytingum. Vöktun á breytingum verði efld og viðbrögð aðila samhæfð svo ekki komi til samgöngurofs.

Það að Ísland standist alþjóðlegar skuldbindingar í loftslagsmálum skiptir miklu máli fyrir orðspor landsins. Þá munu áherslur og aðgerðir sem stuðla að því að samfélagið þróist í átt að sjálfbærni og að innviðir hafi viðnámsþrótt gagnvart náttúrufarsbreytingum.

### Landshlutar

Lífsgæði og velmegun í öllum landshlutum er mjög háð góðum samgöngum. Viðfangsefni og áherslur i samgöngum eru þó mismunandi milli landshluta.

Lykilþáttur í því að tryggja öryggi er að innviðir séu í góðu ástandi og að þeim sé vel viðhaldið. Í mati World Economic Forum á samkeppnishæfni þjóða árið 2019 voru íslenskir samgönguinnviðir metnir með tilliti til gæða. Íslenskir innviðir komu þar ekki vel út miðað við hefðbundin samanburðarlönd á Norðurlöndum eða Vestur Evrópu. Vegagerðin hefur áætlað að uppsöfnuð viðhaldsþörf á þjóðvegakerfinu séu á bilinu 70-80 milljarðar króna. Isavia hefur áætlað að uppsöfnuð þörf í flugvallakerfinu séu um 20 milljarðar króna. Til framtíðar er því nauðsynlegt að fjárfesting í samgönguinnviðum verði nægjanleg til þess að tryggja öryggi og að samgöngukerfið getið komið til móts við þarfir þjóðarinnar og þróun atvinnuvega, hvort sem er í ferðaþjónustu eða útflutningsiðnaði.

Þjóðvegakerfið er megin tenging samfélaga innan og milli landshluta. Um vegina fer meginstraumur fólks- og vöruflutninga ásamt sífellt stækkandi hópi ferðamanna. Þróun, viðhald og rekstur þjóðvegakerfisins er því lykilþáttur í að tryggja samkeppnishæfni svæða og stuðla að búsetufrelsi. Öflug fjárfesting í nýframkvæmdum og viðhaldi mun stuðla að þessum markmiðum. Meðal helstu verkefna sem áformuð eru er stórfelld uppbygging á Vestfjarðavegi, Norðausturvegi um Brekknaheiði, Skógarstrandavegi, Norðausturvegi, Bárðardalsvegi, á Hringvegi um Suðurfirði og Lagarfljót, um Lón og við Skaftafell. Aðskilnaður akstursstefna á stofnleiðum frá höfuðborgarsvæðinu, Reykjanesbraut, Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi mun stuðla að auknum greiðleika umferðar og fækkun slysa.

Samvinnuverkefnin, Hornafjarðarfljót, Ölfusá, Öxi, Reynisfjall, Sundabraut og tvöföldun Hvalfjarðarganga eiga það sameiginlegt að skapa mikinn samfélagslegan ábata með styttri ferðatíma. Félagshagfræðilegt mat á Sundabraut hefur þannig sýnt fram á gríðarlegan samfélagslegan ábata. Í heild nemur þjóðhagslegur ábati 186-236 ma. kr, eftir útfærslu. Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu gæti minnkað um 150 þús. km á hverjum sólarhring við opnun Sundabrautar. Framkvæmdin efli höfuðborgarsvæðið og styrki tengsl þess við vestur- og norðvesturhluta landsins. Áformuð gjaldtaka mun taka mið af ábata verkefnanna og þeim greiðsluvilja sem hann skapar. Vegfarendur hafi þannig meiri ávinning af því að aka nýjar leiðir en þeir greiði í veggjöld fyrir afnot af þeim. Reynslan af sambærilegum verkefnum sýnir að stytting leiða og ferðatíma getur haft margvísleg óbein jákvæð áhrif á landshluta og styrkt þannig samkeppnishæfni þeirra.

Jarðgöng eru víða eina leiðin til að tryggja góðar heilsárs vegasamgöngur milli byggða. Jarðgöng hafa stórfelld áhrif á tengingu atvinnusvæða, styrkja byggðaþróun og bæta umferðaröryggi. Mikilvægir jarðgangakostir eru um land allt þó óhætt sé að fullyrða að þörfin sé brýnust á Vestfjörðum, Tröllaskaga og á Austfjörðum. Fjármögnuð langtíma jarðgangaáætlun, þar sem 14 mikilvægustu jarðgangakostir landsins koma til framkvæmda á næstu 30 árum í stað 80 til 100 ára mun gjörbylta lífskjörum og styrkja til muna samkeppnishæfni landshluta með betri aðgengi að þjónustu. Komist verður hjá hvimleiðum og hættulegum flöskuhálsum um fjallvegi og íbúum og atvinnuvegum tryggðar öruggar samgöngur allt árið um kring.

Í mörgum landshlutum er stór hluti þjóðvegakerfisins enn á malarvegum. Áframhaldandi átak í lagningu bundins slitlags á tengivegi ásamt virkri forgangsröðun mun tryggja að sífellt minna hlutfall heildarumferðar um íslenska vegi fari um malarvegi. Þannig eykst öryggi og umferð verður greiðari, ekki síst á leiðum skólaaksturs, auk þess sem möguleikar til atvinnuþróunar í dreifbýli aukast.

Almenningssamgöngur hafa verið og verða áfram mikilvægur þáttur í að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum, jafna stöðu fólks, styrkja og stækka atvinnu-, þjónustu- og skólasóknasvæði og auka aðgengi og jafnræði íbúa um land allt. Í samræmi við stefnumótun í málaflokknum mun þjónusta almenningssamgangna eflast, svo sem með aukinni samþættingu leiðakerfa á landi, lofti og sjó og innleiðingu sameiginlegrar upplýsingagáttar.

Á höfuðborgarsvæðinu er unnið að stórfelldri uppbyggingu innviða fyrir alla ferðamáta í samvinnu við sveitarfélögin á svæðinu. Tímabærar framkvæmdir á stofnvegum þar sem umsvifamest er lagning stórra umferðaræða í stokka mun greiða fyrir umferð, draga úr umhverfisáhrifum og skapa mannvænni byggð í grennd við umferðaræðar. Þróun hágæða almenningssamgangna, Borgarlínu, ásamt nýju stofnleiðakerfi hjólreiða er svo lykilþáttur í þróun svæðisins í átt að sjálfbærara borgarsamfélagi. Aukin hlutdeild almenningssamgangna í ferðamátavali á svæðinu mun greiða fyrir umferð og halda aftur af vexti umferðartafa á svæðinu. Sjálfbærara samfélag er mikilvægur þáttur í að auka lífsgæði og efla samkeppnishæfni svæðisins, en höfuðborgarsvæðið er í samkeppni um mannauð við stórborgir í nágrannalöndum. Lykilþáttur í fjármögnun sáttmálans er innheimta flýti- og umferðargjalda. Gjaldtakan er frábrugðin öðrum veggjöldum að því leyti að hún er breytileg innan sólarhrings. Upphæðin er hærri á annatímum en utan þeirra og stuðlar með þeim hætti að hagfelldari dreifingu umferðarálags, betri nýtingu innviða og um leið minni umferðatafa.

Flýtiframkvæmdir um land allt, samkvæmt Samgöngusáttmálanum, jarðgangaáætlun eða samvinnuverkefnunum, gera ráð fyrir að fjármögnun verði í heild eða að hluta með innheimtu veggjalda. Nánari útfærsla þeirrar innheimtu mun fara fram á vettvangi sameiginlegrar verkefnastofu innviðaráðuneytisins og fjármála- og efnahagsráðuneytisins. Mikilvægt er að til framtíðar geti tekjuöflun ríkisins af umferð staðið undir nauðsynlegri fjárfestingu, skapað sveigjanleika til þess að flýta þjóðhagslega arðbærum framkvæmdum og viðhaldið áframhaldandi hvata til orkuskipta. Þá verður í vinnunni lögð áhersla á að tekjuöflun leggist með sanngjörnum hætti á alla landsmenn . Þar verði horft til áhrifa á samgöngukostnað innan landshluta sem og á samfélagshópa.

### Atvinnulíf

Fjárfesting í höfnum mun efla grundvöll atvinnulífs um land allt og skapa ný tækifæri til atvinnuþróunar. Meðal stærstu framkvæmda í höfnum á næstu árum má telja til Þorlákshöfn, Njarðvíkurhöfn og höfnin á Sauðárkróki. Öll verkefnin eru líkleg til þess að stuðla að atvinnuþróun í höfnunum sjálfum og þeim samfélögum sem að þeim liggja og stuðla þannig að bættum lífsgæðum og velmegun.

Hagvöxtur og atvinnuþróun víða um land byggist að stórum hluta á því að flutningar milli landshluta, frá framleiðslustað og að útflutningsstað, gangi snurðulaust fyrir sig allt árið. Flutningarnir skapa álag á innviði auk þess sem krafa um áreiðanleika krefst góðrar þjónustu, ekki síst á veturna. Áhersla þess efnis að flutningaleiðir á landi og sjó verði skilgreindar tryggir að uppbygging og viðhald taki mið af álagi. Efling vetrarþjónustu mun enn auka á bæði áreiðanleika og öryggi vetrarsamgangna og stuðla að aukinni samkeppnishæfni atvinnulífs um land allt.

Vetrarþjónusta er ekki bara mikilvæg fyrir vöruflutninga. Áreiðanlegar samgöngur árið um kring skipta alla vegfarendur máli og eru lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða. Sterk vinnusóknarsvæði efla atvinnuþróun að því leiti að fyrirtæki geta leitað mannauðs af stærra svæði en bara því byggðarlagi sem þau eru í. Um leið eflir það stöðu starfsmanna að fólk geti sótt vinnu til fleiri staða en það býr í. Þannig er stuðlað að auknu hagræði og tækifærum fyrir bæði starfsfólk og fyrirtæki.

Orkuskipti í samgöngum skapa mikil tækifæri í atvinnuþróun. Aukið vægi innlendra og vistvænna orkugjafa í flutningum munu draga úr kostnaði, áhættu í rekstri og umhverfisáhrifum. Til framtíðar eru mörg tækifæri til árangurs, hvort sem litið er til almennrar umferðar á vegum, þungaflutninga, siglinga eða flugs.

### Almenningur

Samgöngur hafa mjög mikil áhrif á daglegt líf landsmanna og er lykilþáttur í allri þjóðfélagsþróun til framtíðar. Þær áherslur sem samgönguáætlun boðar hafa margháttuð áhrif þróun samgangna og samfélagsins í heild.

Raunhæfum valkostum til daglegra ferða ætti að fjölga með eflingu almenningssamgangna og styrkingu á innviðum fyrir gangandi, hjólreiðar og smáfarartæki. Grænar og öflugar almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar munu efla bæði ferðaþjónustu og bæta þjónustu við almenning. Loftbrú mun áfram tryggja aðgengi íbúa á ytri svæðum og eyjum að höfuðborgarsvæðinu. Með því móti stuðlum við að því að fólk fái tækifæri til þess að draga úr bæði samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum sínum. Það mun einnig halda aftur af tafakostnaði þeirra sem velja sér það að aka um á fólksbíl. Greiningar sýna ennfremur að árangur í þessum efnum mun sérstaklega koma til móts við þarfir fólks í tekjulægri hópum, yngra fólk, námsmenn og eldri borgara.

Ferðalög fatlaðs fólks milli landshluta munu verða auðveldari með bættu aðgengi bæði í leiðarkerfi almenningssamgangna sem og með endurbótum á biðstöðvum almenningsvagna og flugstöðvum.

Margháttaðar aðgerðir munu áfram stuðla að því að slysum í öllum samgöngugreinum mun halda áfram að fækka. Aðgerðir byggi á rannsóknum og greiningum og þannig unnið að því að hámarka árangur þeirra. Greiningar liggja þegar fyrir sem hjálpa að móta aðgerðir með tilliti til kynja og mismunandi aldurshópa. Hættulegum vegköflum fækki stöðugt m.a. með innleiðingu á heildstæðu umferðaröryggismati á þjóðvegakerfinu. Þá mun öruggt farnetsamband á öllum þjóðvegum stuðla að auknu öryggi vegfarenda auk þess að styðja við mögulega tækniþróun í aukinni sjálfvirknivæðingu farartækja.

Áherslur á að draga úr staðbundnum umhverfisáhrifum frá samgöngum miðast við að færri upplifi óþægindi svo sem vegna hávaða eða loftmengunar frá umferð. Þá munu aðgerðir sem stuðla að orkuskiptum á við þéttingu nets hleðsluinnviða veita almenningi tækifæri til að draga bæði úr samgöngukostnaði sínum og umhverfisáhrifum.

# Aðgerðaáætlun

Fjármögnun aðgerða innviðaráðuneytis í aðgerðaáætluninni sem áhersla er lögð á að komist til framkvæmda á áætlunartímabilinu tekur mið af ramma fjármálaáætlunar 2024-28 fyrir málefnasvið 11, Samgöngur og fjarskipti.

## Markmið um greiðar samgöngur

#### 4.1.1 Stefna í hafnamálum

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Staða og þróun í hafnamálum greind. Stefna í hafnamálum mótuð þar sem m.a. er horft til samspils hafna við aðrar samgöngur. Stefnan taki til allra hafna landsins, bæði þeirra sem eru sjálfbærar og þeirra sem njóta ríkisstyrkja. |
| Ábyrgðaraðili | IRN / Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Landskipulagsstefna, strandsvæðaskipulag |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Skýr stefnumörkun í hafnamálum. |

#### 4.1.2 Bætt aðgengi fatlaðs fólks að almenningssamgöngum milli byggða.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Notkun almenningssamgangna |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Mótuð verði uppbyggingaráætlun um bætt aðgengi fatlaðs fólks að kerfi almenningssamgangna á landi og í lofti á milli byggða. Horft verði til niðurstöðu skýrslu ÖBÍ um ástand á biðstöðvum sem og á niðurstöðu skýrslu starfshóps um stöðu fatlaðs fólks í samgöngum. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin / Isavia |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Stefna í almenningssamgöngum milli byggða, Samningur SÞ um réttindi fatlaðs fólks. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bætt aðgengi og jafnræði |

#### 4.1.3 Aðgengismál í orkuskiptum

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Orkuskipti |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Mótaðar verði hönnunarleiðbeiningar vegna hleðslustöðva fyrir bifreiðar með hliðsjón af fullu aðgengi í samræmi við ábendingar í skýrslu starfshóps um stöðu fatlaðs fólks í samgöngum. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Samningur SÞ um réttindi fatlaðs fólks, aðgerðaáætlun í loftslagsmálum |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aukið aðgengi að orkuskiptum. |

#### 4.1.4 Tekið verði upp varaflugvallagjald

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Fjárfesting í samgönguinnviðum sem hlutfall af VLF. |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Tekið verður upp hóflegt varaflugvallargjald sem styrkja mun fjárhagslegan grundvöll flugvallakerfisins m.a. út frá hlutverki alþjóðaflugvallanna í Reykjavík, á Akureyri og á Egilsstöðum sem millilandaflugvellir og varaflugvellir fyrir millilandaflug til og frá Keflavíkurflugvelli. |
| Ábyrgðaraðili | IRN |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Flugstefna |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aukið rekstraröryggi á alþjóðaflugvöllum. |

#### 4.1.5 Áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Slysakostnaður, fjárfesting í samgönguinnviðum sem hlutfall af VLF. |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Mótuð verður áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og horft til reynslu nágrannaþjóða. Vinna fari fram samhliða vinnu verkefnisstofu um tekjuöflun af samgöngum. |
| Ábyrgðaraðili | IRN / Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Byggðaáætlun |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bættar samgöngur, stytting vegalengda, fækkun slysa og efling byggða og vinnusóknarsvæða. |

## Markmið um öruggar samgöngur

#### 4.2.1 Notkun skjólbelta við þjóðvegi til þess að draga úr vindi.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Fækkun umferðarslysa |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Greindir verði möguleikar á notkun skjólbelta við þjóðvegi til þess að draga úr vindi. Teknar verði saman þær rannsóknir sem hafa verið gerðar og tillögur að aðgerðum mótaðar. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Landgræðsluáætlun og landsáætlun í skógrækt til ársins 2031. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Minni vindhraði við vegi og aukið umferðaröryggi. |

#### 4.2.2 Fylgdarakstur með snjóruðningstækjum.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Fylgdarakstur er ein aðferð við að auka öryggi vegfarenda á veturna. Þá er ökutækjum safnað í lest sem fylgir snjóruðningstæki á stofnleiðum eða öðrum vegum. Mótaðar verða verklagsreglur um fylgdarakstur með snjóruðningstækjum. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | - |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aukið rekstrar- og umferðaröryggi í vetrarfærð. |

#### 4.2.3 Áningar- og hvíldarstaðir við þjóðvegi.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Fækkun umferðarslysa |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Gerð verði úttekt á áningarstöðum við þjóðvegi. Horft verði þar sérstaklega til rekstar- og viðhaldsþarfar þeirra og ábyrgðarskiptingar.  Greind verði þörf fyrir hvíldarstaði m.t.t. reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Á ekki við |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Skýr sýn á uppbyggingarþörf vegna áningar- og hvíldarstaða við þjóðvegi. Aukið öryggi á vegum. |

#### 4.2.4 Meðalhraðaeftirlit á þjóðvegum.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Fækkun umferðarslysa |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Meðalhraðaeftirlitsbúnaður verður gangsettur á þremur köflum. Kaflarnir eru Hringvegur um Hvalfjarðargöng, Vestfjarðavegur um Dýrafjarðargöng og Hringvegur í grennd við Kúðafljót. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Umferðaröryggisáætlun |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Fækkun slysa og lækkun slysakostnaðar |

#### 4.2.5 Heildstætt mat á öryggi stofnvegakerfisins.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Fækkun umferðarslysa |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Unnið verði að heildstæðu mati á öryggi stofnvegakerfisins í samræmi við tilskipun 2019/1936/EB sem innleidd hefur verið hér á landi með reglugerð 624/2022. Kaflar stofnvega verða metnir og flokkaðir á samræmdan hátt og byggist matið bæði á slysasögu, þ.e. fjölda alvarlegra slysa miðað við umferð, og því innbyggða öryggi sem hönnun veganna felur í sér. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Umferðaröryggisáætlun |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Niðurstaða matsins hjálpar til við forgangsröðun aðgerða sem ganga út á að bæta ástand vegakerfisins og leiðir í framhaldinu til fækkunar alvarlegra slysa og þar með til lækkunar slysakostnaðar. |

## Markmið um hagkvæmar samgöngur

#### 4.3.1 Menntun í flugi og flugtengdum greinum.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Skoðaðir verði kostir þess að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að rannsóknum og kennslu háskólasamfélagsins. |
| Ábyrgðaraðili | IRN |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Flugstefna |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aðgerðin stuðlar að því að bæta umhverfi menntunar í flugi og flugtengdum greinum. |

#### 4.3.2 Aðstaða fyrir einka- og kennsluflug í nágrenni höfuðborgarsvæðisins.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Unnið verði að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug í nágrenni höfuðborgarsvæðisins |
| Ábyrgðaraðili | IRN |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Flugstefna |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Minnkuð ytri áhrif á íbúabyggð í nágrenni Reykjavíkurflugvallar af völdum flugumferðar. |

#### 4.3.3 Hagkvæmar leiðir til að leggja bundið slitlag á flugvelli.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Möguleikar greindir á hagkvæmum leiðum til að leggja bundið slitlag á flugvelli. Isavia Innanlandsflugvellir fari í samstarfsverkefni með Vegagerðinni um að skoða klæðingu og/eða tjörubundna grús sem notað er í yfirborð bæði á þjóðvegum og áætlunarflugvöllum. |
| Ábyrgðaraðili | Isavia / Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Á ekki við. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aukið öryggi í flugi. |

#### 4.3.4 Umbætur í umferðarmælingum.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Kannaðir verði möguleikar til umbóta í umferðarmælingum, svo sem með tengingu myndgreiningar við ökutækjaskrá. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin / SGS |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | - |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bættar upplýsingar um samsetningu umferðar og ferðavenjur. |

#### 4.3.5 Umbætur í áætlanagerð

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Tillögur að umbótum í áætlanagerð samgönguáætlunar verði festar í sessi. Nýtt verklag í verkefnastjórnsýslu komist í gagnið og unnið verði eftir nýju verklagi við gerð kostnaðaráætlana. |
| Ábyrgðaraðili | IRN / Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Á ekki við. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aukinn áreiðanleiki í áætlanagerð samgönguáætlunar. |

## Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

#### 4.4.1 Vegvísir að vistvænum samgöngum á Íslandi til ársins 2030.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Mótaður verði vegvísir að vistvænum samgöngum á Íslandi til ársins 2030 með skilgreindum og tímasettum aðgerðum sem miði að því að markmiðum um 55% samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda m.v. 2005 verði náð. Hafa skal víðtækt samráð við hagaðila og samþætta við málaflokka ráðuneytisins. |
| Ábyrgðaraðili | IRN |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum, byggðaáætlun, landskipulagsstefna, stefna í húsnæðismálum, stefna í málefnum sveitarfélaga |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aðgerðin stuðlar að því aðgerðir til vistvænna samgangna verði markvissari og árangursríkari. Þannig aukist líkur á góðum árangri í því að draga úr loftslagsáhrifum frá samgögnum. |

#### 4.4.2 Umhverfisvitund í samgöngum.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda. |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Greindar verði leiðir að því að auka umhverfisvitund í vali á ferðamáta. Kannað verði hvað stjórni viðhorfi til samgangna og ferðamátavals m.t.t. aldurs, kyns, tekna, búsetu o.s.frv. Á grundvelli greiningar verði mótaðar tillögur sem stuðlað geti að aukinni umhverfisvitund. |
| Ábyrgðaraðili | IRN |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum, landskipulagsstefna |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Stuðla að upplýstu og umhverfisvænu ferðamátavali. |

#### 4.4.3 Stefna fyrir hjólreiðar og smáfarartæki.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Hlutfall ferða með almenningssamgögnum, hjóli og gangandi. |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Greind verði staða og þróun í hjólreiðum og umferð smáfarartækja. Mótuð verði stefna og aðgerðaáætlun fyrir hjólreiðar og smáfarartæki sem stuðlað getur að bættu umhverfi fyrir ferðamátana hér á landi. |
| Ábyrgðaraðili | IRN / Vegagerðin / SGS |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Landskipulagsstefna, |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Stuðla að bættu umhverfi hjólreiða hér á landi. Skýrari sýn á forgangsröðun framkvæmda, áskoranir og tækifæri í málaflokknum. |

#### 4.4.4 Samgöngukerfið kortlagt með tilliti til þess hvaða afleiðingar loftslagsbreytingar hafa á uppbyggingu þess, viðhald og rekstur.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Kortleggja þarf staði eða mannvirki í samgöngukerfinu sem eru sérlega viðkvæm fyrir áhrifum og afleiðingum loftslagsbreytinga. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin / Isavia |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Stefna Íslands í aðlögun að loftslagsbreytingum |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bætt viðbrögð við náttúrufarsbreytingum, aukið samgönguöryggi. |

#### 4.4.5 Bættar flóðavarnir og vöktunar- og viðvörunarkerfi við samgönguinnviði vegna áhrifa loftslagsbreytinga.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við. |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Greina þörf á bættum flóðavörnum og vöktunar- og viðvörunarkerfum sem og spám um ölduhæð og áhlaðanda. Koma á fót gagnagrunni yfir tjón á innviðum vegna veðurtengdra atburða. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin / Isavia |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Stefna Íslands í aðlögun að loftslagsbreytingum. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bætt viðbrögð við náttúrufarsbreytingum, aukið samgönguöryggi. |

#### 4.4.6 Efling almenningssamgangna mill höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Fjölgun notenda almenningssamgangna – Hlutfall vistvænna farartækja |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Mótuð verði áætlun um að öflugar og kolefnishlutlausar almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar. Greind verði á þjónustuþörf og þörf á aðstöðu fyrir farþega og tímasettar og kostnaðarmetnar tillögur til úrbóta lagðar fram. |
| Ábyrgðaraðili | IRN / Vegagerðin / Isavia |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Flugstefna, stefna í almenningssamgöngum, aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bættir möguleikar vegfarenda til ferða milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins og samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. |

#### 4.4.7 Stuðningur við orkuskipti í samgöngum.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Stutt verði við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, flugi, ferjum og höfnum, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu. |
| Ábyrgðaraðili | IRN / Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Hraðari orkuskipti i samgöngum sem stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. |

#### 4.4.8 Sjálfbær lífolíuframleiðslu.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Stigin verða skref til að hefja sjálfbæra lífolíuframleiðslu m.a. til að flýta orkuskiptum í fiskiskipum og unnið að því að greiða götu verkefna á því sviði. |
| Ábyrgðaraðili | IRN / Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Tilkoma sjálfbærrar innlendrar lífolíuframleiðslu. Hraðari orkuskipti í siglingum. |

#### 4.4.9 Umhverfisáhrif flugvalla.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Unnið verði að ýmsum verkefnum í þá átt að greina betur og draga úr umhverfisáhrifum af flugvöllum.  Unnar verði hljóðvistarmælingar við flugvelli og áhrif á nærliggjandi byggð metin.  Greindar verði leiðir til þess að draga úr eldsneytisnotkun í og við flugvelli. Horft verði til orkuskipta flugvéla, bíla og tækja á flugvöllum. Einnig verði skoðaðar samgöngur til og frá flugvöllum.  Þá verði greining unnina á ástandi á aðgengi að rafmagni á flugvöllum og lendingarstöðum til að mæta þörfum rafmagnsflugvéla. |
| Ábyrgðaraðili | Isavia |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Flugstefna, stefna í almenningssamgöngum, aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bætt umhverfisgæði við flugvelli og samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda. Aukin þekking á hljóðstigi við flugvelli og mat á áhrifum og nærliggjandi byggð. |

#### 4.4.10 Mat á kolefnisspori framkvæmda á samgönguinnviðum.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Unnið verði að því að leggja mat á kolefnisspor og raunlosun gróðurhúsalofttegunda vegna framkvæmda á samgönguinnviðum. Þróað verði líkan að norrænni fyrirmynd til að meta með kerfisbundnum hætti kolefnisspor framkvæmda yfir allan lífsferilinn. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Takmarka kolefnislosun framkvæmda |

## Markmið um jákvæð byggðaþróun

#### 4.5.1 Lagning bundins slitlags á malarvegi.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Lengd bundins slitlags á stofn- og tengivegum |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Endurskoðun og rýni á hönnunarforsendum við uppbyggingu og lagningu bundins slitlags á umferðarminni vegi. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Byggðaáætlun |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Markvissari notkun fjármuna sem ætlaðir eru til lagningar bundins slitlags á malarvegi ásamt því að mögulegt er að flýta lagningu bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi án þess að dregið verði úr öryggi vegfarenda. |

#### 4.5.2 Þróun samgöngukerfisins á miðhálendi landsins.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Unnin verði greining á kostum varðandi þróun samgöngukerfisins á miðhálendi landsins. Greindir verði hvaða vegir þjóna samgöngum almennt og hvaða vegir eru mikilvægir fyrir þróun ferðaþjónustu og sem öryggisvegir.  Mótuð verði stefna um útfærslu hálendisvega í samræmi við landskipulagsstefnu. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Landskipulagsstefna |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Stuðla að bættri ákvarðanatöku og stefnumótun í samgöngum á miðhálendinu, |

#### 4.5.3 Skilgreining á heildstæðu leiðarkerfi almenningssamgangna milli byggða.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Notkun almenningssamgangna |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða verði skilgreint með tilliti til samræmdra þjónustuviðmiða og samvirkni leiða. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Byggðaáætlun, Stefna í almenningssamgögnum |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aukin hreyfanleiki, styttri ferðatími og betri almenningssamgöngur |

#### 4.5.4 Upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Notkun almenningssamgangna |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Mótuð verði og innleidd gagnvirk upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Byggðaáætlun, Stefna í almenningssamgögnum |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Aukin hreyfanleiki og betri almenningssamgöngur |

#### 4.5.5 Staða landsvega utan stofnvegakerfisins.

|  |  |
| --- | --- |
| Hvaða mælikvarða áætlunarinnar er líklegt að aðgerðin hafi áhrif á? | Á ekki við |
| Stutt lýsing á aðgerðinni | Unnin verði greining á stöðu landsvega utan stofnvegakerfisins og þar metin þörf á úrbótum til lengri tíma. Fjármagnsþörf og fyrirkomulag vegbóta á landsvegum utan stofnvegakerfisins verði metið. Samhliða verði skýrt hvaða vegir á fjöllum, heiðum og eyðilendum falli í flokk styrkvega. Reglur um afnot af vegum sem ekki er haldið við með almannafé yfirfarnar. |
| Ábyrgðaraðili | Vegagerðin |
| Tímarammi | 2024-28 |
| Samhæfing við aðrar stefnur og áætlanir | Byggðaáætlun |
| Hvaða áhrifum á aðgerðin að ná? | Bætt utanumhald og yfirsýn yfir vegi sem ekki er haldið við með almannafé. |

1. Markmið til framtíðar miðast við stöðuna eins og hún var 2019. [↑](#footnote-ref-2)