



MANNVIT



GRUNNET SAMGANGNA - ALMENNINGSSAMGÖNGUR

VEGAGERÐIN

VERKEFNI STYRKT AF RANNSÓKNARSJÓÐI
VEGAGERÐARINNAR

JÚNÍ 2022

ÓLÖF KRISTJÁNSDÓTTIR

Efnisyfirlit

1. Inngangur	1
2. Almennings­samgöngur í nokkrum nágrannalöndum	2
2.1 Danmörk	2
2.2 Noregur.....	5
2.3 Finnland	6
2.4 London.....	6
2.5 Almennings­samgöngur í nágrannalöndunum - Samantekt.....	7
3. Hlutverk Vegagerðarinnar varðandi almennings­samgöngur	8
3.1 Bakgrunnur og forsaga	8
3.2 Hlutverk Vegagerðarinnar í dag.....	13
4. Umræður og tillögur	17
4.1 Landsamgöngur almennings­samgangna í grunnnetið.....	17
4.2 Stöðvar.....	17
4.3 Farartæki	19
4.4 Almennings­samgöngur í samgönguáætlun	19
4.5 Almennings­samgönguleiðir í grunnnetið	19
5. Samantekt	22
6. Heimildaskrá.....	23

Skýrslan er unnin af Ólöfu Kristjánsdóttur samgönguverkfræðingi M.Sc. og fagstjóra samgangna hjá Mannviti í samráði við Valtý Þórisson forstöðumann áætlanadeildar og Halldór Jörgensson forstöðumann almennings­samgöngudeildar hjá Vegagerðinni og Árna Frey Stefánsson samgönguverkfræðing M.Sc. hjá Innviðaráðuneytinu.

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.

1. Inngangur

Í samgönguáætlun 2020-2034 sem samþykkt var á Alþingi í júní 2020 er í 5 ára aðgerðaáætlun sett fram verkefnið „**Greindir verði kostir þess að lykilleiðir almenningsamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna.**“ Verkefnið er einnig áhersla í stefnuskjalinu „Ferðumst saman – Heildarstefna í almenningsamgöngum milli byggða“ sem gefið var út af Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í október 2019¹. Við gerð samgönguáætlunar er unnið í takt við fimm meginmarkmið um að samgöngur séu öruggar, greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar og að þær stuðli að jákvæðri byggðaðróun. Verkefnið um skilgreiningu á grunnneti almenningsamgangna er sett fram undir markmiði um jákvæða byggðaðróun.

Í samgönguáætlun er stefnt að því að byggja upp og styrkja grunnnet allra samgangna. Í skilgreindu grunnneti er um 5.000 km vegakerfi, 38 hafnir, 13 flugvelli og nokkrar ferju-, skipa- og flugleiðir. Sérstök aukin áhersla er í áætluninni lögð á almenningsamgöngur, bæði á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni. Þá verður unnið að því að auka möguleika hjólandi í umferðinni í samræmi við stefnu stjórnvalda. Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Tilgangur þessa verkefnis er að skoða hvernig að skilgreiningu á grunnneti almenningsamgangna verði best staðið. Í grunnnetinu í dag eru skilgreindar flugleiðir og ferjuleiðir. Megintilgangurinn með verkefninu er því að meta hvort landsamgönguleiðum ætti að vera bætt í skilgreinda grunnnetið. Skoðuð eru erlend dæmi um utanumhald almenningsamgangna (kafli 2) og farið yfir hvernig Vegagerðin kemur að almenningsamgöngum í dag (kafli 3). Í kafla 4 eru umræður og tillögur varðandi landsamgöngur, stöðvar og farartæki allra ferðamátanna og fjallað um samþættingu þeirra.

Áhersla á almenningsamgöngur styður við öll fimm meginmarkmið samgönguáætlunar og er mikilvægur liður í að bæta öryggi, hagkvæmni og umhverfislega sjálfbærni samgangna og getur haft mjög jákvæð áhrif á byggðaðróun. Með almenningsamgöngum má gera samgöngur ódýrari og aðgengilegri auk þess sem almenningsamgöngur hafa jákvæð áhrif á lýðheilsu.

Samhliða þessu verkefni var unnið annað verkefni sem fjallaði um að greina kosti þess að lykilleiðir hjóltreiddastíga verði hluti af grunnneti samgangna.

¹ Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. 2019.

2. Almennings­samgöngur í nokkrum nágrannalöndum

Hér er farið yfir hvernig utanumhaldi almennings­samgangna er háttað í megindráttum í nokkrum af nágrannalöndunum.

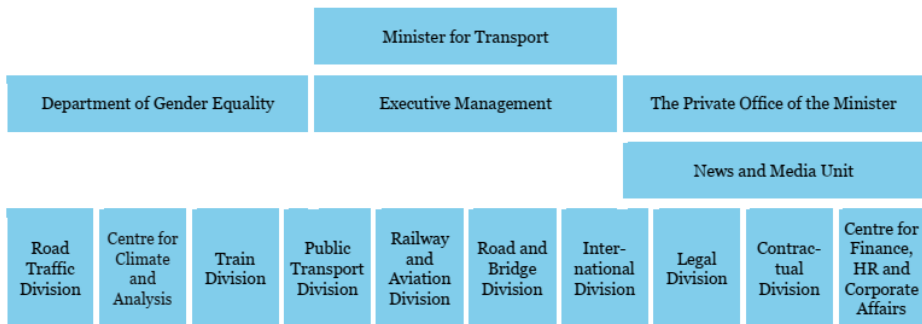
Það er aðeins ólíkt eftir heimildum hver skilgreiningin á því hvað almennings­samgöngur eru. Samkvæmt Cambridge dictionary þá þýðir orðið almennings­samgöngur (e. public transport) „kerfi faratækja, eins og rúta og lesta, sem eru rekin á reglulegum tímum, á föstum leiðum og eru notuð af almenningi“ (e. „a system of vehicles such as buses and trains that operate at regular times on fixed routes and are used by the public“)². Samkvæmt wikipedia þá eru almennings­samgöngur hópferðakerfi sem er aðgengilegt fyrir almenning, ólíkt einkasamgöngum, venjulega rekið samkvæmt áætlun og á ákveðnum leiðum og birt gjald er tekið fyrir hverja ferð. Þar segir einnig að munur sé á almennings­samgöngum í Asíu, N-Ameríku og Evrópu. Í Asíu séu almennings­samgöngur reknar af hagnaðardrífnum einkareknum fyrirtækjum. Í N-Ameríku séu almennings­samgöngur venjulega reknar af samgönguyfirvöldum sveitarfélaga og í Evrópu séu almennings­samgöngur ýmist ríkisreknar eða reknar af einkaaðilum.³ Samkvæmt Merriam-Webster orðabókinni eru almennings­samgöngur kerfi lesta, rúta, o.s.frv. sem er borgað fyrir eða rekið af yfirvöldum.⁴

2.1 Danmörk

Danska samgönguráðuneytið heldur utan um almennings­samgöngur í Danmörku. Undir ráðuneytinu eru ýmsar stofnanir og fyrirtæki sem koma að almennings­samgöngum með einum eða öðrum hætti, svo sem viðhaldi o.þ.h. Einnig er það hlutverk ráðuneytisins að samþætta samgöngukerfin í landinu.

Ministry of Transport – Organization

Department for Transport



Agencies



Mynd 1: Skipurit samgönguráðuneytis Danmerkur þar sem ein deild ráðuneytisins er tileinkuð almennings­samgöngum.⁵

² Cambridge Dictionary.

³ Wikipedia.

⁴ Merriam-Webster.

⁵ Danska samgönguráðuneytið. 2022.

Almenningssamgöngur í Danmörku eru skipulagðar með eftirfarandi hætti:⁶

- Ríkisstjórnin fjármagnar járnbrautir í eigu ríkisins.
- Sveitarfélög fjármagna og ákvarða strætókerfi í sínu sveitarfélagi.
- Sýslur ákvarða svo og fjármagna svæðisundin leiðakerfi á sínu svæði, bæði strætókerfi og járnbrautakerfi þar sem slíkir innviðir eru til staðar. Sýslurnar sjá beint eða óbeint (með útboði til einkaaðila) um þessi kerfi.
- Langferðaáætlunarferðir, áætlunarbíla og rútur, sér markaðurinn um. Rekstraraðilar geta krafist endurgreiðslu frá ríkinu með því að veita t.d. börnum og námsmönnum niðurgreiðslur á fargjöldum.

Almenningssamgöngur á landi í Danmörku samanstanda af járnbrautarlestum, neðanjarðarlestakerfi (metro) og rútum/strætó. Þannig er Danske Statsbaner (DSB) járnbrautarlestarkerfi sem liggur um alla Danmörku. DSB er sjálfstætt opinbert hlutafélag í eigu samgönguráðuneytis Danmerkur.⁷ Það sér um S-tog sem og leiðir sem tengja höfuðborgina við aðra bæi og borgir í Danmörku.

Sýslur, eða svæði, Danmerkur hafa myndað samgöngufélög sem sveitarfélög hveðrar sýslu koma að. Sem dæmi er Movia í eigu 45 sveitarfélaga á Sjálandi og býður upp á svæðisbundnar strætisvagnaferðir og lestaferðir. Movia á enga vagna eða lestir heldur býður út þjónustuna.⁸



Mynd 2: Samgöngufélög sem sveitarfélög ákveðinna svæða hafa myndað.⁹

Copenhagen Metro sem er í eigu Metroselskabet sér um neðanjarðarlestarkerfi Kaupmannahafnar. Stærstu hluthafar þess eru Kaupmannahöfn og danska ríkið.

Líkt og fram hefur komið er umsjón með almenningssamgöngum í Danmörku frekar dreifð. Sveitarfélög sjá um almenningssamgöngur í sínu nærumhverfi, sýslur eða stærri svæði taka fyrir stærri svæði og ríkið svo járnbrautarlestarkerfi sem og heildarmyndina. Til að samþætta þjónustuna hafa

⁶ Urban Transport Group.

⁷ DSB. 2022.

⁸ Movia. 2022.

⁹ Urban Transport Group.

aðilar stofnað sameignarfélag til að auðvelda notendum að nota kerfið á heildstæðan og skilvirkan hátt.

Din offentlige Transport (DOT) er sameignarfélag DSB, Copenhagen Metro og Movia. Tilgangur félagsins er að samþætta starfsemi hluteigandi fyrirtækja/stofnana og auðvelda þannig neytendum að nota almenningssamgöngur með skilvirkari hætti. Það sem fellur í skaut DOT er að veita farþegum samræmdar ferðaupplýsingar og tengja þannig saman mismunandi samgöngumáta þannig að kerfið í heild sé skilvirkt og þægilegt fyrir notendur. Í því felst uppsetning og umsjá skilta og skjáa við stoppistöðvar sem og upplýsingar á netinu.¹⁰

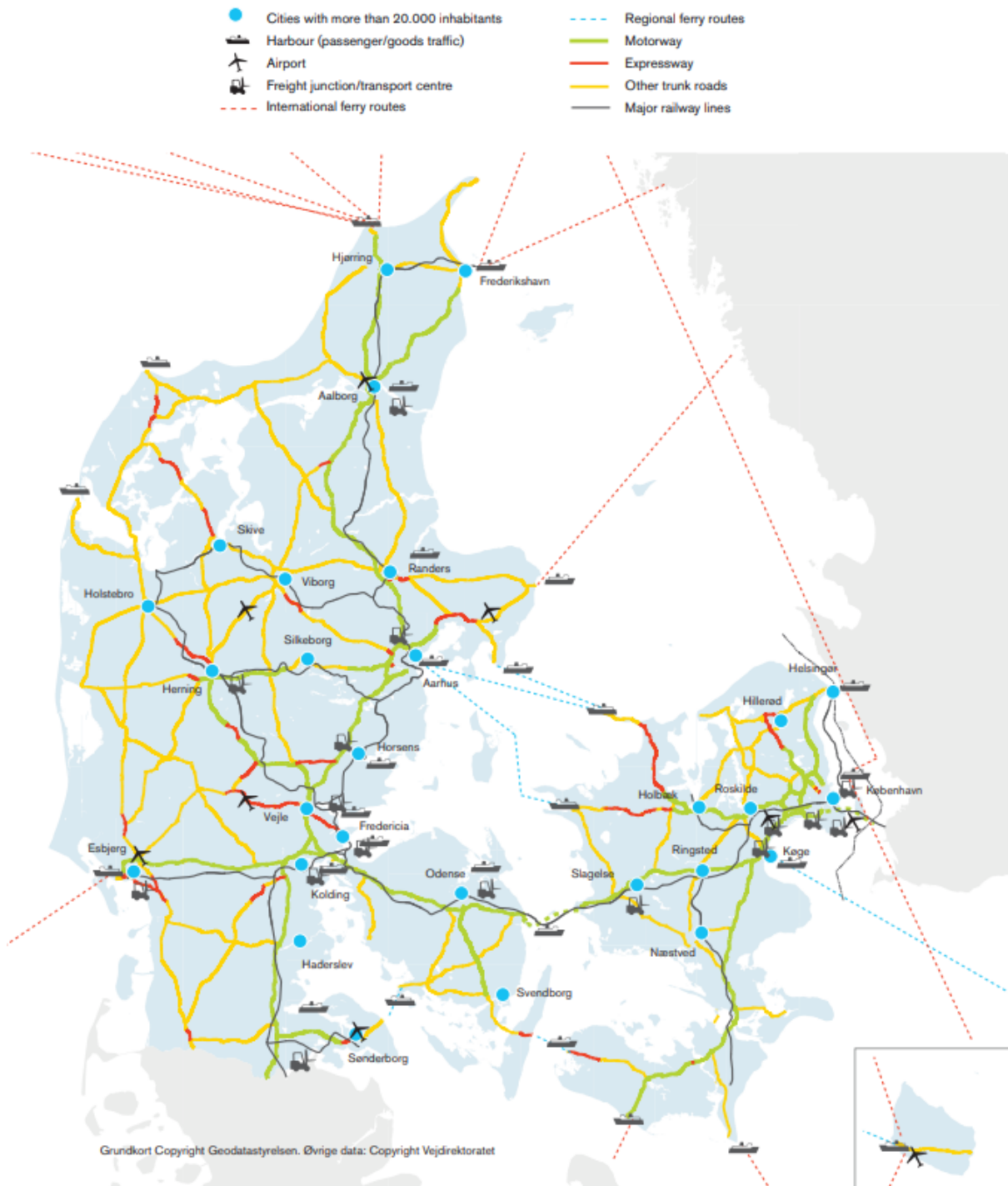
Annað dæmi um hvernig Danir samræma samgöngukerfið sitt er Rejsekort, en það gerir neytendum kleift að greiða fargjöld í allar helstu almenningssamgöngur með einu korti í Danmörku. Þau félög sem nota Rejsekort eru t.a.m. DSB, Movia og samgöngufélög hinna svæðanna, metro og fleiri.¹¹

Á eftirfarandi mynd má sjá kort frá dönsku vegagerðinni (Danish Road Directorate) yfir lykilleiðir samgöngukerfisins, þ.e. vegi, lestarleiðir, hafnir og ferjuleiðir og flugvelli.

¹⁰ DOT. 2022.

¹¹ Rejsekort. 2022.

Map 2.5 The trunk road network and major transport nodes in Denmark



Mynd 3: Kort frá dönsku vegagerðinni yfir lykilleiðir heildarsamgöngukerfisins, þ.e. vegi, lestarleiðir, hafnir og ferjuleiðir og flugvelli.¹²

2.2 Noregur

Noregur er fremur dreifbýlt land líkt og Ísland og því verðugt að varpa ljósi á utanumhald almenningsamgangna þar. Ríkið ber ábyrgð á stefnumótun allra samgangna í Noregi. Líkt og í

¹² Road Directorate. 2014.

Danmörku eru það sveitarfélögin sem sjá um almannasamgönguþjónustuna, stýra þannig fjármagni sem rennur í málaflokkinn sem og útfærslu og skipulagningu. Ríkinu ber þó skylda til að veita árlega styrk til sveitarfélaganna og koma til móts við hluta útgjalda sem rennur í almenningssamgöngur. Samkvæmt úttekt stjórnarráðsins árið 2019 er dæmi um samþættingu í samgöngukerfinu þjónustuborð sem veitir upplýsingar í rauntíma um ferðir almenningssamganga þvert á samgöngumáta. Þannig gefst neytendum tækifæri til að fá samanburð á ferðavalmöguleikum, bæði hvað varðar tíma og verð.¹³

Í Osló er sérstakt félag, Sporveien, sem sér um nánast allar almenningssamgöngur í borginni. Félagið er í eigu borgarinnar sem á alla innviði sem snúa að almenningssamgöngum þ.e. ökutæki (strætisvagna, sporvagna og neðanjarðarlestir) og mannvirki sem snúa að þeim (stoppistöðvar, byggingar, göng, lestarþalla, merkingarkerfi o.s.frv.). Sporveien sér því um að skipuleggja og samtengja alla þessa ferðamáta innan borgarinnar.¹⁴ Það heyrir svo undir ráðuneytið að stuðla að samþættingu á milli borga og bæja.

2.3 Finnland

Finnska vegakerfið samanstendur af þjóðvegum, einkavegum og götukerfum innan sveitarfélaga. Finnska samgöngustofnunin (Finnish Transport Infrastructure Agency) ásamt svæðisbundnum ELY-miðstöðvum (Center for Economic Development, Transport and the Environment), er ábyrg fyrir viðhaldi og uppbyggingu vegakerfis ríkisins.¹⁵

Fimmtán ELY-miðstöðvar, sem hver sér um sitt svæði í Finnlandi, bera ábyrgð á skipulagi almenningssamgangna á sínu þjónustusvæði. Hver miðstöð er eins konar hlekkur á milli sveitarstjórna og ríkis og tekur tillit til mismunandi þarfa hvers svæðis.¹⁶ Yfirvöld skilgreina þjónustustig almenningssamgangna á sínu svæði og ákveða hvernig samgönguþjónusta skal vera skipulögð. Samgönguþjónusta getur verið markaðsbundin eða sett í útboð eins og mælt er fyrir um í reglugerð ESB um þjónustu almenningssamgangna. Ef nægilegt þjónustustig næst ekki í markaðsþjónustu og opinberir styrkir eru notaðir til samgönguþjónustu, skulu samgönguverkefni sett í útboð í samræmi við lög um innkaup og almenningssamgöngur. Yfirvöld geta ákveðið gjaldskrá og gjaldkerfi almenningssamgangna á sínu svæði. Í markaðstengdum samgöngum getur rekstraraðili sjálfur ákveðið gjöldin. ELY-miðstöðvarnar sjá einnig um stoppistöðvar og skýli á sínu svæði og að veita ferðaupplýsingar.

Finnska samgöngustofnunin samræmir rekstur almenningssamgangna ELY-miðstöðva sem og þróunarverkefni á landsvísu sem tengjast almenningssamgöngum. Forgangur hjá stofnuninni eru meðal annars bættar farþegasamgöngur og upplýsingastjórn almenningssamgangna. Stofnunin tekur mikinn þátt í þróun almenningssamgangna í vaxandi þéttbýlum. Stofnunin tekur einnig þátt í að miðla ferðaupplýsingum á ferðamiðstöðvum ásamt ELY.¹⁷

2.4 London

Transport for London er samþætt samgöngustofa sem ber ábyrgð á að fylgja stefnu og skuldbindingum borgarstjóra varðandi samgöngur í London. Samgöngustofan sér um daglegan rekstur almenningssamgöngunets höfuðborgarsvæðisins ásamt því að stjórna aðalvegum í London. Eitt af hlutverkum Transport for London er að hvetja fólk til að fara ferðir sínar fótgangandi eða hjólandi.

¹³ Stjórnarráð Íslands. Október 2019. *Ferðumst saman – Stöðumat og valkostir*.

¹⁴ Sporveien. 2022.

¹⁵ ELY-keskus. 2022. Sótt í júní 2022 af <https://www.ely-keskus.fi/web/ely-en/transport>

¹⁶ ELY-keskus. 2022. Sótt í júní 2022 <https://www.ely-keskus.fi/web/ely-en/general>

¹⁷ ELY-keskus. 2022. Sótt í júní 2022 <https://www.ely-keskus.fi/web/ely-en/transport>

Stofan hefur til hliðsjónar samgöngustefnu og þeirra markmið er að 80% allra ferða verði farnar fótgangandi, hjólandi eða með almenningsamgöngum fyrir árið 2041.

Transport for London hefur umsjón með 9.300 strætisvögnum sem aka á 675 leiðum. Flestar strætisvagnþjónustur í London eru reknar af einkafyrirtækjum sem Transport for London hefur gert samning við. Rútufyrirtæki keppast um samninga til að veita sérstakar þjónustur og hefur dótturfyrirtæki Transport for London, London Bus Services Ltd., yfirumsjón með samningunum. Dótturfyrirtækið sér um að skipuleggja leiðir, ákveða þjónustustig og fylgjast með þjónustugæðum. London Bus Services Ltd. ber einnig ábyrgð á um 50 strætóstöðvum og rúmlega 19.000 strætóstoppistöðvum.

Einhverjar strætóþjónustur í borginni eru reknar í atvinnuskyni og eru ekki hluti af samkeppnisútboði Transport for London. Rekstraraðilar sem hafa áhuga á að reka þessa tegund þjónustu þurfa að sækja um sérstakt þjónustuleyfi í London.

Transport for London notar upplýsingatækni og gagnavinnslu til að einfalda ferðir notenda. Oyster kort og snertilaus greiðslukort ásamt upplýsingum í mismunandi sniðum hjálpar fólki að ferðast um London. Upplýsingar um ferðalög eru veittar í rauntíma af Transport for London og öðrum rekstraraðilum sem nota gögnin sem Transport for London gera aðgengileg fyrir forrit og aðrar þjónustur.¹⁸

2.5 Almenningsamgöngur í nágrannalöndunum - Samantekt

Yfirferð yfir almenningsamgöngur valdra nágrannalanda hefur verið nokkuð víðtæk og falist í því að gera grein fyrir helstu ábyrgðaraðilum almenningsamgangna í löndunum. Það er, hvaða stofnanir og stjórnstig sinna skipulagningu, rekstri og samþættingu alls samgöngukerfisins. Í þeim fjórum löndum sem hér eru tekin fyrir má sjá að sveitafélög og borgarstjórnir sjá að miklu leyti um almenningsamgöngumálin. Ríkið sér um stefnumótun og heildarbrag á sviði samganga en sveitarfélögum er veitt svigrúm til útfærslu og bera mestu ábyrgð á málaflokknum. Hvað samhæfingu á milli samgöngukerfa varðar er það í höndum ráðuneytis samgöngumála í hverju landi fyrir sig. Í Danmörku er það ráðuneytið sem ber ábyrgð á tengingu á milli kerfa en einnig hafa aðilar sem sjá um almenningsamgöngur í sínu nærumhverfi, t.d. á Sjálandi, tekið að sér að tengja saman kerfin sbr. DOT. Á Finnlandi eru það svæðisbundnar ELY-miðstöðvar sem sjá að mestu um almenningsamgöngur og önnur samgöngumál í samstarfi við aðrar stofnanir og þá helst samgöngustofnun þar í landi. Þá eru ELY-miðstöðvarnar hugsaðar sem „milliliður“ á milli sveita- og borgarstjórna ákveðinna svæða við æðri yfirvöld og stofnanir. Sveitafélögin leika sömuleiðis lykilhlutverk í almenningsamgöngum í Noregi og Bretlandi. Osló á sérstakt félag sem sér nær alfarið um rekstur, viðhald og skipulagningu almenningsamganga í borginni. Í London er svipað félag og í Osló sem sér alfarið um málaflokkinn í borginni og er því skylt að framfylgja stefnu borgarstjóra.

¹⁸ Transport for London. 2022.

3. Hlutverk Vegagerðarinnar varðandi almenningssamgöngur

3.1 Bakgrunnur og forsaga

Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir tímabilið 2020-2034 var samþykkt á Alþingi 29. júní 2020. Um er að ræða uppfærða og endurskoðaða samgönguáætlun til fimmtán ára á grunni þeirrar sem samþykkt var á Alþingi í febrúar 2019. Einnig var samþykkt þingsályktun um samgönguáætlun (aðgerðaáætlun) fyrir fyrsta tímabilið 2020-2024.¹⁹ Í henni er sett fram eftirfarandi verkefni um að greina kosti þess að lykilleiðir almenningssamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna, og er Vegagerðin tilgreind sem ábyrgðaraðili verkefnisins:

„4. ALMENN SAMGÖNGUVERKEFNI

Unnið verði að öðrum eftirtöldum verkefnum í samræmi við settar áherslur 15 ára áætlunarinnar.

4.5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

5. Greindir verði kostir þess að lykilleiðir almenningssamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna. (Ábyrgð: Vegagerðin)”

Í lögum um samgönguáætlun segir:

„Við gerð samgönguáætlunar er unnið í takt við fimm meginmarkmið að samgöngur séu öruggar, greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar og að þær stuðli að jákvæðri byggðapróun.”²⁰

Í þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 koma fram eftirfarandi markmið og áherslur hvað varðar almenningssamgöngur²¹:

„MARKMIÐ OG ÁHERSLUR

2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Almenningssamgöngur milli byggða:

2.1.19 Leitast verði við að jafna vægi ferðamáta í þéttbýli með það að markmiði að stuðla að breyttum ferðavenjum.

2.1.20 Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.

2.1.21 Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma, akandi, með almenningssvagni, ferju og/eða í flugi.

2.1.22 Unnið verði að því að efla almenningssamgöngur milli byggða með því að gera þjónustuna aðgengilegri og meira aðlaðandi fyrir notendur.

2.2. Markmið um öruggar samgöngur.

Almenningssamgöngur milli byggða:

2.2.9 Miða skuli við að þeir innviðir sem leiðakerfi almenningssamgangna liggur um séu í forgangi þegar kemur að vetrarþjónustu. Við allar framkvæmdir og viðhaldsvinnu sé tekið sérstakt tillit til almenningssamgangna og leitað leiða til þess að truflun á þjónustunni verði sem minnst.

2.2.10 Tryggja skuli að farartæki í heildstæðu almenningssamgöngukerfi séu eins örugg og unnt er. Öryggisútbúnaður farartækja fylgi tækniþróun og sé ávallt í fremstu röð.

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Almenningssamgöngur milli byggða:

2.3.11 Leita skuli leiða til þess að tryggja samkeppnishæfni almenningssamgangna.

¹⁹ Þingskjal 598, 2019-2020.

²⁰ Lög um samgönguáætlun nr. 33/2008.

²¹ Þingskjal 1944, 2019-2020.

2.3.12 Tryggja skuli samþættingu leiðakerfa og þjónustu almenningssamgangna í flugi, á sjó og landi. Fjárhagsleg ábyrgð og ábyrgð á skipulagi þjónustunnar fari saman.

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Almenningssamgöngur milli byggða:

2.4.9 Stuðlað verði að því að lágmarka umhverfisáhrif af rekstri almenningssamgangna.

2.5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

Almenningssamgöngur:

2.5.7 Samþætt almenningssamgöngukerfi á landi, í lofti og á sjó stuðli að jákvæðri byggðapróun og styrki vinnu- og skólasóknarsvæði.”

Á vef Innviðaráðuneytisins, þar sem fjallað er um þingsályktun um samgönguáætlun fyrir tímabilið 2020-2034, segir²²:

„Innan samgönguáætlunar er kynnt ný heildarstefna um almenningssamgöngur milli byggða. Þar er gert ráð fyrir að almenningssamgöngur með flugi, ferjum og almenningssvögnum myndi eina sterka heild og boðið verði upp á eitt leiðarkerfi fyrir allt landið með bættu aðgengi. [...]

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

Í nýju stefnumótuninni er miðað við að þróa eitt samtengt leiðarkerfi á landi, láði og legi. Skilgreindar eru fimm stærri skiptistöðvar á landinu þar sem huga þarf að því að skipuleggja samgöngumiðstöðvar. Þær eru á höfuðborgarsvæðinu, Borgarnesi, Akureyri, Egilsstöðum og Selfossi. Sjó minni skiptistöðvar yrðu einnig í kerfinu fyrir afmarkaðri svæði.

Stefnt er að því að öllum upplýsingum um áfangastaði og tímasetningar í leiðarkerfi almenningssamgangna verði á einni sameiginlegri upplýsingagátt. Á þeim vef verði hægt að fá ferðatillögur í rauntíma, sem tengir saman mismunandi leiðir og ferðamáta og bjóði upp á kaup á farmiðum alla leið.

Lykilviðfangsefni nýrrar stefnu:

1. Heildstætt leiðarkerfi á landi, láði og legi og boðið upp á samþætтар leiðir milli staða.
2. Gott aðgengi að upplýsingum um leiðir milli áfangastaða og kaup notenda á farmiðum auðvelduð.
3. Að tryggja að ferðamátinn sé samkeppnishæfur.
4. Öryggi farþega á ferðalögum og á biðstöðvum, flugstöðum og ferjuhöfnum tryggt.
5. Aðgengi allra að þjónustunni, þar með talið fatlaðs fólks og hreyfihamlaðra, verði eins og best verður á kosið.
6. Að tryggja samræmt skipulag ferðamátanna og örugga framkvæmd þjónustu.”

Í þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 er birtur eftirfarandi listi yfir það sem telst til grunnnets samgangna og þar eru listaðir flugvellir, hafnir, vegir og ferjuleiðir.

Flugvellir:

Flugvellir í grunnneti:

Keflavík
Reykjavík
Bildudalur
Ísafjörður
Gjögur
Akureyri
Grimsey

Húsavík
Vopnafjörður
Egilsstaðir
Höfn í Hornafirði
Vestmannaeyjar
Þórshöfn

²² Stjórnarráðið, Samgönguáætlun 2020-2034.

Hafnir:

Hafnir í grunnneti:

Faxaflóahafnir

Reykjavíkurhöfn

Grundartangahöfn

Akraneshöfn

Snæfellsbæjarhafnir

Rifshöfn

Ólafsvíkurhöfn

Grundarfjarðarhöfn

Stykkishólms Höfn (ferjuleið)

Vesturbyggðarhafnir

Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)

Bildudalshöfn

Bolungarvíkurhöfn

Ísafjarðarhöfn

Skagastrandarhöfn

Sauðárkrókshöfn

Hafnir Fjallabyggðar

Siglufljarðarhöfn

Hafnir Dalvíkurbyggðar

Dalvíkurhöfn (ferjuleið)

Árskógssandshöfn (ferjuleið)

Hafnasamlag Norðurlands

Hríseyjarhöfn (ferjuleið)

Akureyrarhöfn

Grimseyjarhöfn (ferjuleið)

Húsavíkurhöfn

Hafnir Langanesbyggðar

Pórshafnarhöfn

Vopnafjarðarhöfn

Seyðisfjarðarhöfn (ferjuleið til Evrópu)

Hafnir Fjarðabyggðar

Norðfjarðarhöfn

Eskifjarðarhöfn

Reyðarfjarðar- /Mjóeyrarhöfn

Fáskrúðsfjarðarhöfn

Djúpavogshöfn

Hornafjarðarhöfn

Vestmannaeyjahöfn (ferjuleið)

Landeyjahöfn (ferjuleið)

Þorlákshöfn (ferjuleið, m.a. til Evrópu)

Grindavíkurhöfn

Sandgerðishöfn

Reykjaneshöfn

Hafnarfjarðarhöfn

Ferjuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af grunnnetinu:

Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn/Þorlákshöfn,

Hrísey – Árskógsströnd,

Grimsey – Dalvík,

Stykkishólmur – Brjánslækur.

Í greinargerð með tillögu að þingsályktun að samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 er auk þess birt kortið hér fyrir neðan af grunnnetinu, auk þess sem þar segir²³:

„Grunnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í a-lið 2. mgr. 8. gr. vegalaga, nr. [80/2007](#): „Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.“

Til grunnnetsins teljast einnig allir áætlunarflugvellir, helstu flugleiðir og helstu hafnir, ferju- og siglingaleiðir með fram ströndinni og inn á hafnir. Á sama hátt teljast siglingaleiðir og flugleiðir til og frá landinu til grunnnets samgöngukerfisins.

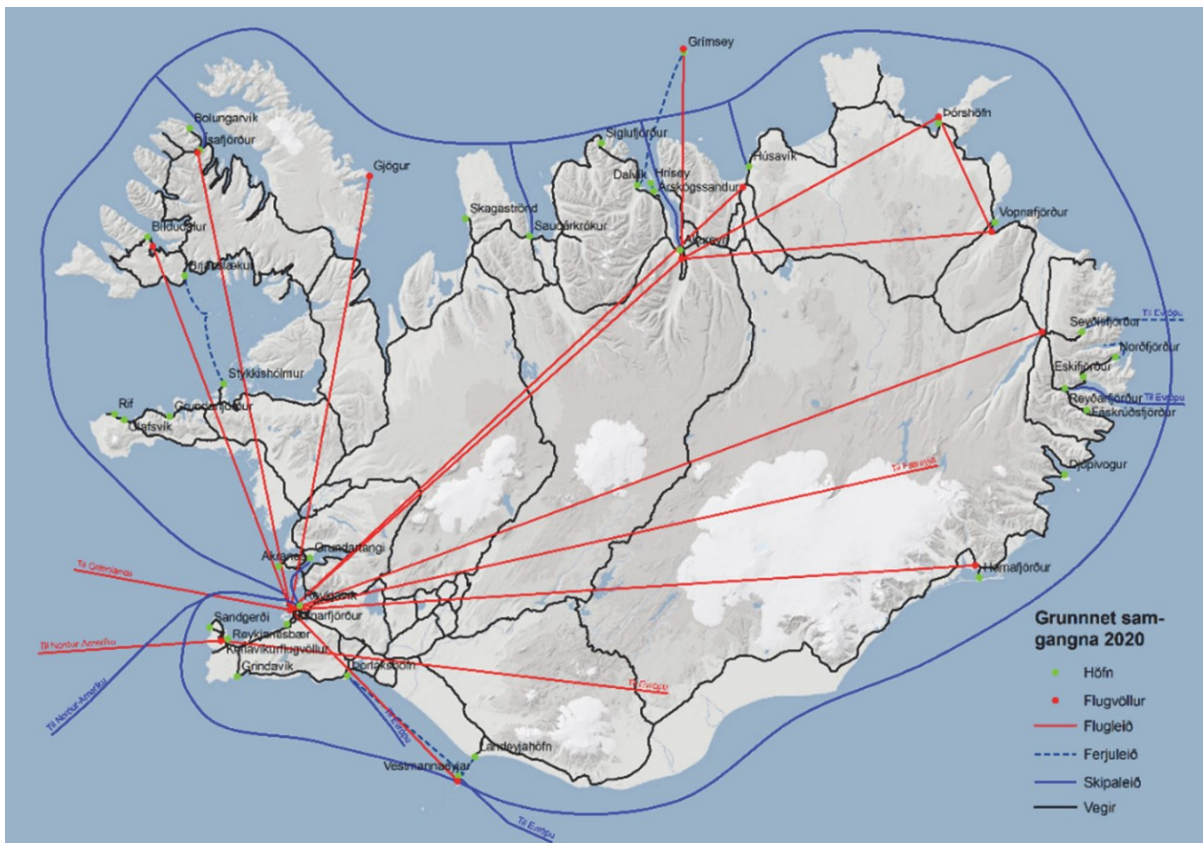
Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsmatariði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Skilgreint grunnnet samgangna á Íslandi er tæplega 5.000 km vegakerfi, 36 hafnir og 13 flugvellir. Innviðir samgangna eru umfangsmeiri og er þjóðvegakerfi Íslands tæplega 13.000 km að lengd.

[...] Þær hafnir teljast til grunnnets samgönguáætlunar sem um fara árlega meira en 10 þúsund tonn af vörum eða [...], auk ferjuleiða og viðkomandi ferjuhafna. [...]

Flugvellir með virku áætlunarflugi teljast flugvellir í grunnneti. ”

²³ Þingskjal 599, 2019-2020.



Mynd 4: Grunnet samgangna eins og það var sýnt í greinargerð með tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034.²⁴

Í þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 eru fjárframlög til flugvalla á sér lið (rekstur, viðhald og stofnkostnaður) en ferjur og landsamgöngur eru undir rekstri annars vegar (ferjur, sérleyfi, innanlandsflug og almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu) og fjárfestingum hins vegar (framkvæmdir við vita og hafnir).

Í samgönguáætlun hafa flugvellir útgjaldalið („Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta“). Fjárframlög til annarra almenningssamgangna birtast undir útgjaldalið Vegagerðarinnar, annars vegar á sér lið sem nefnist „Hafnarframkvæmdir“ og hins vegar undir „Rekstur“, og þá undir „Almennur rekstur“ eða „Styrkir til almenningssamgangna“. Sjá hér fyrir neðan skjáskot úr þingsályktun um samgönguáætlun fyrir tímabilið 2020-2034.²⁵

²⁴ Þingskjal 599, 2019-2020.

²⁵ Þingskjal 1944, 2019-2020.

4.2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Tafla 2 – Tekjur og gjöld flugmála.

Verðlag fjárlaga fyrir árið 2020 (millj. kr.).	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals
Tekjur				
Ríkisframlag	12.305	12.318	12.318	36.941
Framlag úr Almenna varasjóðnum	846	0	0	846
Notendagjöld	3.013	3.000	3.000	9.013
Tekjur samtals	16.164	15.318	15.318	46.800
Gjöld				
Rekstur alls	12.920	12.920	12.920	38.760
Viðhald og stofnkostnaður	3.244	2.398	2.398	8.040
Gjöld alls	16.164	15.318	15.318	46.800

4.3. Vegagerðin.

Tafla 3 – Fjármál Vegagerðarinnar.

Tekjur og framlög. Verðlag fjárlaga fyrir árið 2020 (millj. kr.).	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals 2020–2034
--	-------------------------	-------------------------	-------------------------	----------------------

10-241 Hafnarframkvæmdir

Rekstrarframlög	5.105	4.558	4.558	14.220
Framlag úr Almenna varasjóðnum	404	0	0	404
Framlög úr ríkissjóði samtals:	5.508	4.558	4.558	14.624
Til ráðstöfunar samtals:	5.508	4.558	4.558	14.624

Tafla 4 – Skipting útgjalda Vegagerðarinnar.

Verðlag fjárlaga fyrir árið 2020 (millj. kr.).	1. tímabil 2020–2024	2. tímabil 2025–2029	3. tímabil 2030–2034	Samtals 2020–2034
--	-------------------------	-------------------------	-------------------------	----------------------

10-211 Vegagerðin

Rekstur:

Almennur rekstur	4.333	4.690	4.690	13.713
Stjórn og undirbúningur				
Sértekjur				
Vaktstöð siglinga				
Viðhald vita og leiðsögukerfa				
Rekstur Landeyjahafnar				
Rannsóknir				
Þjónusta	30.007	31.814	35.125	96.946
Svæði og rekstrardeild				
Sértekjur				
Almenn þjónusta				
Vetrarþjónusta				
Styrkir til almenningssamgangna	16.801	17.289	19.088	53.178
Ferjur				
Sérleyfi á landi				
Innanlandsflug				
Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu				

3.2 Hlutverk Vegagerðarinnar í dag

Í þessum kafla er sýnt yfirlit yfir hvernig Vegagerðin kemur að almenningssamgöngum í dag, hvað varðar regluverk, stefnu og utanumhald.

Vegagerðin er veghaldari þjóðvega, þ.e. sá aðili sem hefur veghald en það þýðir forræði yfir vegi og vegsvæði, þ.m.t. vegagerð, þjónusta og viðhald vega. Samkvæmt vef Vegagerðarinnar er hlutverk hennar skilgreint nánar á eftirfarandi hátt: „Að þróa og annast samgöngukerfi, á sjó og landi, á sem hagkvæmastan hátt með þarfir samfélagsins að leiðarljósi. Með þessu er átt við að samgöngur séu tryggar allt árið með eins litlum tilkostnaði og eins miklum þægindum og hægt er fyrir vegfarendur. Sérstök áhersla er lögð á samgöngur innan þjónustusvæða og að leiðarvísun sé eins skilmerkileg og frekast er kostur. Við gerð vega og viðhald þeirra er lögð sérstök áhersla á að slys verði sem fæst á vegfarendum ekki síst hinum óvarða eða gangandi vegfaranda. Reynt er að taka sem mest tillit til óska vegfarenda og að sambúð vegar og umferðar við umhverfi og íbúa sé sem best. Sérstaklega er reynt að hafa mengun eins litla og hægt er og sýna náttúru og minjum tillitssemi.“

Í stefnu Vegagerðarinnar 2020-2025 eru settar fram stefnumótandi áherslur, m.a. um samþættingu samgöngumáta. Þar segir²⁶:

„Stefna

Vegagerðin er leiðandi í skipulagi og uppbyggingu vistvænna og samþættra samgöngumáta á landsvísi í nánu samstarfi við stjórnvöld og sveitarfélög.

Markmið:

1. Samgöngukerfi landsins myndi eina samþætta heild, óháð ferðamáta, til að þjóna íbúum og atvinnulífi sem best.
2. Horft er heildstætt á vistvæna ferðamáta óháð sveitarfélagsmörkum.
3. Almenningsamgöngur verði eflar með vistvænum orkugjöfum, samþættingu mismunandi samgöngumáta og aukinni upplýsingagjöf til notenda.
4. Efla góða og örugga innviði fyrir alla samgöngumáta með aðskilnaði óvarinna vegfarenda og annarrar umferðar á vegum og stígum.“

Vegagerðin hefur samkvæmt lögum um Vegagerðina hlutverki að gegna varðandi almenningssamgöngur sem er svo nánar skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Í lögum um Vegagerðina²⁷ segir:

„7. gr. Almenningsamgöngur.

Vegagerðin annast rekstrarverkefni ríkisins á sviði almenningssamgangna. Skal stofnunin m.a. annast:

1. útboð, gerð og eftirfylgd þjónustusamninga vegna almenningssamgangna,
2. umsjón með styrkveitingum vegna almenningssamgangna,
3. umsjón með ferjum og öðrum eignum ríkisins sem nýttar eru í almenningssamgöngum.“

Í vegalögum eru almenningssamgöngur einungis nefndar í eftirfarandi grein²⁸:

„22. gr. Ferjur sem kostaðar eru af fjárveitingum til vegamála.

Í samgönguáætlun er heimilt að ákveða fjárveitingu vegna kostnaðar við ferjur til flutnings á fólki og bifreiðum yfir sund og firði enda komi ferjan í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg að minnsta kosti hluta úr ári. Á sama hátt er heimilt að ákveða fjárveitingu til greiðslu hluta kostnaðar við ferjur sem eru mikilvægar fyrir ferðaþjónustu.

²⁶ Stefna Vegagerðarinnar 2020-2025.

²⁷ Lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála nr. 120/2012.

²⁸ Vegalög nr. 80/2007.

Einnig er heimilt að greiða hluta kostnaðar við bryggjur fyrir slíkar ferjur ... ¹⁾

Vegagerðinni er heimilt að kaupa, eiga og hafa umsjón með ferjum og flóabátum sem reknir eru til samgöngubóta, sbr. 1. mgr., svo og eiga aðild að félögum sem hafa eignarhald á þeim.

Í samgönguáætlun skulu ferjuleiðir taldar upp og gerð grein fyrir rekstrar- og stofnframlögum til einstakra ferja.”

Sumar flug- og ferjuleiðir hafa lengi verið hluti af skilgreindu grunnneti samgangna, og þannig hafa þeir ferðamátar verið niðurgreiddir af ríkinu. Varðandi almenningsamgöngur á landi, þá báru á árum áður landshlutasamtök sveitarfélaganna ábyrgð á þeim og voru þá gefin út sérleyfi til aðila til aksturs ákveðinna leiða. Frá árinu 2019 hefur Vegagerðin séð um almenningsamgöngur á landi fyrir alla landshlutana, fyrir utan Austurland en Vegagerðin tók við þeim þar í ársbyrjun 2022. Þannig er í raun Vegagerðin að reka strætó á landsbyggðinni.

Hlutverk Vegagerðarinnar samkvæmt stefnu stjórnvalda er að tengja saman byggðir landsins og það á við um almenningsamgöngur líka, þ.e. að tengja saman milli byggðarlaga. Sveitarfélögin reka svo almenningsamgöngur innan síns sveitarfélags. Í flestum tilfellum snúast almenningsamgöngurnar um að fólk geti ferðast án einkabíls, en í sumum tilfellum mynda ferjur og flug tengingu sem er ekki til staðar í vegakerfinu (t.d. ferjurnar til eyjanna) eða er ekki til staðar allt árið um kring (t.d. ferjan í Mjóafjörð þar sem ekki er snjómokstur á veturna og flugið til Gjögurs þar sem vegirnir eru oft ófærir á veturna).



Mynd 5: Kort frá Vegagerðinni yfir þær almenningsamgönguleiðir sem Vegagerðin hefur umsjón með.

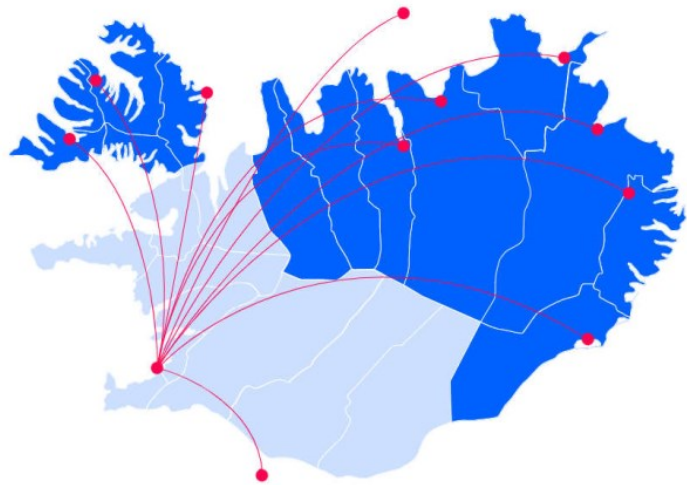
Varðandi flugið þá býður Vegagerðin út og rekur samninga við flugfélög sem sinna þjónustu á þá staði sem bera sig ekki á markaðslegum forsendum. Það eru Bíldudalur og Gjögur á Vestfjörðum og Höfn í Hornafirði og Grímsey, Þórshöfn og Vopnafjörður sem eru þjónustuð frá Akureyri. Mesti farþegafjöldinn er til Hafnar, eða 50-60% af heildarfarþegafjölda þessara leiða, Bíldudalur er með 20% og Gjögur er með minnstan farþegafjölda.

Óháð skilgreiningu grunnnets samgangna og hlutverki Vegagerðarinnar er flug fyrir þá sem búa langt frá höfuðborgarsvæðinu niðurgreitt af ríkinu með verkefninu Loftbrú. Alls 6 flugleggir eru niðurgreiddir um 40% af heildarflugmiðaverði.

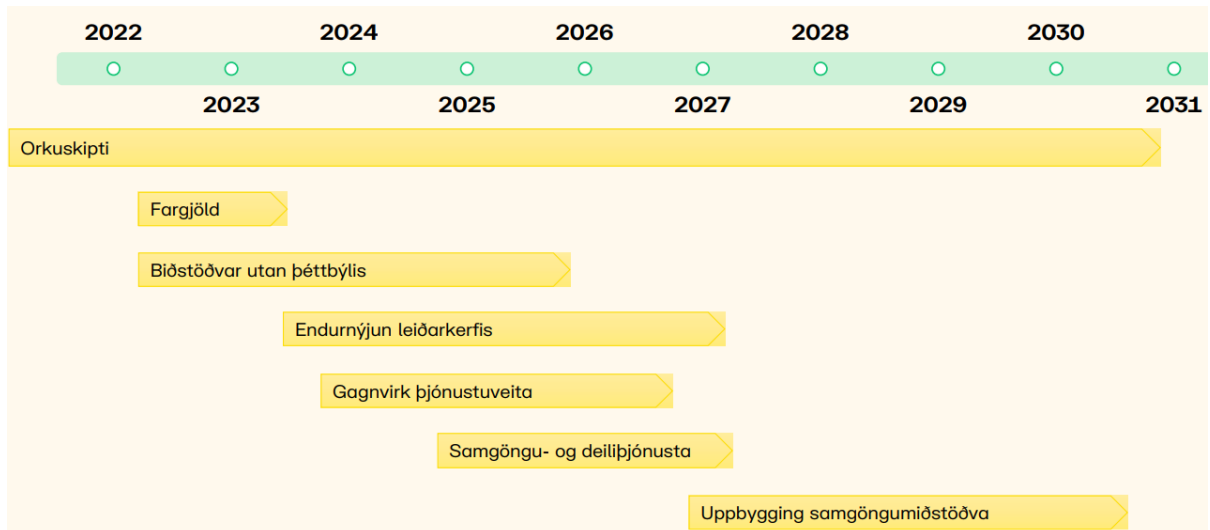
Vegagerðin er með fimm ferjuleiðir; til Vestmannaeyja, yfir Breiðafjörð, til Hríseyjar og Grímseyjar og í Mjóafjörð á veturna. Vegagerðin á fjórar ferjur, það eru Sæfari og Sævar sem fara til Grímseyjar og Hríseyjar, Vestmannaeyjaferjuna Herjólf og Herjólf III. Langmest notaða ferjan er til Vestmannaeyja og sú ferja fer 7 ferðir á dag. Sævar fer flestar ferðir á dag eða allt að 9. Breiðafjarðarferjan Baldur er styrkt í 9 mánuði á ári. Það stóð til að hætta styrkjum til reksturs Breiðafjarðarferju þegar vegasamgöngur á sunnanverðum Vestfjörðum væru orðnar betri, en nú er verið að endurskoða þá stefnu.

Styttra er síðan landsamgöngur almenningsamgangna bættust á borð Vegagerðarinnar. Þær voru áður í umsjón landshlutasamtaka sveitarfélaganna en árið 2019 var ákveðið að þeim væri betur fyrir komið á einni hendi auk þess sem viðfangsefnið hafði vaxið í sumum tilfellum meira en gott var fyrir landshlutasamtökin að eiga við. Fjárhagslega reyndist það oft erfitt og samtökin voru þá háð styrkjum frá ríkinu. Þannig að skipulagning þjónustunnar annars vegar og ábyrgð á afkomu hennar hins vegar fór ekki alltaf saman. Vegagerðin rekur landsamgönguleiðirnar og Stætó bs. er þjónustuaðili Vegagerðarinnar. Strætó bs. rekur þjónustuver og sér um að halda utan um dags dagleg samskipti við notendur. Kerfi landsamgangna eru rúmlega 20 leiðir sem eru boðnar út, og hafa þær verið boðnar út í 5 hlutum. Sumar leiðanna eru eingöngu keyrðar á sumrin en aðrar eru keyrðar allt árið en oft með mismunandi áætlun milli sumars og veturs. Hvað varðar almenningsamgönguleiðir á Vestfjörðum, þá eru útboðin eða samningar þar gerðir sérstaklega, þ.e. oft er samið beint við verktaka og þá til styttri tíma.

Á næstu árum stendur til hjá Vegagerðinni að yfirfara leiðakerfið, en það hefur ekki verið gert kerfisbundið síðan Vegagerðin tók við umsjón þess frá landshlutasamtökum sveitarfélaganna árið 2019. Þar sem hlutverk Vegagerðarinnar er að tengja saman byggðarlög þá verður lögð áhersla á að endurnýjun leiðakerfisins verði gerð í nánú samstarfi við sveitarfélögin til að tryggja samræmi í heildarkerfinu fyrir notendur, samræmi við þau sveitarfélög sem eru með innanbæjarleiðir og einnig samræmi við skólaakstur og frístundaakstur þar sem því verður við komið.



Mynd 6: Þeir flugleggir og byggðarlög sem verkefnið Loftbrú tekur til (Mynd: Vegagerðin).



Mynd 7: Gróf tímaáætlun Vegagerðarinnar yfir þau verkefni sem fyrirhuguð eru næstu árin varðandi landsamgöngur almenningssamgangna.

4. Umræður og tillögur

Í grunnnetinu í dag eru skilgreindar flugleiðir og ferjuleiðir. Tilgangur þessa verkefnis er að greina kosti þess að lykilleiðir almenningssamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna. Megintilgangurinn með verkefninu er því að meta hvort landsamgönguleiðum ætti að vera bætt í skilgreinda grunnnetið.

4.1 Landsamgöngur almenningssamgangna í grunnnetið

Stutt er síðan almenningssamgöngur á landi urðu viðfangsefni Vegagerðarinnar, þ.e. árið 2019. Eðlilegt er að taka stöðuna eftir slíka breytingu og tryggja gott utanumhald. Mikilvægt er að fyrirkomulag landsamgangna sé á þann hátt að það styðji sem best við markmið stjórnvalda um að leggja áherslu á almenningssamgöngur og á að bæta öryggi, greiðleika, hagkvæmni og umhverfislega sjálfbærni samgangna og hafa jákvæð áhrif á byggðapróun. Þetta á við um fyrirkomulag varðandi bæði val og þjónustu á leiðum og varðandi það hver beri kostnað og ábyrgð á rekstri og viðhaldi þeirra innviða sem þörf er á til að halda úti þjónustunni. Einnig er mikilvægt að fyrirkomulagið sé þannig að það tryggji gagnsæi og jafnræði sem Vegagerðinni sem opinberri stofnun ber skylda til að tryggja. Bæði gagnsæi varðandi val á leiðum og jafnræði milli sveitarfélaga.

Það er skýr stefna í stjórnarsáttmála bæði núverandi og síðustu ríkisstjórnar, í samgönguáætlun og í stefnu Vegagerðarinnar að styrkja almenningssamgöngur og byggja þær upp til lengri tíma, bæði vegna umhverfissjónarmiða og byggðasjónarmiða, og það er verkefni Vegagerðarinnar. Í greinargerð með tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2020-2034 segir að „uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur sé forgangsatríði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun“. Innleiðing almenningssamgönguleiða á landi í grunnnetið myndi því styðja við og vera í fullu samræmi við stefnuna um að styrkja almenningssamgöngur. Útvíkkun skilgreiningar grunnnets til að innifela landsamgöngur myndi gera Vegagerðinni kleift að vinna markvissar að þeim. Almenningssamgönguleiðir á landi geta verið skilgreindar sem hluti af grunnnetinu á sama hátt og ferju- og flugleiðir að því leyti að um er að ræða skilgreindar leiðir eða kerfi auk byggðra mannvirkja.

Í kaflanum hér á undan voru listuð upp helstu markmið og áherslur í samgönguáætlun 2020-2034 hvað varðar almenningssamgöngur. Þar á meðal segir: „2.2.9 Miða skuli við að þeir innviðir sem leiðakerfi almenningssamgangna liggur um séu í forgangi þegar kemur að vestrarþjónustu. Við allar framkvæmdir og viðhaldsvinnu sé tekið sérstakt tillit til almenningssamgangna og leitað leiða til þess að truflun á þjónustunni verði sem minnst.“ Innleiðing almenningssamgangna á landi í grunnnetið myndi einnig styðja við þetta markmið samgönguáætlunar þar sem rekstur grunnnetsins er forgangsatríði samgönguáætlunar.

Eins og fram kom í kaflanum hér á undan þá eru almenningssamgöngur einungis nefndar í einni grein í vegalögum og er þar einungis fjallað um ferjur. Yfirfara mætti hvort það endurspegli nægilega vel núverandi stöðu almenningssamgangna eða stefnuna til framtíðar, td. varðandi landssamgöngur almenningssamgangna og má þar einnig nefna sem dæmi sérakreinar Borgarlínu.

4.2 Stöðvar

Einnig hafa vaknað spurningar um hvað standi að baki skilgreiningar leiðar í grunnnetið. Hvað varðar vegi þá hlýtur það eðli þeirra samkvæmt að innifela innviðina sem mynda leiðina, þ.e. vegina, brýrnar o.s.frv. Almenningssamgönguleið samanstendur af bæði innviðum og þjónustu. En hvaða innviðir og þjónusta eru það sem standa að baki almenningssamgönguleiðar? Það er mismunandi eftir ferðamáttunum en í megindrættum má segja að það sé eftirfarandi:

- Ferjur – Þjónustuaðili, höfn, ekjubrú, þjónustuhús (miðasala og önnur aðstaða), skip.
- Flug – Þjónustuaðili, flugvöllur, flugstöð, flugvél.

- Landsamgöngur – Þjónustuaðili, vegur, biðstöð, ökutæki.

Í kaflanum hér á undan voru listuð upp helstu markmið og áherslur í samgönguáætlun 2020-2034 hvað varðar almenningssamgöngur. Þar á meðal segir: „2.1.22 Unnið verði að því að efla almenningssamgöngur milli byggða með því að gera þjónustuna aðgengilegri og meira aðlaðandi fyrir notendur.“

Stöðvar almenningssamgangna eru mikilvægur hluti bæði þjónustunnar og innviðanna sem mynda almenningssamgönguleið. Til að uppfylla markmið samgönguáætlunar um að almenningssamgöngur verði aðgengilegar og aðlaðandi þarf að tryggja gæði stöðvanna, bæði hönnun þeirra og rekstur og viðhald. Einnig, til að uppfylla stefnu samgönguáætlunar og Vegagerðarinnar um að almenningssamgöngur myndi heildstætt kerfi, þá verða stöðvar landsamgangna, flugleiða og ferjuleiða að vera samþættar.

Eins og fram kom hér á undan þá eru ákveðnir flugvellir, hafnir og ferjuleiðir listaðar upp í skilgreindu grunnneti í samgönguáætlun í dag. Á korti yfir grunnnetið eru einnig sýndar flugleiðir. Hvað varðar flug og ferjur þá eru bæði leiðir og stöðvar (þ.e. vellir og hafnir) hluti af grunnnetinu. Ef landsamgöngum verður bætt við grunnnetið er mikilvægt að biðstöðvar verði hluti af því einnig, að þannig verði einnig líklegra að fjármunir fái fyrir biðstöðvar og að það verði forgangsatriði á samgönguáætlun. Staðan í dag er sú að engir fjármunir eru í samgönguáætlun fyrir biðstöðvar landsamgangna. Einnig er þörf á að skilgreina kjarnastöðvar til að ákvarða forgangs röðun stöðva.

Í samgönguáætlun er skilgreint verkefni um samgöngumiðstöðvar og aðgengi fyrir alla, en staðan í dag er sú að Vegagerðin hefur ekkert um stöðvarnar að segja og er því ávallt háð sveitarfélögunum hvað þær varðar. Vegagerðinni er uppálagt að gera samþætt almenningssamgöngukerfi, en án stöðvanna er það erfitt. Velta má upp þeirri spurningu hvort mögulegt væri að stilla upp þannig fyrirkomulagi að Vegagerðin geti gert kröfur til sveitarfélaga varðandi stöðvar. Þ.e. að stöð þurfi að uppfylla ákveðin skilyrði, t.d. um öryggi og aðgengi, til að landsamgöngur stoppi þar. Í dag er fyrirkomulagið þannig að Vegagerðin greiðir hluta af stöðvum á stofnleiðum, kantsteininn o.fl., en sveitarfélögin greiða skýlið, gangstéttina o.fl. Sveitarfélögin sjá þannig um meirihlutann og þann hluta sem hefur með aðgengið að og á stöðinni að gera og aðstöðuna fyrir notendurna. Fyrirkomulagið getur líka verið að Vegagerðin geri samkomulag við þjónustuaðila um biðstöðvar. T.d. eru fjölmargar biðstöðvar inni á lóðum þjónustustöðva bensinstöðva (t.d. Borgarnes, Staðarskáli, Sauðárkrókur).

Varðandi rekstur stöðvanna þá er ákveðið hagræði í því að sveitarfélög sjái um það, þ.e. tæma rusl, moka snjó o.þ.h., því þau eru á staðnum og með þau tæki og mannskap sem þarf, frekar en Vegagerðin.

Hvað varðar flugvelli og flugstöðvar þá eru þeir í eigu ríkisins en ekki sveitarfélaga, og eru reknir samkvæmt þjónustusamningi við Isavia. Samræmingu milli landsamgangna almenningssamgangna og flugvalla þarf að bæta. Sem dæmi þá er staðan þannig í dag að Strætó getur ekki keyrt að flugstöðinni á Akureyri og haft þar stöð. Á Akureyri væri biðstöð Strætó við flugstöðina ekki stærsta biðstöðin á Akureyri en það þarf að vera tenging þangað. Einnig er þörf á að bæta samþættingu og aðstöðu almenningssamgönguþjónustu við Keflavíkflugvöll.

Samstarf ríkisins og einkaaðila um almenningssamgöngur þarf að vera skýrt, gagnsætt og í samræmi við stefnur stjórnvalda. Þeir einkaaðilar sem koma að almenningssamgöngum nota innviði ríkisins til sinnar starfsemi, t.d. flugvelli og hafnir. Bæði í markmiðum ríkisins í samgönguáætlun (markmiði 2.3.12) og í stefnu Vegagerðarinnar segir að tryggja skuli samþættingu almenningssamgangna í flugi, á sjó og á landi. Takmörkun á aðgengi almenningssamgangna á landi við flugstöðvar, eins og gert er bæði við Keflavíkflugvöll og við flugstöðina á Akureyri, brýtur í bága við stefnu stjórnvalda.

Þá mætti einnig skoða hvernig ríkið geri eða geti gert lágmarkskröfur um þá þjónustu almenningssamgangna sem rekin er af einkaaðilum, eins og t.d. um fjölda ferða í flugþjónustu, stærð flugvéla o.s.frv.

Hafnir eru á forræði sveitarfélaga og þegar fjárveitingu vantar til hafna þá sækja sveitarfélögin um styrk til Vegagerðarinnar og þannig getur fjárveiting komið inn á samgönguáætlun. Það eru engar kvaðir á sveitarfélögin um hvað þau eiga að þjónusta og viðhalda höfnina vel til að þjónusta ferjurnar. Landeyjahöfn er í eigu ríkisins en annars staðar, t.d. í Vestmannaeyjum, er ekki eins skýrt hvernig þjónustu, rekstri og viðhaldi skal háttað varðandi mannvirkin á höfninni (ekjubrúna og þjónustuhúsið) til að tryggja gæði, aðgengi og öryggi almenningsamgönguþjónustunnar. Einnig þarf að vera skýrt að tryggja þurfi örugga og aðgengilega tengingu við biðstöð landsamgangna.

Hér er lagt til að skýrara fyrirkomulagi verði komið á varðandi samvinnu um stöðvar almenningsamgöngukerfisins, og á það við um alla ferðamátana, þ.e. stöðvar landsamgangna, flugstöðvar og hafnir og þá aðila sem um þær sjá, þ.e. sveitarfélög, Isavia og hafnarsamlög. Þetta verði tekið sem sérstakt verkefni í framhaldi af þessari skýrslu og í tengslum við innleiðingu landsamgangna í grunnnet samgangna.

4.3 Farartæki

Í kaflanum hér á undan voru listuð upp helstu markmið og áherslur í samgönguáætlun 2020-2034 hvað varðar almenningsamgöngur. Þar á meðal segir: *2.2.10 Tryggja skuli að farartæki í heildstæðu almenningsamgöngukerfi séu eins örugg og unnt er. Öryggisútbúnaður farartækja fylgi tækniþróun og sé ávallt í fremstu röð.*

Fyrirkomulag varðandi farartækin er ólíkt eftir ferðamátum. Vegagerðin á ferjurnar í flestum tilfellum en þjónustuaðilar eiga flugvélarnar og rúturnar. Vegagerðin skrifar kröfur í útboðsgögn um farartækin:

- Flugvélur: T.d. kröfur um afkastagetu/sætafjöldu.
- Rútur: T.d. kröfur um stærð/sætafjöldu, að megi ekki menga meira en ákveðið.
- Ferjur: Í flestum tilfellum á Vegagerðin ferjurnar en leigir þær til þjónustuaðilans og gerir ákveðnar kröfur um umgengni og viðhald í þeim samningi. Í sumum tilfellum eru ferjurnar í einkaeigu.

Setja þyrfti skýrari ramma um fjárframlög til ferjanna í samgönguáætlun. Viðhaldsþörf skipanna er mikil og miðað við endurnýjunarþörf þá þarf að vera ein ferja í smíðum á hverjum tíma.

4.4 Almenningsamgöngur í samgönguáætlun

Í lok kafla 3.1 hér á undan eru sýnd skjáskot úr samgönguáætlun og hvernig fjárframlög til almenningsamgangna eru sett fram. Auka mætti skýrleika þess og gefa almenningsamgöngum meiri sess í framsetningunni. Það á við um alla ferðamátana; flug, ferjur og landsamgöngur og um bæði innviði og þjónustu, þ.á.m. skipin sjálf fyrir ferjuleiðirnar, biðstöðvar fyrir landsamgöngur o.s.frv., til samræmis við umfjöllunina hér á undan.

4.5 Almenningsamgönguleiðir í grunnnetið

Eins og fram kemur í köflunum hér á undan er uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun. Tilgangur þess að skilgreina almenningsamgönguleið sem hluta af grunnnetinu er því að tryggja fjármuni í þjónustuna, uppbyggingu innviða, viðhald og rekstur og færa almenningsamgöngur framár í forgangs röðun. Einnig er það viðurkenning á hlutverki almenningsamgangna til þess að stuðla að greiðum samgöngum sem er til samræmis við samgönguáætlun 2020-2034 þar sem segir í upphafstexta²⁹: „Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, að fram til ársins 2034 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa

²⁹ Stjórnarráðið, Samgönguáætlun 2020-2034.

sem felur í sér: [...] b. skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur, [...]“

Flugvellir, hafnir og ferjuleiðir eru nú þegar hluti af skilgreindu grunnneti en jafnframt kemur fram sú stefna yfirvalda að samþætta almenningssamgöngubjónustu á lofti, landi og sjó. Mikilvægt er því að horfa heildstætt á almenningssamgöngukerfið.

Þörf er á vinnu við að skilgreina hvaða leiðir eigi að vera í skilgreindu grunnneti. Slík vinna er ekki hluti af þessari skýrslu en í þessum kafla er skoðað hvaða þætti ætti að hafa að leiðarljósi við val á almenningssamgönguleiðum í grunnnetið. Það eru margir þættir sem þarf að huga að og líklega er eitt það mikilvægasta að gæta þess að val á leiðum sé samþætt milli flugs, ferjuleiða og landsamgangna þannig að grunnnet almenningssamgangna myndi eina samþætta heild.

Við slíka vinnu þarf að horfa til höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðarinnar, þéttbýliskjarna og ferðamannastaða. Skoða þarf hvaða almenningssamgönguleiðir eru í grunnnetinu nú þegar og hvaða nýjum leiðum þarf að bæta við. Einnig þarf að skoða hvort ákveðnar leiðir ætti að skilgreina sem lykilleiðir og hvernig ætti að flokka þær. Þá vakna spurningar eins og hvort miða ætti við að tengja saman alla flugvelli landsins og hvort það væru þá lykilleiðir. Þá má einnig skoða hvort lykilleiðir eigi að vera leiðir sem tengja saman stærstu byggðir landsins eða hvort einhverjar nýjar almenningssamgönguleiðir séu fyrirhugaðar eða væri þörf á.

Ákjósanlegt væri að skoða kosti og galla þess að lykilleiðir innan höfuðborgarsvæðisins verði hluti grunnnetsins, með sama hætti og Miklabraut og Reykjanesbraut eru hluti þess. Til að nefna dæmi í því samhengi mætti skoða hvort leið 1 á höfuðborgarsvæðinu ætti að vera lykilleið eða aðrar leiðir.

Velta má upp spurningu um hvort beita ætti sömu nálgun og varðandi skilgreiningu vega í grunnnetinu, þ.e. að miða við að tengja saman byggðir með ákveðið mikinn íbúafjölda. Fleiri mælikvarðar eru mögulegir, t.d. að horfa á farþegafjölda miðað við höfðatölu eða fjölda fólks sem notar almenningssamgöngur sem hlutfall af ÁDU (ársdagsumferð).

Einnig er mikilvægt að skoða mismunandi svæði landsins út frá því hvenær miða ætti við fjar-tengingu (tengingu til Reykjavíkur) og hvenær nær-tengingu, þ.e. tengingu til nærþjónustu (t.d. Akureyri). Sem dæmi þá virkar tengingin milli Siglufjarðar og Akureyrar vel í dag því það er nægilega stutt fjarlægð og er sama vinnusóknarsvæði. En tengingin milli Húsavíkur og Akureyri virkar ekki á sama hátt því notkunin er ólík. Til dæmis gæti verið betra að skilgreina leið Reykjavík-Þórshöfn-Vopnafjörður frekar en Akureyri-Þórshöfn-Vopnafjörður því flestir farþegar eru að nýta sér flug frá Akureyri til að fara til Reykjavíkur. Í Félagshagfræðilegri greiningu á framtíð áætlunarflugs innanlandsflugs frá 2014³⁰ segir:

„Vopnafjarðarflugvöllur og Þórshafnarflugvöllur og flugið á vellina eru ekki þjóðhagslega hagkvæmir/hagkvæmt sökum þess að:

- *Flogið er til Akureyrar en núllkostsleiðir á landi eru hagstæðari en flugið m.t.t. tímaeyðslu og beinna útgjalda hvort sem einstaklingur ferðast í frítíma eða vinnutíma.*
- *Aðeins 17% farþega eru að fara til Akureyrar en 83% halda áfram til Reykjavíkur.“*

Mikilvægt er að hugsa val á leiðum út frá notendunum en ekki út frá því hverjir reka þjónustuna á leiðunum í dag, Vegagerðin, sveitarfélög eða einkaaðilar.

Það að val á leiðum sé samþætt milli allra almenningssamgöngumátanna þýðir að fara þarf í skoðun á þörf þess að staður sé tengdur með fleiri en einum almenningssamgöngumáta. Ýmis dæmi eru um að í dag að staður sé tengdur með t.d. bæði flugi og Strætó eða bæði flugi og ferju. Annað dæmi um hvað það ætti að þýða að samþætta kerfið er að horfa á að tenging til staðar gangi upp heildstætt með almenningssamgöngumátunum. Sem dæmi mætti nefna að hægt sé að komast til Grímseyjar t.d. með flugi til Akureyrar, þaðan með Strætó til Dalvíkur og þaðan með ferju til Grímseyjar.

³⁰ Innanríkisráðuneytið. 2014.

Þegar horft er til þéttbýliskjarna fyrir utan höfuðborgarsvæðið er íbúafjöldi eitt af því sem líta þarf til, en eftirfarandi bæir og bæjarkjarnar eru með flesta íbúa (1. janúar 2022)³¹:

1. Reykjanesbær með um 20.400 íbúa
2. Akureyri með um 19.600 íbúa
3. Árborg (Selfoss, Stokkseyri, Eyrarbakki) með rúmlega 10.800 íbúa
4. Akranes með um 7.800 íbúa
5. Fjarðabyggð (Reyðarfjörður, Eskifjörður, Neskaupsstaður, Fáskrúðsfjörður) með um 5.200 íbúa
6. Múlaping með um 5.000 íbúa
7. Vestmannaeyjar með um 4.400 íbúa

Á vef Innviðaráðuneytisins, þar sem fjallað er um þingsályktun um samgönguáætlun fyrir tímabilið 2020-2034,³² segir:

„Í nýju stefnumótuninni er miðað við að þróa eitt samtengt leiðarkerfi á landi, láði og legi. Skilgreindar eru fimm stærri skiptistöðvar á landinu þar sem huga þarf að því að skipuleggja samgöngumiðstöðvar. Þær eru á höfuðborgarsvæðinu, Borgarnesi, Akureyri, Egilsstöðum og Selfossi. Sjö minni skiptistöðvar yrðu einnig í kerfinu fyrir afmarkaðri svæði.“

Það er einnig þörf á að ráðast í það verkefni að skilgreina hvaða staðir eigi að vera lykilskiptistöðvar og minni skiptistöðvar og hvaða kröfur þær skuli uppfylla til að tryggja öryggi og aðgengi og þjóna sem best samþættu almenningsamgöngukerfi.

³¹ Hagstofa Íslands. 2022.

³² Stjórnarráðið, Samgönguáætlun 2020-2034.

5. Samantekt

Í samgönguáætlun 2020-2034, sem samþykkt var á Alþingi í júní 2020, er í 5 ára aðgerðaáætlun sett fram verkefnið „*Greindir verði kostir þess að lykilleiðir almenningssamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna.*“. Í samgönguáætlun er sérstök aukin áhersla lögð á almenningssamgöngur, bæði á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni. Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun. Áhersla á almenningssamgöngur styður við öll fimm meginmarkmið samgönguáætlunar og er mikilvægur liður í að bæta öryggi, hagkvæmni og umhverfislega sjálfbærni samgangna og getur haft mjög jákvæð áhrif á byggðapróun.

Tilgangur þessa verkefnis var að skoða hvernig að skilgreiningu á grunnneti almenningssamgangna verði best staðið. Í grunnnetinu í dag eru skilgreindar flugleiðir og ferjuleiðir. Megintilgangurinn með verkefninu er því að meta hvort landsamgönguleiðum ætti að vera bætt í skilgreinda grunnnetið. Skoðuð voru erlend dæmi um utanumhald almenningssamgangna (kafla 2) og farið yfir hvernig Vegagerðin kemur að almenningssamgöngum í dag (kafla 3). Í kafla 4 eru umræður og tillögur varðandi landsamgöngur, stöðvar og farartæki allra ferðamátanna og fjallað um samþættingu þeirra.

Í þeim nágrannalöndum sem skoðuð voru sjá sveitafélög að miklu leyti um almenningssamgöngur. Ríkin sjá um stefnumótun og heildarbrag á sviði samganga og samhæfingu á milli samgöngukerfa en sveitarfélögum er veitt svigrúm til útfærslu og bera mestu ábyrgð á málaflokknum.

Stutt er síðan almenningssamgöngur á landi urðu viðfangsefni Vegagerðarinnar, þ.e. árið 2019. Eðlilegt er að taka stöðuna eftir slíka breytingu og tryggja gott utanumhald. Það er skýr stefna í samgönguáætlun og í stefnu Vegagerðarinnar að styrkja almenningssamgöngur og byggja þær upp til lengri tíma. Í greinargerð með tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2020-2034 segir að „*uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur sé forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.*“. Innleiðing almenningssamgönguleiða á landi í grunnnetið myndi því styðja við þá stefnu að styrkja almenningssamgöngur og gera Vegagerðinni kleift að vinna markvissar að þeim.

Listuð voru upp helstu markmið og áherslur í samgönguáætlun um almenningssamgöngur. Þar á meðal segir að miða skuli við að þeir innviðir sem almenningssamgöngur liggja um séu í forgangi í vetrarþjónustu og að við framkvæmdir sé tekið sérstakt tillit til almenningssamgangna. Innleiðing almenningssamgangna á landi í grunnnetið myndi einnig styðja við þetta markmið samgönguáætlunar þar sem rekstur grunnnetsins er forgangsatriði samgönguáætlunar.

Hvað varðar flug og ferjur þá eru bæði leiðir og stöðvar (vellir og hafnir) hluti af grunnnetinu. Einnig er mikilvægt að biðstöðvar landsamgangna verði í grunnnetinu til að tryggja að fjármunir fyrir biðstöðvar og verði forgangsatriði í samgönguáætlun. Í dag eru engir fjármunir í samgönguáætlun fyrir biðstöðvar almenningssamgangna á landi. Einnig er þörf á að skilgreina lykilskiptistöðvar til að ákvarða forgangsröðun stöðva. Lagt er til að skýrara fyrirkomulagi verði komið á um samvinnu um stöðvar allra ferðamáta almenningssamgangna, þ.e. biðstöðvar landsamgangna, flugstöðvar og hafnir og þá aðila sem um þær sjá, þ.e. sveitarfélög, Isavia og hafnarsamlög. Þetta verði tekið sem sérstakt verkefni í framhaldi af þessari skýrslu. Takmörkun á aðgengi almenningssamgangna á landi við flugstöðvar, eins og dæmi eru um í dag, brýtur í bága við stefnu stjórnvalda.

Lagt er til að setja skýrari ramma um fjárframlög til ferja í samgönguáætlun því viðhalds- og endurnýjunarþörf skipa er mikil. Farið var yfir hvernig fjárframlög til almenningssamgangna eru sett fram í samgönguáætlun og lagt til að auka skýrleika þess og gefa almenningssamgöngum meiri sess. Það á við um alla ferðamátana (flug, ferjur og landsamgöngur) og um bæði innviðina og þjónustuna.

Æskilegt væri að þær tillögur sem settar eru fram hér yrðu teknar fyrir í stefnumótunarvinnu í framhaldi af þessari skýrslu auk þess sem þörf er á vinnu við að skilgreina hvaða leiðir eigi að vera í skilgreindu grunnneti. Val á leiðum ætti að vera samþætt milli flugs, ferjuleiða og landssamgangna.

6. Heimildaskrá

1. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. 2019. *Ferðumst saman – Heildarstefna í almenningsamgöngum milli byggða*. Sótt í júní 2022 af https://www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_l.pdf
2. Cambridge Dictionary. Sótt í maí 2022 af <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/public-transport>
3. Wikipedia. Sótt í maí 2022 af https://en.wikipedia.org/wiki/Public_transport
4. Merriam-Webster. Sótt í maí 2022 af <https://www.merriam-webster.com/dictionary/public%20transportation>
5. Danska samgönguráðuneytið. 2022. Sótt í júní 2022 af <https://www.trm.dk/media/t4gdtbul/ministry-of-transport-organization-februar-2022.pdf>
6. Urban Transport Group. Sótt í júní 2022 af https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/UTG%20Scandinavian%20Transport%20Report_Final.pdf
7. DSB. 2022. Sótt í júní 2022 af <https://www.dsb.dk/en/about-dsb/>
8. Movia. Sótt í júní 2022 af <https://web.archive.org/web/20100512231944/http://www.moviatrafik.dk/omos/bagomos/Pages/Bagomos.aspx>
9. DOT. 2022. Sótt í júní 2022 af <https://dinoffentligetransport.dk/en/about-dot/>
10. Rejsekort. 2022. Sótt í júní 2022 af https://www.rejsekort.dk/RKRP/Om-Rejsekort_-Rejseplan-A_S
11. Road Directorate. (2014) *The trunk road network in Denmark 2014*. Sótt í febrúar 2022 af https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/the_trunk_road_network_in_denmark_2014.pdf.
12. Stjórnarráð Íslands. Október 2019. *Ferðumst saman – Stöðumat og valkostir*.
13. Sporveien. 2022. Sótt í júní 2022 af https://sporveien.com/inter/omktp?p_document_id=34274
14. ELY-keskus. 2022. Sótt í júní 2022 af <https://www.ely-keskus.fi/web/ely-en/transport>
15. ELY-keskus. 2022. Sótt í júní <https://www.ely-keskus.fi/web/ely-en/general>
16. Transport for London. 2022. Sótt í júní 2022 af <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/what-we-do?intcmp=2582>
17. Þingskjal 598. (2019-2020). Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024. Sótt af <https://www.althingi.is/altext/150/s/0598.html>.
18. Lög um samgönguáætlun nr. 33/2008. Sótt í júní 2022 af <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2008033.html>.
19. Þingskjal 599. (2019-2020). Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034. Sótt í apríl 2022 af <https://www.althingi.is/altext/150/s/0599.html>
20. Þingskjal 1944, 2019-2020. Þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034. Sótt í apríl 2022 af <https://www.althingi.is/altext/150/s/1944.html>
21. Stefna Vegagerðarinnar 2020-2025. Sótt í apríl 2022 af [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Stefna_2020-2025/\\$file/stefna%20fyrir%20vef.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Stefna_2020-2025/$file/stefna%20fyrir%20vef.pdf)
22. Lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála nr. 120/2012. Sótt í maí 2022 af <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2012120.html>.
23. Vegalög nr. 80/2007. Sótt í maí 2022 af <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2007080.html>.
24. Innanríkisráðuneytið. 2014. *Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlandsflugs*.
25. Hagstofa Íslands. 2022. Sótt í maí 2022 af <https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/mannfjoldi/mannfjoldinn-1-januar-2022/>