



Pungaflutningar um vegakerfið Landflutningar - strandflutningar

Rannsóknarverkefni
Ágúst 2016

þekkingarleit -ar kvk

1 að afla

vilja við

að fy

þekking

fróðleiksást

árangur áran

niðurstaða, það ser

(bera, gefa) góðan árangur

þróttun 2 / árferði virðing

2 að meta til verðs 2 álit, heiður • það að virða > njó

virðingar / sýna e-m virðingu / bera virðingu fyrir e-u ed

for|skot HK 1 frestur 2 forhlaup, sá munur sem keppandi

dur fram yfir keppinauta sína þegar hann fær t.d. að byrja fy

helur tekist að komast fram úr þeim > 100 metra forskot / 1

forskot / hafa gott forskot vera fremstur > hafa yfirburði 3 þa



16190

S:\2016\16190\Greinagerð\16190_Greinargerð_310820.docx

Ágúst 2016

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	31.08.2016	GMH	KEP	GMH

Samantekt

Verkefni þetta fjallar um þungaflutninga um vegakerfið, hver þróunin hefur verið bæði í land- og sjóflutningum síðustu árin og lagt er mat á hvort auknar strandsiglingar hafi dregið úr þungaflutningum eftir vegakerfinu. Verkefni þetta tók nokkrum breytingum frá því sem lagt var af stað með, en í upphafi var m.a. ætlunin að greina hvaða vöruflutningar fara landleiðina og hvað fer sjóleiðina með það fyrir augum að meta hvort auka megi enn frekar þungaflutninga sjóleiðina. Nauðsynleg gögn reyndust hins vegar ekki aðgengileg þar sem flutningsfyrirtækin sáu sér ekki fært að taka þátt í rannsókninni. Auk þess var ætlunin að skoða hvort hagkvæmt gæti verið að auka þungatakmarkanir og eftirlit með þungatakmarkunum til að þrýsta þungaflutningum enn frekar út á sjó og mögulega léttla þannig á vegakerfinu. Í ljósi þess að umfang verkefnisins var minnkað var hins vegar ákveðið að láta þann þátt bíða, enda krefst hann nokkuð viðamikillar greiningar sem ekki rúmaðist innan ramma rannsóknarinnar.

Í verkefninu er lagt mat á það hvort það að strandsiglingar voru teknar upp aftur árið 2013 hafi dregið úr fjölda þungra bíla á þjóðvegum landsins. Í því skyni eru borin saman gögn um flutninga um hafnir landsins og gögn um fjölda þungra bíla úr umferðargreinum Vegagerðarinnar. Þegar horft er á tölur frá umferðargreinum í heild má sjá að á nokkrum stöðum verður greinilegur samdráttur í fjölda þungra bíla eftir 2013. Á öðrum stöðum virðist þungum bílum fjölga nokkuð jafnt og þétt milli ára. Gögn um vöruflutninga um strandsiglingahafnir sýna svo ekki verður um villst umtalsverða aukningu á vöruflutningum um þær hafnir frá og með árinu 2013 þegar strandsiglingar hófust aftur. Þó ekki sé hægt að fullyrða um beint orsakasambandi þarna á milli þá bendir allt til að upptaka strandsiglinga hafi dregið úr umferð þungra bíla á ákveðnum leiðum eða í það minnsta gert það að verkum að aukning þungra bíla varð minni en annars hefði orðið.

Bættar vegasamgöngur um landið hafa gert landflutninga samkeppnishæfari við sjóflutninga. Í skýrslunni er rakið stuttlega hvernig vöruflutningar með ströndinni hafa þróast síðustu áratugi og hvernig þær breytingar leiddu til mikillar aukningar þungaflutninga eftir vegakerfinu og skoðuð eru gögn um vöruflutninga um hafnir landsins síðustu árin til að greina þróunina. Í skýrslunni er bent á þá staðreynd sem oft vill gleymast að íslenska vegakerfið er í raun mjög viðamikið og rekstur þess hlutfallslega mun stærrí biti fyrir þjóðarbúið heldur en í nágrannalöndunum. Því sé mikilvægt að huga vel að þeim fjárfestingum í samgöngumannvirkjum sem ráðist er í og haga uppbyggingu þannig að þær nýtist sem best. Í því skyni er fjallað um áhrif þungaflutninga á vegakerfið og þeirri spurningu varpað fram hvort óhóflegt álag sé að valda ótímabæru sliti á vegum eða hvort frekar sé um að kenna að ónógu fjármagni sé veitt til viðhalds og endurbygginga. Sýnt er fram á að framlög til viðhalds vega hafa nánast staðið í stað frá árinu 2004 á sama tíma og umferð hefur aukist og bílum og íbúum fjölgað verulega. Auk þess er rýnt í rannsóknir sem gerðar hafa verið síðustu ár um hagkvæmni þess að taka aftur upp strandflutninga.

Þegar stóru skipafélögin byrjuðu aftur að bjóða uppá strandsiglingar árið 2013 í tengslum við millilandasiglingar kom á daginn að notkunin varð mun meiri en gert var ráð fyrir í upphafi. Leiddar hafa verið líkur að því að sparnaður fyrirtækja á landsbyggðinni vegna hagkvæmari flutninga nálgist milljarð króna á ársgrundvelli. Ekki má gleyma þeim mikla akstri flutningabifreiða sem sparast við að þessir flutningar færast yfir á sjó, en lauslega áætlað má gera ráð fyrir að þetta flutningsmagn hafi sparað ríflega 3 milljón km akstur á ári.

Efnisyfirlit

Samantekt	1
1 Inngangur	3
2 Umfjöllun	4
2.1 Strandflutningar	4
2.2 Landflutningar	4
2.3 Vegakerfið á Íslandi	5
2.4 Bílaflotinn á Íslandi	7
2.5 Yfirlit yfir það sem skrifað hefur verið	8
3 Gögn um sjóflutninga á Íslandi	11
3.1 Vöruflutningar um hafnir eftir landshlutum	13
3.2 Vöruflutningar um strandsiglingahafnir	14
4 Umferðartölur	19
4.1 Vandamál tengd umferðargreinum	19
4.2 Niðurstöður umferðargreina um fjölda þungra bíla	20
4.3 Túlkun gagna frá umferðargreinum	25
5 Niðurstaða	27
6 Umræður	28
7 Heimildir	30

1 Inngangur

Verkefni þetta hefur tekið nokkrum breytingum frá því sem lagt var af stað með í upphafi. Upphaflegi titill verkefnisins var *Áhrif þungaflutninga á vegakerfið* og þá var ætlunin að skoða vöruflutninga um vegakerfið eftir að strandflutningar hófust aftur árið 2013, greina hvort upptaka strandsiglinga hafi dregið úr flutningum um vegakerfið og hve mikið, greina hvers konar vöruflutningar fara enn landleiðina og áætla magn þessara flutninga. Jafnframt var ætlunin að kanna hagkvæmni þess að flytja ákveðnar vörur sjóleiðis og hvernig megi ýta þungaflutningum enn frekar út á sjó í því skyni að draga úr viðhaldskostnaði á vegum. Hins vegar reyndist ekki unnt að afla þeirra gagna sem til þurfti svo þetta yrði gerlegt. Leitað var til skipafélaganna tveggja um upplýsingar um flutningsmagn í strandflutningum og hvort strandsiglingar hefðu á einhvern hátt dregið úr flutningsmagni í landflutningum. Samskip sáu sér ekki fært að veita neinar upplýsingar á þeirri forsendu að þetta væru viðkvæm gögn út frá samkeppnissjónarmiði, rök sem er í raun fyllilega hægt að fallast á þó aldrei hafi staðið til að birta gögn frá einstökum aðilum heldur einungis heildartölur. Eimskip og Flytjandi lýstu hins vegar yfir áhuga á verkefninu og voru fúsir til samstarfs. Af þessum sökum var tekin sú ákvörðun, til að gæta fulls samræmis og hlutleysis, að sleppa því alveg að byggja á gögnum frá skipafélagunum, frekar en byggja aðeins á gögnum frá öðrum flutningsaðilanum. Vegna þessa reyndist nauðsynlegt að breyta nálgun verkefnis og byggja þess í stað eingöngu á gögnum frá opinberum aðilum.

Verkefnið byggir á gögnum um vöruflutninga um hafnir landsins sem Vegagerðin safnar saman. Um er að ræða gögn um lestun og losun í hverri höfn fyrir árin 1996-2014 eins og það er skráð af viðkomandi höfn. Auk þessa er jafnframt byggt á gögnum frá umferðargreinum Vegagerðarinnar fyrir árin 2010-2015. Vegagerðin rekur hátt í 40 umferðargreina víðs vegar um landið sem safna upplýsingum um umferð og flokka ökutæki eftir stærð. Ákveðnir annmarkar hafa þó komið upp í flokkun umferðargreinanna á þungum bílum og verið lögð talsverð vinna í að þróa leiðréttingaraðferðir til að leiðrétta flokkunina. Það er þó von skýrsluhöfunda að gögnin gefi nokkuð góða mynd af breytingum milli ára á fjölda þungra bíla.

Verkefni þetta var unnið af VSÓ Ráðgjöf með styrk frá rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Að verkefninu komu þeir Grétar Mar Hreggviðsson og Árni Snær Kristjánsson byggingaverkfræðingar hjá VSÓ Ráðgjöf.

Tilgangur verkefnisins er að draga saman umfjöllun um þær breytingar sem orðið hafa á vöruflutningum innanlands síðustu tuttugu árin, möguleg áhrif aukinna landflutninga á vegakerfið og skoða þróun vöruflutninga um hafnir landsins síðustu árin í samhengi við talningar á þungum bílum í umferðinni. Verkefninu er þannig ætlað að leggja mat á hvort dregið hafi úr umferð þungra bíla á þjóðvegum landsins eftir að strandsiglingar voru teknar upp aftur. Jafnframt er verkefninu ætlað að vera innlegg í umræður um frekari rannsóknir á þessum þáttum.

2 Umfjöllun

Hér er sett fram almenn umfjöllun um efni verkefnisins, strandflutninga, vöruflutninga á Íslandi, vegakerfið á Íslandi og áhrif þungra bíla á vegakerfið auk yfirlits yfir það helsta sem ritað hefur verið um efnið síðustu 10-15 árin.

2.1 Strandflutningar

Ísland er strjálbýlt land og byggðir landsins því mjög háðar vöruflutningum með flestar vörur og aðföng. Fram undir miðja tuttugustu öldina fóru vöruflutningar á landsbyggðina að mestu leyti sjóleiðina með ströndinni, enda vegir víða bágbornir á þeim tíma.

Miklar breytingar hafa orðið á flutningsþjónustu á Íslandi undanfarna tvo áratugi. Um árabíl var strandflutningum sinnt af Skipaútgerð Ríkisins (Ríkisskip) og í byrjun tíunda áratugar síðustu aldar gerði Ríkisskip út þrjú skip (Askja, Esja og Hekla) sem höfðu viðkomu í yfir 20 höfnum hringinn í kringum landið. Árið 1992 voru Ríkisskip lögð niður þar sem þessi útgerð þótti óhagkvæm en útgerðin var niðurgreidd með opinberum fjárframlögum. Samskip keypti tvö af skipum Ríkisskipa og auk þess var gert ráð fyrir að Samskip og Eimskip tæku við stórum hluta af þeim flutningum sem Ríkisskip hafði á hendi í strandflutningum. (Morgunblaðið 29. jan. 1992)

Árið 1994 var verðlagning á flutningsþjónustu gefin frjáls en hún hafði áður verið undir verðlagsákvæðum [1]. Þetta leiddi til aukinnar samkeppni og samþjöppunar, skipafélögin fóru að bjóða uppá fjölbreyttari flutningsþjónustu og urðu ráðandi í landflutningum. Upp frá því fóru þau að draga úr áætlunarsiglingum í kringum landið, og hættu þeim að lokum. Samskip hætti áætlunarsiglingum kringum landið árið 2000 og Eimskip árið 2004. Síðan þá hefur innanlandsflutningum aðallega verið sinnt með landflutningum, og skipafélögin og önnur vöruflutningafyrirtæki hafa byggt upp þéttriðið net sem þjónar flestum byggðum landsins með daglegum ferðum flutningabíla.

2.2 Landflutningar

Vörur hafa verið fluttar með vörubifreiðum milli bæja og landshluta frá fyrstu dögum bílaaldar á Íslandi. Fyrsta vörubifreiðin sem keypt var til landsins var keypt af Kaupfélagi Þingeyinga árið 1915 og fyrsti vísir að skipulögðum samtökum vöruflutningaeigenda var samkomulag sem 18 vörubílaeigendur gerðu með sér árið 1920 um að aka allir eftir sama taxtanum (Guðlaugur Jónsson (1983). Bifreiðir á Íslandi 1904-1930 I. Reykjavík: Prentsmiðja Árna Valdemarssonar hf.). Mikið vatn hefur síðan runnið til sjávar, bílar stækkað, vegir batnað og margt fleira.

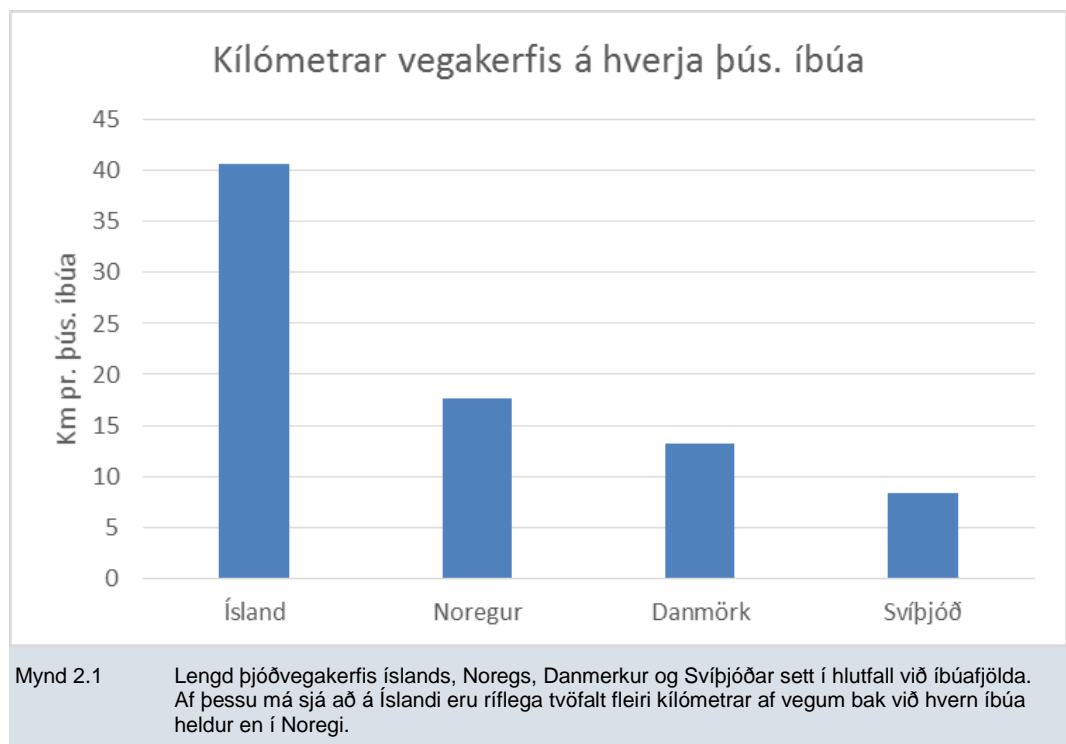
En með batnandi vegakerfi og auknum kröfum um stuttan flutningstíma færðust vöruflutningar í auknum mæli af sjó og yfir á vegi landsins. Með aukinni samkeppni undir lok aldarinnar urðu breytingar á íslenskum flutningamarkaði mjög hraðar, skipulagðar strandsiglingar lögðust af og vöruflutningar færðustu nánast alveg yfir á vegina.

Lengst framan af tuttugustu öldinni voru flutningabifreiðar fremur litlar m.v. það sem þekkist í dag, yfirleitt eins öxla bílar með leyfilega heildarþyngd undir 20 tonnum. Með aukinni tæknipróun stækkuðu bílarnir og í dag eru algengustu flutningabílarnir sem sinna landflutningum með leyfilega heildarþyngd 44-49 tonn. Þar er um að ræða svokallaðar vagnlestir, sem er ýmist flutningabíll með beislisvagn eða dráttarbíll með festivagn (trailer), og geta slíkar vagnlestir verið allt upp 22 m langar. Í meistaraverkefni sínu gerði Árni Snær Kristjánsson lauslega könnun meðal nokkurra stærstu flutningsaðilanna á fjölda flutningabíla í akstri og þar kemur fram að um 160 bílar voru í reglulegum akstri [2]. Þar af ríflega 150 bílar með leyfilega heildarþyngd 44-49 tonn. Samtals voru á bilinu 52-66 bílar á ferðinni á hverjum sólarhring.

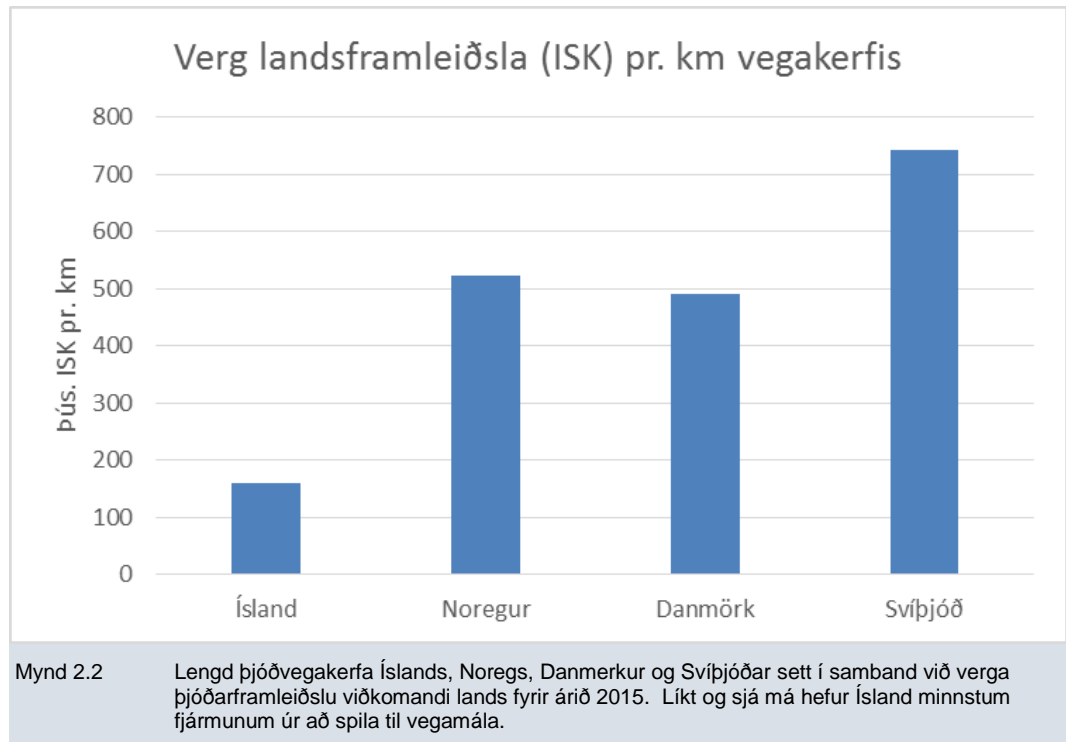
2.3 Vegakerfið á Íslandi

Á síðustu áratugum hefur vegakerfi landsins stórbátnað. Árið 1980 voru 273 km af þjóðvegum landsins með bundnu slitlagi, en í árslok 2014 voru þeir orðnir 5452 km. Það jafngildir því að lagðir hafi verið 152 km af bundnu slitlagi árlega á þessu tímabili. Hringvegurinn (þjóðvegur 1) er 1332 km og í dag eru 33 km hans malarvegur. Með bættu vegakerfi og betri samgöngum hafa landflutningar orðið fýsilegri kostur en aðrir flutningsmátar til að koma vörum milli landshluta.

Vegakerfið á Íslandi er stórt og viðamikið, og uppbygging þess og viðhald þess vegna stór biti fyrir fámenna þjóð. Þjóðvegir landsins eru um 13 þús. km sem gerir um 40 km á hverja þúsund íbúa. Til samanburðar er þjóðvegakerfið í Noregi um 93 þús. km eða um 18 km á þús. íbúa, þjóðvegakerfið í Danmörku eru um 75 þús. km (13 km á þús. íbúa) og þjóðvegakerfið í Svíþjóð er um 83 þús. eða 8 km á þús. íbúa. Á mynd 2.1 má sjá þetta myndrænt.

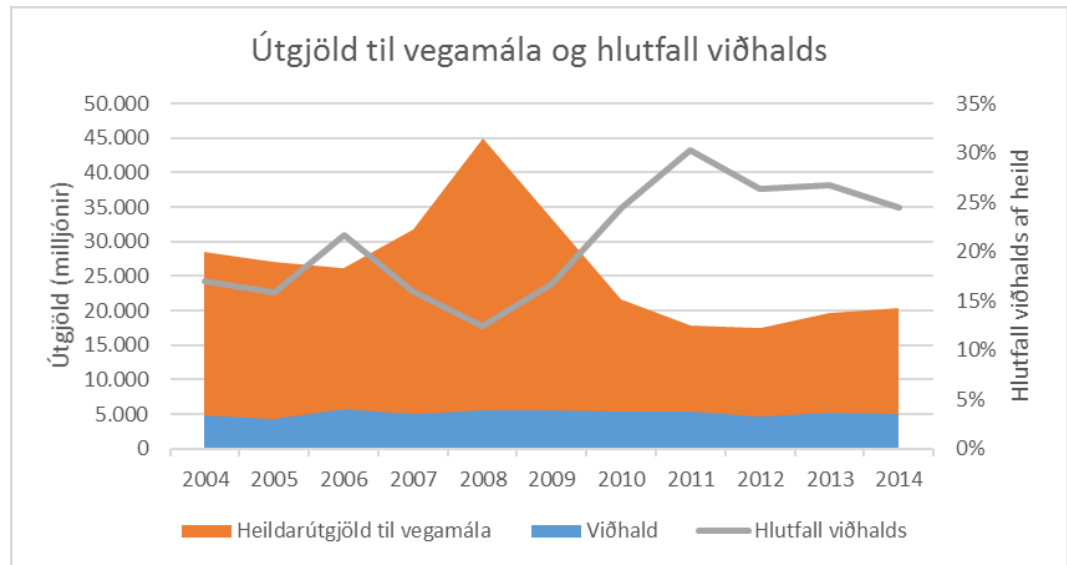


Af þessu má sjá að á Íslandi eru ríflega tvöfalt fleiri kílómetrar af vegum bak við hvern íbúa heldur en í Noregi og um fimmfalt fleiri en í Svíþjóð. Af þessu má vera ljóst að rekstur og viðhald vegakerfisins á Íslandi er talsvert stærri biti fyrir ríkissjóð Íslands heldur en vegakerfi nágrannalandanna er fyrir þeirra ríkiskassa. Til að varpa enn betra ljósi á þá staðreynd er áhugavert að skoða stærð vegakerfis hvers lands í samhengi við þjóðarframleiðslu. Á mynd 2.2 er lengd vegakerfa hvers lands sett í samband við verga þjóðarframleiðslu viðkomandi lands fyrir árið 2015.



Af myndum 2.1 og 2.2 má vera ljóst að langtum færri skattgreiðendur standa að baki vegakerfinu á Íslandi heldur en hinum Norðurlöndunum og sé litið til landsframleiðslu sem hlutfalls af kílómetrum vegakerfis hafa Íslendingar mun minna fjármagni úr að spila en hinar þjóðirnar til reksturs og viðhalds. Af þessum sökum er nauðsynlegt að sú uppbygging sem ráðist er í nýtist sem best og ending mannvirkja rýrni ekki vegna ótímabærs slits.

Af þeim sökum er nauðsynlegt að skoða útgjöld til vegamála og hvernig framlögum til viðhalds hefur verið háttáð. Á mynd 2.3 er sett fram heildarframlag ríkisins til vegamála, þ.e. heildartekjustofn Vegagerðarinnar, og hvert framlagið var frá 2004 til 2014, en tölurnar eru framreiknaðar til verðlags 2014. Jafnframt má sjá þá fjármuni sem fóru til viðhalds vega á þessu tímabili og hve stór hluti viðhaldið er af heildarútgjöldum (grá lína). Líkt og sjá má er árið 2008 hæsti punkturinn en þá var framlag til vegamála tæpir 45 milljarðar. Minna skal á að þarna var vinna hafin bæði við Héðinsfjarðargöng og Bolungarvíkurgöng en kostnaður við þessar tvær einstöku framkvæmdir var um 22 milljarðar. Það sem vekur þó mesta athygli þegar þetta er skoðað er að útgjöld til viðhalds vega hefur verið nánast óbreytt frá árinu 2004 sé hvert ár reiknað til verðlags 2014. Árið 2004 fóru um 4,8 milljarðar til viðhalds (m.v. verðlag 2014) en árið 2014 fóru um 5,0 milljarðar til viðhalds. Frá 2008 til 2012 var hins vegar framlag til vegamála stöðugt skorið niður milli ára þannig viðhald varð sífellt stærri hluti af útgjöldum Vegagerðarinnar. Það verður þó að segjast Vegagerðinni til hróss að þrátt fyrir stöðugan niðurskurð á þessum árum tókst þeimfurðu vel að halda í horfinu því fjármagni sem fór til viðhalds. Reyndar lækkaði fjármagn til viðhalds um ca. einn milljarð árið 2012 frá árinu á undan en jókst árið 2013. Árið 2013 var framlag til vegamála aukið um ca. 2 milljarða (11%) en er engan vegin nægjanlegt til að mæta niðurskurði síðustu ára. Niðurstaðan er því sú að frá árinu 2004, á meðan bifreiðum hefur fjölgað um ca. 50 þús. (25%), íbúum fjölgað um rúm 35 þús. (12%) og umferð því aukist verulega, hafa útgjöld til viðhalds vegakerfisins nánast staðið í stað.



Mynd 2.3 Hér eru sýnd heildarútgjöld til vegamála árin 2004-2014 reiknað til verðlags 2014. Jafnframt er sýnt hve stór hluti þeirra fer til viðhalds. Gráa línan sýnir hlutfall viðhalds af heildarútgjöldum (árskýrsla Vegagerðarinnar)

2.4

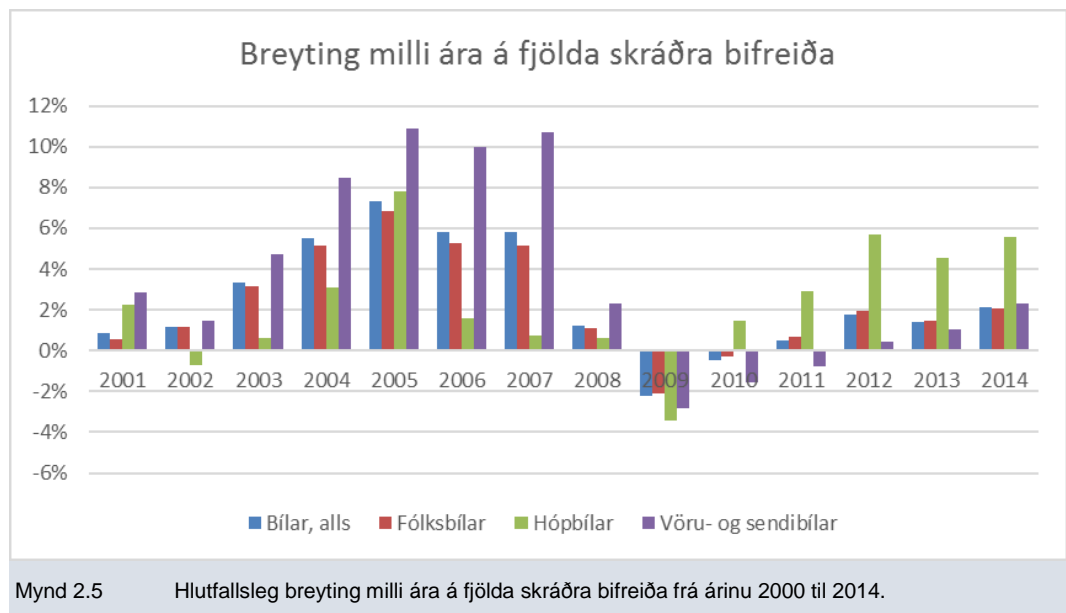
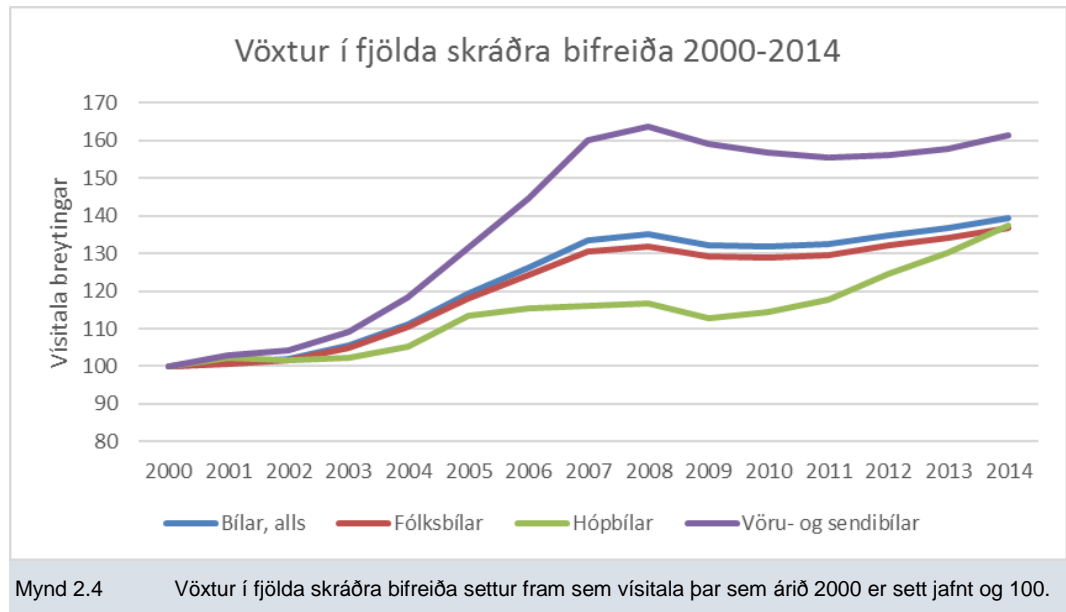
Bílaflotinn á Íslandi

Það er óumdeilt að þungir bílar slíta vegum margfalt á við minni bíla, hvað þá á við venjulega fólksbíla. Öxulþunginn er sá þáttur sem hefur mest áhrif á endingu burðarþols vega. Í meistararitgerð Árna Snæs Kristjánssonar [2] er ítarleg umfjöllun um áhrif þungra bíla á vegakerfið, og í stað þess að endurtaka það sem þar kemur fram er vísað á hana til frekari glöggvunar.

Þó í þessu verkefni sé fyrst og fremst horft á vöruflutninga þá eru það ekki bara flutningabílar sem flokkast sem þungir bílar, heldur líka vörubílar, rútur o.fl. Með vaxandi fjölda ferðamanna síðustu árin hefur t.d. akstur hópferðarbíla aukist verulega.

Árið 2000 voru um 180 þús. bifreiðir skráðar á Íslandi; 158.936 fólksbílar, 19.432 vöru- og sendibílar og 1.673 hóp bílar. Árið 2014 voru skráðar bifreiðir orðnar um 251 þúsund; 217.454 fólksbílar, 31.364 vöru- og sendibílar og 2.300 hóp bílar. Bílaflotinn stækkaði því um 39% á þessu tímabili. Þar af fjölgaði vöru- og sendibílum um 61%. Frá 2000 til 2009 var tiltölulega lítil fjölgun á skráðum hóp bílum en frá 2010 til 2014 fjölgaði hóp bílum um 20% eða að meðaltali um 3,7% milli ára. Á sama tímabili fjölgaði vöru- og sendibílum um 3% eða að meðaltali um 0,6% milli ára.

Á mynd 2.4 er sýnt hvernig fjöldi skráðra bifreiða óx frá árinu 2000 til 2014. Vöxturinn er settur fram sem vísitala þar sem árið 2000 er sett sem 100. Á mynd 2.5 er sýnd hlutfallsleg breyting milli ára á fjölda skráðra bifreiða frá 2000 til 2014. Líkt og sjá má á þessari mynd fjölgaði hóp bílum hlutfallslega meira en öðrum bifreiðum frá árinu 2010.



2.5 Yfirlit yfir það sem skrifað hefur verið

Frá því skipulagðar áætlunarsiglingar með ströndinni lögðust af hefur ýmislegt verið skrifað um kosti og galla strandsiglinga og áhrif aukinna landflutninga fyrir vegakerfið. Árið 2003 gaf Samgönguráðuneytið út skýrslu nefndar um flutningskostnað [1]. Þar kemur m.a. fram að árin þar á undan hafi átt sér stað miklar breytingar á sviði flutninga á Íslandi; framboð strandsiglinga hafi dregist saman og mikil aukning orðið á flutningum með vöruflutningabifreiðum, fyrirtæki hafi sameinast og stækkað með mikilli samþjöppun aðila á flutningsmarkaði. Samfara þessum breytingum hafi flutningskostnaður hækkað verulega umfram þróun neysluvöruvísitölu. Jafnframt kemur fram að hagræn sjónarmið hnígi að því að þungflutningar séu skattlagðir með sérstökum hætti m.a. vegna aukins slits sem þeir valda á vegakerfinu. Í skýrslunni kom fram að áratuginn 1990-2000 drógust vöruflutningar á sjó lítillega saman, eða um 12%, en vöruflutningar eftir vegakerfinu jukust hins vegar um 46%. Jafnframt jókst heildarakstur bifreiða yfir 4 tonnum að þyngd um 25% á árunum 1996-2000.

Í framhaldi af því að Eimskip lagði niður reglubundna strandflutninga árið 2004 kom út skýrsla á vegum Samgönguráðuneytisins um áhrif þessara breytinga á umferð um vegi og hafnir [3]. Þar kemur fram að sjóflutningar hafi dregist saman um 65% frá 1997-2002. Í skýrslunni segir að Eimskip áætli að heildarakstur flutningabíla á þeirra vegum aukist um allt að 3 milljón km á ári. Áætlað var að kostnaður Vegagerðarinnar vegna viðhalds og endurnýjun vega myndi aukast um 100 m.kr. á ári (m.v. verðlag 2004) og koma þurfi til viðbótarfjárveiting til viðhalds vegna aukningar þungaumferðar. Jafnframt kemur fram að heildarakstur flutningabíla Landflutninga hafi aukist um ca. 2 milljón km á ári í kjölfar þess að Samskip hættu strandsiglinum árið 2000.

Árið 2005 gaf Hagfræðistofnun Háskóla Íslands út skýrslu fyrir Samgönguráð um samanburð á beinni gjaldtöku og samfélagslegum kostnaði við flutninga [4]. Í skýrslunni eru færð rök fyrir því að skattlagning samgöngukerfisins sé ekki fyllilega hagræn, að notendagjöld í sjóflutningum standi fyrir mun stærra hlutfalli ytri kostnaðar hafnarmannvirkja heldur en bílaumferð fyrir ytri kostnaði samgöngumannvirkja, og þannig séu stjórnvöld með núverandi rekstri samgöngukerfisins mögulega að ívilna landflutningum á kostnað strandflutninga. Þetta hafi m.a. ýtt undir að vöruflutningar hafi flust af sjó yfir á vegakerfið. Skattlagning á notendur vegakerfisins sé jafnframt ekki í hlutfalli við slit, hlutdeild fólksbifreiða í skattstofni sé hlutfallslega hærri en þungar umferðar og greiði þannig að hluta til fyrir slit af völdum þungaflutninga og bifreiðanotkun þjóni þannig að vissu leyti sem tekjustofn.

Samgönguráðuneytið skipaði nefnd árið 2004 til að móta framtíðarstefnu stjórnvalda varðandi strandflutninga og árið 2005 skilaði nefndin álit um þróun flutninga innanlands [5]. Þar segir að vöruflutningar á landi hafi aukist, ekki einungis vegna þess að strandsiglingar lögðust af heldur einnig vegna aukinna umsvifa í hagkerfinu og breyttum aðstæðum, t.d. í sjávarútvegi. Í nefndarálitinu segir að aukin umferð flutningabifreiða hafi margháttaðar breytingar í för með sér og hafi m.a. annars áhrif á uppbyggingu vegakerfisins, umferðaröryggi, losun gróðurhúsalofttegunda, fjárfestingar og notkun hafna og almennt á flutningastarfseminu í landinu. Varðandi áhrif á vegakerfið þá er öxulþungi sá þáttur sem hefur mest áhrif á endingu burðarþols vega. Á helstu vöruflutningaleiðum er líftími burðarlaga um 20 ár en með aukinni umferðar þungra bíla styttest sá endingartími. Varðandi áhrif á umferðaröryggi segir í álitu nefndarinnar að á tímabilinu 2000-2003 hafi aukin umferð flutningabíla ekki leitt til fjölgunar slysa og óhappa þar sem þungir bílar koma við sögu, og raunar hafi slysa- og óhappatíðni á hverja milljón ekna kílómetra lækkað á tímabilinu. Að mati nefndarinnar er einn helsti kostur landflutninga umfram flutninga með gámaskipi aukin tíðni vöruafhenginga og ávinningur geti orðið í formi aukins þjónustustigs og hraða í afhendingu vöru. Aukin tíðni vörusendinga geri fyrirtækjum á landsbyggðinni kleift að minnka vörubirgðir og lækka þannig verð til neytenda.

Í áður nefndu nefndarálitu segir jafnframt að breytingar í flutningum hafi töluverð áhrif á nokkur iðnfyrirtæki á landsbyggðinni og neikvæð áhrif þess að strandflutningar gámaskipa leggjast af komi fram hjá útflutningsfyrirtækjum iðnvara á Norðurlandi [5]. Þarna er hugsanlega um full hófsamar ályktanir að ræða, en í skýrslu sem Sjávarklasi Vestfjarða sendi frá sér árið 2006 [6] kemur fram að kostnaður vegna vöruflutninga til Vestfjarða sé mjög hár í samanburði við aðra landshluta. Vöruflæði til og frá Vestfjörðum einkennist af talsverðu ójafnvægi þar sem nánast tvöfalt meira sé flutt frá Vestfjörðum en til Vestfjarða, að miklu leyti unnar og óunnar sjávarafurðir. Af þessum sökum er áætlað að einn af hverjum fjórum flutningabílum til Vestfjarða sé tómur eða vannýttur. Búast megi við því að flutningsfyrirtækin muni leitast við að sækja þennan kostnað með einum eða öðrum hætti, en ljóst sé að rekstrargrundvöllur margra sjávarútvegsfyrirtækja muni veikjast stórlega nái flutningskostnaður að skila sér af fullum þunga inn á borð framleiðenda sjávarafurða á Vestfjörðum. Í skýrslunni er sýnt fram á að mögulegt sé að

tryggja rekstrargrundvöll fyrir vikulegum siglingum milli höfuðborgarsvæðisins og Vestfjarða, auk þess sem reglulegar skipasiglingar skapi grundvöll til sóknarfæra fyrir ný fyrirtæki.

Árið 2002 var lögð fram tillaga til þingsályktunar um strandsiglingar þar sem segir að samgönguráðherra skuli falið að skipa nefnd er hafi það hlutverk að kanna þróun og stöðu standsiglinga til vöruflutninga, gera úttekt á þjóðhagslegu gildi öflugra strandsiglinga og gera tillögur að leiðum til að efla strandsiglingar með það að markmiði að þær verði raunhæfar og samkeppnisfærar við landflutninga, sérstaklega með tilliti til pungaflutninga. Í umsögn sinni gerir Vegagerðin [7] ekki athugasemdir við þingsályktunina en vekur athygli á að markmiðið um að strandsiglingar verði raunhæfar og samkeppnisfærar í vöruflutningum sé fremur óraunhæft, þar sem sveigjanleiki og hraði landflutninga hafi mikla yfirburði. Siglingastofnun Íslands styður hins vegar í umsögn sinni [8] hugmyndir um að skoðað verði þjóðhagslegt gildi strandflutninga og telur að vinna skuli að þessu í tengslum við gerð samgönguáætlunar. Lítið varð þó um framkvæmdir og var tillagan lögð fram með litlum breytingum árlega næstu sjö árin.

Árið 2009 skipaði Kristján L. Möller, þáverandi samgönguráðherra, starfshóp á grundvelli þingsályktunarinnar. Í skýrslu sem starfshópurinn skilaði [9] er komist að þeirri niðurstöðu að strandsiglingar séu álitlegur kostur m.v. forsendur skýrslunnar. Nægjanleg flutningsmagn sé til staðar, talsverður áhugi sé meðal flutningskaupenda og hægt að bjóða flutningsgjöld sem eru samkeppnishæf við landflutninga. Á þeim grunni skipaði Ögmundur Jónasson samgönguráðherra starfshóp sem hafði það hlutverk að útbúa útboðsgögn til að bjóða verkefni út. Áður en til útboðs kom kynntu bæði Eimskip og Samskip breyttar siglingaleiðir þar sem strandsiglingar voru hluti af siglingakerfum frá Íslandi til Evrópu. Tillögur um ríkisstyrktar strandsiglingar voru því dregnar til baka.

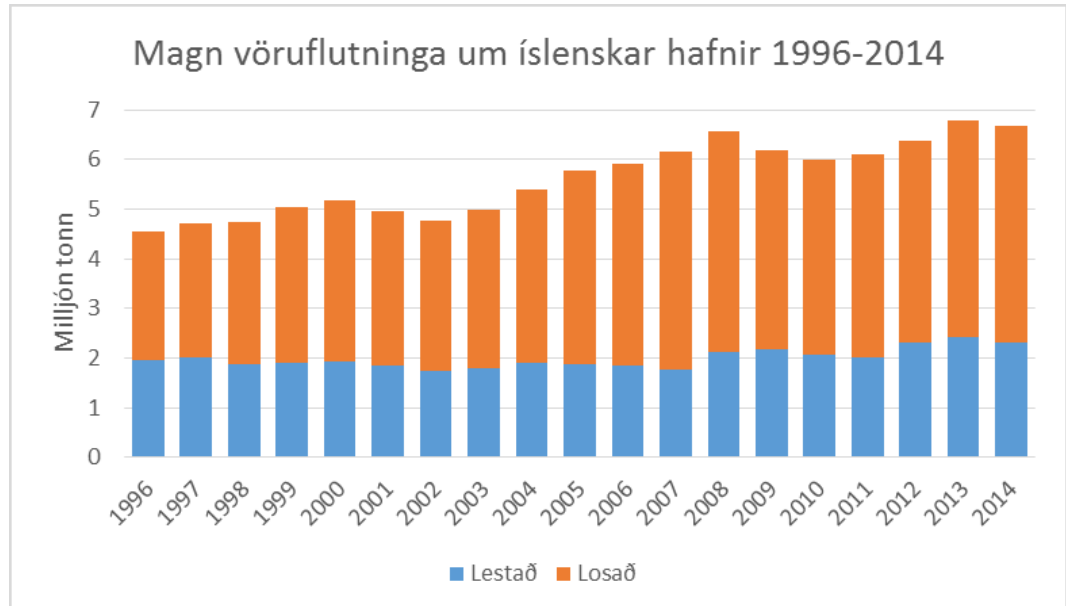
Árið 2004 var unnið verkefni innan Rekstrar- og viðskiptadeildar Háskólans á Akureyri sem bar heitið *Vöruflutningar á Norðurlandi eystra – Skila bættar vegasamgöngur aukinni ferðatíðni og lægra verði?* [10] Þar kom fram að á milli árána 1999 og 2004 hækkaði verð á flutningsþjónustu umtalsvert. Í niðurstöðum segir að afnám niðurgreiðslna á sjóflutningum, frjáls verðlagning á flutningsþjónustu og betra vegakerfi séu allt þættir sem ættu að leiða til lækkunar á landflutningsþjónustu. Engu að síður er það mat skýrsluhöfundar að flutningsverð hafi hækkað meira en efni gefa til kynna.

Árið 2010 var unnið B.Sc. verkefni við Viðskipta- og raunvísindasvið Háskólans á Akureyri sem bar heitið *Hagkvæmni þess að reka strandsiglingaskip við Ísland* [11]. Þar var unnið arðsemismat á strandsiglingum og niðurstaða verkefnisins að aðeins þyrfti að flytja um 67.500 tonn af vörum á ári með strandsiglingaskipi á 6.200 kr. tonnið til að komast á núllpunkt. Meðalkostnaður við flutning með bíl reyndist hins vegar vera talsvert hærri eða um 10.400 kr. tonnið. Í niðurstöðum verkefnis segir að strandflutningar séu hagkvæmir til lengri tíma lítið. Hagkvæmnin sé þó mest fyrir kaupendur þjónustunnar í formi lægri flutningsgjalda og fyrir þjóðfélagið í formi lægri samfélagskostnaðar af flutningum.

Árið 2013 var unnið meistaraverkefni við Háskólann í Reykjavík sem áður hefur verið minnst á og nefnist það *Áhrif þungatakmörkana á vegum – Kostnaðargreining helstu flutningsleiða* [2]. Í því verkefni er að finna ítarlega umfjöllun um áhrif pungaflutninga á vegakerfið, hvernig aukin heildarþyngd ökutækja eykur niðurbrotsáhrif á burðarþol vega, hvernig þungatakmörkunum er beitt til að draga úr niðurbroti o.fl. Í verkefninu var jafnframt gerð athugun á hagkvæmni þess að styrkja vegi á helstu flutningsleiðum svo draga megi úr þungatakmörkunum og þ.a.l. þeim kostnaði sem af þeim hlýst.

3 Gögn um sjóflutninga á Íslandi

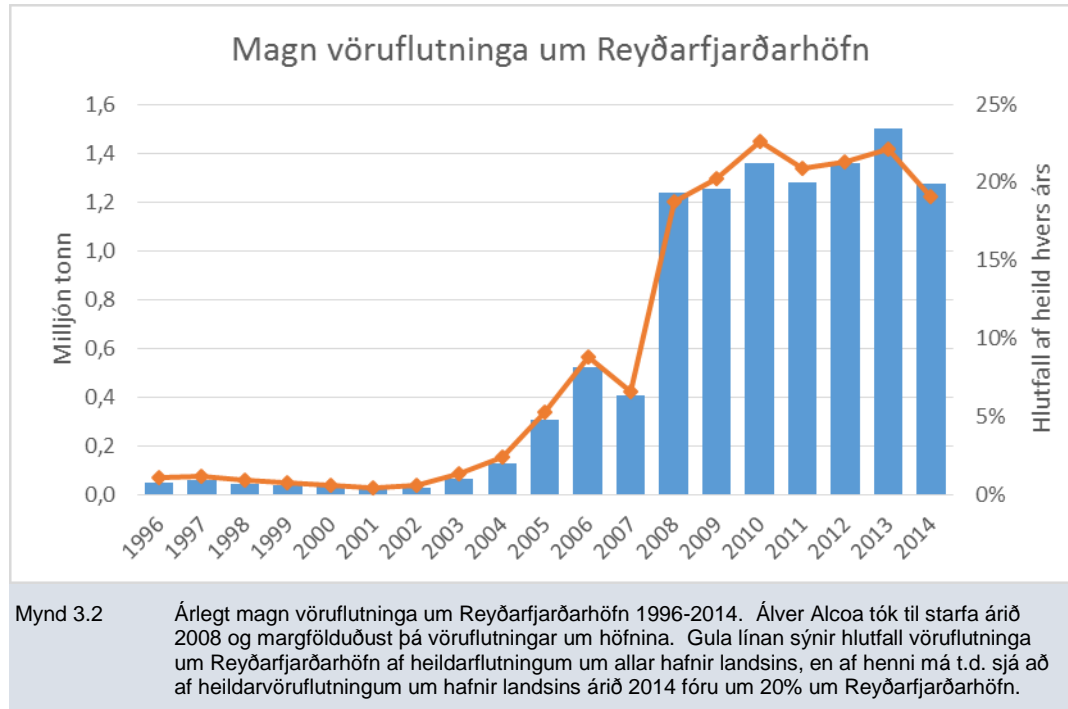
Hjá hafnasviði Vegagerðarinnar (áður Siglingastofnun) er safnað saman upplýsingum frá höfnum landsins um vöruflutninga. Við vinnslu þessa verkefnis fengust gögn fyrir árin 1996-2014. Samkvæmt þessum gögnum var magn vöruflutninga um íslenskar hafnir um 4,5 milljón tonn árið 1996 en tæp 6,7 milljón tonn árið 2014, sem jafngildir um 47% aukningu á tímabilinu og meðalvöxtur milli ára var um 2%.



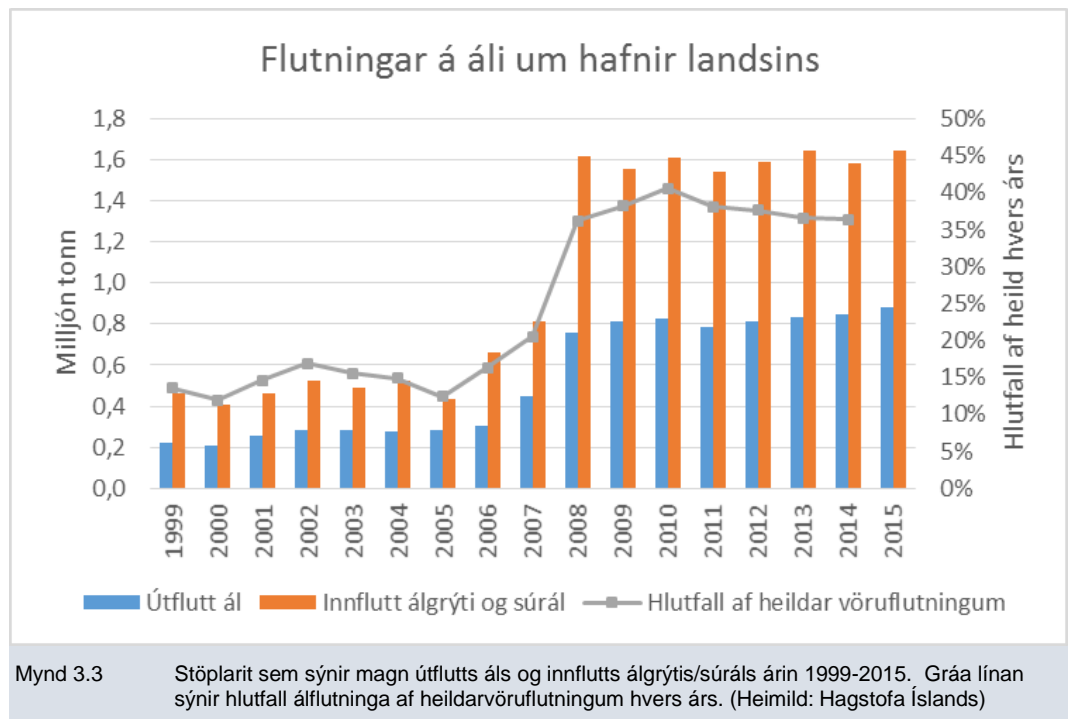
Mynd 3.1 Magn vöruflutninga um íslenskar hafnir árin 1996-2014 (lestað og losað). Stöplar sýna heildarmagn og jafnframt hvernig það skiptist milli losunar og lestunar.

Þegar horft er á þennan vöxt sem orðið hefur í vöruflutningum um hafnir landsins er einn mikilvægur þáttur sem nauðsynlegt er að taka með í reikninginn. Álver Alcoa Fjarðaáls á Reyðarfirði tók til starfa um mitt ár 2007 og voru síðustu kerin ræst í apríl 2008.

Samkvæmt tölum Hagstofunnar jókst útflytingur á áli um 510 þús. tonn milli árana 2006 og 2009 (168%), en árið 2009 var fyrsta heila starfsár álvers Alcoa Fjarðaáls eftir að fullum afköstum var náð. Útflytingur frá Íslandi jókst um tæplega fjórðung í tonnum talið með tilkomu álversins. Á mynd 3.2 má sjá þróun vöruflutninga um Reyðarfjarðarhöfn 1996-2014 samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar.



Vöruflutningar um Reyðarfjarðarhöfn voru að meðaltali um 40 þús. tonn á ári 1996-2003. Bygging álversins hefst árið 2004 og þá byrja vöruflutningar að aukast verulega og eru komnir í tæp 1,4 milljón tonn árið 2010 sem jafngildir um 2000% aukningu. Sé Reyðarfjarðarhöfn sleppt úr heildartölum um vöruflutninga um hafnir landsins er aukningin milli 1996 og 2014 hins vegar umtalsvert minni eða 20%, þar sem meðalvöxtur milli ára er um 1%.



Á mynd 3.3 er stöplarit sem sýnir magn útflutts áls og innflutts álgrýtis og súrál árin 1999-2015. Jafnframt er lína sem sýnir hve stórt hlutfall af heildarvöruflutningum um

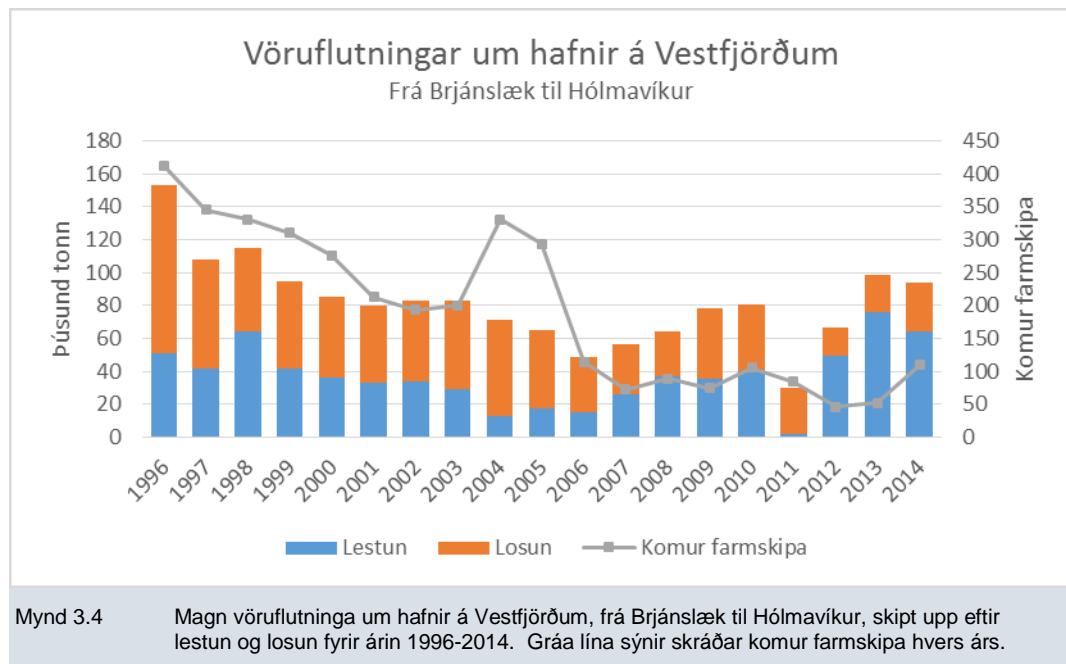
hafnir þessir áflutningar eru. Flutningar á áli og súráli fóru úr 12% af heildarsjóflutningum til og frá landinu árið 2005 í 41% árið 2010.

Ástæða þess að þetta er sett hér fram er til að undirstrika hversu stór hluti vöruflutninga með skipum tengist áliðnaðinum. Þegar setja á magn sjóflutninga í samband við vöruflutninga eftir vegakerfinu er nauðsynlegt að hafa þetta í huga, en þessir flutningar fara ekki út á vegakerfið.

3.1 Vöruflutningar um hafnir eftir landshlutum

Á mynd 3.1 var sett fram magn vöruflutninga um hafnir landsins. Vöruflutningar eru eðli málsins samkvæmt mismunandi eftir landshlutum. Til að setja sjóflutninga í samband við vöruflutninga eftir vegakerfinu er því nauðsynlegt að skoða magn sjóflutninga eftir landshlutum. Vöruflutningar milli Reykjavíkur og Austurlands fara að mestum hluta eftir Þjóðvegi 1 (bæði norður og suður fyrir landið). Vöruflutningar milli Reykjavíkur og Norðurlands fara eftir Þjóðvegi 1 norður yfir Holtavörðuheidi. Flutningar til Vestfjarða fara Vesturlandsveg, Bröttubrekku og Vestfjarðaveg eða Djúpveg. Samdráttur í sjóflutningum til þessara landshluta hlýtur því að skila sér í auknum vöruflutningum eftir þessum vegum.

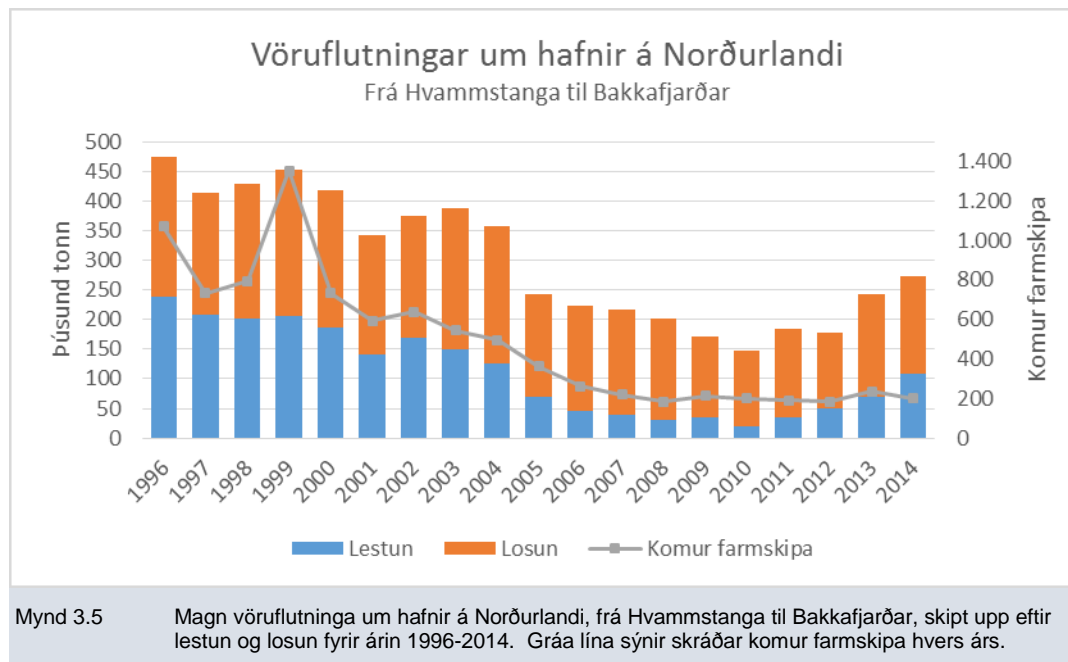
Á mynd 3.4 sjá magn vöruflutninga um hafnir á Vestfjörðum. Hér er miðað við allir hafnir milli Brjánslækjar og Hólmavíkur. Súlurnar sýna heildarmagn vöruflutninga skipt upp eftir losun og lestun. Jafnframt eru komur farmskipa sýndar (grá lína).



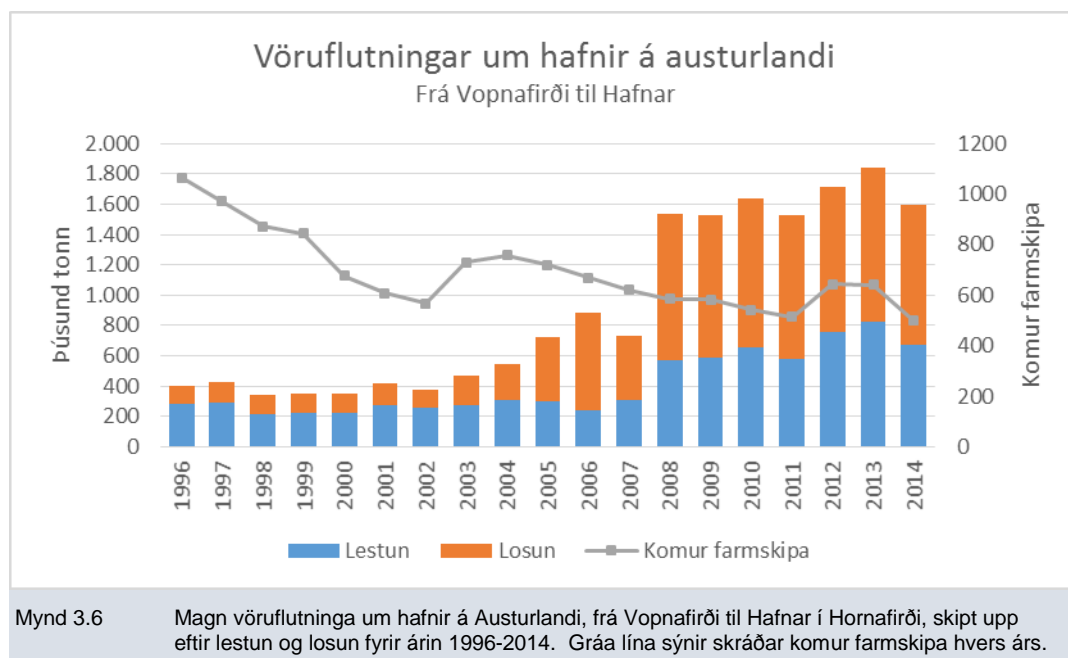
Athygli vekur þetta stökk í línunni sem sýnir fjölda farmskipa árið 2004 og dettur svo aftur niður árið 2006. Ástæðu þess má rekja til þess að flutningaskipið Jaxlinn hóf siglingar milli Hafnarfjarðar og Vestfjarða árið 2004 og hafði viðkomu á sex höfnum; Patreksfirði, Tálknafirði, Bíldudal, Ísafirði, Bolungarvík, Súðavík, Flateyri og Þingeyri. Jaxlinn hætti síðan siglingum árið 2006.

Á mynd 3.5 má sjá magn vöruflutninga um hafnir á Norðurlandi. Hér er reyndar miðað við nokkuð frjálslega túlkun á Norðurlandi, en hér eru allar hafnir milli Hvammstanga og

Bakkafjarðar. Súlurnar sýna heildarmagn vöruflutninga skipt upp eftir losun og lestun. Jafnframt eru komur farmskipa sýndar (grá lína).



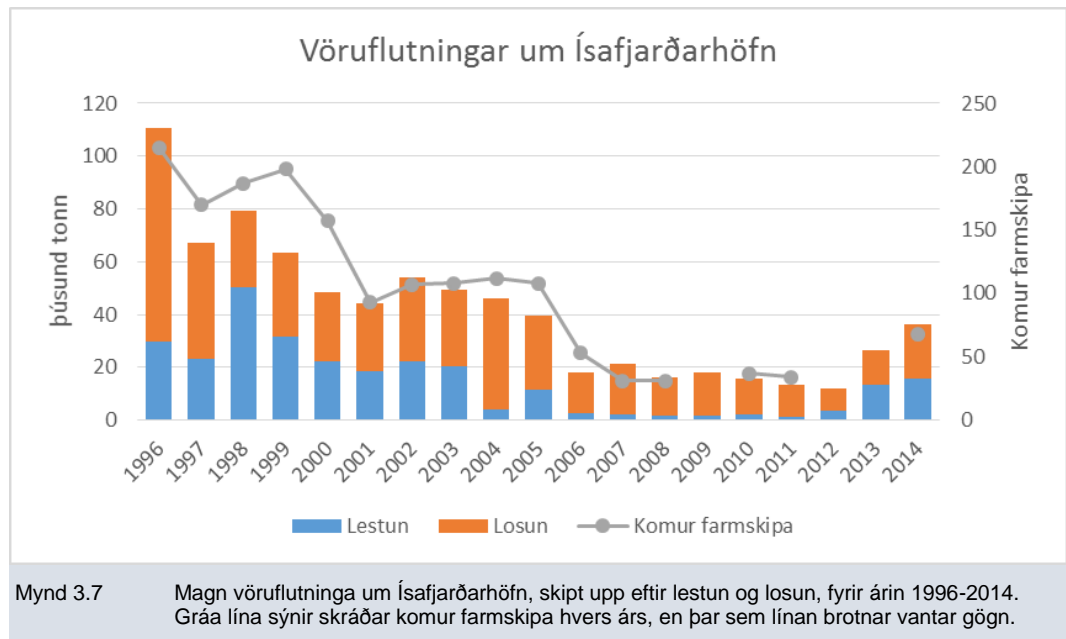
Á mynd 3.6 sjá magn vöruflutninga um hafnir á Austurlandi. Hér er miðað við allar hafnir milli Vopnafjarðar og Hafnar í Hornafirði. Súlurnar sýna heildarmagn vöruflutninga skipt upp eftir losun og lestun. Jafnframt eru komur farmskipa sýndar (grá lína).



3.2 Vöruflutningar um strandsiglingahafnir

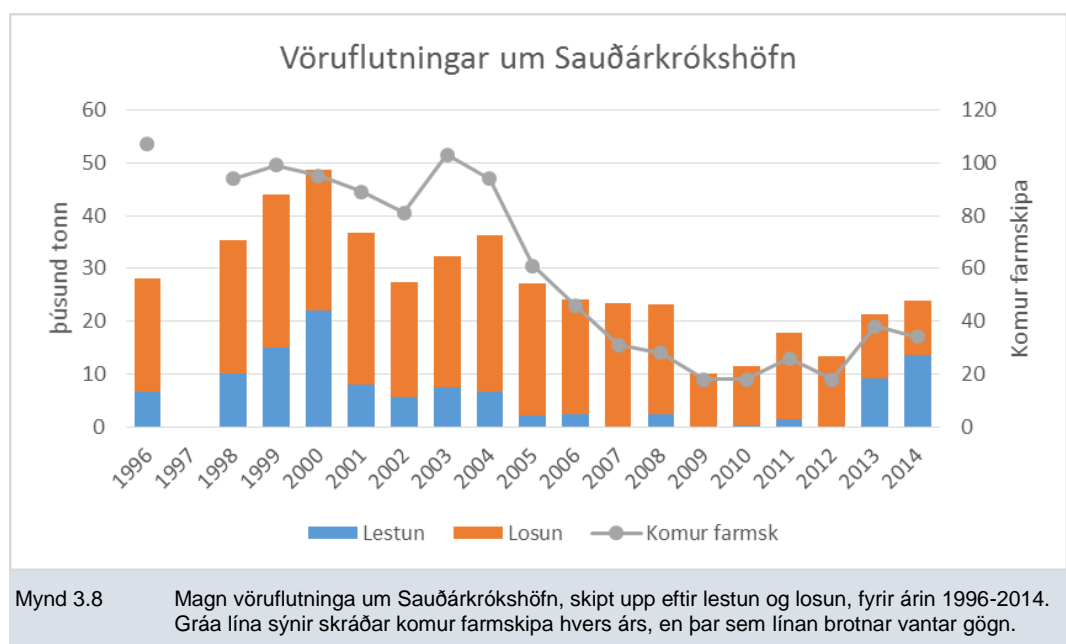
Eins og áður segir hófu Eimskip og Samskip reglulegar strandsiglingar árið 2013. Því er áhugavert að skoða þróunina á magni vöruflutninga um þessar hafnir sérstaklega og í raun nauðsynlegt til að geta metið hvort þessar siglingar hafi dregið úr umferð þungra bíla um vegakerfið. Á myndum 3.7 – 3.13 eru settar fram myndir sem sýna þróun

vöruflutninga 1996 til 2014 um þær hafnir landsins sem nú eru hluti af strandsiglingakerfi skipafélaganna tveggja. mynd 3.7 sýnir magn vöruflutninga um Ísafjarðarhöfn, en greinilegar breytingar verða á flutningsmagni bæði árið 2000 og árið 2004 þegar skipafélögin hættu strandsiglingum, auk þess sem greinilegur samdráttur verður árið 2006 sem er árið sem Jaxlinn hætti siglingum. Hins vegar má svo sjá greinilega aukningu árið 2013 þegar strandsiglingar hefjast aftur, og er aukningin í lestun mun meiri, en einsog sjá má er lestun sáralítill frá 2006 til 2012. Lítið er því flutt sjóleiðina frá Ísafjarðarhöfn á þessum árum fyrr en strandsiglingar hefjast aftur árið 2013.



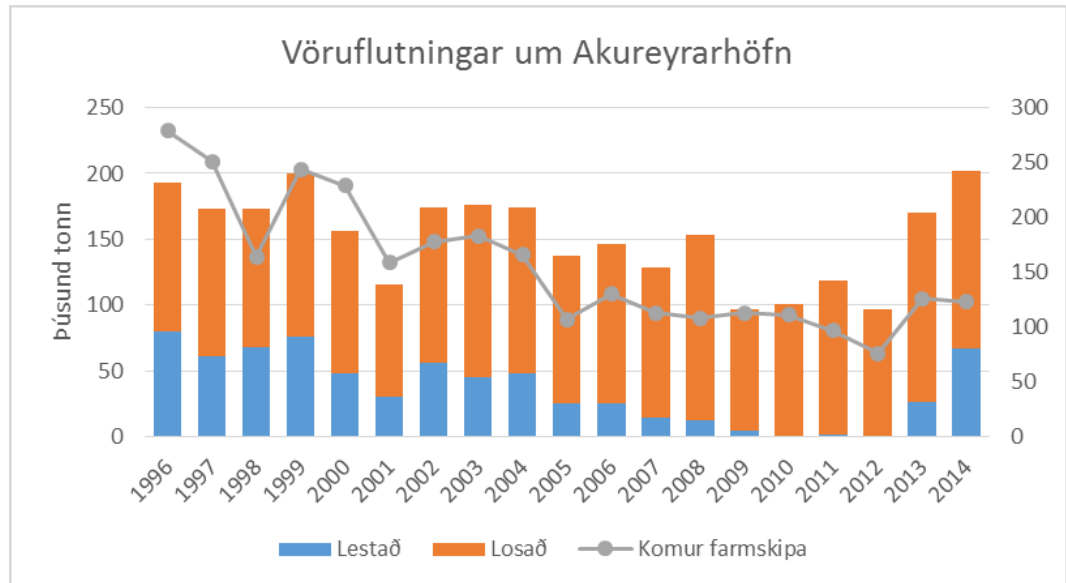
Mynd 3.7 Magn vöruflutninga um Ísafjarðarhöfn, skipt upp eftir lestun og losun, fyrir árin 1996-2014. Gráa lína sýnir skráðar komur farmskipa hvers árs, en þar sem línan brotnar vantar gögn.

Mynd 3.8 sýnir magn vöruflutninga um Sauðárkrókhöfn. Þar er mjög svipaða sögu að segja og um Ísafjarðarhöfn, en sjá má töluverða aukningu árið 2013 sérstaklega í lestun. Fara þarf aftur til ársins 2000 til að sjá meira flutningsmagn lestað heldur en árið 2013.



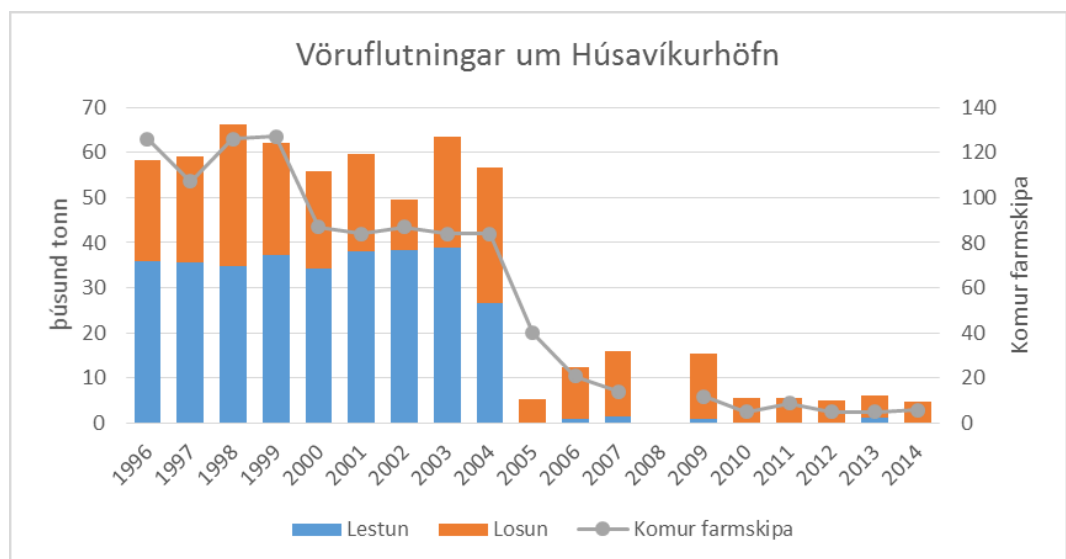
Mynd 3.8 Magn vöruflutninga um Sauðárkrókhöfn, skipt upp eftir lestun og losun, fyrir árin 1996-2014. Gráa lína sýnir skráðar komur farmskipa hvers árs, en þar sem línan brotnar vantar gögn.

Á mynd 3.9 má sjá þróun vöruflutninga um Akureyrarhöfn. Þar er líka sömu sögu að segja og í hinum tveimur fyrrnefndu höfnum. Fara þarf aftur til ársins 1999 til að sjá viðlíka flutningsmagn um Akureyrarhöfn og flutt var árið 2014.



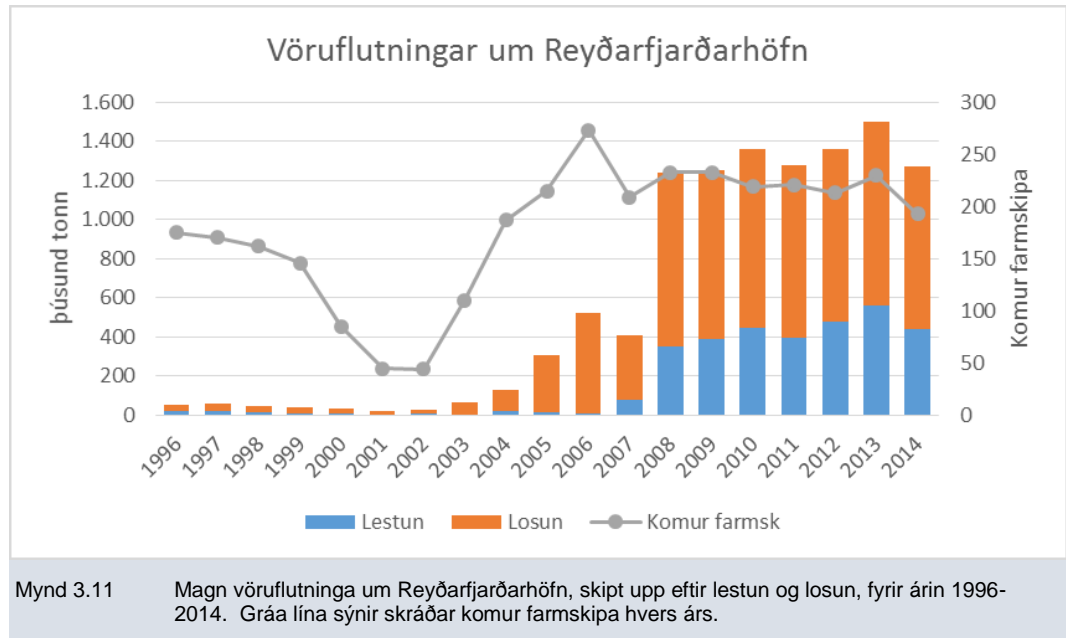
Mynd 3.9 Magn vöruflutninga um Akureyrarhöfn, skipt upp eftir lestun og losun, fyrir árin 1996-2014. Gráa lína sýnir skráðar komur farmskipa hvers árs.

Á mynd 3.10 má sjá þróun vöruflutninga um Húsavíkurhöfn. Þar er aðeins annað uppá teningunum heldur en í hinum höfnunum þremur fyrrnefndu. Flutningsmagn datt niður árið 2005 enda var Kísiliðjan við Mývatn lögð niður árið 2004 en framleiðsla hennar var flutt til Húsavíkur til útskipunar. Óveruleg breyting varð á flutningsmagni árið 2013 þegar strandsiglingar hófust aftur. Líklegt má telja að með því að hafa Húsavíkurhöfn inni í strandsiglingaáætlun sé verið sé að stíla inná flutninga vegna kísilmálmverksmiðju við Bakka sem er í byggingu.

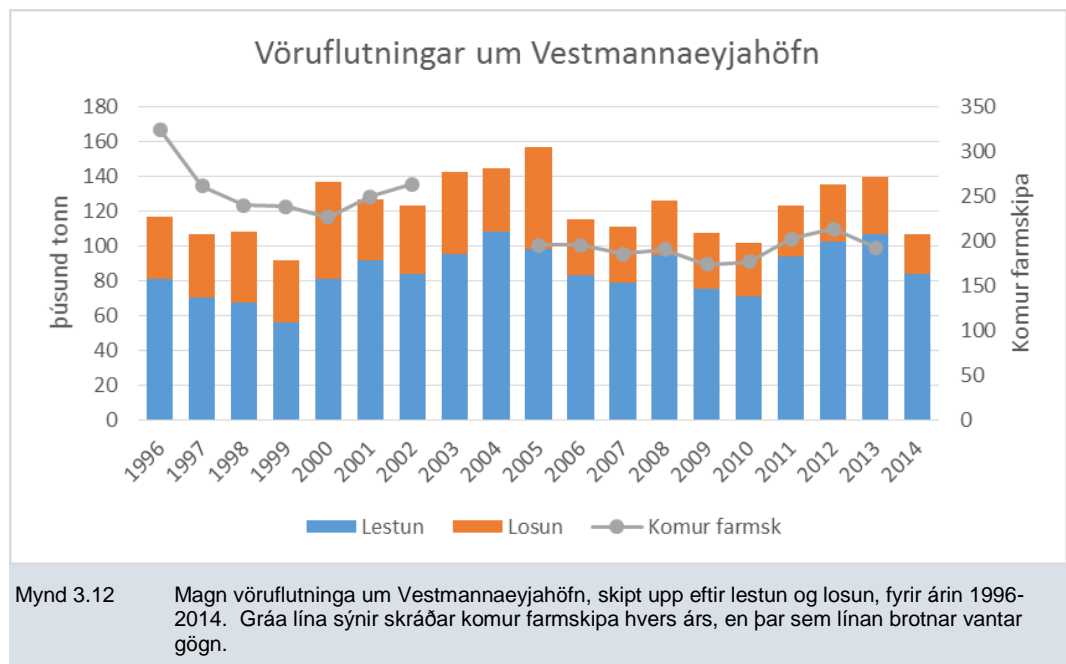


Mynd 3.10 Magn vöruflutninga um Húsavíkurhöfn, skipt upp eftir lestun og losun, fyrir árin 1996-2014. Gráa lína sýnir skráðar komur farmskipa hvers árs, en þar sem línan brotnar vantar gögn.

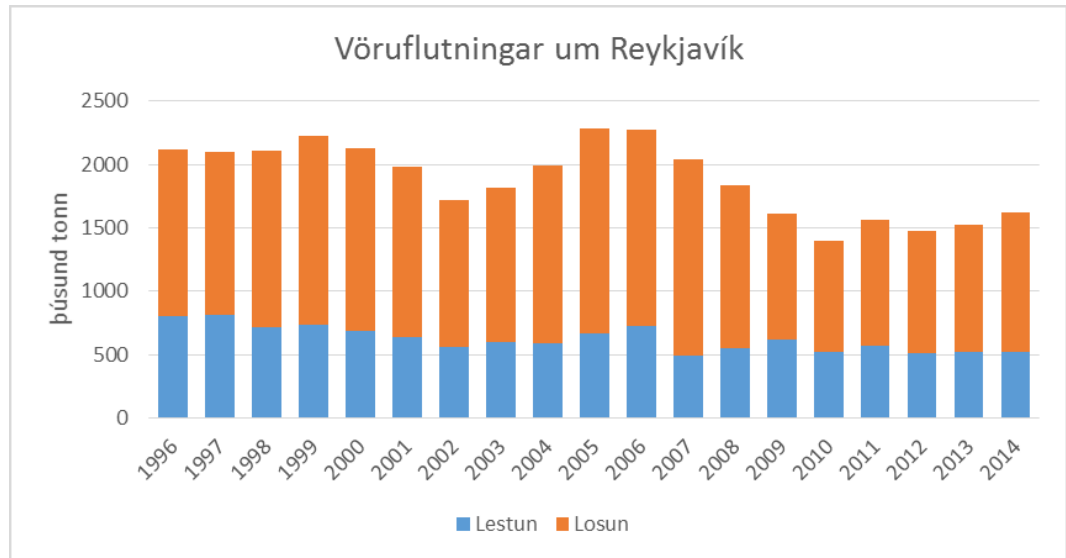
Mynd 3.11 sýnir þróun vöruflutninga um Reyðarfjarðarhöfn. Í byrjun kaflans er að finna umfjöllun um vöruflutninga um Reyðarfjarðarhöfn (mynd 3.2) og er vísað í hana til frekari glöggvunar. Vegna þess hversu stór hluti vöruflutninga um höfnina tengjast álveri Alcoa Fjarðaáls er ekki hægt út frá þessum upplýsingum að meta hvort einhverjar breytingar hafi átt sér stað árið 2013 þegar skipulagðar strandsiglingar hófust aftur.



Mynd 3.12 sýnir magn vöruflutninga um Vestmannaeyjahöfn. Vestmannaeyjahöfn lútur aðeins öðrum lögmálum heldur en hinar hafnirnar fyrrnefndu, en segja má að strandsiglingar hafi í raun aldrei lagst af um Vestmannaeyjar enda Vestmannaeyjahöfn ávallt verið inni í siglingaáætlun skipafélaganna.



Að síðustu er hér sýnd þróun vöruflutninga um Reykjavíkurhöfn (mynd 3.13). Þessi mynd segir vitanlega lítið um áhrif strandflutninga eða breytingar þar að lútandi, heldur er henni fyrst og fremst ætlað að setja hlutina í samhengi. Það sem vekur sérstaka athygli á þessar mynd er þróunin frá árinu 2005 til 2010 en þar minnkar flutningsmagn um Reykjavíkurhöfn umtalsvert ár frá ári. Ólíklegt má telja að vöruflutningar í heild hafi dregist mikið saman á þessu tímabili (amk ekki fram undir október 2008). Því má ætla að nokkuð stór hluti þessa flutninga hafi færst yfir á vegakerfið, en þar er hins vegar efni í aðra rannsókn. Frá árinu 2012 hafa vöruflutningar um Reykjavíkurhöfn aukist lítilega ár frá ári en eiga engu að síður langt í land með að ná metárinu 2005.



Mynd 3.13 Magn vöruflutninga um Reykjavíkurhöfn, skipt upp eftir lestun og losun, fyrir árin 1996-2014.

4 Umferðartölur

Vegagerðin starfrækir umferðarteljara víðsvegar um landið. Fastir talningarstaðir, þar sem talið er allt árið, eru um 185, auk þess sem árlega eru framkvæmdar skynditalningar á 100-140 stöðum. Á föstum talningastöðum notast Vegagerðin við þrenns konar búnað; einfalda teljara sem lesa þarf af úti í mörkinni og teljara sem tengdir eru veðurstöðum. Báðar þessar gerðir skrá eingöngu umferð. Í þriðja lagi eru það umferðferðargreinar, sem er fullkomnasti búnaðurinn og skrá þeir mun fleiri upplýsingar en umferðarmagn, t.d, hraða ökutækja, bíl á milli bíla og geta jafnvel greint loftþrýsting í dekkjum. Jafnframt geta þeir greint af hvaða tagi ökutæki eru, þ.e. hvort um er að ræða fólsbíl/jeppa eða þungt ökutæki og þá hvort um er að ræða vörubifreið, vörubifreið með beislisvagn, dráttarbíl með tengivagn, rútu o.s.frv.

4.1 Vandamál tengd umferðargreinum

Umferðargreinarnir eru mjög fullkomin og næmur búnaður og er það í rauninni nánast ótrúlegt að búnaður sem liggur undir yfirborði vegar geti greint í sundur mismunandi tegundir ökutækja af slíkri nákvæmni. Stundum er sagt að ef eitthvað hljómi næstum of vel til að vera satt þá sé það gjarnan raunin. Í það minnsta hafa komið upp ákveðnir vankantar á því hvernig umferðargreinarnir flokka ökutæki og hafa nokkur verkefni verið unnin sem miða að því að bæta flokkun þeirra og laga hana að samsetningu íslenskrar umferðar. Í skýrslu sem Vegsýn vann fyrir Vegagerðina árið 2008 [12] segir að „helsti veikleiki gagna frá umferðargreinum sé að núverandi skilgreining á ökutækjaflokkun umferðargreina henti ekki vel til að skilja á milli þeirra ökutækja sem teljast létt annars vegar og þung hins vegar.“ Greinarnir ofmeti þannig hlutfall þungrar umferðar þar sem stærri ökutæki sem falli undir flokk léttara bifreiða séu talin til flokka þungra bifreiða, s.s. stórir jeppar, pallbílur og minni sendiferðabílar. Einnig hafi sýnt sig að fólsbifreiðar með eftirvagna eigi það til að lenda í flokki þungra bifreiða. Þá hafi komið í ljós að næmni umferðargreina á það til að raskast með tímanum, líklega vegna slits á slitlagi, og þegar það gerist eykst hluti þeirra bifreiða sem ekki tekst að flokka rétt og lenda þær í afgangsflokki. Hins vegar sýndu prófanir að lengdarmæling umferðargreina eru mjög áreiðanlegar. Því var markmið áðurnefnds verkefnis að kanna hvort nota mætti lengdarmælingu umferðargreina til að leiðrétta flokkun þeirra til að greina betur á milli léttara og þungra ökutækja. Þetta verkefni gaf af sér leiðréttingar á gögnum umferðargreina sem skiluðu verulegri bætingu í flokkun milli léttara og þungra bíla.

Í framhaldinu voru áðurnefndar leiðréttingar þróaðar frekar, bæði fyrir EUR6 og EUR13 umferðargreina. Fjallað er um þá vinnu í skýrslum Vegsýnar og VSÓ Ráðgjafar *Þungaumferð á þjóðvegum – Áfangaskýrsla* [13] og *Þungaumferð á þjóðvegum – Áfangaskýrsla 2* [14]. Þessar leiðréttingar þóttu gefa það góða raun að í [13] segir að „með þessari niðurstöðu má segja að þróunarvinnu um notkun umferðargreina til þess að meta þungaumferð og þungaálag á vegakerfinu sé í megindrátum lokið.“

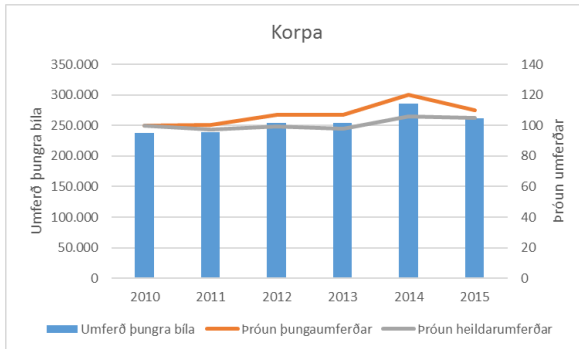
Árið 2014 var unnið verkefni á vegum Umferðardeildar Vegagerðarinnar sem fólst í að meta hlutfall þungrar umferðar á Hringveginum milli Reykjavíkur og Akureyrar [15]. Gert var sjónmat á umferð við nokkra umferðargreina á leiðinni og niðurstöður bornar saman við gögn úr umferðargreinum. Hafa verður þann fyrirvara, líkt og fram kemur í skýrslunni, að hér var um „stikkprufur“ að ræða. Niðurstöðurnar eru hins vegar nokkuð sláandi. Þar segir að óleiðrétt gögn frá þeim umferðargreinum sem voru til skoðunar hafi í öllum tilfellum skilað alltof háu hlutfalli þungaumferðar m.v. sjónmatið, líkt og vitað var. Hins vegar, eftir að gögn höfðu verið leiðrétt, fór hlutfallið talsvert undir sjónmatið í öllum tilfellum. Þannig hafi engin umferðargreinir skilað gögnum gegnum leiðréttingarferla með undir 10% skekkju miðað við sjónmat, en það er það villuhlutfall sem Norðurlöndin, gegnum NordFoU verkefnið NorSIKT, hafa komið sér saman um að nota. Því er skýrt tekið fram í skýrslunni að sjónmat fór fram um haust og vetur og afar líklegt megi telja að

hlutfall þungar umferðar sé lægra yfir sumartímenn. Því er slegin sá varnagli að ekki megi túlka niðurstöðu sjónmatsins sem lýsandi fyrir heildarhlutfall þungra bíla yfir árið að meðaltali.

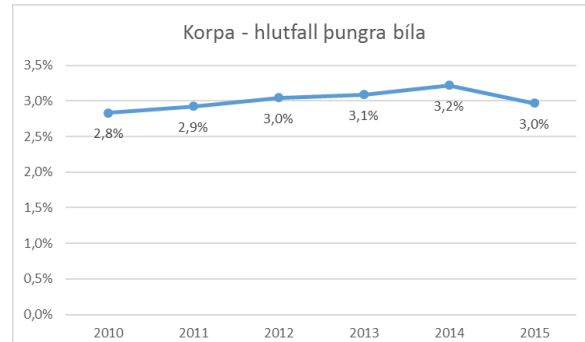
Af ofangreindu má vera ljóst að mögulega gefa umferðargreinarnir ekki hárnákvæma tölu um fjölda þungra bíla í umferðinni. Hins vegar er gengið út frá því í þessu verkefni að skekkjurnar séu nokkuð svipaðar milli ára, þannig samanburður milli ára ætti að vera nokkuð raunhæfur.

4.2 Niðurstöður umferðargreina um fjölda þungra bíla

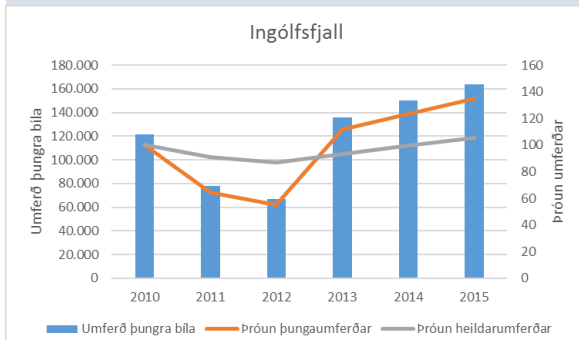
Á eftirfarandi myndum 4.1 – 4.32 eru sett fram með myndrænum hætti gögn frá nokkrum umferðargreinum Vegagerðarinnar fyrir árin 2010-2015. Á þessum myndum er sýndur (sem stöplur) fjöldi þungra bíla hvers árs. Jafnframt er sýnd (sem línur) þróun umferðar, bæði heildarumferðar og þungar umferðar, frá árinu 2010. Þróunin er sýnd sem vísitala þar sem árið 2010 er skilgreint sem grunnár með gildið 100. Að auki er línurit sem sýnir hlutfall þungra bíla í umferðinni á hverjum stað fyrir sama tímabil.



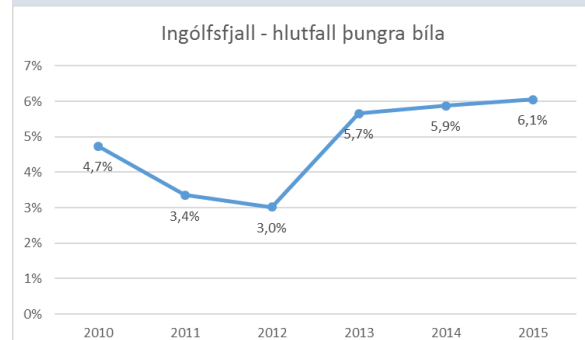
Mynd 4.1 Fjöldi þungra bíla á Vesturlandsvegi við Korpu ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



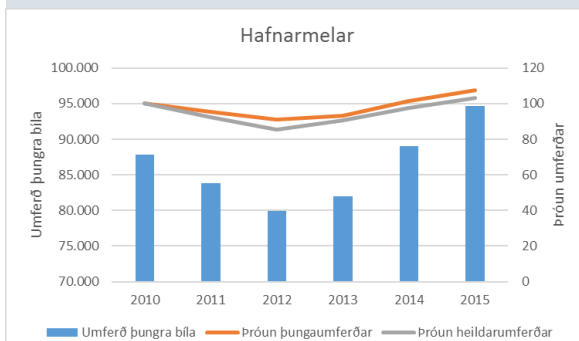
Mynd 4.2 Hlutfall þungra bíla á Vesturlandsvegi við Korpu fyrir árin 2010-2015.



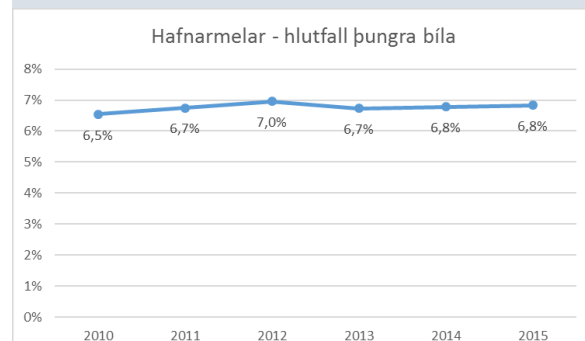
Mynd 4.3 Fjöldi þungra bíla á Suðurlandsvegi við Ingólfsfjall ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



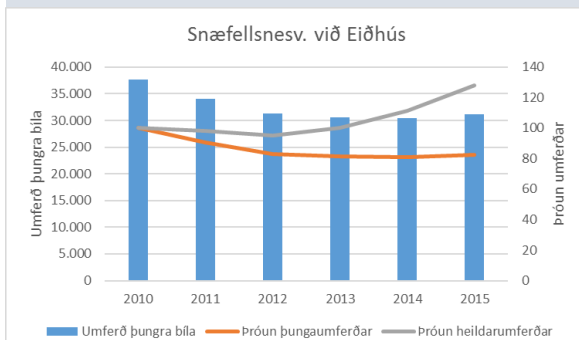
Mynd 4.4 Hlutfall þungra bíla á Suðurlandsvegi við Ingólfsfjall fyrir árin 2010-2015.



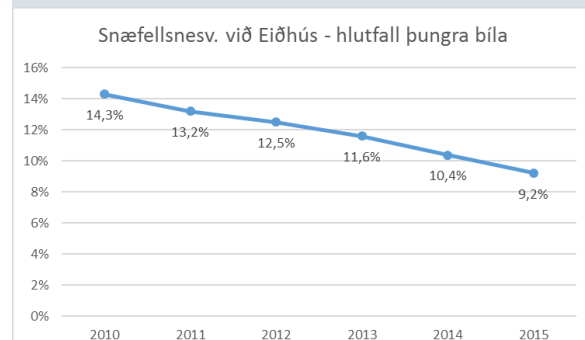
Mynd 4.5 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi við Hafnarmela ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



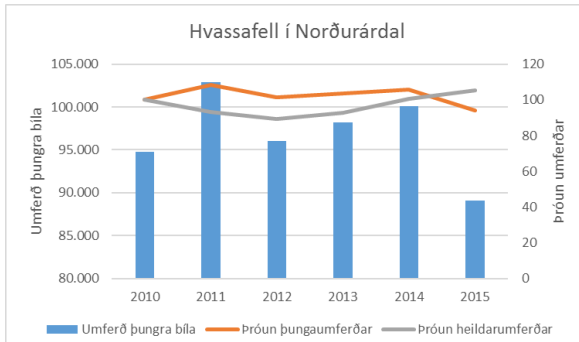
Mynd 4.6 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi við Hafnarmela fyrir árin 2010-2015.



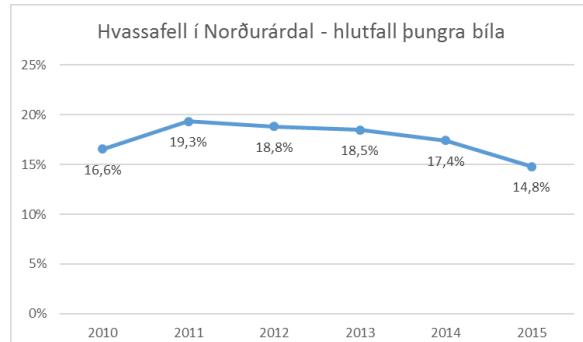
Mynd 4.7 Fjöldi þungra bíla á Snæfellsnesvegi við Eiðhús ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



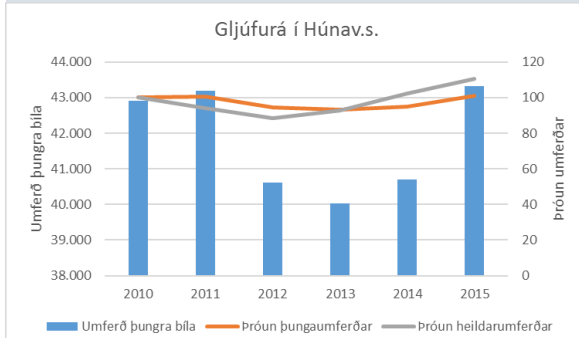
Mynd 4.8 Hlutfall þungra bíla á Snæfellsnesvegi við Eiðhús fyrir árin 2010-2015.



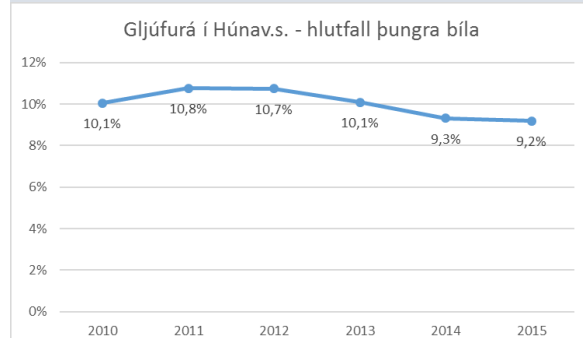
Mynd 4.9 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi við Hvassafell í Norðurárdal ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



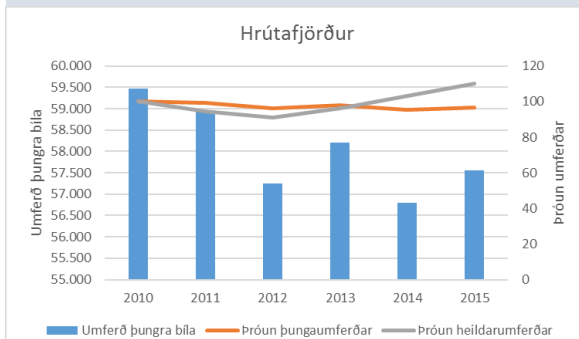
Mynd 4.10 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi við Hvassafell í Norðurárdal fyrir árin 2010-2015.



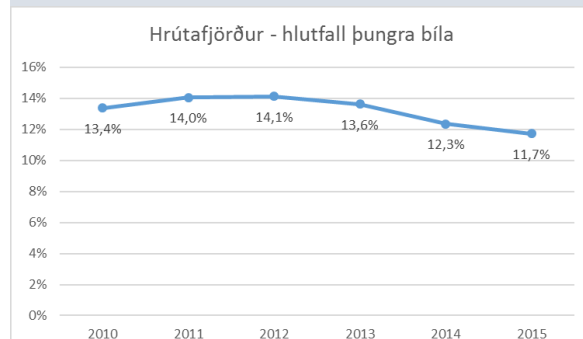
Mynd 4.11 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi við Gljufurá í Húnavatnssýslu ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



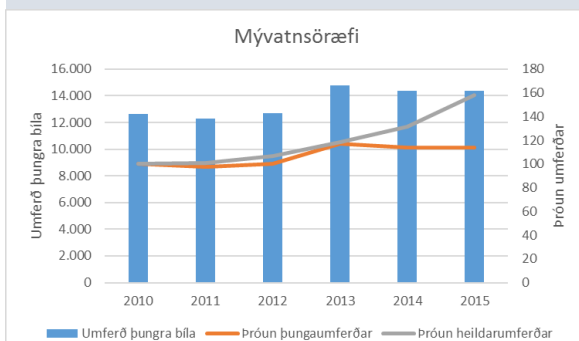
Mynd 4.12 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi við Gljufurá í Húnavatnssýslu fyrir árin 2010-2015.



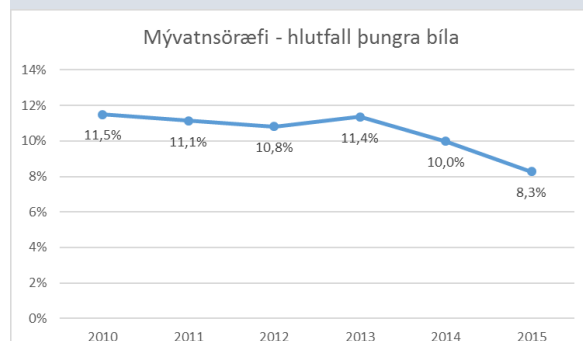
Mynd 4.13 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi í Hrútafirði ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



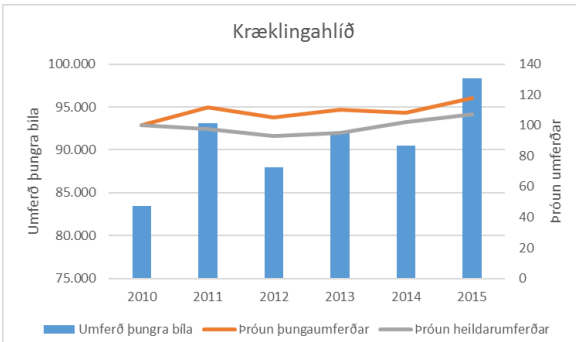
Mynd 4.14 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi í Hrútafirði fyrir árin 2010-2015.



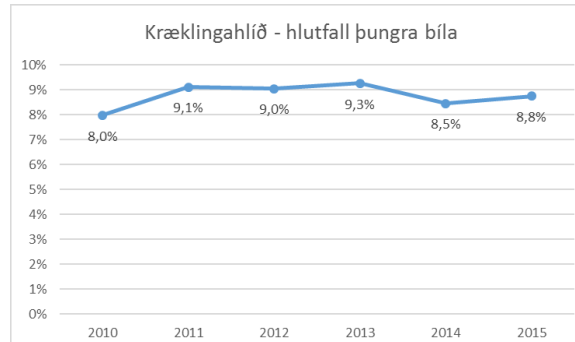
Mynd 4.15 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi um Mývatnsöræfi 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



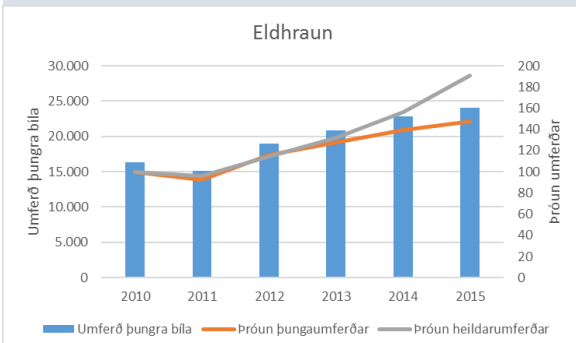
Mynd 4.16 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi um Mývatnsöræfi fyrir árin 2010-2015.



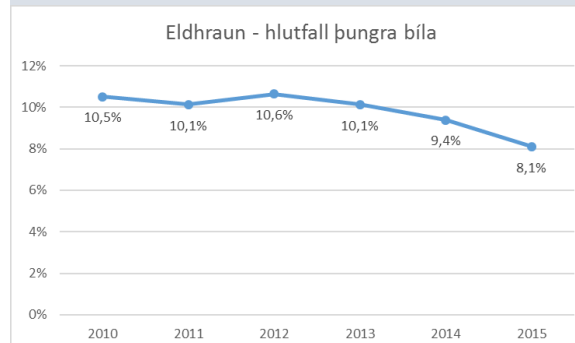
Mynd 4.17 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi við Kræklingahlíð norðan Akureyrar 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



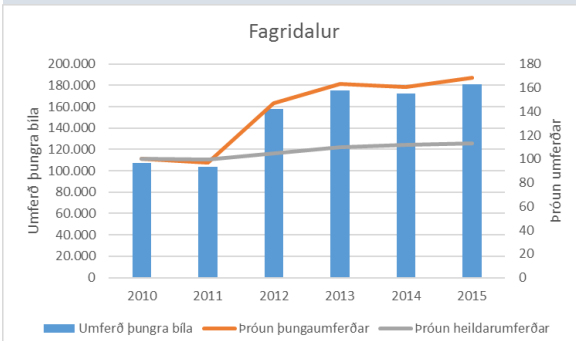
Mynd 4.18 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi við Kræklingahlíð norðan Akureyrar fyrir árin 2010-2015.



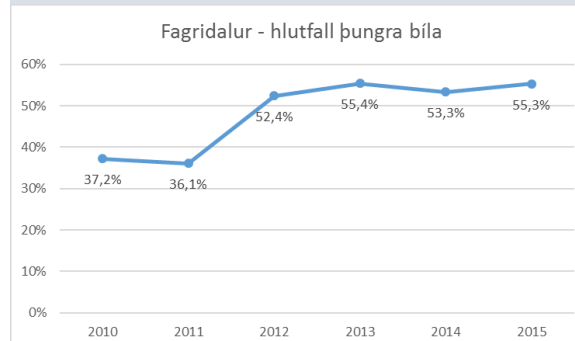
Mynd 4.19 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi um Eldhraun 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



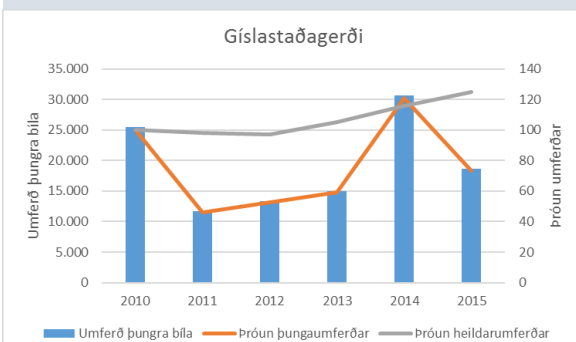
Mynd 4.20 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi um Eldhraun fyrir árin 2010-2015.



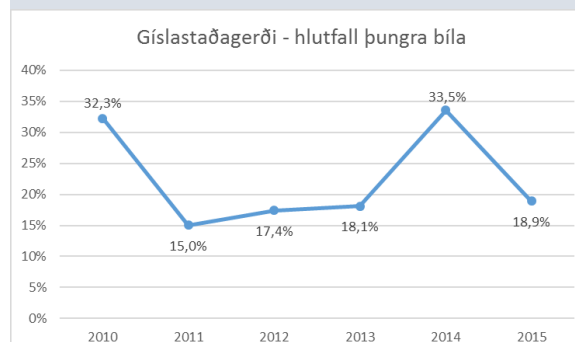
Mynd 4.21 Fjöldi þungra bíla á Norðfjarðarvegi um Fagradal 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



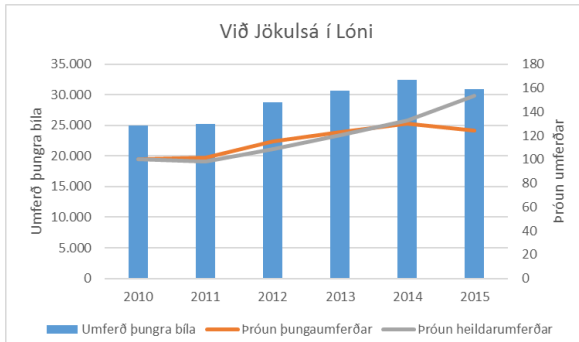
Mynd 4.22 Hlutfall þungra bíla á Norðfjarðarvegi um Fagradal fyrir árin 2010-2015.



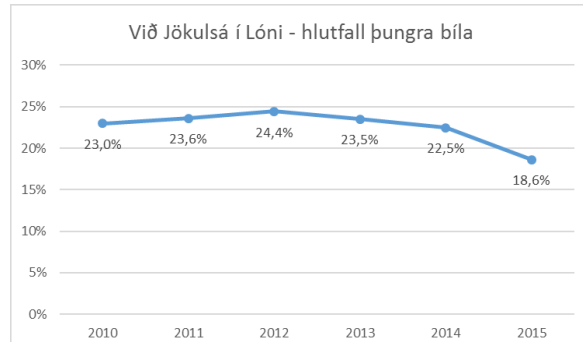
Mynd 4.23 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi við Gíslastaðagerði á Fljótsdalshéraði 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



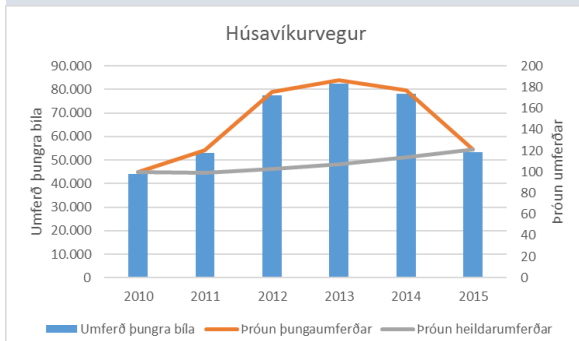
Mynd 4.24 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi við Gíslastaðagerði á Fljótsdalshéraði fyrir árin 2010-2015.



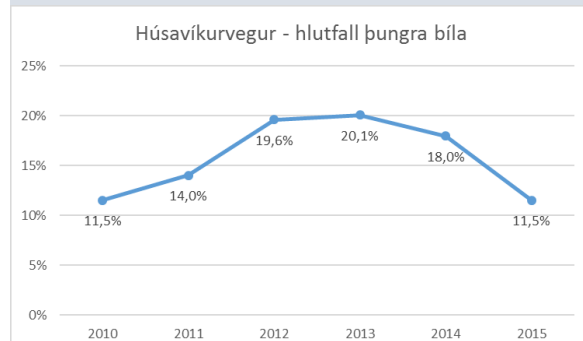
Mynd 4.25 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi við Jökulsá í Lóni 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



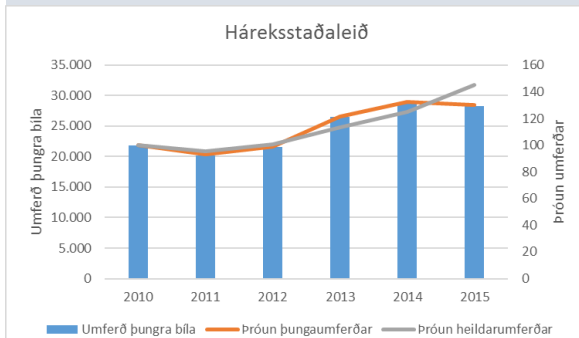
Mynd 4.26 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi við Jökulsá í Lóni fyrir árin 2010-2015.



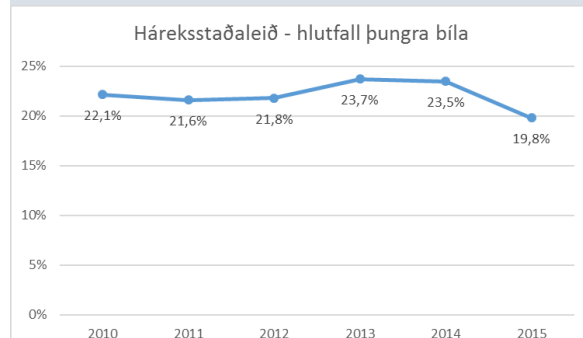
Mynd 4.27 Fjöldi þungra bíla á Húsavíkurvegi 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



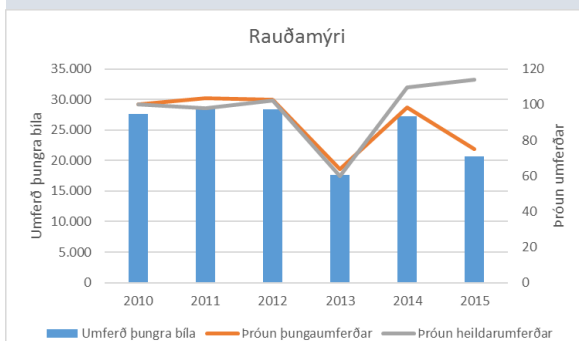
Mynd 4.28 Hlutfall þungra bíla á Húsavíkurvegi fyrir árin 2010-2015.



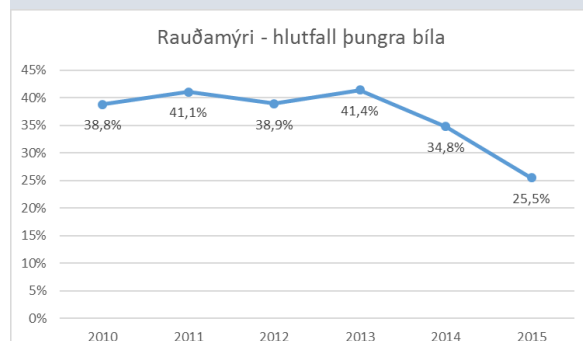
Mynd 4.29 Fjöldi þungra bíla á Hringvegi um Háreksstaðaleið 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



Mynd 4.30 Hlutfall þungra bíla á Hringvegi um Háreksstaðaleið fyrir árin 2010-2015.



Mynd 4.31 Fjöldi þungra bíla á Djúpvogi við Rauðamýri 2010-2015 ásamt próun umferðar frá árinu 2010.



Mynd 4.32 Hlutfall þungra bíla á Djúpvogi við Rauðamýri fyrir árin 2010-2015.

4.3 Túlkun gagna frá umferðargreinum

Á Vesturlandsvegi við Korpu jókst umferð þungra bíla hlutfallslega meira en heildarumferð frá árinu 2010 til 2014 en árið 2015 dró nokkuð úr vexti hennar (mynd 4.1). Greinirinn við Korpu taldi þannig 24 þús. færri þunga bíla árið 2015 en 2014, sem jafngildir rúmlega 65 bílum að meðaltali hvern dag ársins.

Á Suðurlandsvegi við Ingólfsfjall fækkaði þungum bílum umtalsvert árin 2011 og 2012 m.v. árið 2010 en hefur hins vegar vaxið stöðugt síðan og hraðar en vöxtur heildarumferðar (mynd 4.3)

Á Hringvegi við Hafnarmela í Hvalfjarðarsveit hefur þróun þungrar umferðar frá árinu 2010 að mestu haldist í hendur við þróun heildarumferðar (mynd 4.5). Umferð dróst saman árið bæði 2011 og 2012 en hefur vaxið stöðugt síðan, en árið 2015 hafði þungum bílum fjölgað um 18% m.v. 2012 á þessum stað.

Á Snæfellsnesvegi við Eiðhús hefur hlutfall þungra bíla í umferðinni lækkað stöðugt frá árinu 2010 (mynd 4.8) en fjöldi þungra bíla þar hefur stöðugt dregist saman milli ára. Raunar varð um 2% fjölgun árið 2015 frá árinu áður en þá hafði þungum bílum fækkað um 19% frá 2010. Þetta jafngildir ríflega 3% fækkun milli ára á tímabilinu 2010-2015. Á sama tíma jókst heildarumferð um 28% eða um 4,2% að meðaltali milli ára. Hlutfall þungra bíla á þessum stað lækkaði því um ríflega 5 prósentustig.

Við Hvassafell í Norðurárdal hefur heildarumferð aukist um að meðaltali 4,2% milli ára frá árinu 2012 eftir samdrátt árin á undan. Vöxtur þungrar umferðar hefur hins vegar verið mun minni og hefur hlutfall þungra bíla dregist saman um 4,5 prósentustig frá 2011. Hins vegar verður að taka tölum um fjölda þungra bíla frá þessum umferðargreini með fyrirvara, því í verkefni sem Umferðardeild Vegagerðarinnar vann árið 2014 [15] kom í ljós að greinirinn var bilaður.

Við Gljúfurá í Húnavatnssýslu fækkaði þungum bílum um rúm 7% árið 2012 frá árinu á undan (mynd 4.11) og óx lítið sem ekkert aftur fyrr en árið 2015. Heildarumferð óx hins vegar að meðaltali um 5,7% milli ára frá 2012. Af þessu leiðir að hlutfall þungra bíla hefur dregist saman um 1,6 prósentustig frá 2012.

Í Hrutafirði er mynstrið nánast alveg eins og við Gljúfurá (mynd 4.13), nema þar var að örlítill neikvæður vöxtur í fjölda þungra bíla að meðaltali milli ára. Heildarumferð jókst hins vegar um ríflega 6% milli ára frá 2012. Af þessi leiðir að hlutfall þungra bíla dróst saman um 2,3 prósentustig frá 2011-2015 (mynd 4.14).

Á Mývatnsöræfum hélst vöxtur þungrar umferðar nánast alveg í hendur við vöxt heildarumferðar árin 2010 til 2013 (mynd 4.15) en aukningin var um 17-18% á þessu tímabili. Eftir 2013 er engin vöxtur í fjölda þungra bíla, heldur raunar örlítill fækkun. Heildarumferð hélt hins vegar áfram að vaxa verulega og árið 2015 hafði heildarumferð aukist um 33% frá árinu 2013 og um 58% frá árinu 2010 sem jafngildir um 8% meðalfjölgun milli ára á tímabilinu. Af þessu má sjá að hlutfall þungra bíla fór úr 11.4% árið 2013 í 8,3% árið 2015 (mynd 4.16).

Við Kræklingahlíð norðan Akureyrar er nokkuð aðra sögu að segja en víða annars staðar. Þar verður mesta fjölgun þungra bíla milli 2010 og 2011, eða tæp 12%. Breytingar eru svo óverulegar fram til ársins 2015 þegar þungum bílum fjölgar um tæp 9% frá árinu á undan. Þungum bílum fjölgaði um 18% frá 2010 til 2015, eða um 2,8% að meðaltali milli ára. Heildarumferð jókst hins vegar um 7% á tímabilinu, eða um 1,2% að meðaltali milli ára.

Á Hringvegi um Eldhraun er nokkuð svipaða sögu að segja og af Mývatnsöræfum þar sem vöxtur þungrar umferðar og heildarumferðar helst í hendur til ársins 2013 en eftir það skilur á milli (mynd 4.19). Vöxtur umferðar er um 30% frá 2010 til 2013 en þá dregur verulega úr fjölgun þungra bíla. Frá 2013 til 2015 er fjölgun þungra bíla um 15%, en um

44% fyrir heildarumferð á sama tímabili. Nefna má að vöxtur heildarumferðar á Hringvegi um Eldhraun frá 2010 til 2015 var um 91%, eða að meðaltali rúm 11% milli ára. Af þessu leiðir að hlutfall þungra bíla á þessum stað lækkaði um 2,5 prósentustig frá 2012 til 2015.

Gögn um fjölda þungra bíla frá umferðargreinum í Fagradal og við Gíslastaðagerði á Héraði (myndir 4.21-4.24) eru vafasöm og mjög líklegt má telja að flokkun þessara greina sé ekki rétt. Engu að síður var ákveðið að hafa þessar myndir með því þær geta engu að síður gefið ákveðnar vísbendingar. Umferðargreinir í Fagradal gefur allt upp í 55% hlutfall þungra bíla (mynd 4.22). Þó vitað sé að margir þungir bílar fari þarna um þá verður þetta hlutfall að teljast mjög hæpið. Tölur um heildarumferð um Fagradal virðast hins vegar vera nokkuð nærri lagi og í samræmi við önnur talningargögn. Greinirinn gefur nokkuð samfelldan vöxt heildarumferðar, eða að meðaltali um 2,1% milli ára.

Svipaða sögu er að segja af gögnum umferðargreinis við Gíslastaðagerði á Héraði, en sveiflur í hlutfalli þungra bíla milli ára er mun meira en eðlilegt getur talist (mynd 4.24). Tölur um heildarumferð virðast hins vegar vera innan marka og sjá má að frá 2012 hefur vöxtur umferðar verið nokkuð jafn og stöðugur, eða um ríflega 6% milli ára.

Við Jökulsá í Lóni var vöxtur þungrar umferðar hlutfallslega nokkuð jafn vexti heildarumferðar frá 2010-2014 (mynd 4.25). Árið 2015 dró hins vegar úr fjölda þungra bíla þegar þeim fækkaði um ca. 1500 eða 4,6% frá árinu 2014. Heildarumferð hélt hins vegar áfram að vaxa einsog árin á undan, en hún óx nánast línulega frá árinu 2011 um ríflega 9% milli ára. Hlutfall þungra bíla hefur þ.a.l. lækkað um 5,8 prósentustig frá árinu 2012.

Á Húsavíkurvegi varð samkvæmt gögnum frá umferðargreini þar gríðarlegur vöxtur á fjölda þungra bíla frá 2010 til 2013 þar sem fjölgunin var um 87% á þessu tímabili (mynd 4.27). Þessar niðurstöður bera að taka með varúð því þrátt fyrir að mögulega hafi einhver undirbúningsframkvæmdir vegna álvers/kísilvers við Bakka verið hafnar þá voru þær alls ekki komnar á fullt árið 2013. Því verður að telja það líklegt að flokkun umferðargreinis á þungum bílum sé ekki alveg rétt. Umferðargreinirinn sýnir hins vegar stöðugan og jafnan vöxt heildarumferðar á Húsavíkurvegi um 4% milli ára að meðaltali.

Umferðargreinir á Hringvegi um Háreksstaðaleið sýnir nokkuð svipað mynstur og umferðargreinar á Mývatnsöræfum og við Jökulsá í Lóni (mynd 4.29). Þar var vöxtur þungrar umferðar nokkuð svipaður hlutfallslega og vöxtur heildarumferðar fram til ársins 2013 þegar draga fór úr vexti þungrar umferðar, og milli 2014 og 2015 varð samdráttur í fjölda þungra bíla um 2%. Heildarumferð hefur hins vegar vaxið stöðugt frá árinu 2012 að meðaltali um 9,6% milli ára, mest milli 2014 og 2015 um ríflega 16%. Af þessum sökum hefur hlutfall þungra bíla á Háreksstaðaleið lækkað um 4 prósentustig frá árinu 2013 (mynd 4.30).

Við Rauðamýri við Ísafjarðardjúp var sáralítill breyting á umferð (hvorki heildarumferð né þungum bílum) frá 2010 til 2012 samkvæmt gögnum úr umferðargreini þar (mynd 4.31). Árið 2013 virðist umferðin hafa dottið niður en aukist svo aftur 2014, og árið 2015 fækkaði þungum aftur en heildarumferð hélt áfram að aukast. Þannig hefur hlutfall þungra bíla lækkað um 16 prósentustig frá 2013 samkvæmt gögnum umferðargreinisins (mynd 4.32).

5 Niðurstaða

Megintilgangur verkefnisins var að reyna að leggja mat á það hvort það að strandsiglingar voru teknar upp aftur árið 2013 hafi dregið úr fjölda þungra bíla á þjóðvegum landsins. Í því skyni voru borin saman gögn um flutninga um hafnir landsins og gögn úr umferðargreinum Vegagerðarinnar.

Á mynd 3.4 má sjá hvernig vöruflutningar um hafnir á Vestfjörðum hafa þróast síðustu 20 árin. Stöðugur samdráttur varð í vöruflutningum frá 1996 til 2006. Tiltölulega litlar breytingar urðu svo fram til ársins 2013 þegar umtalsverð aukning varð í vöruflutningum og árið 2014 voru vöruflutningar orðnir álfka miklir og þeir voru árið 1999. Þegar Ísafjarðarhöfn er skoðuð sérstaklega (mynd 3.7) sést þetta mynstur enn skýrar þar sem vöruflutningar drógust saman árið 2000 og aftur 2005, en aukast svo verulega árið 2013 og enn meira 2014. Samkvæmt niðurstöðum umferðargreinis á Djúpvegi við Rauðamýri varð umtalsverður samdráttur í fjölda þungra bíla árið 2013 (mynd 4.31). Hann virðist reyndar aukast aftur árið 2014 og dróst svo aftur saman 2015. Hlutfall þungra bíla lækkaði um tæp 16 prósentustig frá 2013 til 2015 (mynd 4.32).

Um vöruflutninga um hafnir á Norðurlandi er svipaða sögu að segja. Nánast stöðugur samdráttur frá 1996 til 2010, þar sem mesti samdrátturinn milli ára er 2004-2005. Árið 2013 varð hins vegar umtalsverð aukning sem hélt áfram árið 2014. Þegar horft er á Akureyrarhöfn sérstaklega sést þróunin jafnvel enn betur (mynd 3.9). Greinilegur samdráttur varð um og eftir árið 2000 og aftur milli 2004 og 2005. Á tímabilinu 1996 til 2014 var minnst flutt um Akureyrarhöfn árið 2012, en árið 2013 verður veruleg aukning á flutningum og heldur aukningin áfram árið eftir. Mjög svipaða sögu er að segja um Sauðárkrókshöfn (mynd 3.8). Umferðargreinir á Hringvegi í Hrótafirði sýnir nokkra fækkun þungra bíla milli 2013 og 2014 (mynd 4.13) sem og umferðargreinir við Kræklingahlíð norðan Akureyrar (mynd 4.17). Á báðum stöðum varð hins vegar aukning aftur árið 2015.

Austurland sker sig nokkuð úr varðandi vöruflutninga um hafnir (mynd 3.6). Aukningin sem varð á vöruflutningum með tilkomu álvers Alcoa í Reyðarfirði var svo gríðarleg að hún yfirskyggir í raun allt annað sem gerir það erfitt að meta hvort strandsiglingar hafi skilað einhverri aukningu á vöruflutningum þar. Þó varð nokkur aukning á vöruflutningum um Reyðarfjarðarhöfn árið 2013 en hvort sá flutningur tengist álverinu eða ekki er ekkert hægt að fjölgráa um. Engu að síður sýnir umferðargreinir á Hringvegi um Mývatnsöræfi (mynd 4.15) smávægilega samdrátt í fjölda þungra bíla frá árinu 2013 og hlutfall þungra bíla þar lækkar um 3 prósentustig. Umferðargreinir á Háreksstaðaleið (mynd 4.29) sýnir ekki alveg sömu niðurstöðu þó árið 2014 hafi dregið úr vexti og síðan orðið fækkun árið 2015. Hlutfall þungra bíla þar lækkaði þannig um 4 prósentustig. Við Jökulsá í Lóni (mynd 4.25) fjölgaði þungum bílum milli ára frá 2010-2014 en fækkaði hins vegar árið 2015. Hlutfall þungra bíla lækkaði þó um 6 prósentustig frá 2012.

Þegar horft er á niðurstöður umferðargreina í heild má sjá að á nokkrum stöðum verður greinilegur samdráttur í fjölda þungra bíla eftir 2013. Má þar nefna Hvassafell í Norðurárdal, Hringveg um Hrótafjörð, Mývatnsöræfi, Háreksstaðaleið og við Jökulsá í Lóni. Á öðrum stöðum, t.d. við Ingólfssjall, við Hafnarmela, við Gljúfurá á Húnavatnssýslu og um Eldhraun virðist þungum bílum fjölga nokkuð jafnt og þétt milli ára. Gögn um vöruflutninga um strandsiglingahafnir sýna svo ekki verður um villst umtalsverða aukningu á vöruflutningum um þær hafnir. Þó ekki sé hægt að fullyrða um beint orsakasambandi þarna á milli þá bendir allt til að upptaka strandsiglinga hafi dregið úr umferð þungra bíla á ákveðnum leiðum eða í það minnsta gert það að verkum að aukning þungra bíla varð minni en annars hefði orðið.

6 Umræður

Í köflunum hér að framan hefur verið rakið hvernig vöruflutningar með ströndinni hafa þróast síðustu áratugi og hvernig þær breytingar hafa leitt til mikillar aukningar þungaflutninga eftir vegakerfinu. Reynt hefur verið að varpa ljósi á þær breytingar sem urðu á íslenskum flutningamarkaði um og eftir aldamótin, bæði vegna aukinnar samkeppni og jafnframt vegna meiri krafna um styttri flutnings- og afhendingartíma. Skoðuð hafa verið gögn um vöruflutninga um hafnir landsins síðustu árin til að skoða þróunina.

Fjallað hefur verið um hvernig bættar vegasamgöngur um landið hafa gert landflutninga samkeppnishæfari við sjóflutninga. Bent hefur verið á þá staðreynd sem oft vill gleymast að íslenska vegakerfið er í raun mjög viðamikið og rekstur þess hlutfallslega mun stærri biti fyrir þjóðarbúið heldur en í nágrannalöndunum. Því sé mikilvægt að huga vel að þeim fjárfestingum í samgöngumannvirkjum sem ráðist er í og haga uppbyggingu þannig að þær nýtist sem best. Í því skyni hefur verið fjallað um áhrif þungaflutninga á vegakerfið og reynt að leggja mat á hvort óhóflegt álag sé að valda ótímabæru sliti á vegum eða hvort frekar sé um að kenna að ónógu fjármagni sé veitt til viðhalds og endurbygginga. Fjallað hefur verið um hvernig strandflutningar lögðust af í byrjun aldarinnar og flutningar fluttust alfarið á vegakerfið og í því skyni rýnt í rannsóknir sem gerðar voru um hagkvæmni þess að taka aftur upp strandflutninga.

Jafnframt voru skoðuð gögn frá umferðargreinum Vegagerðarinnar í þeim tilgangi að leggja mat á magn þungrar umferðar á vegakerfinu og skoða þróunina síðustu árin. Þar var horft sérstaklega á tímabilið 2010 til 2015 með það fyrir augum að greina hvort auknir strandflutningar, eftir að þeir voru teknir upp aftur árið 2013, hafi að einhverju marki orðið til að draga úr þungaflutningum eftir vegum landsins. Þau gögn sýna, líkt og fram kemur í niðurstöðukafla, að greinilegur samdráttur verður í fjölda þungra bíla eftir 2013 á ákveðnum stöðum þegar horft er á niðurstöður umferðargreina í heild. Það gefur tilefni til að ætla að dregið hafi úr þungaflutningum eftir vegakerfinu, þó vitanlega sýni það ekki fram á það með óyggjandi hætti.

En hvað þýðir þetta allt saman? Það er óumdeilt að stórir vöruflutningabílar slíta vegum á við hundruð, jafnvel þúsundir smábíla. Það verður hins vegar að teljast óraunhæft að hægt sé að hverfa aftur til þess tíma þegar nánast allir vöruflutningar fóru með skipum milli landshluta. Tímarnir hafa einfaldlega breyst. Verðslanir og rekstraraðilar á landsbyggðinni byggja oft rekstrargrundvöll sinn á lágu birgðahaldi og því að geta fengið vörur fljótt frá innflutningsaðilum, ekki sist ferskvöru. Mun heppilegra er að flytja ferskan fisk milli byggðarlaga og landshluta með landflutningi heldur en að sigla með aflann, enda henta fiskiskip illa til fiskflutninga og eru mun betur komin út á sjó að veiðum. Hins vegar eru ákveðnar vörutegundir sem hentar þrýðilega að flytja með strandsiglingum, s.s. byggingavörur, iðnaðarvörur, fullunnar fiskafurðir o.fl. líkt og segir í greinargerð Samgönguráðuneytisins frá 2010 [9], þar sem slíkar vörur eru nefndar „þolinmóðar“ vörur. Þar segir jafnframt að aðrar vörur, s.s. dagvara, ferskvara, rekstrarvara o.þ.h. muni hins vegar alltaf krefjast hraða og sveigjanleika í flutningum sem landflutningar bjóða.

Í áðurnefndri greinargerð frá 2010 segir að nægjanlegt flutningsmagn sé fyrir hendi til að strandsiglingar geti staðið undir sér. Enda kom það á daginn þegar stóru skipafélögin byrjuðu aftur að bjóða uppá strandsiglingar árið 2013 í tengslum við millilandasiglingar að notkunin varð mun meiri en gert var ráð fyrir í upphafi. Í frétt sem birtist í Fréttablaðinu þann 28. febrúar 2014 [16] segir að „flutningar stóru skipafélaganna tveggja í gegnum nýjar strandsiglingahafnir með tengingu við Evrópuhafnir hafa gengið betur en bjartsýnustu menn þorðu að vona.“ Í fréttinni er byggt á samantekt um flutninga á strandsiglingaleiðum sem Guðmundur M. Kristjánsson hafnarstjóri á Ísafirði tók saman. Í

fréttinni segir að frá því siglingarnar hófust og til ársloka 2013 fluttu félögin að meðaltali um 9.200 tonn á mánuði, sem jafngildir 110.000 tonnum á ársgrundvelli, en það er 40.000 tonnum meira flutningsmagn en almennt var gert ráð fyrir í byrjun. Í greinargerðinni frá 2010 var talið að flutningar gætu í byrjun numið um 70.000 tonnum á ári sem talið var nægjanlegt til að strandflutningar yrðu sjálfbærir. Í fréttinni eru jafnframt leiddar að því líkur að sparnaður fyrirtækja á landsbyggðinni í flutningum nálgist milljarð króna á ársgrundvelli. Ekki má gleyma þeim mikla akstri flutningabifreiða sem sparast við að þessir flutningar færast yfir á sjó, en lauslega áætlað má gera ráð fyrir að þetta flutningsmagn hafi sparað ríflega 3 milljón km akstur á ári.

Líkt og áður hefur verið vikið að var árið 2011, m.a. á grundvelli greinargerðar Samgönguráðuneytisins frá 2010, skipaður starfshópur sem hafði það hlutverk að leggja fram tillögur um hvernig mætti koma á strandsiglingum. Starfshópurinn vann drög að útboðslýsingu, og búið var að tilkynna um fyrirhugað útboð innan evrópska efnahagssvæðisins. Starfshópnum höfðu borist fyrirspurnir frá erlendum skipafélögum sem sýndu verkefninu áhuga. Áður en farið var af stað með formlegt útboð komu bæði skipafélögin fram með nýjar strandsiglingaleiðir í tengslum við Evrópusiglingar sínar þar sem útfærðar voru að miklu leyti þær hugmyndir sem útboð strandsiglinganna snérist um. Í framhaldi féllu því stjórnvöld frá fyrirhuguðu útboði. Hvort áhugi erlendra skipafélaga hafði eitthvað að gera með breytingar íslensku skipafélaganna á sínum áætlanum skal ósagt látið en tímasetning breytinganna er engu að síður áhugaverð. Það sem hins vegar skiptir mestu máli er að strandsiglingar hófust aftur og eru áhrif þess verulega jákvæð. Í áðurnefndri frétt frá 2014 segir að strandsiglingar séu mikil búbot fyrir fyrirtæki á landsbyggðinni, ekki síst sjávarútvegsfyrirtækin, og einstakir framleiðendur séu að spara jafnvel tugi milljóna í flutningskostnað.

7 Heimildir

- [1] Samgönguráðuneytið, „Skýrsla nefndar um flutningskostnað“, Samgönguráðuneytið, jan. 2003.
- [2] Árni Snær Kristjánsson, „Áhrif þungatakmarkana á vegum - Kostnaðargreining helstu flutningsleiða“, Lokaverkefni, Háskólinn í Reykjavík, 2013.
- [3] Siglingastofnun Íslands, Samgönguráðuneytið, og Vegagerðin, „Greinargerð um breytingar á flutningum innanlands“, okt. 2004.
- [4] Hagfræðistofnun Háskóla Íslands, „Samanburður á beinni gjalddöku og samfélagslegum kostnaði við flutninga - Skýrsla fyrir samgönguráð“, Hagfræðistofnun Háskóla Íslands, C05:01, mar. 2005.
- [5] Samgönguráðuneytið, „Nefndarálit um þróun flutninga innanlands“, apr. 2005.
- [6] Eggert Kjartansson, „Vöruflutningar til og frá Vestfjörðum - Greining á vöruflæði og kostnaði“, Sjávarútvegsklasi Vestfjarða, okt. 2006.
- [7] Vegagerðin, „Umsögn um tillögu til þingsályktunar um strandsiglingar - Erindi nr. 127/2178“. Alþingi, 16-maí-2002.
- [8] Siglingastofnun Íslands, „Umsögn um tillögu til þingsályktunar um strandsiglingar - Erindi nr. 127/2194“. Alþingi, 17-maí-2002.
- [9] Thomas Möller, Sigurður Örn Guðleifsson, Auður Eyvinds, og Kristján Helgason, „Mat á hagkvæmni strandflutninga á Íslandi“, Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, maí 2010.
- [10] Sigurbjörg Hjartardóttir, „Vöruflutningar á Norðurlandi eystra - Skila bættar vegasamgöngur aukinni ferðatíðni og lægra verði?“, Háskólinn á Akureyri, apr. 2004.
- [11] Frank M. Michelsen, „Hagkvæmni þess að reka strandsiglingaskip við Ísland“, Lokaverkefni, Háskóli Íslands, 2010.
- [12] Skúli Þórðarson og Anton Heiðar Þórólfsson, „Notkun á lengdarflokki umferðargreina til að áætla hlutfall þungra bíla“, Vegsýn, feb. 2008.
- [13] Skúli Þórðarson og Smári Ólafsson, „Þungaumferð á þjóðvegum - áfangaskýrsla 2011“, Vegagerðin, maí 2012.
- [14] Smári Ólafsson, „Þungaumferð á þjóðvegum - Áfangaskýrsla 2“, Vegagerðin, jan. 2011.
- [15] Friðleifur Ingi Brynjarsson, „Þungaumferð á Hringvegi Akureyri-Reykjavík“, Vegagerðin, apr. 2015.
- [16] Fréttablaðið, „Strandsiglingar spara milljarða“, 28-feb-2014.