

September 2021



Samtal við landsmenn

Samantekt samráðsfunda um
samgöngur 2021

Stjórnarráð Íslands
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Sölvhólsgrötu 7 – 101 Reykjavík

545 8200 / srn@srn.is

September 2021

©2021 Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

ISBN 978-9935-494-24-5

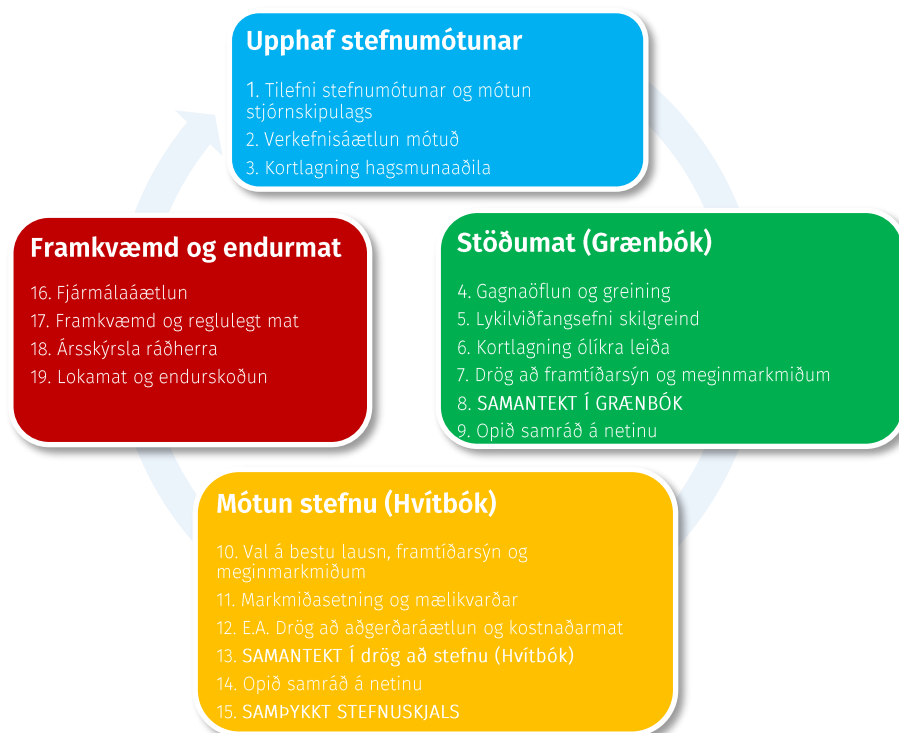
stjornarradid.is

Efnisyfirlit

1. Inngangur	4
2. Samtalið	6
2.1 Skilaboð erinda	6
2.1.1 Umferðaröryggi.....	6
2.1.2 Þjóðvegir	6
2.1.3 Viðhald og þjónusta á vegum.....	7
2.1.4 Hafnir og siglingar	8
2.1.5 Flug og flugvellir.....	8
2.1.6 Almennings­samgöngur, hjól og ganga.....	9
2.1.7 Ferðavenjur, skipulag og hagrænir þættir.....	10
2.1.8 Samgöngur og atvinnulíf.....	12
2.1.9 Fjármögnun innviða.....	12
2.2 Þrjár spurningar	13
2.2.1 Umferðaröryggi.....	13
2.2.2 Þjóðvegir	14
2.2.3 Viðhald og þjónusta á vegum.....	15
2.2.4 Hafnir og siglingar	16
2.2.5 Flug og flugvellir.....	16
2.2.6 Almennings­samgöngur, hjól og ganga.....	17
2.2.7 Ferðavenjur, skipulag og hagrænir þættir.....	18
2.2.8 Samgöngur og atvinnulíf.....	20
2.2.9 Fjármögnun innviða.....	20

1. Inngangur

Þann 16. desember 2020 var samþykkt á fundi samgönguráðs að hefja undirbúning næstu samgönguáætlunar. Vinnan sem þar var hleypt af stokkunum er skipulögð í samræmi við hinn svokallaða sporbaug stefnumótunar, í fyrsta sinn sem slíkt er gert.



Mynd 1: Sporbaugur stefnumótunar.

Fyrsti fasi vinnunnar felst í mótun svokallaðrar Grænbókar. Umfjöllunarefni hennar er stöðumat fyrir allar greinar samgangna. Mat á stöðu samgangna er víðtækt verkefni sem kallar á víðtæka gagnaöflun. Mikilvægur þáttur gagnaöflunarinnar er samtal við notendur, almenning, sem treystir á samgöngukerfið daglega.

Þetta samtal við almenning fór fram á opnum fundum um samgöngumál í öllum landshlutum. Leitað var til landshlutasamtaka sveitarfélaga um samstarf við skipulagningu og framkvæmd samráðsfundanna á hverju svæði fyrir sig. Fundirnir fóru fram á tímabilinu 3. mars til 9. apríl 2021.

- 3. mars: Vesturland
- 15. mars: Suðurland
- 16. mars: Norðurland vestra
- 16. mars: Norðurland eystra
- 22. mars: Vestfirðir

- 22. mars: Suðurnes
- 31. mars: Austurland
- 9. apríl: Höfuðborgarsvæðið

Fundirnir voru fjarfundir og fyrirkomulag á öllum með sama hætti. Fyrri hluti fundanna var helgaður erindum sem snertu áherslumál í samgöngumálum hvers landshluta. Á seinni hluti fundanna fóru fram umræður þar sem fundarmönnum var skipt í hópa þar sem eftirfarandi lykilspurningum var svarað:

1. Getið þið talið upp nýlegar aðgerðir sem höfðu góð/jákvæð áhrif í landshlutanum?
 - a) Í hverju fólst ábatinn?
 - b) Hefði verið hægt að auka hann? Hvernig?
2. Hverjar eru helstu áskoranir í samgöngumálum innan landshlutans og til annarra landshluta?
3. Hver eru helstu tækifæri til framfara í landshlutanum og hvernig geta samgöngur stuðlað að framgangi þeirra?

Á fundunum voru einnig lagðar fyrir fundargesti spurningar í örkönnunum þar sem afstaða þeirra til mikilvægra mála var könnuð. Á öllum fundum voru eftirfarandi tvær spurningar settar fram:

- Ertu sátt(ur) við að greiða veggjald svo hraða megi uppbyggingu mikilvægra samgöngumannvirkja?
- Hefur faraldur Covid-19 breytt ferðavenjum þínum?

Á fjórum fundum, í landshlutum sem falla undir Loftbrúna, var spurt:

- Hefur þú nýtt þér Loftbrúna?



Mynd 2: Svipmyndir frá fundunum.

2. Samtalið

Ljóst er að samgöngur skipta alla máli og unnið er að sérstakri stefnumótun í málaflökknum víða. Slík stefnumótun birtist m.a. í sóknaráætlunum landshluta og svæðisskipulagi, en þar að auki hafa sumir landshlutar unnið eigin samgönguáætlanir, þar sem m.a. kemur fram forgangsörðun aðgerða að mati heimamanna.

- [Samgönguáætlun Vesturlands 2017-2029](#)
- [Samgönguáætlun Suðurlands 2019-2029](#)
- [Samgöngu- og innviðaaáætlun Norðurlands vestra](#)
- [Sóknaráætlun Norðurlands eystra 2020-2024](#)
- [Jarðgangaáætlun Vestfjarða](#)
- [Sóknaráætlun Austurlands 2020-2024](#)
- [Svæðisskipulag Suðurnesja 2008-2024](#)
- [Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040](#)

2.1 Skilaboð erinda

Í þessum kafla eru helstu atriði þeirra erinda sem kynnt voru í fyrri hluta fundanna dregin saman eftir málaflökkum.

2.1.1 Umferðaröryggi

Innviðir og ástand þeirra hafa mikil áhrif á öryggi. Einbreiðar brýr voru víða nefndar í þessu tilliti og bent á að þær sköpuðu hættu og eru enn of margar. Á mótum var bent á aðskilnað akstursstefna sem árangursríka aðgerð sérstaklega á umferðarþungum vegum. Á tveimur fundum var farið yfir öryggisúttektir sem unnar hafa verið. Þar komu fram ábendingar um að ástand vega væri víða komið að hættumörkum. Þá kom þar einnig fram að víða er pottur brotinn í merkingum við vegi. Þá var rætt mikilvægi virks hraðaeftirlits með umferð.

Á fundinum um Vestfirði voru rædd áhrif umferðaröryggis á ferðavilja. Þannig geti hættulegir vegkaflar eða slæm færð valdið því að fólk, konur frekar en karlar, finni fyrir óþægindum og kvíða. Afleiðing af því er m.a. að fólk geti þannig ekki hugsað sér að sækja vinnu út fyrir sitt byggðarlag. Á fundinum um Suðurland kom það fram að umferðaröryggi sé metinn einn helsti áhrifaþáttur í mati fólks á búsetuskilyrðum.

2.1.2 Þjóðvegir

Malarvegir voru til umræðu á mörgum fundum. Á fundinum um Vesturland var sagt frá Skógarstrandavegi sem er stofnvegur og tengir saman Snæfellsnes og Dalí. Vegurinn er hættulegur og oftar en ekki séu það skólabílar fullir af börnum sem tækju það hlutverk að „prófa“ veginn fyrst á morgnana í vetrarfærð. Ástandið haldi aftur af atvinnuþróun á svæðinu svo sem á sviði ferðaþjónustu. Á fundinum um Norðurland vestra var bent á að enn eru um 1.200 km af malarvegum í landshlutanum og samkvæmt öryggisúttekt eru þeir víða í slæmu ástandi. Bent

var á það til úrbóta að leitað verði leiða til að leggja bundið slitlag beint á góða malarvegi.

Hálendisvegir komu til umræðu og var lögð áhersla á mikilvægi þess að marka stefnu um uppbyggingu þeirra.

Jarðgöng bar víða á góma. Lögð var áhersla á að jarðgangakostir séu greindir betur og að mikilvægt sé að nota félagshagfræðilegar greiningar til að fá skýra mynd af áhrifum þeirra. Ljóst er að víða um land eru vonir bundnar við jarðgöng sem samgöngubót og voru ýmsir kostir nefndir til sögunar. Bæði voru það nýframkvæmdir en einnig uppfærsla eða endurbætur á eldri göngum.

Á fundinum um Vestfirði var farið í gegnum jarðgangaáætlun Vestfjarða. Þar er lögð áhersla á að jarðgöng sem tryggja sólarhringsumferð innan atvinnusvæða séu í forgangi. Í öðrum forgangi eru svo göng sem tengja atvinnusvæði við aðra landshluta.

Að endingu var á nokkrum fundum lögð áhersla á að unnið sé að fleiri en einum jarðgöngum í einu.

2.1.3 Viðhald og þjónusta á vegum

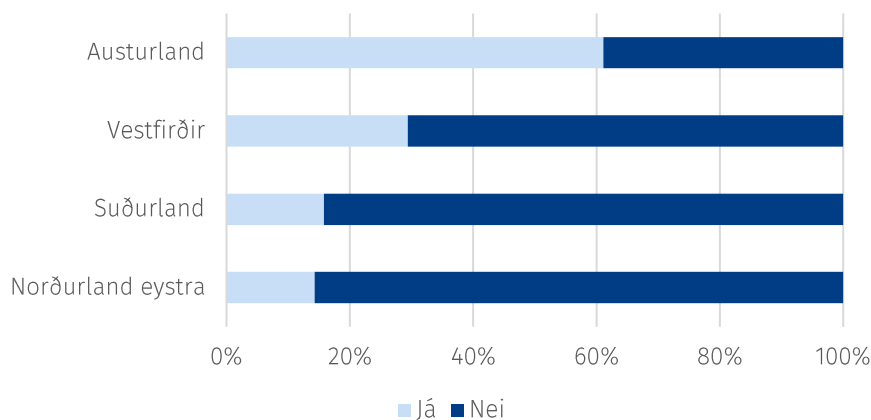
Á fundinum um Vesturland og Suðurland var bent á það að aukið viðhald sé orðið forgangsatridi fyrir samgönguinnviði í landshlutanum. Á Vestfjörðum var lögð áhersla á mikilvægi viðhalds svo vegir þoli þungaflutninga. Á Suðurnesjum var bent á að bæta þurfi viðhald á Reykjanesbraut. Kom fram sú tillaga að skoða ætti þann möguleika að endurskoða hámarkshraða svo hann taki betur mið af ástandi vega. Þannig væri það ekki sjálfgefið að leyfa 90 km hraða.

Þjónusta á vegum, ekki síst vetrarþjónusta, var rædd. Ljóst er að kröfur til vetrarþjónustu á vegum eru stöðugt að aukast. Á fundinum um Norðurland eystra var vakin athygli á svokallaðri helmingaskiptareglu í snjómokstri innan sveitarfélaga. Kostnaður víðfeðmra en fámennra sveitarfélaga sé þar oft hlutfallslega hár. Þjónustureglur Vegagerðarinnar komu til umræðu og var m.a. lagt til að svokölluð G-regla¹ í vetrarþjónustu væri afnumin.

Á fundinum um Vestfirði var bent á hvað vetrarfærð og tilheyrandi lokanir á vegum hafi mikil áhrif í landshlutanum. Sem dæmi hafi Klettsháls á þriggja ára tímabili verið lokaður vegna ófærðar allt að 15% tímans. Aðrir þekktir flöskuhálsar hafi sömuleiðis verið mikið lokaðir eða 7-10% tímans. Flöskuhálsarnir séu það sem mest hamli þróun atvinnusvæða og samkeppnishæfni landshlutans. Á sama fundi var sagt frá niðurstöðum viðhorfskönnunar um samgöngur á Vestfjörðum. Samkvæmt henni veigrar hátt hlutfall fólks (81% og konur fremur en karlar) við að ferðast á milli svæða vegna slæmrar vetrarfærðar.

¹ Sjá nánari skilgreiningu á reglum um vetrarþjónustu á [vefsíðu Vegagerðarinnar](#).

Loftbrúin var rædd á þeim svæðum sem hennar nýtur við. Lagt var til að leitað yrði leiða til þess að leyfilegum ferðum á hvern einstakling í Loftbrúnni verði fjölgað. Þá var áréttað að innalandsflug sé almenningssamgöngur.



Mynd 4: Fundarmenn á þeim svæðum sem Loftbrúin nær til voru spurðir um notkun á henni.

Á fundinum um Vestfirði var bent á að mikil uppsöfnuð viðhaldspörf væri á flugvöllum. Á fundinum um Norðurland eystra var farið yfir þá uppbyggingu sem nú stendur yfir á Akureyrarflugvelli og lögð áhersla á að leitað yrði leiða til að tryggja bætt lendingarskilyrði fyrir stærri flugvélar.

Á Suðurnesjum var lögð áhersla á að tryggja að alþjóðaflugvöllur landsins verði áfram í Keflavík. Það þurfi þó að ljúka fullnaðarúttekt mögulegs flugvallar í Hvassahrauni og taka ákvörðun til framtíðar.

Á fundinum um Austurland var bent á að eigi Egilsstaðaflugvöllur að standa undir því að vera aðal varaflugvöllur landsins þurfi að bæta aðstæður þar. Þá var bent á að mikill ábati gæti verið af því að Egilsstaðaflugvöllur yrði festur í sessi sem ný gátt inn í landið.

Á fundinum um Vesturland var bent á mikilvægi minni landingarstaða og að þeim sé haldið við svo þeir geti sinnt hlutverki sínu. Þá var að auki bent á að skilgreina þurfi þyrlendingarstaði. Á fundinum um Vestfirði var rætt um flugvöllinn á Hólmavík sem væri neyðarflugvöllur en vegna ástands hans geti sjúkraflugvélar ekki lent þar. Því þurfi að aka sjúklingum annað.

2.1.6 Almenningsamgöngur, hjól og ganga

Á bæði Vestfjörðum og Austurlandi var bent á að nauðsynlegt sé að auka fjármuni til almenningsamgangna svo hægt sé að tryggja lágmarksþjónustu og þróa nýjar lausnir. Á fundinum um höfuðborgarsvæðið var bent á að niðurstöður ferðavenjukannanna gefi vísbendingar um að almenningsamgöngur séu sérstaklega mikilvægar tekjulægstu hópum samfélagsins. Á fundinum um Suðurland var sagt frá því að við vinnslu samgönguáætlunar Suðurlands hafi ungmennaráð Suðurlands skilað séráliti þar sem lögð var mikil áhersla á að dregið sé úr losun gróðurhúsalofttegunda. Almenningsamgöngur verði að bæta og þær eigi að verða ákjósanlegri en einkabíllinn.

Á Vesturlandi var bent á að mikil sóknarfæri séu í aukinni samnýtingu skóla- og tómstundaaksturs og landsbyggðastrætó. Þá var bent á mikilvægi þess að auka tíðni ferða. Á Suðurlandi var bent á mikilvægi þess að tímatöflur passi við þarfir notenda. Lítil ferðatíðni og hátt miðaverð valdi því að aðeins 2% þeirra sem sæki vinnu eða skóla yfir Helligheiði fari með Strætó. Suðurnesjamenn tóku í sama streng og bentu á að eigi almenningssamgöngur að virka verði þær að vera betri kostur en einkabíllinn. Mikilvægt sé að bæta tengingar þéttbýlisins á Suðurnesjum við flugstöðina í Keflavík og gera þjónustuna þar sýnilegri. Skoða ætti af fullri alvöru að koma á fót lestarsamgöngum milli höfuðborgarsvæðisins og flugstöðvarinnar í Keflavík.

Á Norðurlandi eystra var kynnt verkefni sem unnið er að í samnýtingu farþega- og póstflutninga á Norðurhjarasvæði. Þannig yrði til tenging á svæðum þar sem engar almenningssamgöngur eru í dag.

Á fundinum um höfuðborgarsvæðið var fjallað um framtíðarsýn Háskóla Íslands. Þar er stefnt að því að skapa háskólasvæði með fólk í forgrunni, bíllausa borg í borg. Slík áform verði ekki að veruleika án öflugra almenningssamgangna eins og Borgarlínu. Á sama fundi var einnig bent á mikilvægi hvata til vistvænni samgangna á borð við samgöngusamninga fyrirtækja og starfsmanna og niðurgreiðslu strætókorta.

Á höfuðborgarsvæðinu var ræddur sá margháttaði samfélagslegi ábati sem hlýst af hjólræðum. Þeir sem hjóla bæti heilsu sína, dragi úr kostnaði vegna samgangna og leiði um leið til þess að tafir þeirra sem fara akandi minnka. Kannanir sýni að talsvert fleiri vilji hjóla til vinnu en þeir sem gera það í dag. Þar að auki var bent á hraðan vöxt rafhjóla og rafhlaupahjóla undanfarið. Þessi þróun kalli á átak í uppbyggingu örugga innviða sem þjónað sé með tryggum hætti allt árið.

Á Suðurnesjum kom fram að það væri mikilvægt öryggismál að tryggja hjólandi og gangandi eigið rými svo þeir blandist ekki hraðri og þungri umferð á þjóðvegum. Einn helsti þröskuldur frekari uppbyggingar í dreifbýli er að fámenn en víðfeðm sveitarfélög eigi erfitt með að fjármagna hana. Á sama fundi kom fram að víða lægju tækifæri í uppbyggingu hjóla- og göngustíga milli sveitarfélaga. Í því samhengi var bent sérstaklega á leiðina milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðis.

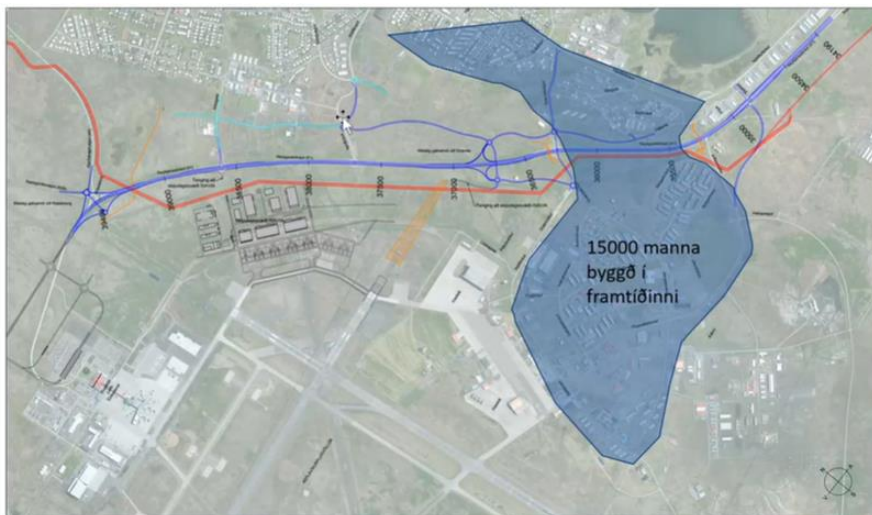
2.1.7 Ferðavenjur, skipulag og hagrænir þættir

Á fundinum um höfuðborgarsvæðið var vakin athygli á því að daglegum ferðum íbúa hefur farið fækkandi síðustu ár á höfuðborgarsvæðinu. Ástæðurnar gætu m.a. verið hærrí meðalaldur og aukin rafræn þjónusta. Þá hafi orðið áhugaverð þróun í ferðum í og úr skóla, þar sem mikil breyting á sér stað þannig að fleiri nota virka ferðamáta og almenningssamgöngur en færri einkabíl. Nefnd var að mikil uppbygging námsmannaíbúða og þétting byggðar í grennd við stóra skóla gætu skýrt þróunina að hluta.

Á fundinum um höfuðborgarsvæðið var bent á það hve mikið landsvæði í kringum Háskóla Íslands færi undir bílastæði. Í framtíðarsýn háskólans er gert ráð fyrir því að bílastæði færist í jaðra háskólasvæðisins. Á öllum stæðum verði gjaldskylda.

Á fundinum um Suðurnes var bent á þau áhrif sem Reykjanesbraut hefur á byggðina sitt hvoru megin við hana. Um hana er mikil umferð og hún muni skera í sundur byggð í Reykjanesbæ þar sem til framtíðar er áformað að um 15 þúsund manns muni búa. Mikill ábati sé af því að tengja svæðin betur, m.a. með að setja Reykjanesbraut í stakk á hluta leiðarinnar.

Á fundinum um höfuðborgarsvæðið var bent á sambærilega stöðu þar sem Suðurgatan sker í sundur svæði Háskóla Íslands. Þá var bent á hvað samgöngur eru í raun stórt samfélagslegt hagsmunamál. Lagt var til að við spyrðum okkur hvernig við getum beitt samgöngum til að styðja við daglegt líf fólks, óháð aldri, getu, kyni og uppruna.



Mynd 5: Áform um uppbyggingu í Reykjanesbæ þvert á Reykjanesbraut, skjáskot úr kynningu Guðlaugs H. Sigurjónssonar.

Á fundinum um Vesturland var ræddur sá mikli ábati sem Hvalfjarðargöng hafa skapað, ekki síst fyrir Vesturland. Á fundinum um Norðurland eystra var einnig bent á þann ábata sem samgöngubætur sem stytta lykilleiðir hefðu í för með sér. Þar var kynntur sá möguleiki að nota mat á samskiptaaukningu milli svæða til forgangsroðunar framkvæmda.

Á fundinum um Vestfirði kom það fram að samgöngur séu oftast en ekki grundvöllur þess að hægt sé að grípa þau tækifæri sem eru til verðmætasköpunar. Þróun bæði ferðaþjónustu og fiskeldis á Vestfjörðum sé þannig mjög háð tryggum samgöngum. Þá var bent á samhengi samgangna og launaþróunar og færð fyrir því rök að langtímaáhrif lélegra vegasamgangna á Vestfjörðum felist m.a. í lægri launum fólks á svæðinu.

Á fundinum um bæði Vesturland og Suðurland komu fram áhyggjur af því að sá tími sem þarf til undirbúnings umfangsmikilla framkvæmda hefur lengst

undanfarin ár. Lögð var áhersla að aukin vinna sé sett í undirbúning verka svo hægt sé að bregðast hratt við fái þau fjármögnun með samgönguáætlun.

2.1.8 Samgöngur og atvinnulíf

Á fundinum um Suðurland komu fram áhyggjur af því að þétt umferð flutningabíla í bland við mikla umferð ferðamanna skapi hættu á þjóðvegum. Á fundinum um Vestfirði var lögð áhersla á mikilvægi vegakerfisins fyrir flutninga en þar er mjög hátt hlutfall aðfanga flutt á vegum. Á sama fundi var bent á að núverandi fyrirkomulag flutningsjöfnunarstyrks nýtist ekki fyrirtækjum á Vestfjörðum vel og því þurfi að endurskoða þá.

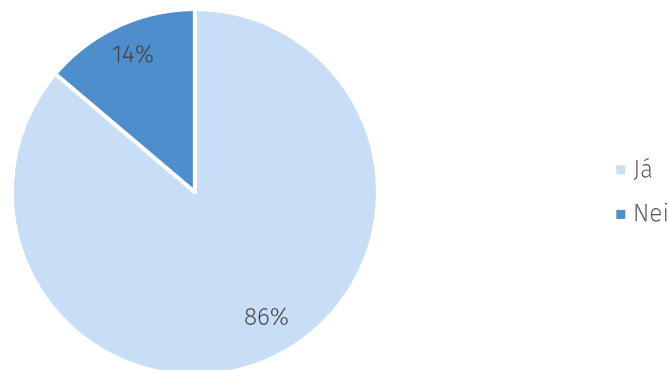
Á fundinum á Austurlandi var fjallað um starfsemi Smyril Line. Fyrirtækið hefur í auknum mæli tekið að sér vöruflutninga í bland við farþegaflutninga. Útflutningur hefur að stórum hluta tengst tilkomu laxeldis og horfur eru á aukningu til framtíðar. Frá 2005 hefur farþegaflöldi með ferju Smyril Line rúmlega tvöfaldast. Það sem helst hindrar frekar vöxt starfsemi eru innviðir. Fjarðarheiði er erfiður farartálmi sem torveldi áform um auknar vetrarsiglingar. Þá var bent á að gamlar einbreiðar brýr með þungatakmarkanir geri flutningastarfsemi erfitt fyrir.

Mikil aukning ferðamennsku hefur skapað mikið álag á samgönguinnviði. Á fundinum um Suðurland var bent á að mjög stór hluti ferðamanna fari á sömu staði með þeim afleiðingum að álag á einstaka leiðum hefur aukist mikið. Þá yrði að líta til þarfa annars konar ferðamennsku, svo sem til sumarhúsabyggða sem væru margar orðnar mjög fjölmennar. Á fundinum um Norðurland vestra var farið yfir mótun Norðurstrandarleiðarinnar. Bent var á mikilvægi þess að ferðamannaleiðir sem slíkar fengju ásættanlega vetrarþjónustu svo tryggja megi rekstrargrundvöll ferðarþjónustu allt árið. Sama sjónarmið kom upp á fundinum um Vestfirði varðandi hina svokölluðu Vestfjarðaleið.

2.1.9 Fjármögnun innviða

Veggjöld til að flýta mikilvægum verkefnum voru rædd. Á fundinum um Suðurland var sagt frá væntingum fólks á Suðurlandi til veggjalda og að íbúar séu almennt hlyntir slíkum gjöldum. Á fundinum um Austurland var bent á fyrirkomulag veggjalda í Færeyjum. Þar eru lögð á veggjöld í jarðgöngum fyrst til að standa undir hluta af framkvæmdakostnaði og síðar til að standa undir rekstri þeirra. Tæknileg útfærsla innheimtunnar þar er svipuð og í Vaðlaheiðargöngum, þ.e. byggist á myndavélatækni. Á fundinum um höfuðborgarsvæðið var fjallað um hin svokölluðu „flýti- og umferðargjöld“, en gert er ráð fyrir því að þau muni standa undir um helmingi fjármögnunar Samgöngusáttmálans.

Ertu sátt(ur) við að greiða veggjald svo hraða megi uppbyggingu mikilvægra samgöngumannvirkja?



Mynd 6: Afstaða fundamanna til veggjalda var könnuð. Á öllum fundum var talsverður meirihluti fylgjandi veggjöldum að því gefnu að þau flýttu fyrir mikilvægum framkvæmdum.

2.2 Þrjár spurningar

Í seinni hluta fundanna var fundarmönnum skipt í umræðuhópa þar sem þátttakendum var uppálagt að svara þremur lykilsurningum. Spurningunum var ætlað að draga fram þær aðgerðir sem hafa reynst árangursríkar auk mats fundamanna á því hverjar eru helstu áskoranir og tækifæri til framtíðar.

Í samræmi við samgönguáætlanir undanfarinna ára hefur verið unnið að fjölmörgum aðgerðum, stórum sem smáum, sem allar höfðu það að markmiði að eiga að stuðla að markmiðum áætlunarinnar þannig að samgöngur mæti þörfum samfélagsins og stuðli að sjálfbærum byggðum um land allt. Með fyrstu spurningunni var leitast við að draga fram þær aðgerðir sem hafi best hafi gengið og íbúar hafi fundið fyrir ábatanum. Þannig fæst endurgjöf um það hvað „virkar“, en slíkar upplýsingar hjálpa við skipulag aðgerða framtíðar.

Með annarri spurningunni var leitast við að draga fram hvar áskoranir liggja í dag. Með þá vitneskju er líklegra að hægt sé að koma betur til móts við mikilvægustu þarfir íbúa á hverjum stað. Í þriðju spurningunni var spurt um tækifæri til framfara og hvernig samgöngur geti stuðlað að framgangi þeirra en samgöngubætur eru oft hluti stærri heildarlausna í bættum búsetugæðum.

2.2.1 Umferðaröryggi

Árangursríkar aðgerðir

Algengasta aðgerðin sem var talin hafa skilað ábata var aðskilnaður akstursstefna á leiðunum í kringum höfuðborgarsvæðið. Aukið umferðaröryggi var nánast alls staðar nefnt sem helsti ábatinn.

Talsvert af minni umferðaröryggis- og flæðisbætandi aðgerðum voru nefndar. Aðgerðir á borð við ný hringtorg á Þjóðvegum, hvinrandir í vegum, bættar að- og

fráreinar og fækkun einbreiðra brúa ásamt hraðatakörkunum á þeim voru nefndar til sögunnar. Þá var lækkun hámarkshraða einnig talin hafa haft jákvæð áhrif á mannlíf á höfuðborgarsvæðinu.

Áskoranir

Áskoranir sem tilgreindar voru í umferðaröryggismálum voru að ljúka við aðskilnað akstursstefna á vegunum til og frá höfuðborgarsvæðinu. Einnig var það nefnt að fara ætti lengra með verkefnið og að aðskilja ætti akstursstefnur alla leiðina milli höfuðborgarsvæðisins og Landeyjahafnar.

Nefnt var að fleiri lausnir í öryggisátt yrði að skoða á þjóðvegum, svo sem fjölgun hringtorga og hönnun umhverfis vega, s.s. staðsetningu ljósastaura.

Bætt eftirlit með vegaf framkvæmdum var tilgreint sem áskorun til framtíðar. Tryggja þyrfti að framkvæmdir og eftirlit sé aðskilið.

Aðgengismál voru nefnd og þá sérstaklega bætt aðgengi að Landspítalanum.

Tækifæri

Tækifæri voru talin vera í bættu öryggiseftirliti með vegaf framkvæmdum. Tækifæri til aukins öryggis fælust í framkvæmd hjáleiðar um Ljósavatnsskarð, lykilleið milli Eyjafjarðar og Austurlands, þar sem mikil snjóflóðahætta er á svæðinu.

2.2.2 Þjóðvegir

Árangursríkar aðgerðir

Nýjar vegtengingar, gangagerð og stytting leiða var víða nefnd. Kísilvegurinn og Oddavegur þykir gott dæmi um styttingu leiða. Þverun fjarða var nefnd og þá sérstaklega vegurinn yfir Kolgrafafjörð, en hann er talin hafa verið forsenda fyrir uppbyggingu Fjölbrautaskóla Snæfellinga sem er á Grundarfirði. Einnig var Hófaskarðsleið nefnd en hún þykir hafa bæði stækkað og styrkt atvinnusvæði á norðausturhorni landsins. Jarðgöng hafa sama ábata og koma oftar en ekki í stað erfiðra fjallvega. Vaðlaheiðargöng, Héðinsfjarðargöng, Norðfjarðargöng og Dýrafjarðargöng voru öll nefnd. Þau hafi stuðlað að aukinni samvinnu sveitarfélaga auk þess að stækka og styrkja vinnu- og þjónustusóknarsvæði. Varðandi Vaðlaheiðargöng var það þó nefnt að lægra veggjald hefði aukið ábatann auk þess sem bæta þyrfti upplýsingagjöf og almannatengsl. Á Norðurlandi eystra var það þó tekið fram að upplýsingagjöf Vegagerðarinnar um ástand á vegum hafi batnað mikið undanfarin ár.

Breikkun og lagfæring stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu, á Reykjanesbraut í Hafnarfirði og á Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ þykja hafa stuðlað að minni töfum. Fleiri lýstu ánægju með minni umferð, á Suðurlandi var bent á að fækkun ferðamanna vegna Covid hafi haft jákvæðar afleiðingar fyrir umferðarástandið á þjóðvegum.

Áskoranir

Á öllum fundum, utan höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja, var fækkun eða jafnvel útrýming malarvega nefnd sem ein mesta áskorun til framtíðar. Enn væru víða langir kaflar af malarvegum og hægt hafi gengið að leggja þá bundnu slitlagi.

Nefnd var sú áskorun sem fyrirsjáanleg fjölgun íbúa á höfuðborgarsvæðinu er. Núverandi samgöngukerfi beri illa aukinn fjölda fólks og því mikilvægt að aukin umferð fari ekki öll á gatnakerfið. Bæta þurfi flæðið inn og út úr borginni og búa til flóttaleiðir, að því leyti ætti Sundabraut að vera fyrst á dagskrá. Einnig þyrfti að tryggja tvöföldun Hvalfjarðarganga.

Sameining og um leið stækkun sveitarfélaga þýða ýmsar áskoranir í samgöngumálum. Lögð var á það áhersla að tryggðar væru greiðar samgöngur milli byggðakjarna innan þeirra. Vegakerfið þurfi að vera öruggt bæði fyrir heimamenn og ferðafólk. Það sé stöðug áskorun.

Fækkun einbreiðra brúa var einnig mikið nefnd sem áskorun til framtíðar. Miklar áskoranir voru nefndar í gangagerð. Bæði þyrfti að uppfæra eldri göng og bora ný. Átak þyrfti að gera í skipulagi og rannsóknum jarðgangakosta á landsvísu.

Tækifæri

Tækifæri eru í því að fækka gömlum einbreiðum brúm með þungatakmörkunum. Endurbætur á slæmum vegum á borð við Skógarstrandarveg skapi tækifæri til atvinnuþróunar. Bent var á að tilkoma Sundabrautar fæli í sér gríðarleg tækifæri fyrir Vesturland. Víða eru tækifæri til styttingar leiða í vegakerfinu. Voru þar nefnd sem dæmi Svínvetningabraut, nýr kafli vegarins um Holtavörðuheidi, nýjar veglínur við Morsá og í Lóni, Sundabraut, Öxi og Kjalvegur. Tækifæri eru talin liggja í opnun leiðarinnar norðan Vatnajökuls um hálendisveg.

Tækifæri til bætts umferðaflæðis eru talin felast í betri umferðarstýringu og snjallvæðingu umferðarljósa. Þá voru tækifæri talin felast í tilkomu mislægra gatnamóta mótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar.

2.2.3 Viðhald og þjónusta á vegum

Árangursríkar aðgerðir

Varðandi uppbyggingu og viðhald þjóðvega var lagning bundins slitlags á malarvegi víða nefnd sem jákvæð aðgerð. Voru þar sérstaklega nefndar umbætur á Fróðárheiði, Laxárdalsheiði og á Skógarstrandarvegi. Styrking vega var einnig nefnd en með henni eykst öryggi á vegum og burðargeta þeirra. Þannig hafi styrking vegar á Langanesströnd aukið möguleika á þróun ferðaþjónustu en áður var þar ekki talið fært fyrir rútur.

Áskoranir

Mikil áskorun er talin í styrkingu vega, breikkun vega, gerð vegaxla, bættum að- og fráreinum og veglínunum.

Á mörgum fundum var kallað eftir átaki í viðhaldi vega. Mikil uppsöfnuð þörf væri til staðar og víða farið að bera á vegblæðingum. Rýna þyrfti efnisnotkun og bæta yfirborðsmerkingar. Var þar nefnt sem dæmi að það ætti að mála kanta svo ekki sé hægt að stoppa hvar sem er.

Áskorun væri í því að bæta upplýsingagjöf um ástand vega og lokanir. Leita þyrfti leiða til að tryggja aukna vetrarþjónustu á ferðamannaleiðum. Einnig var lögð áhersla á aukna vetrarþjónustu til að tryggja áreiðanlegar samgöngur, ekki síst á Vestfjörðum, til að stuðla bæði að verðmætasköpun og betri búsetuskilyrðum.

Tækifæri

Aukin vetrarþjónusta fæli í sér mikil tækifæri til verðmætasköpunar í ferðaþjónustu.

2.2.4 Hafnir og siglingar

Árangursríkar aðgerðir

Uppbygging hafnarmannvirkja í Grundarfirði og á Ólafsvík voru nefnd til sögunar ásamt uppbyggingu miðgarðs í Grindavík. Þá var uppbygging sjóvarna vestan við Grindavík nefnd en með henni hefur aðgengi skipa og þjónustugeta hafnarinnar batnað. Þær verja gegn landrofi og auka öryggi.

Áskoranir

Bætt innsigling í Grindavík var nefnd sem áskorun í hafnarmálum. Grynningar við Höfn og Landeyjahöfn voru nefndar sem áskorun til framtíðar. Þær hamla notkunarmöguleikum þeirra. Í Höfn hamla þær frekari eflingu sjávarútvegs og aðkomu skemmtiferðaskipa en í Landeyjahöfn hamla þær búsetuþróun, þróun ferðamennsku og almenns atvinnulífs í Vestmannaeyjum og frekara samstarfi Eyjamanna við aðra Sunnlendinga.

Tækifæri

Stórskipahöfn í Þorlákshöfn var nefnd sem tækifæri til verðmætasköpunar. Mikilvægt væri þó, er þau áform raungerast, að horfa til bættrar tengingar hafnarinnar við höfuðborgarsvæðið um þrengslaveg.

2.2.5 Flug og flugvellir

Árangursríkar aðgerðir

Ánægja var með þau uppbyggingaráform sem nú eru uppi á flugvöllum og var Egilsstaðaflugvöllur sérstaklega nefndur til sögunnar.

Áskoranir

Fyrir Egilsstaðaflugvöll var það nefnt sem áskorun til framtíðar að hann nái að standa undir því að vera millilandaflugvöllur og að hann geti nýst í fraktflug í tengslum við fyrirsjáanlega aukningu í laxeldi og almennri fiskvinnslu á Austurlandi. Á Akureyrarflugvelli væri áskorun að klára aðflugsbúnað úr suðri og að fylgja eftir framkvæmdum við flughlað.

Á Vestfjörðum var það nefnt sem áskorun til framtíðar að tryggja að flugvellir í fjórðungnum uppfylli almennar kröfur.

Tækifæri

Á Vesturlandi var það nefnt að tækifæri væru í flugvöllum landshlutans, m.a. fyrir æfingaflug. Á Höfn var það nefnt að tækifæri fælust í lengingu flugbrautarinnar þannig að hún gæti tekið á móti meðalstórum flugvélum. Flug þangað væri styttra frá Evrópu, myndi opna nýja gátt inn í landið og stuðla að bættri dreifingu ferðamanna. Á Norðurlandi eystra eru tækifæri talin í millilandaflugi til Akureyrar. Það muni breyta ferðavenjum Íslendinga og fjölga ferðamönnum á Norður- og Austurlandi.

2.2.6 Almenningsamgöngur, hjól og ganga

Árangursríkar aðgerðir

Varðandi umbætur í almenningssamgöngum nefndu margir tilkomu Loftbrúarinnar sem jákvæða aðgerð. Víða var það þó nefnt að auka mætti ábata af henni með því að auka niðurgreiðsluhlutfallið og fjölda ferða sem hverjum og einum stendur til boða. Ánægja var með bætta tíðni Breiðafjarðarferjunnar Baldurs og bættar aðstæður og samstarf í dýpkun í Landeyjahöfn sem stuðlað hafa að bættri nýtingu hennar. Tilkoma forgangsreina fyrir Strætó og bætt tíðni þjónustunnar voru nefnd til sögunar auk þess sem frumdrög Borgarlínu þykja lofa góðu.

Á Suðurnesjum kom fram ánægja með nýjan hjólastíg milli Garðs og Sandgerðis sem stuðli bæði að bættri lýðheilsu og auknu umferðaröryggi. Uppbygging hjólainnviða á höfuðborgarsvæðinu var mörgum hugleikin. Hún hafi stuðlað að auknum hjólreiðum á svæðinu sem hafi áhrif víða, m.a. á umferðarflæði bíla. Merkingar á hjólastígum ásamt aukinni aðgreiningu gangandi og hjólandi auki öryggi. Brýr fyrir gangandi og hjólandi yfir stofnbrautir bæti flæði þvert á þær. Tilraunaverkefni Reykjavíkurborgar með lán á rafhjólum þykir hafa tekist mjög vel.

Áskoranir

Margar áskoranir voru nefndar til sögunar varðandi eflingu almenningssamgangna. Þjónusta almenningssamgangna milli byggða sé ekki fullnægjandi, enn sé jaðarsvæðum illa sinnt og að fargjöld séu dýr svo ljóst er að talsvert hærrí fjárframlög þurfi í málaflökkinn. Mikil áskorun er í því til framtíðar að tryggja almenningssamgöngur í víðfeðmum, sameinuðum sveitarfélögum. Það var nefnt að í náninni framtíð yrði það áskorun að tryggja nægt rekstrarfjármagn til Borgarlínunnar. Þá var það nefnt að mikilvægt væri að vinna í breyttu viðhorfi til almenningssamgangna. Tækifæri væru áfram í forgangsreinum Strætó á höfuðborgarsvæðinu, ekki bara vegna Borgarlínu.

Fyrir virka samgöngumáta var nefnd sú áskorun að tryggja góða og örugga geymslu á borð við læstar, vaktaðar hjólageymslur.

Tækifæri

Fundarmenn sáu mikil tækifæri í eflingu almenningssamgangna milli byggða. Þannig eru tækifæri í aukinni samþættingu flugs, ferja og strætó. Samflutningur fólks og farms gæti eftl almenningssamgöngur á jaðarsvæðum. Tækifæri eru í Eyjafirði að kanna möguleika hringteningar Hríseyjarferju, þannig að hún myndi einnig sigla til Grenivíkur. Nefnt var að það gætu verið tækifæri í því að gera almenningssamgöngur gjaldfrjálsar og auka þannig notkun þeirra mikið. Mikil tækifæri eru talin í eflingu almenningssamgangna til sveitarfélaga í kringum höfuðborgarsvæðið. Þá eru tækifæri í samþættingu almenningssamgangna, rafskúta og deilipjónustu. Líta þyrfti til leiða til að tryggja að deilipjónustur starfi víðar en miðsvæðis á höfuðborgarsvæðinu.

Tækifæri eru í því að tengja sveitarfélög betur með hjólastígum. Þá var það nefnt að Suðurland gæti verið paradís virkra samgangna. Mikil tækifæri væru þar í gerð góðra innviða.

2.2.7 Ferðavenjur, skipulag og hagrænir þættir

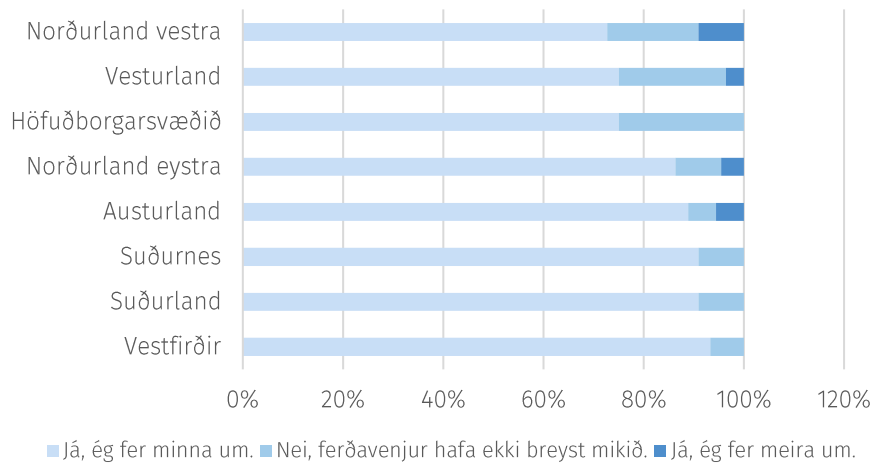
Árangursríkar aðgerðir

Samgöngusáttmálinn var nefndur sem jákvætt skref þar sem tekist hafi að samþætta áherslur í skipulags- og samgöngumálum. Í skipulagsmálum var bent á þéttingu byggðar og það hvernig hún stuðlar að styttingu leiða. Þjónusta og verslun á vegum hins opinbera ætti að vera leiðandi í þróuninni, færa útibú í kjarna byggða og bæta aðgengi fyrir virka ferðamáta og almenningssamgöngur. Þrenging gatna og fjölgun göngugatna og almenningsrýma voru taldar aðgerðir sem hafi jákvæð áhrif á mannlíf. Aukin gjaldskylda bílastæða var talin jákvæð og lagt til að umfang hennar verði aukið, ekki síst við háskóla.

Nýr hljóðveggur við Miklubraut var nefndur til sögunar og bent á jákvæð áhrif hans m.a. á öryggi vegfarenda.

Fjölgun rafhleðslustöðva var nefnd sem lykilþáttur í því að góður árangur hefur náðst í orkuskiptum í samgöngum síðustu ár. Þá voru aðgerðir til þess að liðka fyrir innleiðingu nýrra lausna á borð við rafhlaupahjóla og deililausna taldar jákvæðar.

Hefur faraldur Covid-19 breytt ferðavenjum þínum?



Mynd 7: Fundarmenn voru spurðir um áhrif Covid-19 á ferðavenjur þeirra. Yfirgnæfandi meirihluti fer minna um en áður.

Áskoranir

Það er áskorun fólgin í því að leita leiða til að hvetja þá sem koma frá sveitarfélögum umhverfis höfuðborgarsvæðið til að ferðast með öðrum hætti en einkabíl. Það var víða nefnt að auka þurfi samráð og samstarf milli ríkisstofnana, sveitarfélaga, landshlutasamtaka og annarra hagsmunaaðila um aðferðir og forgangsroðun. Það að tryggja fólki, hvar sem er á landinu, jafnræði í samgöngum væri mikil áskorun.

Nefnt var að skipulagsmál hafi stundum tafið framkvæmdir. Það væri áskorun að tryggja framgang þeirra. Á höfuðborgarsvæðinu kom það fram að tíðar deiliskipulagsbreytingar græfu undan stöðugleika. Þar var einnig nefnd sú áskorun að tengja ný hverfi við samgöngukerfið. Íbúar þurfi að upplifa að þeir eigi val um ferðamáta. Breyttar þjóðfélagsaðstæður kalli á meira val um ferðamáta. Leita þurfi leiða til að létta umferð fyrir alla ferðamáta. Það var nefnt að leita þarf leiða til að draga úr hindrunaáhrifum stofnbrauta.

Tækifæri

Á höfuðborgarsvæðinu eru tækifæri talin í auknum hringtengingum stofnbrauta, þar sem byggðin er á nesi. Einnig var það nefnt að tækifæri væri í því að dreifa atvinnu út fyrir miðborgina. Mikil tækifæri fælust í þéttingu byggðar og samgöngumiðuðu skipulagi. Hverfi væru sjálfbær með góðum möguleikum á verslun, þjónustu og afþreyingu, ásamt góðum tengingum í aðra borgarhluta með Borgarlínu og virkum ferðamátum.

Víða voru nefnd þau tækifæri sem fjarvinna og störf án staðsetningar veita. Mikil sóknarfæri væru í aukinni rafrænni þjónustu. Minnkuð ferðapörf drægi úr samfélagslegum kostnaði og álagi á innviði. Einnig kom fram á mörgum fundum að mikil tækifæri fælust í samvinnu og samstöðu sveitarfélaga innan hvers landshluta við skipulag og forgangsroðun verkefna.

2.2.8 Samgöngur og atvinnulíf

Árangursríkar aðgerðir

Sérstakar ferðaþjónustuleiðir hafa verið skapaðar víða um land. Nefnt var að bæði uppbygging innviða og bætt vetrarþjónusta hafi bætt aðstæður á svokölluðum Demantshring.

Áskoranir

Margar áskoranir voru nefndar sem tengjast ferðaþjónustu. Þannig var nefnt að efla þurfi fræðslu fyrir ferðafólk, bæði íslenskt og erlent. Reynslan af Norðurstrandaleið væri sú að öðruvísi ferðavenjur kalli á meiri upplýsingagjöf. Þær þurfi að vera uppfærðar reglulega og aðgengilegar á einum stað.

Bæta þurfi ferðamannavegi, yfir hálendið, að fjölsóttum ferðamannastöðum auk veganna að höfnum þar sem vöruflutningar fara um. Þannig var það sérstaklega nefnt að bæta þurfi aðgengi að Strútsfossi og Óbyggðasetri í Fljótssdal.

Nefnt var að mikilvægt væri að tryggja vetrarþjónustu á helstu flutningsleiðum.

Tækifæri

Tækifæri voru nefnd í uppbyggingu samgönguinnviða til stuðnings ferðaþjónustu. Á Austurlandi var það t.d. nefnt að ef byggður væri upp vegur milli Kárahnjúka og Brúar í Jökuldal yrði til ný ferðamannaleið. Mikil tækifæri væru einnig falin í Vestfjarðaleiðinni, ekki síst ef bætt vetrarþjónusta gæti lengt þann tíma sem hún er fær. Á Vesturlandi sjá menn tækifæri tengd ferðaþjónustu í bættri tengingu yfir Uxarhryggjaveg.

Mikil tækifæri voru nefnd í tengslum við atvinnuþróun tengdri uppbyggingu hafna í Þorlákshöfn, Helgúvík og á Keflavíkurflugvelli. Samhliða væri þó mikilvægt að tryggja að vegakerfið haldi í við þau tækifæri og tryggi öruggar flutningaleiðir.

2.2.9 Fjármögnun innviða

Árangursríkar aðgerðir

Ný lög um samvinnuverkefni voru nefnd til sögunar sem jákvæð leið til þess að tryggja framgang umfangsmikilla og þjóðhagslega arðbærra verkefna. Mikilvægur þáttur samvinnuverkefna er að fjármögnun þeirra fer fram með gjaldtöku af notkun mannvirkjanna. Var það einnig nefnt sem jákvæð aðgerð að innheimtu veggjalda hafi verið hætt í Hvalfirði.

Áskoranir

Tímasetning framkvæmda og það að tryggt sé samhengi í tengdum framkvæmdum.

Tækifæri

Tækifæri voru talin fólgin í því að með bættri samhæfingu samgönguáætlunar og fjármálaáætlunar verði fjármögnun öruggari.

