

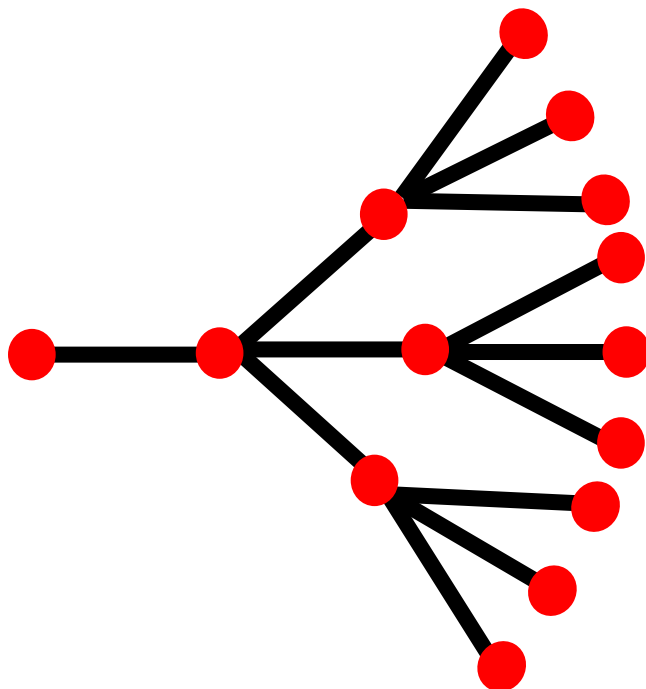
Október 2019



# Ferðumst saman

## Stöðumat og valkostir

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
Stjórnarráð Íslands



## Efnisyfirlit

Myndaskrá.....	2
Töfluskrá.....	4
Inngangur.....	5
Greining á stöðu.....	7
Ferðavenjur á Íslandi.....	7
Ferðamátaval.....	7
Ferðafjöldi.....	8
Áhrifaþættir ferðamátavals.....	9
Lýsing á núverandi kerfi.....	9
Almenningsvagnar.....	10
Flug.....	15
Ferjur.....	19
Samanburður ferðamáta.....	22
Samkeppni milli ferðamáta.....	22
Samkeppni milli almenningsvagna.....	26
Ferðaþjónustan.....	26
Erlendir ferðamenn.....	26
Samflutningur farþega og farms.....	29
Tengingar milli ferðamáta.....	29
Tengingar almenningsvagna við flugvelli og hafnir.....	29
Tengingar milli leiða almenningsvagna.....	30
Rekstrarform og stjórnsýsla.....	33

Fjármögnun.....	33
Verðlag.....	34
Aðgengi.....	37
Umhverfismál og annar ytri kostnaður.....	37
Samanburður við Norðurlönd.....	39
Valkostir í átt að heildstæðu almenningsgöngukerfi.....	43
Heildstætt leiðakerfi almenningsgangna.....	43
Þjónusta.....	43
Skilgreining lágmarks þjónustu.....	45
Gæði leiða almenningsvagna.....	47
Aðgengi.....	47
Farartæki.....	48
Stoppistöðvar.....	48
Tengingar.....	49
Gagnvirk þjónustuveita.....	49
Fargjöld.....	50
Markaðssetning.....	51
Próun.....	51
Samkeppni.....	52
Rekstrarform og lagaumhverfi.....	52
Aðgerðir og markmið.....	53
Heimildir.....	55

## Myndaskrá

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

Mynd 15: Sætanýting á nokkrum leiðum almenningsvagna sept.-des. 2017.....	14
Mynd 16: Gjaldsvæði almenningsvagna í kerfi Strætó. ....	14
Mynd 17: Dæmi um góða pöntunarþjónustu er Plustur í Danmörku þar sem þeir sem ekki búa innan áhrifasvæðis hefðbundinna almenningsamgangna geta pantað sér far að heiman og að næstu stoppistöð og svo aftur frá stoppistöð að áfangastað. ....	15
Mynd 18: Áætlunarleiðir í innanlandsflugi 2018. Rauðar línur eru ríkisstyrktar leiðir, bláar eru reknar á markaðsforsendum. ....	15
Mynd 19: Fjöldi farþega í óstyrktu flugi 2012-2017.....	16
Mynd 20: Fjöldi farþega í styrktu flugi 2012-2017 (heimild: Vegagerðin).	16
Mynd 21: Fjöldi farþega til Húsavíkur, Þórshafnar og Vopnafjarðar 2012-2017 (heimild: Vegagerðin).....	17
Mynd 22: Ríkisstyrkur fyrir hverja flugleið 2017. ....	18
Mynd 23: Styrkur á hvern farþega á hverri flugferð 2017. ....	18
Mynd 24: Áætlunarferðir með ferjum við Ísland 2018. ....	19
Mynd 25: Fjöldi farþega með ferjum 2012-2017.....	19
Mynd 26: Ríkisstyrkur til ferjusiglinga 2017.....	20
Mynd 27: Styrkur á hvern farþega með ferjum 2017. ....	21
Mynd 28: Stoppistöðvar almenningsamgangna og áhrifasvæði þeirra 2018.....	22
Mynd 29: Fjöldi farþega á Sauðárkróksflugvelli 1993-2006.....	23
Mynd 30: Fjöldi farþega með Herjólfu og flugi til Vestmannaeyja 2007-2013.....	23
Mynd 31: Ferðamataval eftir vegalengd frá höfuðborgarsvæðinu 2017...24	
Mynd 32: Ferðafjöldi að meðaltali á íbúa til höfuðborgarsvæðisins eftir fjarlægð, 2017. ....	24
Mynd 33: Heildarfjöldi farþega í leið 51 skipt upp eftir stoppistöðvum sept. – des. 2017. ....	25
Mynd 34: Erlendir gestir um Leifstöð 2017 (Ferðamálastofa, 2018).....	26

Mynd 35: Did you use Strætó, the public bus system, during your stay in Iceland? .....	26
Mynd 36: What means of transport did you use during your stay in Iceland? (Sumarkannanir) (Maskína, 2018).....	27
Mynd 37: What means of transport did you use during your stay in Iceland? (Vetrarkannanir) (Maskína, 2018).....	27
Mynd 38: Stoppistöð leiðar 55 við Kjóavelli, nærri Leifsstöð.....	28
Mynd 39: Samanburður á fjölda farþega sem fóru inn og út úr landinu um Keflavíkurflugvöll og fjölda farþega með hópferðum af innra stæði árið 2017, (heimild frá Isavia).....	28
Mynd 40: Munur á tekjum og gjöldum í rekstri almenningsvagna á vegum landshlutasamtaka 2012-2017.....	33
Mynd 41: Ríkisstyrkur til almenningsgangna 2013-2017 (Vegagerðin, 2017).....	33
Mynd 42: Þróun verðlags í almenningsvögnum og innanlandsflugi frá 2010-2017. Janúar 2010 = 100 (Hagstofan, 2018). .....	35
Mynd 43: Fjöldi farþega í innanlandsflugi 1989-2017.....	35
Mynd 44. Samanburður á heildar ytri kostnaði á km á farþega, einkabílar og strætó. ....	38
Mynd 45: Fjöldi farþega í milljónum innan hvers samgöngumáta í almenningsgöngukerfi Noregs árið 2016 (Transportøkonomisk institutt, 2017).....	39
Mynd 46: Samgöngufélögin í Danmörku.....	40
Mynd 47: Hlutfall samgöngumáta í heildar farþegakílómetrum í Danmörku árið 2015 (Urban Transport Group, 2017). .....	40
Mynd 48: Hlutfall samgöngumáta í farþegakílómetrum í Finnlandi 2015 (Liikennevirasto, 2017).....	41
Mynd 49: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2015 (Byggðastofnun, 2018). .....	44
Mynd 50: Aldur ökumanna sem valda slysum og óhöppum (Gunnarsson, Þorsteinsdóttir, & Jónsdóttir, 2017).....	44

Mynd 51: Skólasóknarsvæði framhaldsskóla 2016 (Byggðastofnun, 2018). .....	44
Mynd 52: Brothættar byggðir á Íslandi (Byggðastofnun, 2018). .....	45
Mynd 53: Vel útfært biðskýli við Vogaafleggjara. Frá bænum liggur malbikaður hjóla- og göngustígur að biðskýli. Við hlið skýlis er hjólabogi og fyrir aftan er bílastæði.....	48
Mynd 54: Din offentlig transport í Danmörku og Entur í Noregi eru dæmi um gagnvirkar þjónustuveitur sem veita rauntíma upplýsingar um leiðir og tengingar milli samgöngumáta í öllu almenningsgöngukerfi sinna landa.....	49
Mynd 55: Hlutfall einstakra útgjaldabátta af heildarútgjöldum skv. útgjaldakönnun Hagstofunnar. ....	50

## Töfluskrá

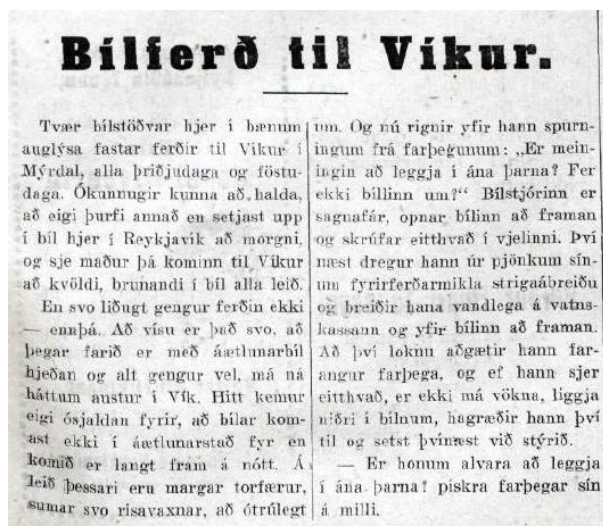
Tafla 1: Tenging leiðakerfis almenningsvagna við flugvelli innanlandsflugs. .....	31
Tafla 2: Tenging leiðakerfis almenningsvagna við hafnir ferjusiglinga. ....	31
Tafla 3: Tengingar innan leiðakerfis almenningsvagna. ....	32
Tafla 4: Samanburður á hlutfalli fargjaldatekna af rekstrarkostnaði almenningsvagna á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni. ....	36
Tafla 5: Hlutfall fargjaldatekna af rekstrarkostnaði almenningsvagna í dreifbýli í Danmörku árið 2016 (Trafik- og Byggestyrelsen, 2018).....	36
Tafla 6: Almenn viðmið um lágmarkspjónustu almenningsgangna....	45

## Inngangur

Ríki, sveitarfélög og einkafyrirtæki reka almenningssamgöngur á Íslandi með ýmsum hætti. Greining þessi miðar við þá aðkomu og þær leiðir sem ríkið kemur að með beinum hætti.

Almenningssamgöngur þrífast alla jafna best á fjölmönnum svæðum þar sem íbúabéttleiki er hár. Ísland er á hinn bóginn bæði fámennnt auk þess sem íbúabéttleiki utan höfuðborgarsvæðisins er einn sá lægsti í Evrópu. Það gerir að það verkum að rekstur almenningssamgangna er óvísanlega erfiðari en einmitt hér.

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



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

Markmið greiningar þessarar er tvíþætt:

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

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

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

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

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

- Árni Freyr Stefánsson, verkfræðingur, Mannvit / samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti, verkefnisstjóri,
- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti,

- Ásta Þorleifsdóttir, sérfræðingur, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti,
- Stefanía Traustadóttir, sérfræðingur, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti,
- Etna Sigurðardóttir, viðskiptafræðingur, Vegagerðin,
- Hannes M. Sigurðsson, forstöðumaður, Vegagerðin.

Þá vann Bryndís Friðriksdóttir, samgönguverkfræðingur hjá Vegagerðinni með hópnum.

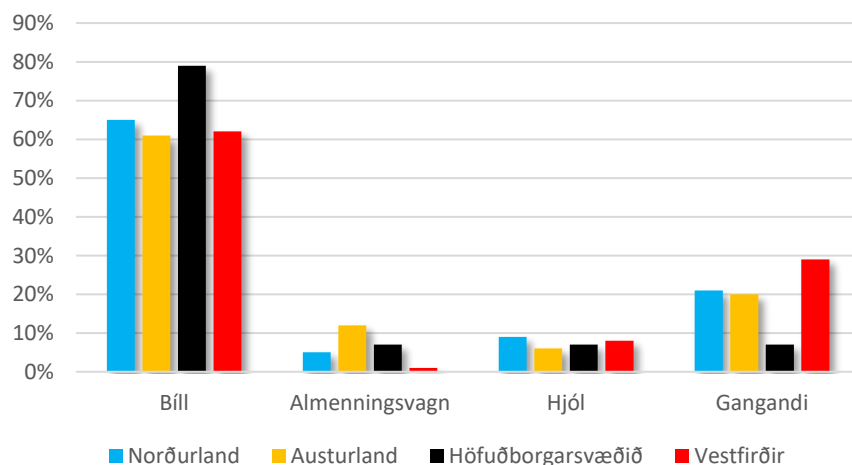
Verkefnishópurinn viðaði að sér upplýsingum með ýmsum hætti. Fundað var með eftirfarandi: Jessica Berg, sérfræðingur frá sænsku samgöngurannsóknarmiðstöðinni VTI, sem ræddi rannsóknir á almenningsamgöngum í dreifbýli í Svíþjóð, Jóhannes Svavar Rúnarsson, Ragnheiður Einarsdóttir og Valgerður G. Benediktsdóttir frá Strætó bs. sem fóru yfir reynslu Strætó af aðkomu að rekstri almenningsvagna á landsbyggðinni, Smári Ólafsson, frá VSÓ Ráðgjöf, sem fór yfir aðdraganda að núverandi skipulagi reksturs almenningsvagna á landsbyggðinni, Elín Árnadóttir, frá ISAVIA, sem fór yfir reynslu og framtíðarsýn ISAVIA á rekstur innanlandsflugs á Íslandi. Fundað var með eftirtöldum fulltrúum landshlutasamtaka sveitarfélaga og hagsmunaaðilum um reynslu og væntingar af almenningsamgöngum á landsbyggðinni: Berglindi Kristinsdóttur frá SSS, Páli Brynjarssyni frá SSV, Aðalsteini Óskarssyni frá FV, Bjarna Guðmundssyni frá SSAS, Pétri Þór Jónassyni og Þórði Stefánssyni frá Eyþingi, Jónu Árnýju Þórðardóttur, Jódísi Skúladóttur og Önnu Alexandersdóttur frá Austurbrú, Birni Ingimarssyni bæjarstjóra Fljótsdalshéraðs og Ívari Ingimarssyni ferðaþjónustuaðila á Egilsstöðum.

# Greining á stöðu

## Ferðavenjur á Íslandi

### Ferðamátaval

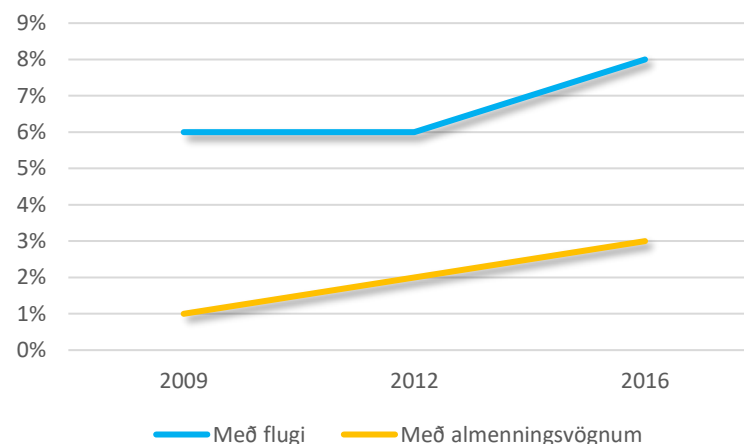
Hrafnhildur Tryggvadóttir vann rannsókn árið 2013 þar sem íbúar á Vesturlandi voru spurðir út í ferðavenjur þeirra. 2% svöruðu því til að þeir notuðu almenningsvagn til að ferðast innan sveitarfélags með almenningsvagni. 41% myndu vilja nota strætó 1-3svar í mánuði eða oftar. Fyrir ferðalög milli sveitarfélaga,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



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

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

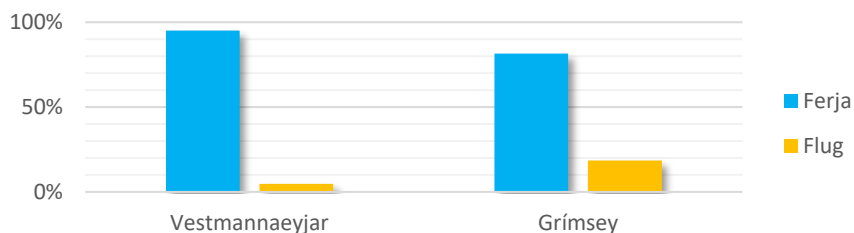
Dr. Bjarni Reynarsson hefur reglulega á síðustu árum unnið ferðavenjukannanir fyrir Vegagerðina þar sem spurt hefur verið sérstaklega um ferðavenjur út fyrir sveitarfélagsmörk. Kannanirnar eru ýmist unnar á sumri eða vetri. Þrjár vetrarkannanir frá 2009 til 2016 sýndu að hlutfeld almenningsvagna (almenningsvagna og flugs) fór vaxandi sem sá ferðamáti sem fólk velur oftast til ferðalaga milli sveitarfélaga. Erfiðara er að greina hlutfeld ferja en sú tala er ekki birt sérstaklega.



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



Ferjur eru í eðli sínu nokkuð ólíkur samgöngumáti en almenningsvagnar og flug. Þannig má áætla að hlutdeild þeirra í samgöngum til Mjóafjarðar að vetrarlagi og til Hríseyjar allt árið sé nærri 100%. Til Vestmannaeyja og Grímseyjar er einnig í boði flugleið. Ferjan hefur yfirburði hvað varðar ferðamátaval á báðum stöðum. Þessi mikla hlutdeild ferja, þar sem aðrir samgöngumátar eru í boði, rennir stoðum undir þá líkingu að ferjur virki eins og hluti vegakerfisins fyrir þá staði sem þær tengja.

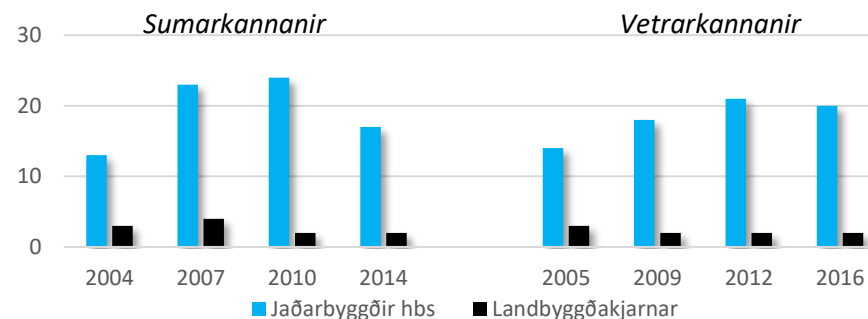


Mynd 4: Hlutdeild ferja og flugs í samgöngum til Vestmannaeyja og Grímseyjar, 2017.

## Ferðafjöldi

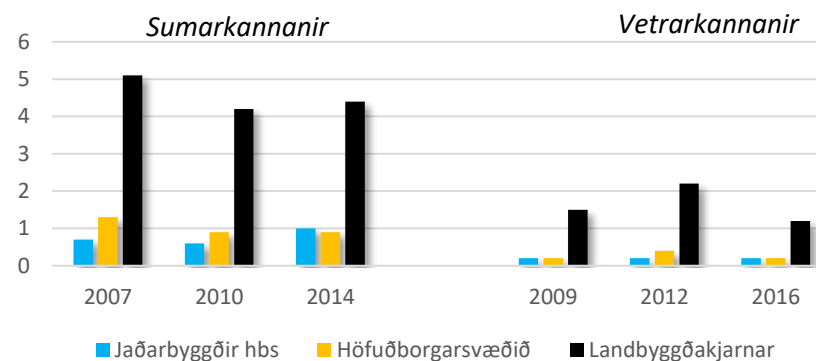
Í skýrslum Bjarna hefur sérstaklega verið spurt um ferðafjölda bæði í innanlandsflugi og almennt. Í hverri könnun frá árinu 2004 hefur verið spurt um meðalfjölda ferða þátttakenda til höfuðborgarsvæðisins á því tímabili sem spurt er (vetri eða sumri). Umtalsverður munur sést þar á meðalferðafjölda íbúa eftir því hvar þeir búa en íbúar jaðarbyggða<sup>1</sup> höfuðborgarsvæðisins ferðast þangað allt að 12 sinnum oft en íbúar landsbyggðakjarna að jafnaði.

<sup>1</sup> Árborg, Reykjanesbær og Akranes



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

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



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

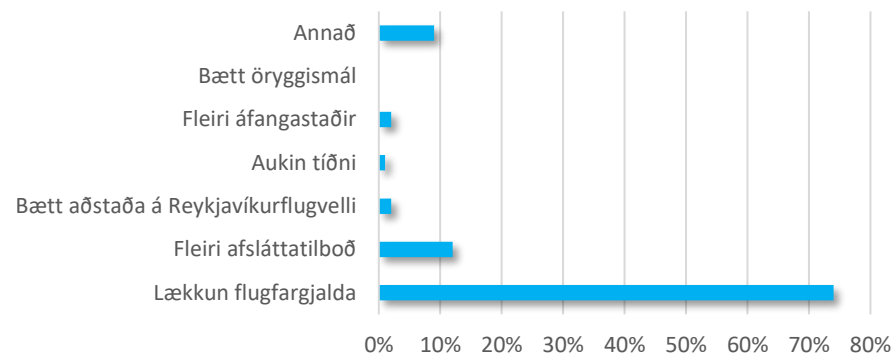
## Áhrifaþættir ferðamatavals

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

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

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

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



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

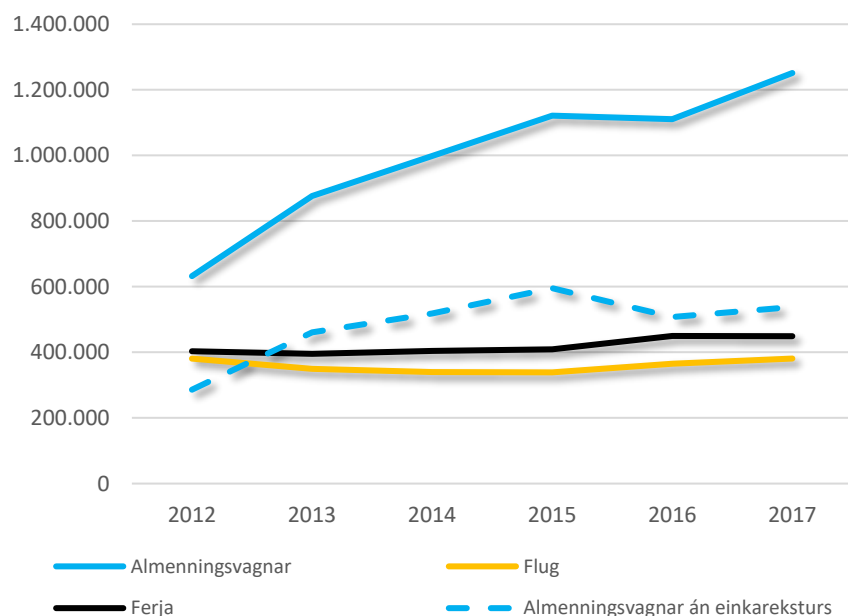
## Lýsing á núverandi kerfi

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

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

Athugasemdir hafa verið gerðar við þessa skilgreiningu. Bent hefur verið á að inn í hana vanti ákvæði um að þjónustan hafi „almenna efnahagslega þýðingu“ (Strætó bs., 2017). Skilgreininguna þyrfti í raun að einnig að endurskoða m.t.t. flugs og ferja en það gæti reynst þrautin þyngri að hleypa farþegum „inn og út á leiðinni“ í miðju flugi. Í þessu skjali er tekin sú stefna að skilgreina almenningssamgöngur sem þá samgönguþjónustu sem býður upp á reglubundna farþegaflutninga á ákveðinni leið, eftir fyrirfram birtri áætlun, að lágmarki 9 mánuði á ári, og hafi samfélagslegt mikilvægi fyrir byggðir landsins.

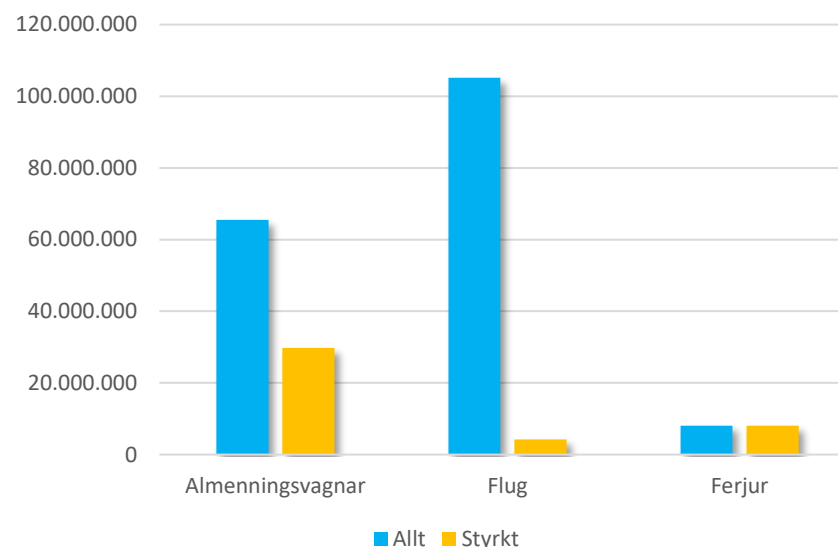
Á Íslandi standa þeim sem hyggjast ferðast milli sveitarfélaga til boða þrjár tegundir almenningsgangna: flug, ferjur og almenningsvagnar. Flestar leiðir eru reknar með hjálp opinbers styrks en nokkrar flugleiðir og ein almenningsvagnaleið, milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins, eru reknar á markaðslegum forsendum allt árið. Frá 2012 hefur heildarfjöldi farþega í flugi og ferjum haldist nokkuð stöðugur. Farþegum með almenningsvögnum hefur á sama tíma fjölgað mikið, bæði á styrktum leiðum en þó mest á leiðinni milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins. Sú þróun virðist nokkuð í takt við stórauðinn straum erlendra ferðamanna til landsins á tímabilinu.



Mynd 8: Farþegafjöldi í reglulegum almenningsgangum reknur á ársgrundvelli<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Tölur fyrir einkarekstur frá 2015 eru að hluta áætlaðar.

Þegar heildarfjöldi farþegakílómetra er skoðaður fyrir árið 2017 sést að flug hefur afgerandi stöðu. Mun fleiri kílómetrar eru farnir með óstyrktum leiðum en styrktum enda farþegafjöldi á þeim leiðum umtalsvert meiri.



Mynd 9: Farþegakílómetrar eftir samgöngumátum og hvort leiðin naut beins opinbers rekstrarstyrks eða ekki 2017.

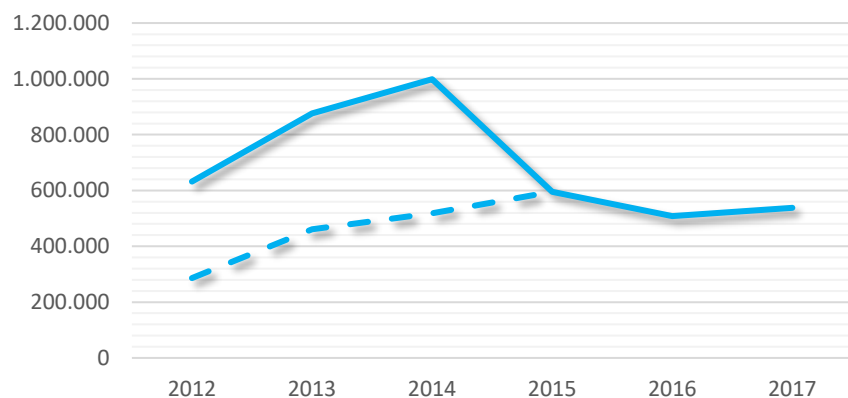
### Almenningsvagnar

Fyrir utan Strætó á höfuðborgarsvæðinu og strætisvagna innan sveitarfélaga aka í dag yfir 30 leiðir í reglulegum áætlanakstri minnst 9 mánuði á ári milli sveitarfélaga hér á landi. Þar af er einungis ein leið algjörlega rekin á markaðslegum forsendum en það er einkarekin áætlunarakstur milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins.

## Farþegafjöldi

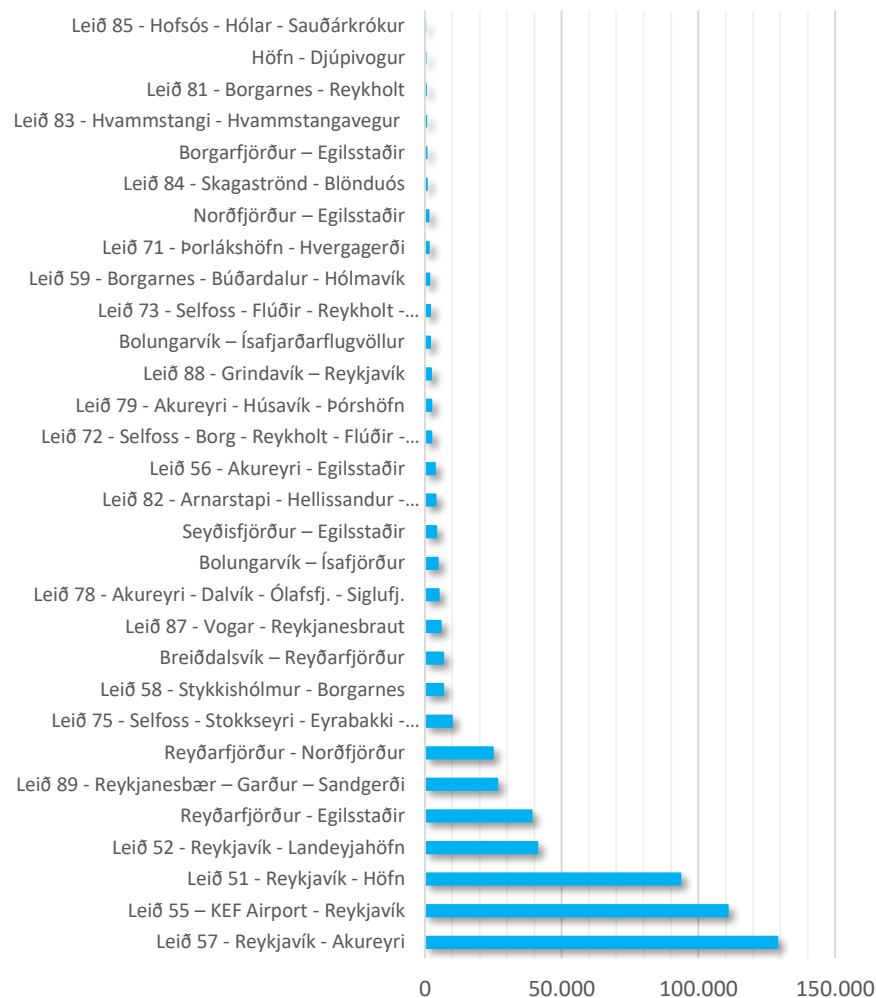
Alls ferðuðust um 530 þúsund farþegar með styrktum almenningsvögnum reknum á ársgrundvelli milli sveitarfélaga utan höfuðborgarsvæðisins á Íslandi árið 2017. Inn í þá tölu vantar farþega hjá ferðaþjónustu fatlaðra, frístunda- og skólaakstur sem og farþega einkafyrirtækja milli Keflavíkur og höfuðborgarsvæðisins.

Fjöldi farþega í styrktum ferðum með almenningsvögnum hefur sveiflast nokkuð frá 2012. Það sem fyrst og fremst veldur mikilli fækkun frá 2014 til 2015 er að það ár var einkaleyfi SSS á akstri milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar afnumið og nú sinna nokkur fyrirtæki þeirri þjónustu í samkeppni við leið 55 í leiðarkerfi Strætó. Á punktalínunni má sjá þróunina 2012-2015 á styrktum leiðum fyrir utan hennar.

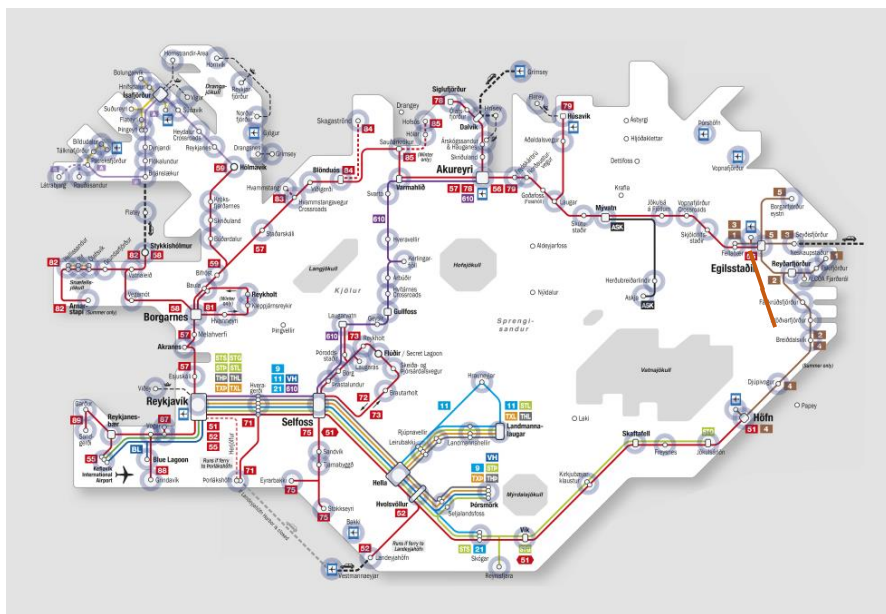


Mynd 10: Heildarfjöldi farþega með styrktum almenningsvögnum milli sveitarfélaga 2012-2017<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Tölur fyrir 2017 eru að hluta áætlaðar.



Mynd 11: Fjöldi farþega með styrktum almenningsvögnum reknum á ársgrundvelli árið 2017.



Mynd 12: Allar leiðir almenningsgangna ásamt ferðapjónustu.  
([www.almenningsamgongur.is](http://www.almenningsamgongur.is))

### Þjónusta

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

Í kringum höfuðborgarsvæðið, Reykjanesbæ, Árborg, Akureyri og Reyðarfjörð/Egilsstaði er boðið upp á akstur með almenningsvagni oftast en einu sinni á hverjum virkum degi til nágrennasveitarfélaga. Slík þjónusta er sömuleiðis í boði milli Bolungarvíkur og Ísafjarðar og milli Patreksfjarðar og Bíldudals. Þjónustan er stillt þannig að hún ætti að henta

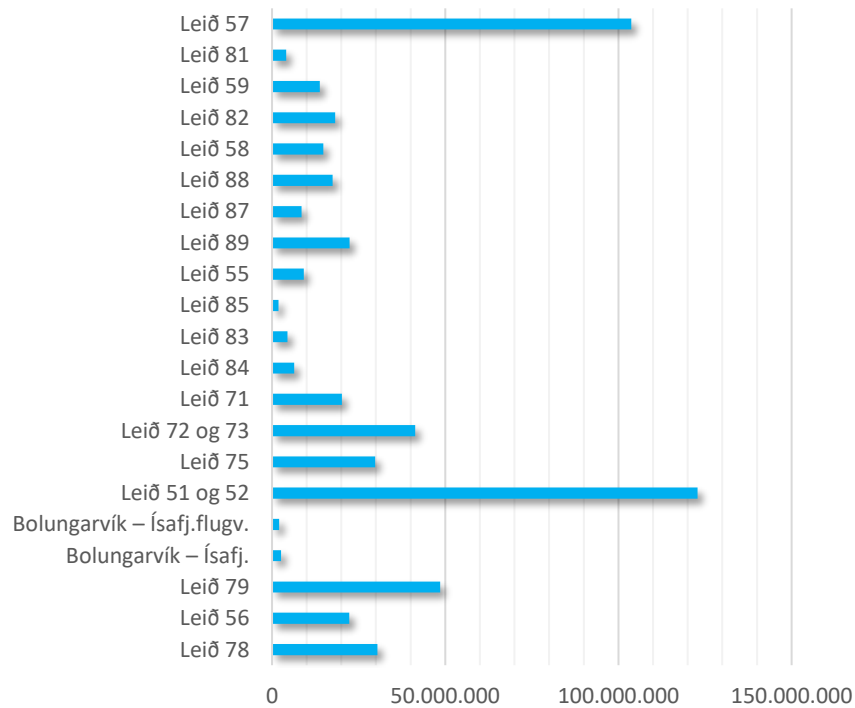
sem möguleiki til að sækja vinnu eða skóla milli sveitarfélaga innan sama vinnusóknarsvæðis.

Þar fyrir utan er þjónustan minni, ekki í boði daglega og sums staðar er aðeins ekið ef far hefur verið pantað með nægjanlegum fyrirvara.

### Kostnaður

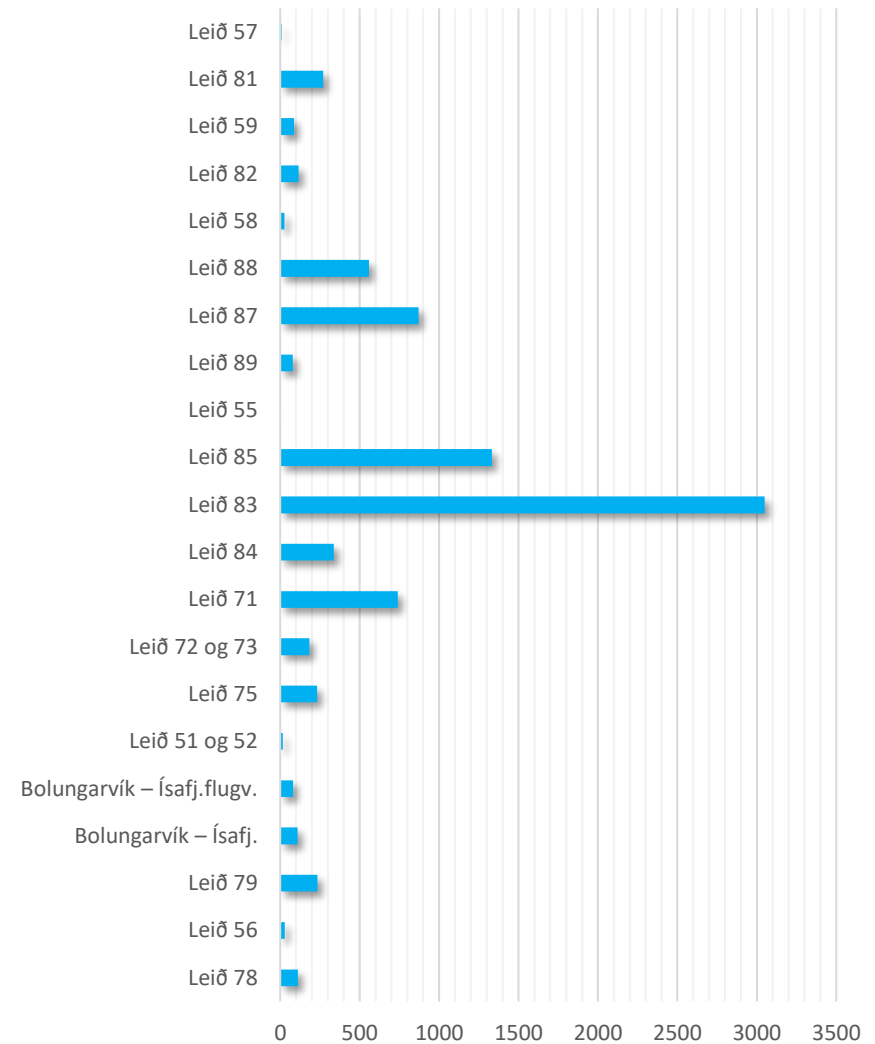
Alls var akstur með almenningsvögnum styrktur með framlögum frá ríkinu um rúmar 550 milljónir króna árið 2017. Þar að auki styrktu sveitarfélög aksturinn um tæpar 120 milljónir. Rekstrarniðurstaða ársins var að kostnaður var tæplega 33 milljónum hærri en tekjur.

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



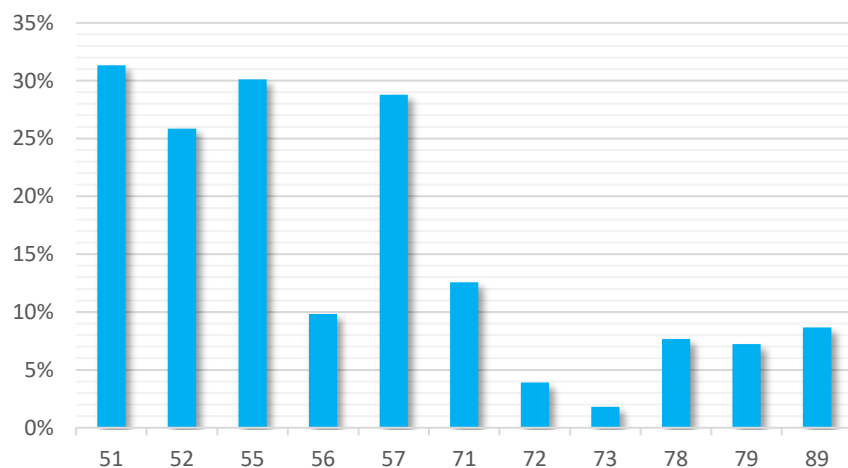
Mynd 13: Nettó kostnaður hvernar leiðar 2017.

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



Mynd 14: Nettó kostnaður á hvern farþegakílómetra á hverri leið 2017.

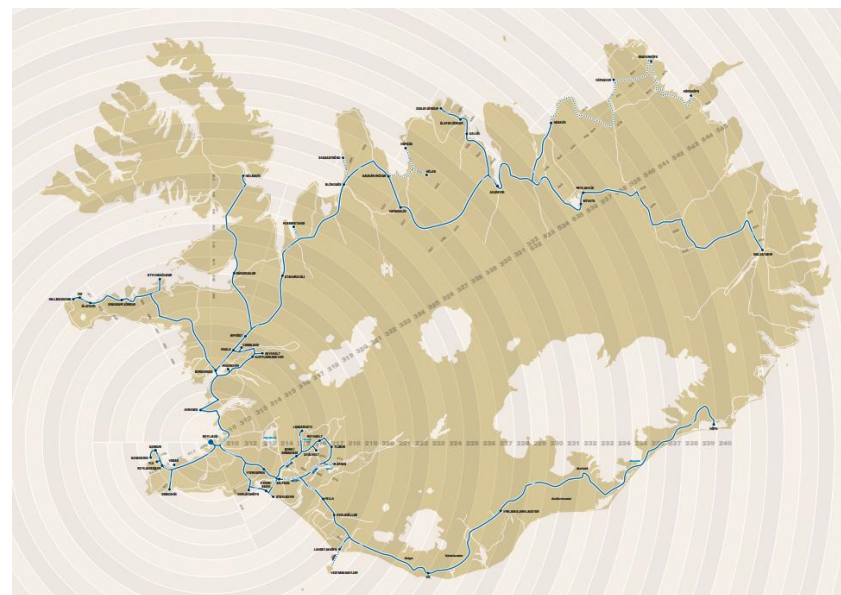
Mjög misjafn farþegafjöldi er á einstökum leiðum. Mikilvægt er að reyna að velja hverri leið ökutæki við hæfi til að halda kostnaði í skefjum. Á myndinni hér að neðan má sjá sætanýtingu á völdum leiðum í leiðakerfi Strætó á tímabilinu september til desember 2017. Þarna er hámarksfjöldi farþega innan hversrar leiðar að meðaltali deilt með stærð þess vagns sem sinnir henni. „Stóru“ leiðirnar í kerfinu 51/52 (Reykjavík – Höfn/Landeyjahöfn), 55 (Reykjavík – Keflavíkurflugvöllur) og 57 (Reykjavík – Akureyri) voru með 25-30% sætanýtingu en aðrar leiðir voru með talsvert minna. Möguleg ástæða fyrir stærðarákvörðun vagna eru þekktir álagstoppar sem vilji er til að geta sinnt. Það er þó spurning hvort það sé réttlætlanlegt svo sem m.t.t. rekstrarkostnaðar. Ef álagstoppar eru ástæðan ætti að skoða að reyna aðrar leiðir til að dreifa álaginu s.s. í gegnum verðskrána þar sem m.a. væri hægt að veita afslætti á tímum lítillar umferðar.



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

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

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



Mynd 16: Gjaldsvæði almenningsvagna í kerfi Strætó.

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

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

Af samtölum við forráðamenn landshlutasamtaka virðist reynsla flestra af pöntunarþjónustu vera misjöfn. Eins sést á mynd 14 eru leiðir 83, 84 og 85 einhverjar þær dýrustu í kerfinu. Þetta er að mörgu leyti á skjön við það sem ýmsar erlendar heimildir gefa til kynna varðandi pöntunarþjónustu og skipulag almenningssamgangna á dreifbýlum svæðum. Þörf er á greiningu á reynslu af pöntunarþjónustu á Íslandi og fá samanburð á því sem gert er erlendis. Önnur atriði sem vert væri að greina eru t.d.:

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

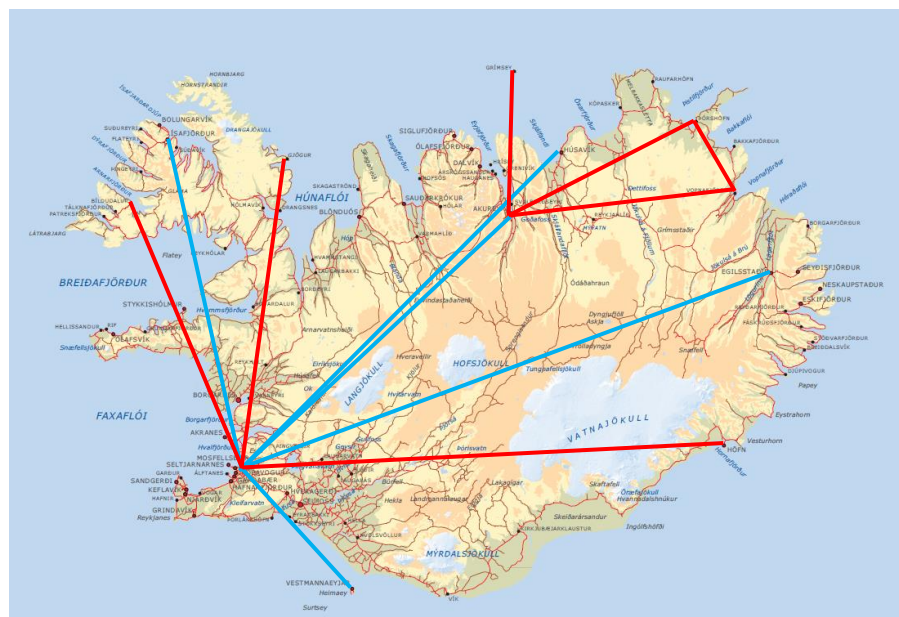


Mynd 17: Dæmi um góða pöntunarþjónustu er Plustur í Danmörku þar sem þeir sem ekki búa innan áhrifasvæðis hefðbundinna almenningssamgangna geta samt séð sér far að heiman og að næstu stoppistöð og svo aftur frá stoppistöð að áfangastaði.

## Flug

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

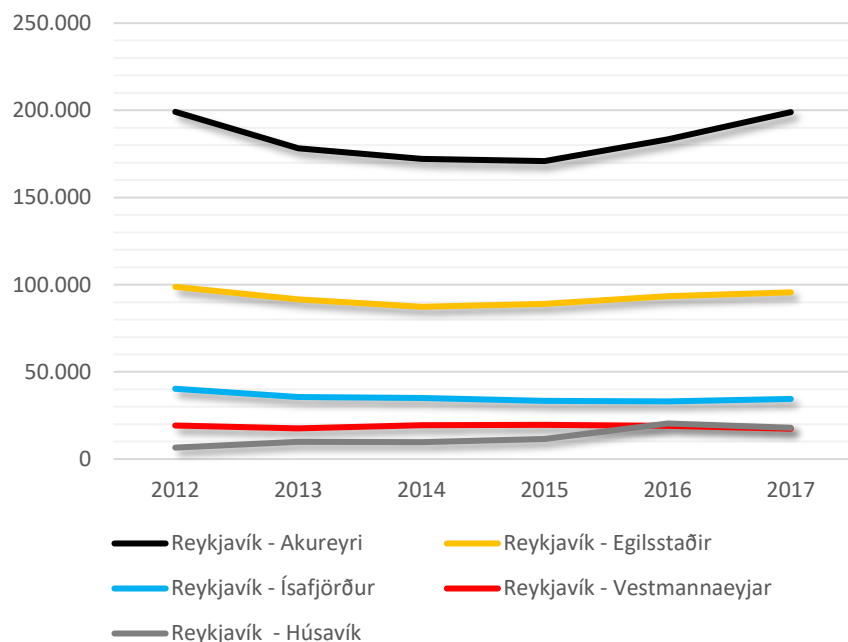
Flugleiðir reknar á markaðsforsemdum:	Flugleiðir styrktar skv. útboði Vegagerðarinnar:
Reykjavík – Akureyri	Reykjavík – Höfn
Reykjavík – Egilsstaðir	Reykjavík – Bíldudalur
Reykjavík – Ísafjörður	Reykjavík – Gjógur
Reykjavík – Vestmannaeyjar	Akureyri – Grímsey
Reykjavík – Húsavík	Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn



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



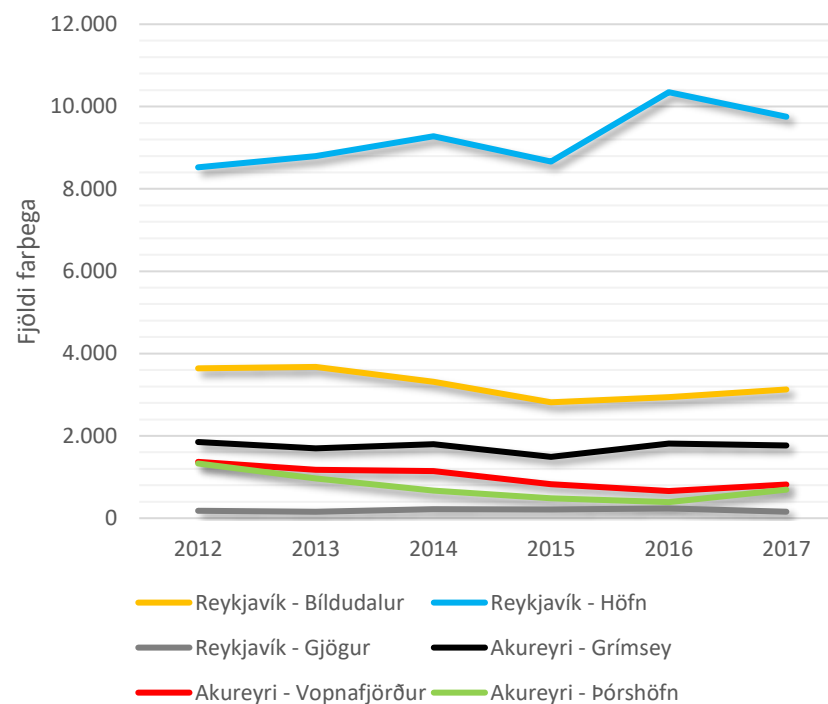
## Farþegafjöldi



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

Fjöldi farþega í óstyrktu innanlandsflugi hefur í heild haldist nokkuð stöðugur frá 2012 en samdráttar gætir nú síðustu ár. Stærstu leiðirnar, Akureyri og Egilsstaðir, fylgdu svipaðri þróun á tímabilinu og döluðu um miðbik þess en náðu sér aftur á strik árið 2017. Flugtölur sem birtast á vef Isavia benda til þess að síðan hafi orðið nokkur samdráttur í farþegafjölda á flestum leiðum. Flug til Húsavíkur hefur vaxið nokkuð hratt og hafði árin 2016 og 2017 tekið fram úr flugleiðinni milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja sem fjórða fjölmennasta leiðin en farþegum með flugi til Eyja fækkaði mikið eftir að Landeyjahöfn kom í notkun. Þá hefur farþegum með flugi til Ísafjarðar fækkað nokkuð á síðastliðnum árum.

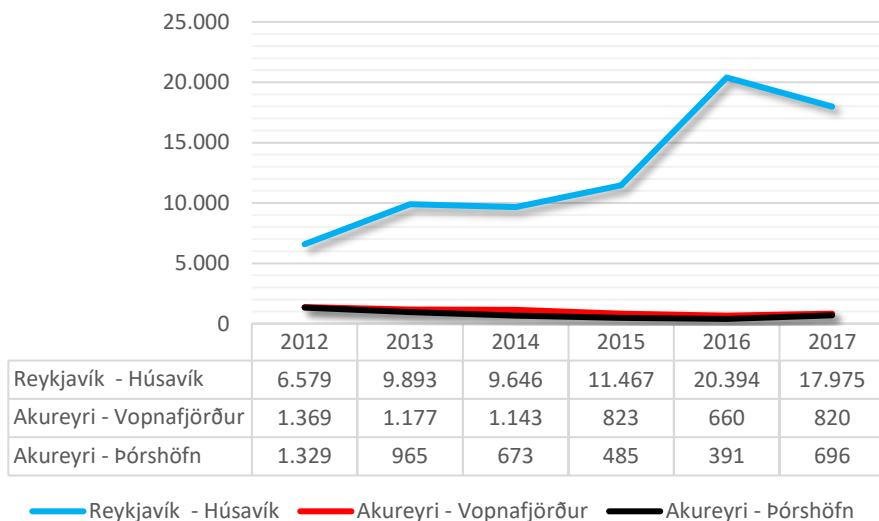
Af ríkisstyrktum flugleiðum eru flestir farþegar á flugleiðinni Reykjavík – Höfn og hefur farþegum farið fjölgandi ef marka má þróun farþegatalninga 2012-2017. Flugleiðirnar Reykjavík – Gjógur og Akureyri – Grímsey virðast halda nokkuð í horfinu. Flug til Vopnafjarðar og Þórshafnar hefur hins vegar nokkuð áberandi farið dalandi og hefur flugfarþegum til Vopnafjarðar fækkað um 40% og til Þórshafnar um tæp 48% frá árinu 2012.



Mynd 20: Fjöldi farþega í styrktu flugi 2012-2017 (heimild: Vegagerðin).

Ástæða er til þess að hafa áhyggjur af þróun flugs frá Akureyri til Vopnafjarðar og Þórshafnar. Á árabílinu 2012-2017 varð mikill

samdráttur í fjölda farþega á leiðinni en þá hófst flug á Húsavík sem bauð upp á að sinna erindum til Reykjavíkur í dagsferð sem ekki er hægt ef flogið er frá Þórshöfn. Mikilvægt er að greina betur hvað olli þessari miklu breytingu svo skipuleggja megi þjónustuna þannig að hún nýtist íbúum með sem bestum hætti.



Mynd 21: Fjöldi farþega til Húsavíkur, Þórshafnar og Vopnafjarðar 2012-2017 (heimild: Vegagerðin).

## Þjónusta

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

- Akureyri: Flugferðir eru misjafnlega margar, á veturna um 30 ferðir á viku og á sumrin um 35.
- Egilsstaðir: Flugferðir eru að jafnaði um 20 á viku. Ekki er munur á vetrar- og sumarátætlun.

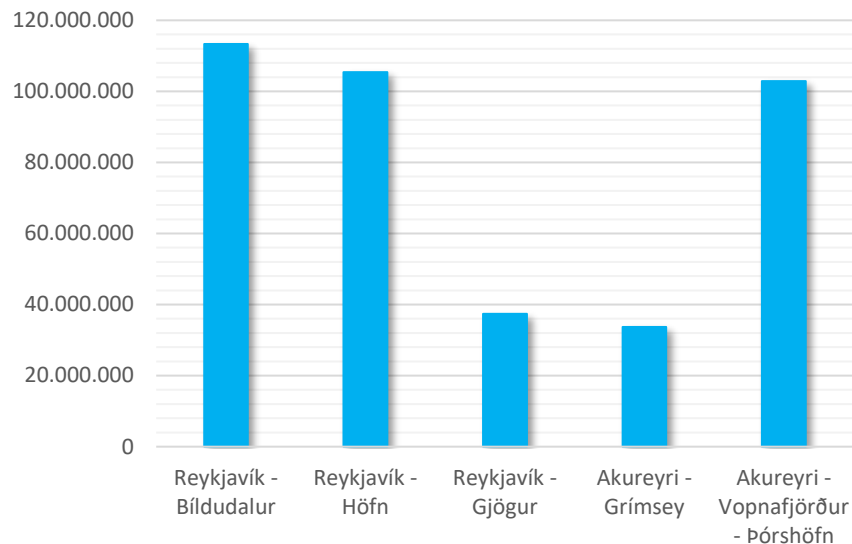
- Ísafjörður: Flugferðir eru að jafnaði um 13 á viku á veturna og 14 á viku á sumrin.
- Húsavík: Flugferðir eru 13 á viku á veturna en 11 á viku á sumrin.
- Vestmannaeyjar: Flugferðir eru 17 á viku á veturna og 12 á viku á sumrin.
- Höfn: Flugferðir eru 9 sinnum á viku allt árið.
- Bíldudalur: Flugferðir eru 7 sinnum í viku allt árið.
- Gjögur: Flugferðir eru 2 í viku á veturna og 1 í viku á sumrin.

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

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

## Kostnaður

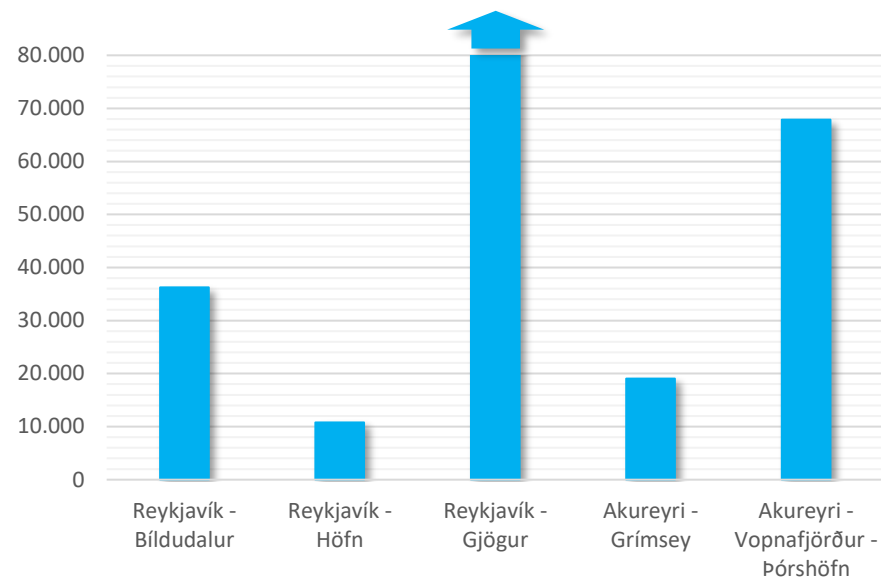
Alls voru flugsamgöngur styrktar um 390 milljónir króna á árinu 2017. Flugleiðirnar frá Reykjavík til Bíldudals og Hafnar og svo frá Akureyri til Þórshafnar og Vopnafjarðar eru styrktar mest eða rúmar 100 milljónir króna hver. Flugið til Gjögurs og Grímseyjar var styrkt um 35 milljónir hvor flugleið.



Mynd 22: Ríkisstyrkur fyrir hverja flugleið 2017.

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

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



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

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

## Ferjur

Vegagerðin styrkir rekstur fimm leiða með ferjum:

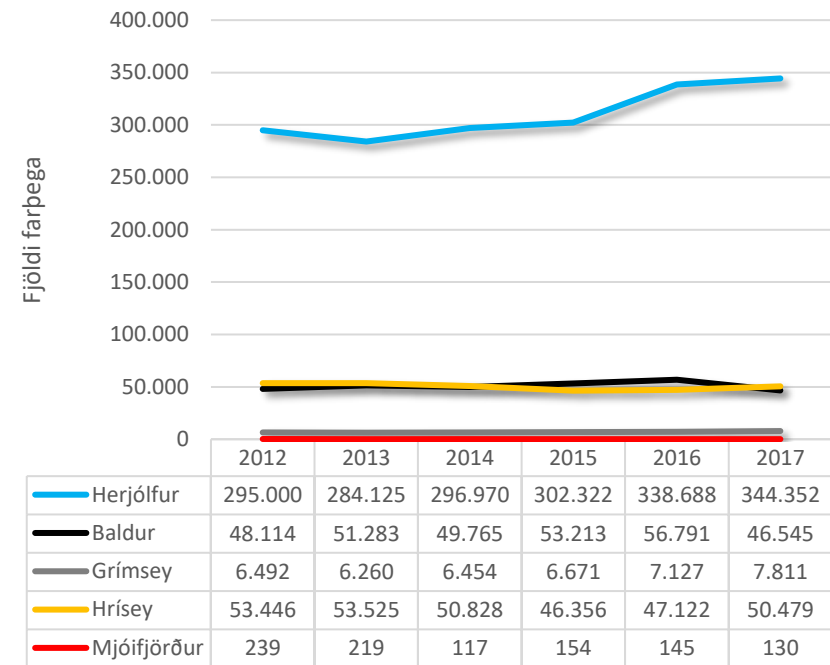
- Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn (allt árið). Heiti ferju er Herjólfur.
- Stykkishólmur – Flatey – Brjánslækur (rekstur allt árið en aðeins styrkt yfir vetrartímamann). Heiti ferju er Baldur.
- Árskógsströnd – Hrísey (allt árið). Heiti ferju er Sævar.
- Hrísey – Dalvík – Grímsey (allt árið). Heiti ferju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

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



Mynd 24: Áætlunarferðir með ferjum við Ísland 2018.

## Farþegafjöldi



Mynd 25: Fjöldi farþega með ferjum 2012-2017.

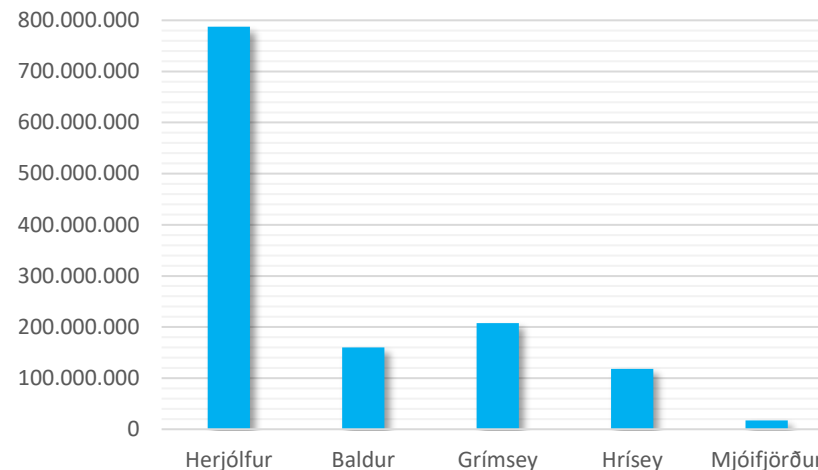
Heildarfjöldi farþega með ferjum fjölgaði um 7,5% á árabilinu 2012-2017 og var samtals 450 þúsund árið 2017. Munar þar mestu um aukningu í siglingum með Herjólfri en þar hefur aukningin verið tæp 17% á þessu árabili. Farþegum til Grímseyjar hefur sömuleiðis fjölgað eða um 20%. Farþegafjöldi til Hríseyjar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

### Þjónusta

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

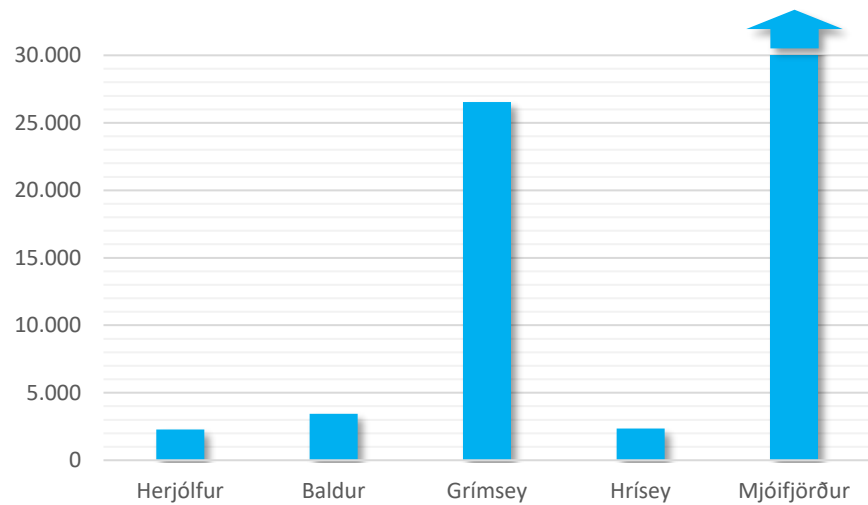
### Kostnaður

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



Mynd 26: Ríkisstyrkur til ferjusiglinga 2017.

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

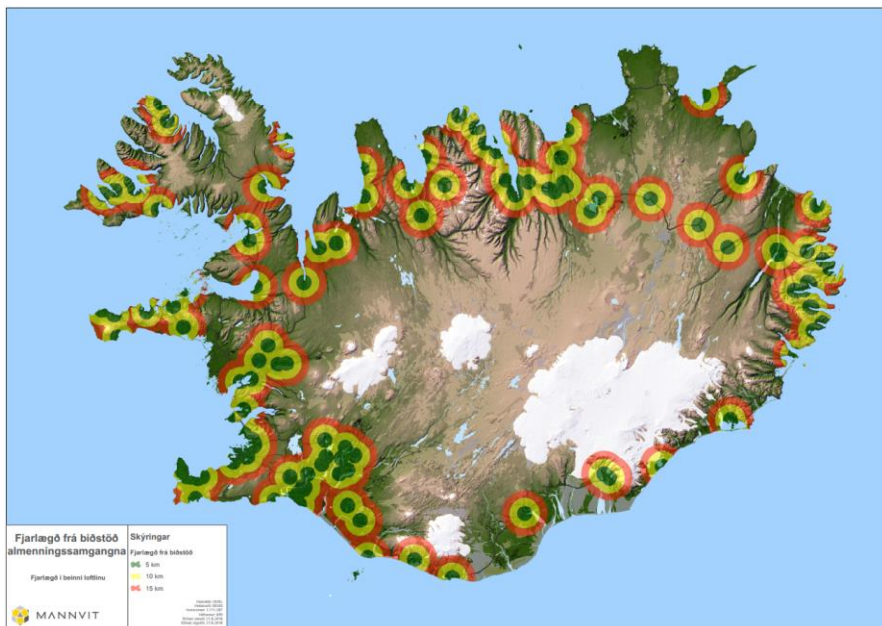


*Mynd 27: Styrkur á hvern farþega með ferjum 2017.*

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

## Samanburður ferðamáta

Saman myndar áætlanakerfi ferja, flugs og almenningsvagna nokkuð víðfeðmt net almenningsgangna á Íslandi. Alls má áætla að um 95% Íslendinga búi í innan við 5 km fjarlægð frá stoppistöð í netinu.



Mynd 28: Stoppistöðvar almenningsgangna og áhrifsvæði þeirra 2018.

Ferðamatarnir eru í eðli sínu talsvert mismunandi. Ferjurnar eru allar til þess fallnar að veita tengingu með farþega og frakt á staði sem lítil eða engin vegtening er við. Það er einungis Breiðafjarðarferjan Baldur sem er í raun valkostur við vegsamgöngur milli Snæfellsness og Vesturbyggðar.

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

burðargetu og því möguleikans til að flytja einkabíla eru ferjurnar nánast eins og hluti vegakerfisins. Hríseyjarferjan og Herjólfur eru einu ferjurnar sem veita næga þjónustu allt árið til þess að vera valkostur í og úr vinnu eða skóla. Miðað við ferðafjölda Hríseyjarferju á hvern íbúa í Hrísey árið 2017 (334 ferðir á mann) má gera ráð fyrir því að hún þjóni sem slík fyrir stóran hluta íbúa eyjunnar.

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

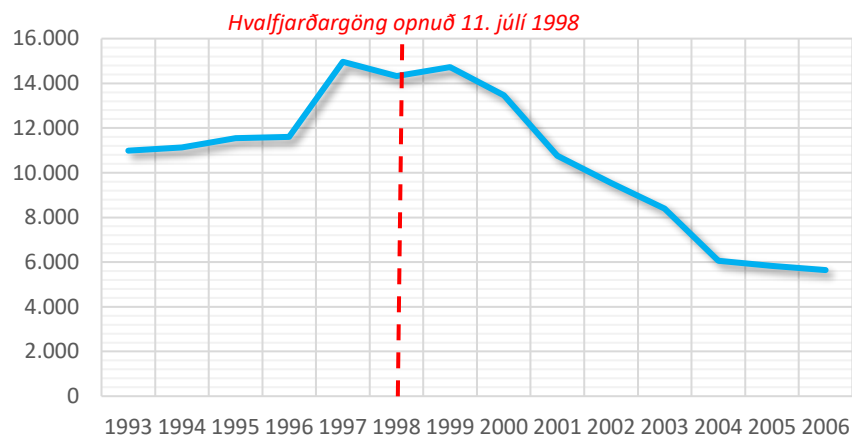
Þótt ferðatími almenningsvagna sé að jafnaði lengri en með einkabíl og mun lengri en með flugi veitir sveigjanleiki þeirra, lágur upphafskostnaður og stuttur tími í meðferð farþega á upphafs og áfangastað á styttri ferðum þeim forskot.

## Samkeppni milli ferðamáta

Ferðamatarnir keppa lítið innbyrðis og í raun er helsti keppinautur þeirra allra einkabíllinn. Tvö dæmi þar sem breytingar á innviðum ollu breytingu á ferðamatavali eru opnun Hvalfjarðarganga og Landeyjahafnar. Báðar stytta þær ferðatíma með landsamgöngum umtalsvert sem hafði mikil áhrif á samkeppnisstöðu flugs.

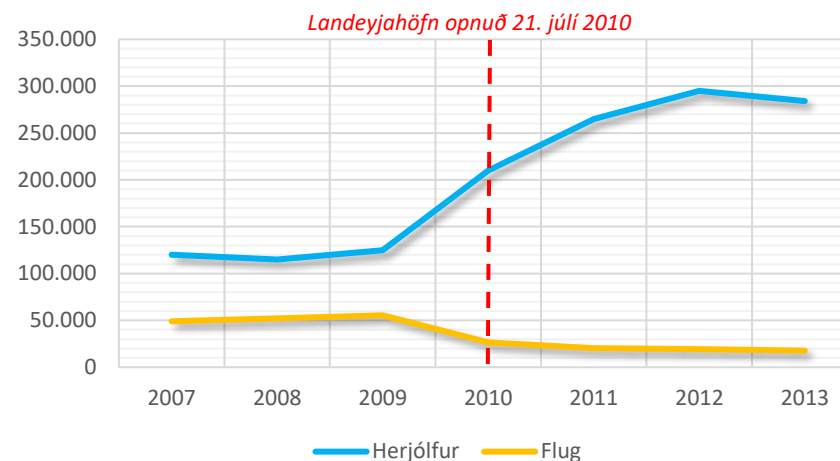
Hvalfjarðargöngin stytta akstursvegalengd til áfangastaða norðan fjarðarins um u.þ.b. 40 km eða um hálf tíma akstur. Fyrir Sauðárkrók þýddi það að vegalengd til Reykjavíkur fór úr um 350 km í 310 og aksturtími úr um 4:20 klst í 3:45 klst. Árið 2003 opnaðist svo enn önnur stytting fyrir Sauðárkrók um Þverárfjall sem stytta ferðalengd og ferðatíma niður í 290 km og 3:30 klst. Á mynd 29 má sjá hvernig þróun áætlunarflugs til

Sauðárkróks þróaðist yfir þennan tíma. Árið 2012 var því svo endanlega hætt. Síðan hefur a.m.k. verið gerð ein tilraun til að endurvekja flugið með litlum árangri.



Mynd 29: Fjöldi farþega á Sauðárkróksflugvelli 1993-2006.

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



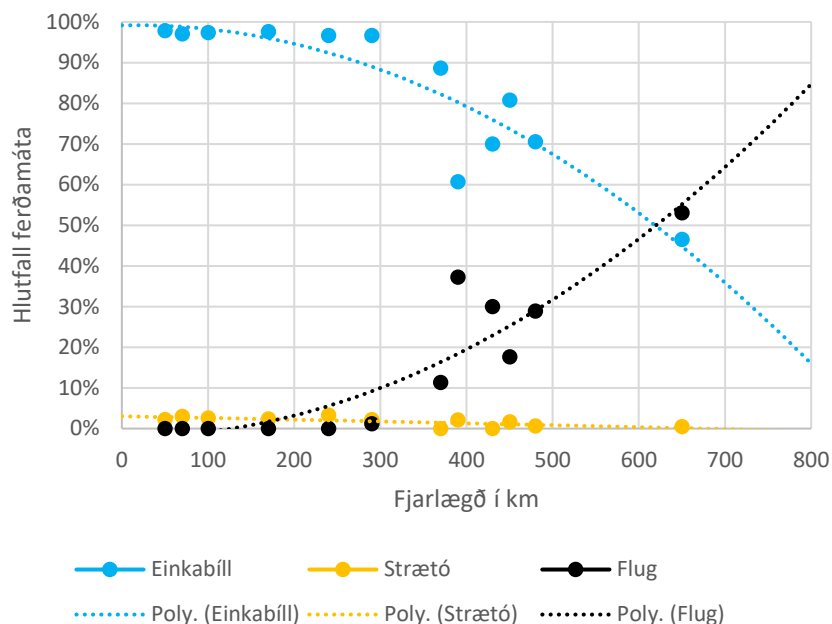
Mynd 30: Fjöldi farþega með Herjólfur og flugi til Vestmannaeyja 2007-2013.

Ef við einblínum á samgöngur á „meginlandinu“ þá eru það helst þrjú samgöngumátar sem keppa sín á milli: almenningsvagnar, einkabílar og flug. Eins og áður hefur komið fram hafa þeir hver sína styrkleika og henta misvel eftir því hvers eðlis og hve langt ferðalagið er. Dæmisagan um þróun flugs milli Reykjavíkur og Sauðárkróks eftir að vegalengd þar styttist vekur upp spurningar um það hvar mörkin liggja, hve löng þarf vegalengdin að vera svo grundvöllur sé fyrir t.d. flugsamgöngum? Sömuleiðis má spyrja hvenær er vegalengdin orðin of löng til að grundvöllur sé fyrir akstri almenningsvagna?

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



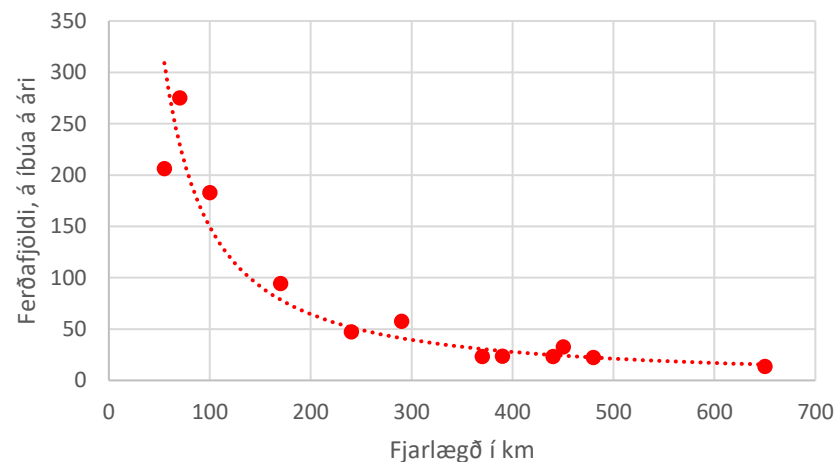
margfölduð m.t.t. þeirrar árdagsumferðar sem Vegagerðin birtir fyrir vegkaflana á vefsíðu sinni. Æskilegt væri af tölurnar úr umferðakönnununum væru nýrri og hugsanlega verður hægt að endurgera þessa greiningu seinna meir með nýrri upplýsingum. Tölurnar ættu þó að gefa nokkuð góða mynd af raunveruleikanum.



Mynd 31: Ferðamataval eftir vegalengd frá höfuðborgarsvæðinu 2017.

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

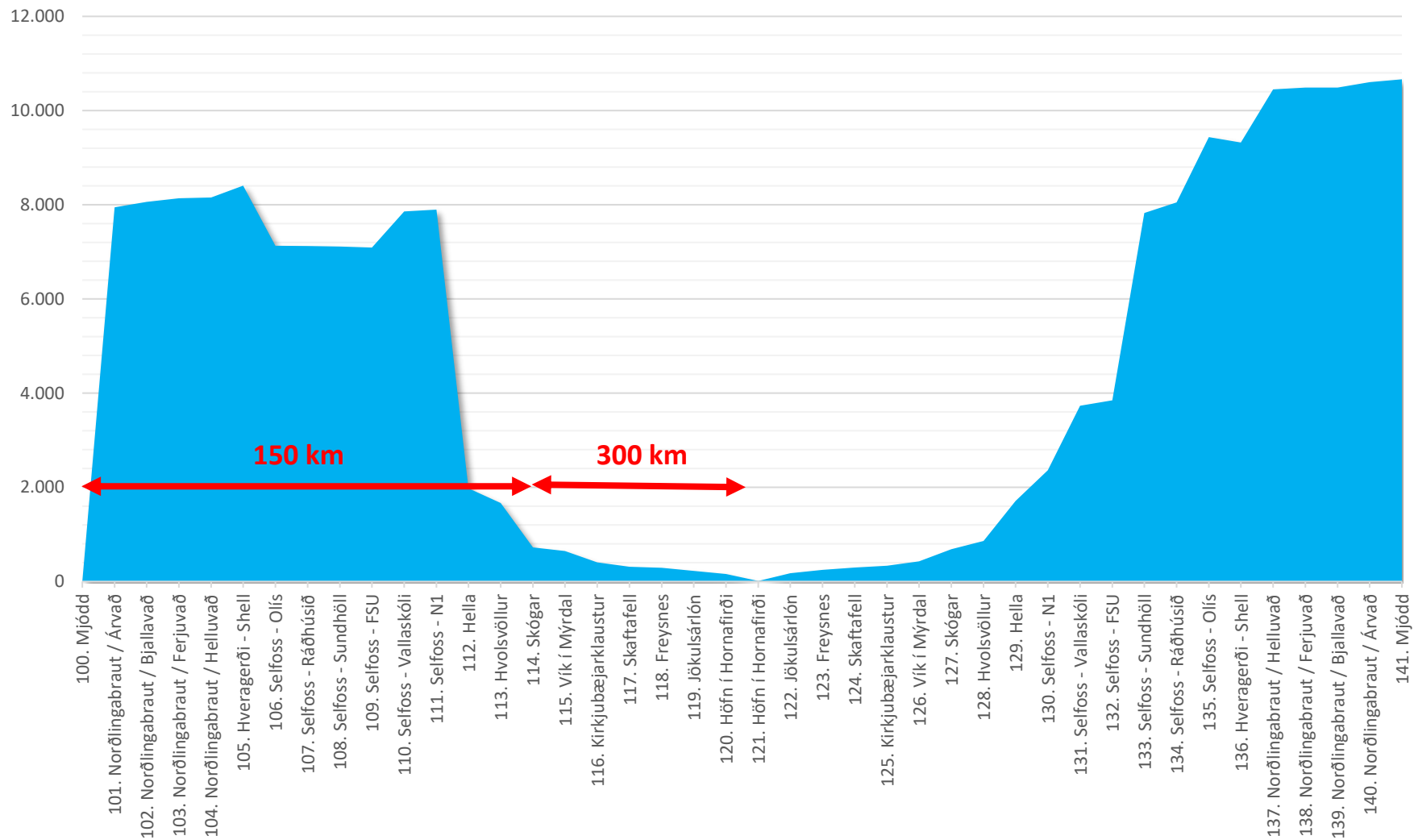
hvern íbúa viðkomandi sveitarfélags, þ.e. allar ferðir milli höfuðborgarsvæðis og sveitarfélags deilt með íbúatölu sveitarfélagsins.



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

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

**Þjónusta og skipulag almenningsgangna ætti að reyna að endurspeglu þennan raunveruleika.**



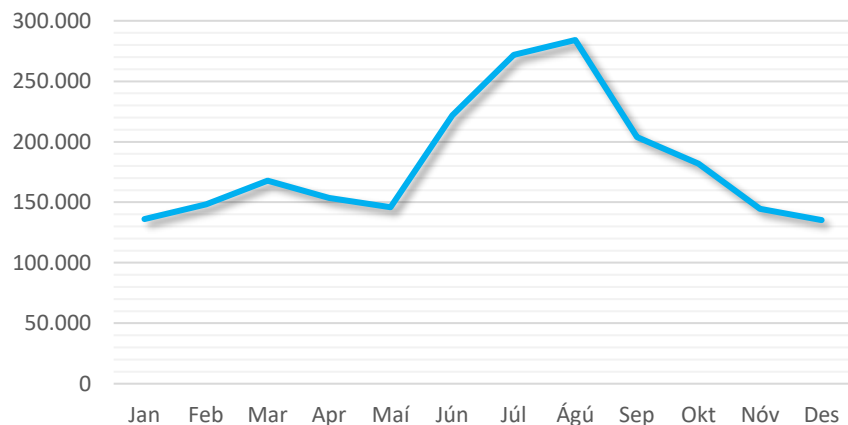
Mynd 33: Heildarfjöldi farþega í leið 51 skipt upp eftir stoppistöðvum sept. – des. 2017.

## Samkeppni milli almenningsvagna

Hér fyrr var snert á samkeppni milli mismunandi ferðamáta í almenningsvagnum. Ef hins vegar er horft á samkeppni innan ferðamáta er það fyrst og fremst rekstur almenningsvagna sem á í samkeppni við einkarekstur, oftast en ekki aðeins hluta ársins.

### Ferðapjónustan

Yfir sumarmánuðina eykst umferð ferðamanna til Íslands talsvert og þar með eftirspurn eftir hópferðum á vinsæla ferðamannastaði. Hin aukna eftirspurn veldur því að ýmis fyrirtæki starfrækja leiðakerfi aðeins yfir þetta tímabil dæmi um slíkt eru ferðir frá Reykjavík í Þórsmörk, Landmannalaugar og að Jökulsárlóni.



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

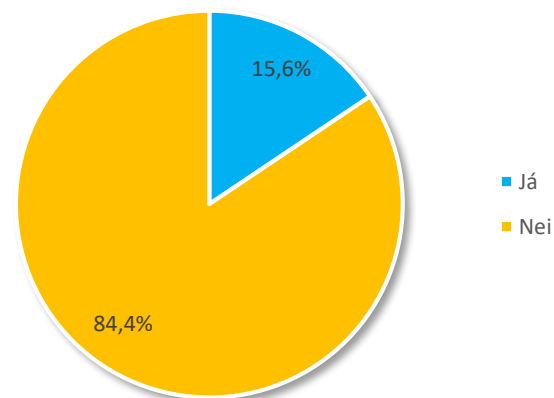
Samningur Vegagerðarinnar og landshlutasamtaka um skipulagningu almenningsvagnakerfisins byggst á ákvæði um einkaleyfi í þágildandi lögum um fólksflutninga, nr. 73/2001. Af samtölum við forsvarsfólk

landshlutasamtaka er ljóst að það telur að leiðakerfi einkaaðila og það sem þeir reka hafi skarast. Ágreiningsmál þessu tengd hafa m.a. endað hjá dómstólum.

Á hinn bóginn hafa forsvarsmenn ferðapjónustufyrirtækja gert athugasemdir við veitingu einkaréttar í almenningsvagnum og talið núgildandi lög þar að lútandi (nr. 28/2017) fela í sér skerðingu á stjórnarskrárvörðu atvinnufrelsi. Þar að auki hafa þeir bent á að í raun sé þeirra þjónusta ekki í samkeppni við almenningsvagnum enda eðli þjónustunnar annað og talsverður munur á upphæð fargjalda.

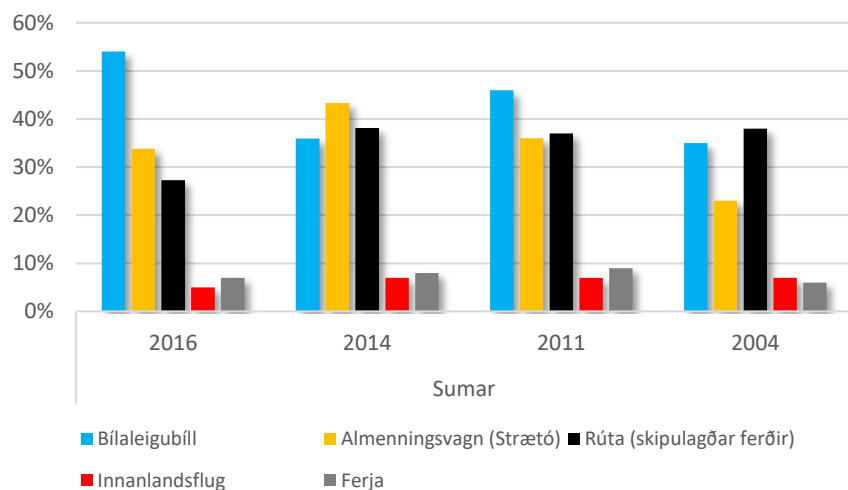
### Erlendir ferðamenn

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

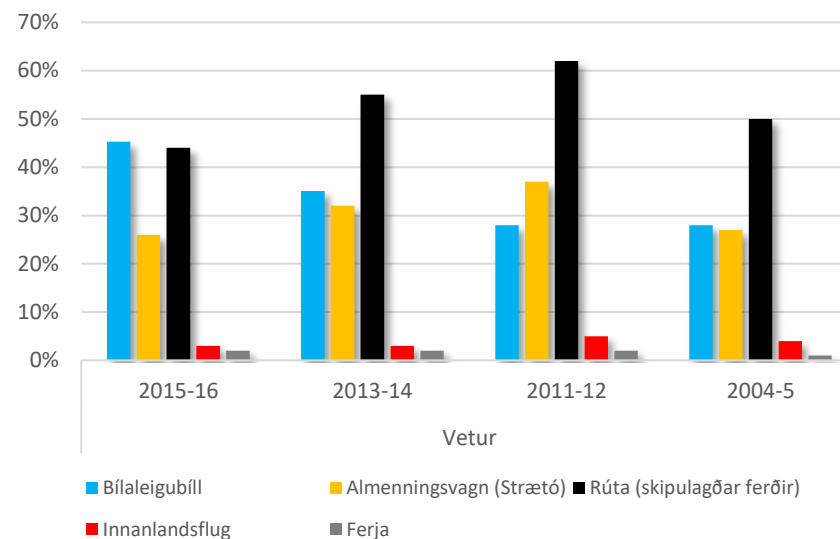


Mynd 35: Did you use Strætó, the public bus system, during your stay in Iceland?

Ferðamálastofa hefur um nokkurt árabil framkvæmt kannanir meðal erlendra ferðamanna hér á landi. Þar er meðal annars spurt um hvaða ferðamáta þeir hafi notað í ferðum sínum um landið. Ef rýnt er í niðurstöður síðustu ára sést að þróun samgöngumáta almenningsgangna hefur verið mismunandi. Hlutfall ferðamanna sem nýta sér innanlandsflug hefur nokkuð stöðugt lækkað síðastliðin ár og var um 5% yfir sumarið og 3% yfir veturinn árið 2016. Þrátt fyrir það er hlutfall erlendra ferðamanna af heildar farþegafjölda umtalsverður eða um og yfir 20% þar sem það er mest. Hæsta mælda hlutfall innanlandsflugs meðal erlendra ferðamanna mældist sumarið 1998, um 13%. Notkun ferja hefur verið nokkuð stöðug, um 7-8% á sumrin og um 2% á veturna. Fyrir vegsamgöngur virðist hlutfall þeirra sem velja að nýta sér hópferðir, hvort sem það er þjónusta almenningsvagna eða einkaaðila, fara dalandi á kostnað þeirra sem velja bílaleigubíla.



Mynd 36: What means of transport did you use during your stay in Iceland? (Sumarkannanir) (Maskína, 2018).



Mynd 37: What means of transport did you use during your stay in Iceland? (Vetrarkannanir) (Maskína, 2018).

Árið 2014 var einkaleyfi SSS á akstri almenningsvagna frá Keflavíkurflugvelli afnumið og akstur á þeirri leið gefinn frjálts. Nokkur fyrirtæki sinna nú þeirri þjónustu ásamt leið 55 í leiðakerfi Strætó. ISAVIA býður út þá aðstöðu sem er næst stöðinni og innheimtir einnig gjald af rútustæðum fjær henni. Strætó hefur fengið aðstöðu fyrir stoppistöð við

Kjóavelli í um 150 metra fjarlægð frá flugstöðinni. Leið 55 er enn fremur heimilt að hleypa farþegum út við flugstöðina sjálfa, en ekki taka nýja inn.



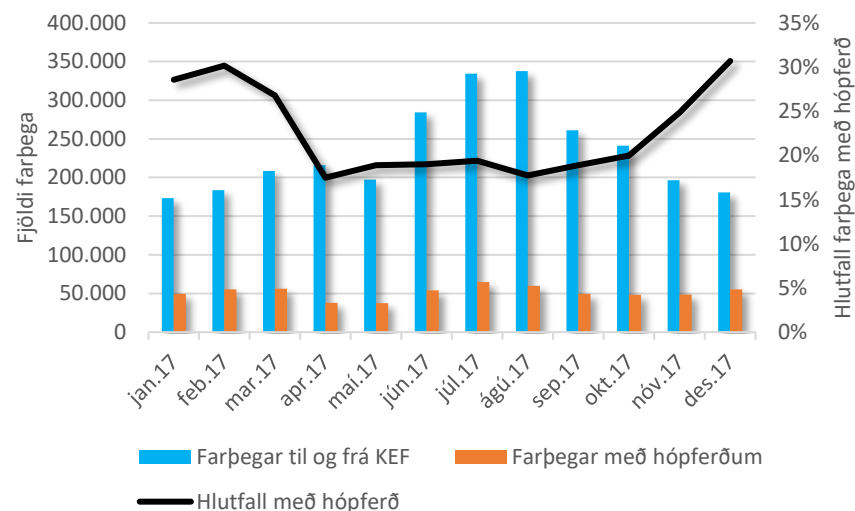
Mynd 38: Stoppistöð leiðar 55 við Kjóavelli, nærri Leifsstöð.

Litlar sem engar upplýsingar eða skilti eru fyrir ferðamenn í Leifsstöð sem beini þeim að stoppstöð Strætó. Að auki sjást þær ekki frá stöðinni sjálfri svo ólíklegt er að einhver sem ekki þekkir vel til uppgötví þjónustuna.

Hlutdeild leiðar 55 í þeim tæplega 3 milljónum ferðamanna (innlendra og erlendra) sem fóru um Keflavíkurflugvöll árið 2017 (Hagstofan, 2018) er mjög lítil. Samkvæmt farþegatalningum Strætó var aðeins um einn og hálfur farþegi að meðaltali sem fer út úr leið 55 við Leifsstöð og tveir og hálfur sem stígur þar inn haustið 2017. Í heild voru innstig og útstig þar frá september til desember 2017 tæplega 5.300. Á sama tíma fóru um 880 þúsund farþegar til og frá flugstöðinni.

Mun fleiri farþegar ferðast þó með hópferðum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar en tölur fyrir leið 55 gefa til kynna. Samkvæmt tölum frá Isavia var hlutfall farþega sem ferðuðust með skipulögðum hópferðum, sem nýta sér svokölluð innri stæði Keflavíkurflugvallar, milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar um 22% árið 2017. Fleiri aðilar bjóða svo upp á hópferðir af svokölluðu ytra stæði. Hægt væri

minnka umhverfisáhrif af samgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli með því að bæta aðstöðu allra almenningsgangna og hvetja fólk til að nota almenningsgöngur frekar en einka- eða bílaleigubíl. Það myndi auk þess draga úr þörf á bílastæðum við flugstöðina, með tilheyrandi pláss- og fjárfestingarþörf.



Mynd 39: Samanburður á fjölda farþega sem fóru inn og út úr landinu um Keflavíkurflugvöll og fjölda farþega með hópferðum af innra stæði árið 2017, (heimild frá Isavia).

Þau rök hafa sést að ekki megi af samkeppnisástandum bæta aðgengi leiðar 55 að Leifsstöð nema mögulega gegn greiðslu. Könnun á slíku verður þó að taka það til hliðsjónar að þjónusta leiðar 55 er að mörgu leyti ólík þeirri þjónustu sem einkaaðilar veita. Eðli málsins samkvæmt sinnir hún almannaðjónustu í þeim sveitarfélögum sem á leið hennar eru s.s. í Reykjanesbæ, Vogum og Grindavík, auk þess að stoppa á nokkrum stöðum á höfuðborgarsvæðinu. Aksturstími milli Leifsstöðvar og BSÍ er því um

hálf tíma lengri. Hún er þar að auki ekki í boði á öllum tímum áætlunarflugs, svo sem seint á kvöldin og á næturnar.

### Samflutningur farþega og farms

Samflutningur farþega og farms er nokkuð algengur í samþættu almenningssamgöngukerfi. Fyrir þá staði sem tengjast landinu með ferjum skipta þær miklu máli í flutningskerfinu auk þess sem flugið veitir möguleika á skjótum flutningum milli landshluta.

Í landflutningum var á árum áður nokkuð algengt að almenningsvagnar tækju einnig að sér flutning á vörum og pósti. Þessir flutningar sköpuðu þeim sem sinntu þjónustunni nokkrar aukatekjur umfram tekjur af flutningi farþega. Þessi samflutningur heyrir nú að mestu sögunni til, nema þá helst á einstaka minni leiðum. Ýmis rök má færa bæði með og á móti umfangsmeiri samflutningi. Út frá samkeppnissjónarmiðum kann að vera erfitt að rökstyðja vöruflutninga í ríkisstyrktum almenningssamgöngum, sérstaklega þar sem aðrir aðilar eru í beinni samkeppni. Í annan stað getur sérstakt umstang sem tengist afhendingu og móttöku á vörum gert akstri eftir tímatöflu á lengri leiðum erfitt fyrir. Á hinn bóginn getur samflutningur farþega og farms skapað hagræði fyrir minni byggðir, auðveldað minni flutninga og styrkt rekstrargrundvöll einstakra leiða.

Í raun mætti einnig horfa á málið út frá öðru sjónarhorni, þ.e. að vöruflutningabílar tækju einnig að sér fólksflutninga. Slík samgönguþjónusta, væri hún gerð hluti að heildstæðu kerfi, gæti aukið aðgengi að almenningssamgöngukerfinu ekki síst í dreifðustu byggðum landsins.

## Tengingar milli ferðamáta

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

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

### Tengingar almenningsvagna við flugvelli og hafnir

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

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

og hverjar ekki, þar er bara vísað á heimasíðu Strætó. Ef Herjólfur siglir ekki í Landeyjahöfn er leið Strætó þangað breytt og aukavagn sendur frá Reykjavík til Þorlákshafnar.

Í Stykkishólmi eru áætlanir Strætó og Baldurs aðeins að hluta samstilltar, þ.e. mögulegt er að komast í seinni ferð Strætó frá Stykkishólmi til Borgarness úr fyrri ferð Baldurs yfir sumartímann. Þessi tenging er ekki möguleg skv. vetraráætlun. Frá Brjánslæk er aðeins í boði rútuakstur yfir sumarmánuðina og líkt og í Stykkishólmi er tenging almenningsvagns og ferju aðeins í boði ef ferðast er í suðurátt.

Samkvæmt áætlun er Grímseyjarferjan yfirleitt komin of seint til Dalvíkur svo möguleiki sé þar á tengingu við leið 78 sem ekur frá Siglufirði til Akureyrar. Á veturna og á fimmtudögum á sumrin kemur ferjan til Dalvíkur klukkan 17:00. Leið 78 ekur stoppar á síðustu leið dagsins klukkan 17:05 á Dalvík á leið norður. Þessi munur er helst til lítill til þess að hann dugi farþegum úr ferjunni til þess að komast frá borði og á stoppistöðina.

Hríseyjarferjan siglir allt að níu sinnum á dag á um tveggja tíma fresti. Það þýðir að yfirleitt ættu farþegar að geta fundið leið til þess að tengjast leið 78 með ásættanlegum biðtíma. Stoppistöð Strætó er hins vegar við vegamótin að Árskógssandi, rúmlega 2 km frá höfninni. Þetta er hindrun sem gæti reynst ýmsum erfið og gert tenginguna óaðlaðandi. Áætlun SVAust fyrir Neskaupstað passar ekki fyrir áætlun Mjóafjarðarferjunnar.

Fyrir utan vísun í vefsíðu Strætó á þjónustuborði Herjólfur er hvergi á síðum hinna ferjanna upplýsingar um þær tengingar við almenningsvagna sem mögulega eru í boði.

### Tengingar milli leiða almenningsvagna

Innan leiðakerfis almenningsvagna eru nokkrar sameiginlegar stoppistöðvar þar sem leiðir geta tengst saman. Þessar stöðvar eru

mikilvægar þar sem þær gefa farþegum kost á aðgengi að stærra leiðarkerfi. Helstu sameiginlegu skiptistöðvar kerfis almenningsvagna eru:

- Reykjavík (Leiðir 51/52, 55 og 57)
- Selfoss (Leiðir 51/52, 72/73 og 75)
- Borgarnes (Leiðir 57, 58, 59 og 81)
- Akureyri (Leiðir 56, 57, 78 og 79)
- Egilsstaðir (Leið 56 og leiðir 1, 3 og 5 í kerfi SVAust)
- Reyðarfjörður (Leiðir 1 og 2 í kerfi SVAust)
- Höfn (Leiðir 51 og 4 í kerfi SVAust)

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

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

Á Höfn mætti sömuleiðis reyna að ná betri tengingu milli leiðakerfis SVAust og Strætó. Stoppistöðvar bera ekki sama nafn í tímatöflum og því er torvelt fyrir farþega að gera sér grein fyrir hvar og hvernig tenging getur átt sér stað. Tengimöguleikar birtast í fáum tímatöflum almenningsvagna. Hjá Strætó birtast þó tengingar ef þar er „leitað að ferð“ milli tveggja áfangastaða. SVAust og aðrar upplýsingasíður almenningsvagna bjóða ekki upp á slíka möguleika.

Tafla 1: Tenging leiðakerfis almenningsvagna við flugvelli innanlandsflugs.<sup>4</sup>

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

\*Tenging við sérstakan áætlunarakstur á flugvöll

Tafla 2: Tenging leiðakerfis almenningsvagna við hafnir ferjusiglinga.<sup>5</sup>

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

<sup>4</sup> Ekki er hér litið til flugvalla á eyjum, s.s. í Vestmannaeyjum eða Grímsey enda áfangastaðir taldir endanlegur áfangastaður í leiðakerfi.

<sup>5</sup> Ekki er hér litið til hafna í eyjum, s.s. í Vestmannaeyjum, Grímsey eða Hrísey, enda áfangastaðir taldir endanlegur áfangastaður í leiðakerfi.

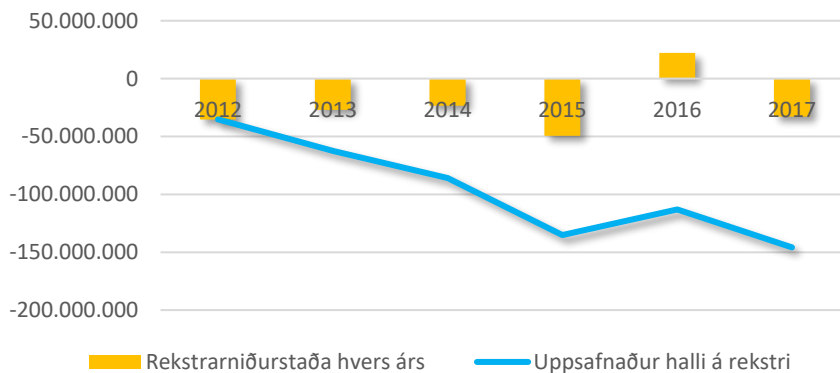


Tafla 3: Tengingar innan leiðakerfis almenningsvagna.

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

## Rekstrarform og stjórnsýsla

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra fer með yfirstjórn farþegaflutninga, farmflutninga og almenningssamgangna. Samgöngustofa fer með stjórnsýslu og eftirlit samgöngumála, Vegagerðin annast framkvæmdir í samgöngum og skipulag almenningssamgangna milli byggða. Flugvöllum og flugleiðsögu er sinnt af Isavia ohf. samkvæmt þjónustusamningi við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Frá 2012 hefur ábyrgð á leiðakerfi og rekstri almenningssvagna milli byggða legið hjá landshlutasamtökum sveitarfélaga. Almennt er talið jákvætt að ákvörðunarvald er varðar einstakar leiðir í leiðakerfi almenningssvagna liggja nærri notendum í heimabyggð. Af viðtölum við forráðafólk landshlutasamtaka má finna mörg dæmi þar sem þessi nálægð hefur skilað árangri í skipulagningu einstakra leiða.



Mynd 40: Munur á tekjum og gjöldum í rekstri almenningssvagna á vegum landshlutasamtaka 2012-2017.

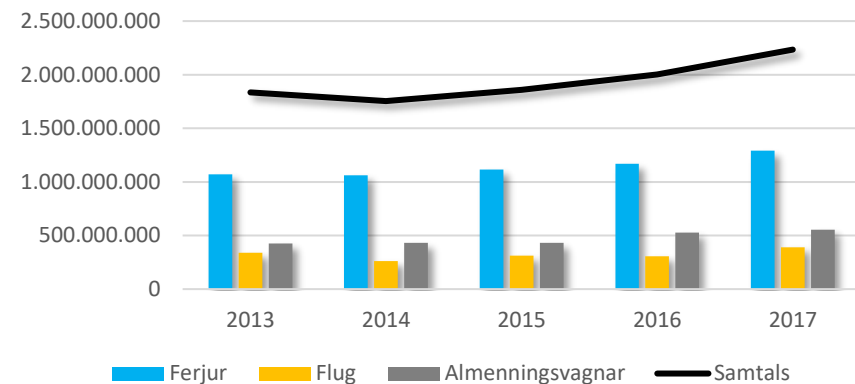
Ljóst er þó að einn stærsti vandi þess fyrirkomulags sem gilt hefur frá 2012 er óljós skipting á ábyrgð, sérstaklega fjárhagslegri. Þannig hafa landshlutasamtök sveitarfélaga neitað að taka ábyrgð á halla af rekstri

almenningssamgangna og farið fram á að Vegagerðin og ríkið hlaupi þar undir bagga.

Í heildstæðu kerfi almenningssamgangna er mikilvægt að skipulag samgöngumáta á landi, sjó og lofti sé samræmt og því ákjósanlegt að ábyrgð á rekstri og skipulagi sé á sama stað. Þar að auki munu auknar kröfur til þjónustu almenningssamgangna, svo sem vegna upplýsingagáttar gera enn auknar kröfur til starfseminnar.

## Fjármögnun

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



Mynd 41: Ríkisstyrkur til almenningssamgangna 2013-2017 (Vegagerðin, 2017).

Í flugi og ferjum eru upphæðir rekstrarstyrks ákvarðaðar í útboði. Í útboðsgögnum eru settar fram kröfur, s.s. um tæknileg mál, útbúnað, lágmarks þjónustu og hámarks fargjald. Tilboðsupphæð bjóðenda er þá í raun sá opinberi styrkur sem þeir telja að sé nauðsynlegur svo hægt sé að

þjóða upp á umbeðna þjónustu innan þess rekstrarramma sem gögnin setja.

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

Ekki er að fullu skýrt í núverandi fyrirkomulagi hverjum ber að taka áhættuna af því ef forsendur rekstraráætlana almenningsvagna standast ekki. Frá því 2012 hafa landshlutasamtök borið ábyrgð á rekstri almenningsvagna en hafa ekki fjárheimildir til að bera ábyrgð á hallarekstri. Sveitarfélögin sem standa á bak við samtökin lýstu því sömuleiðis yfir í upphafi að þau myndu ekki bera áhættu af rekstrinum<sup>6</sup>. Tekið hefur verið á þessum hallarekstri hingað til með rekstrarhagræðingu og niðurskurði í þjónustu auk þess sem veitt hafa verið aukaframlög til rekstrar frá hinu opinbera<sup>7</sup>. Þetta fyrirkomulag getur því leitt til þess að sveiflur verða í þjónustu milli missera eða ára, ss. í tíðni og þjónustutíma (hvenær ferðir eru í boði). Slíkar sveiflur draga úr áreiðanleika þjónustunnar sem hefur mjög neikvæð áhrif á notendur.

Skólaakstur hefur víða verið fjármagnaður að hluta með framlögum úr hinum svokallaða akstursstyrk frá Lánasjóði íslenskra námsmanna (LÍN). Akstursstyrkurinn byggir á reglugerð um námsstyrki nr. 692/2003. Þeir nemar sem búa fjarri skóla en ferðast fram og til baka á hverjum degi eiga rétt á akstursstyrk. Styrkurinn er ýmist greiddur beint til nemenda eða til skóla sem þá notar hann til þess að fjármagna skólaakstur. Nemendur fá

<sup>6</sup> Sbr. viðtöl við Pál Brynjarsson (11.06.18) og Bjarna Guðmundsson (18.06.18).

<sup>7</sup> Sbr. viðtal við Pétur Þór Jónasson (03.07.18).

þá í staðinn kort í aksturinn. Almenna reglan er að styrkurinn renni beint til nemenda en ef skólinn skipuleggur skólaakstur er fyrrnefndum valmöguleika bætt í umsókn nemenda. Skólum sem velja að hafa þennan valmöguleika í boði hefur farið fækkandi síðustu ár og árið 2018 voru aðeins þrjú skólar eftir<sup>8</sup>.

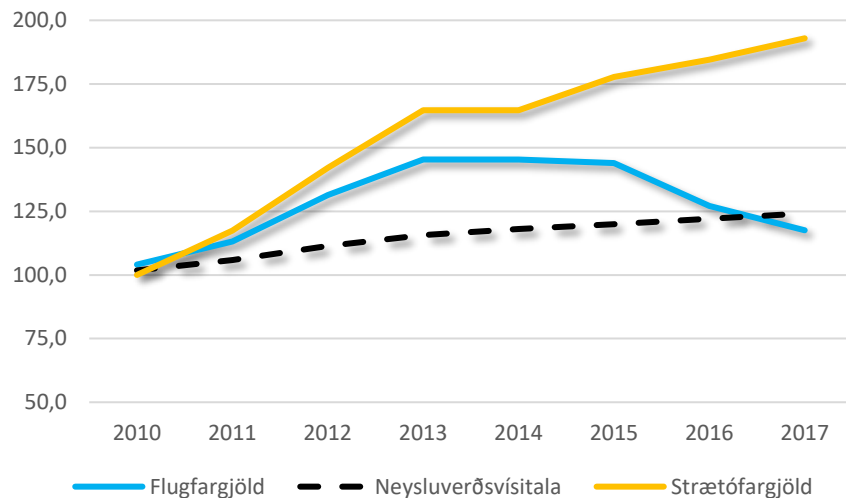
Einn þeirra skóla sem áður bauð upp á þennan möguleika en gerði það ekki árið 2018 var FSU á Selfossi. Almenningssamgöngur á Suðurlandi eru hins vegar mjög stilltar inn á þarfir nemenda þar. Áætlað er að tekjur frá nemum hafi fallið úr um 24 milljónum kr. á ári í um 6 milljónir eftir að valmöguleikinn um beinar greiðslur akstursstyrksins til FSU var tekinn út<sup>9</sup>.

## Verðlag

Á langflestum leiðum í leiðakerfi almenningssamgangna, hvort sem litið er til flugs, ferja eða almenningsvagna, ríkir fákeppni, þ.e. að aðeins einn aðili býður upp á þjónustuna. Á fákeppnismarkaði fá fyrirtæki lítið aðhald frá samkeppni og hafa stjórn á framboði og verðlagningu á markaðnum. Eins og sést á mynd 42 hefur verðþróun í almenningsvögnum frá 2010-2017 verið nokkuð yfir þróun neysluverðsvísitölu. Sérstaklega á þetta við um almenningsvagna og sérstaklega á árunum 2010-2013 en núverandi fyrirkomulag reksturs almenningsvagna í dreifbýli tók við árið 2012. Ef horft er á tímabilið frá 2012 hefur verðlag í almenningsvögnum hækkað um tæp 22% umfram almennt verðlag. Verðlag í innanlandsflugi hefur nálgast vísitölu neysluverðs eftir að hafa verið yfir henni fram til 2015.

<sup>8</sup> Sbr. tölvupóst frá Petrínu Sæunni Úlfarsdóttur (18.06.18).

<sup>9</sup> Sbr. viðtal við Bjarna Guðmundsson (18.06.18).

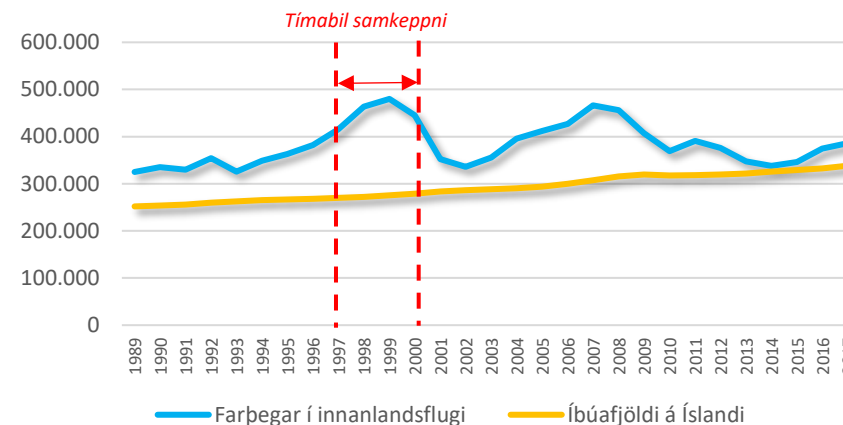


Mynd 42: Þróun verðlags í almenningsvögnum og innanlandsflugi frá 2010-2017. Janúar 2010 = 100 (Hagstofan, 2018).

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

### Flug

Þrjár íslenskir flugrekendur stunda áætlunarflug á Íslandi. Aðeins einn flugrekandi flýgur hverja leið og aðeins eitt tilboð barst í hverja flugleið þegar þær voru boðnar út árið 2016 til ársins 2020. Eina tímabil almennrar samkeppni á síðustu 25 árum var 1997-2001 en þá var verðlag að jafnaði rúmlega 20% lægra en meðaltal árána fyrir og eftir. Á mynd 43 má sjá hvernig farþegafjöldinn óx á tímum lægra verðlags.



Mynd 43: Fjöldi farþega í innanlandsflugi 1989-2017

Air Discount Scheme (ADS) er skosk áætlun sem gengur út á það að aðgengi íbúa á afskekktustu svæðum Skotlands að þjónustu og öðrum félagslegum gæðum er aukið með því að niðurgreiða flugfargjöld þeirra (fyrir utan opinber gjöld) um 50%. Áætlunin byggist m.a. á grein 51 GBER reglna Evrópusambandsins en greinin kveður á um sérstakar niðurgreiðslur samgöngukostnaðar til íbúa afskekktara staða.

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

Farmiðaverð hefur frá 2010 nokkurn veginn fylgt almennu verðlagi. Árið 2010 kom það sterkt fram í könnun á áhrifaþáttum ferðamátavals að hátt verðlag var það sem um 74% svarendur nefndu sem mikilvægasta áhrifaþáttur þess að þeir myndu nýta sér það meira, sjá mynd 7. Til

samanburðar er einnig hægt að líta til könnunar sem unnin var á Norðurlandi árið 2018 (Skúladóttir, Ottósson, & Þorgeirsson, 2019). Þar svöruðu tæp 68% svarenda að ódýrara fargjald eða sérstök niðurgreiðsla farmiða væri það sem helst myndi hvetja þá til þess að nýta innanlandsflug meira.

### Almenningsvagnar

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

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

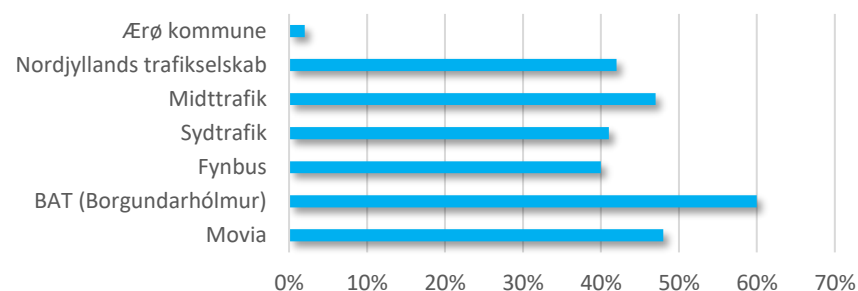
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Höfuðborgarsvæðið	32,6%	30,5%	31,1%	30,7%	33,6%	34,7%
Landsbyggðin	21,1%	32,7%	35,6%	39,4%	38,5%	35,4%

Einn af þeim mælikvörðum sem unnið er eftir er að hlutdeild fargjaldatekna af rekstrarkostnaði nái 40%, en hlutfallið var tæplega 32% í upphafi samnings. Þetta hefur skapað þrýsting á Strætó bs. að hækka fargjöld til að nálgast þetta hlutfall. Ef horft er á þróun fargjalda Strætó<sup>10</sup> frá upphafi samnings 2012 til 2017 má sjá að þau hafa hækkað um tæplega 22% umfram bæði almennt verðlag sem og þróun hinnar sérsniðnu „strætó“ vísitölu sem skilgreind var í samningnum. Til samanburðar má benda á að hlutfall fargjaldatekna af rekstri almenningsvagna í dreifbýli í Bandaríkjunum er um 12% að jafnaði fyrir

<sup>10</sup> Eins og það er mælt og birt á vefsíðu Hagstofunnar.

fastar áætlunarleiðir og 7% fyrir pöntunarþjónustu (Mattson, 2017). Í Danmörku var þetta sama hlutfall 46% að meðaltali árið 2016. Hafa ber þó í huga að þar er íbúabættleiki mun meiri en á Íslandi.

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



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

Í áður nefndri könnun á Norðurlandi frá 2018 var einnig spurt um áhrifaþætti til aukinnar notkunar almenningsvagna milli byggða. Lægra fargjald var þar valið af flestum, eða tæpum 29% svarenda (Skúladóttir, Ottósson, & Þorgeirsson, 2019).

## Aðgengi

Innan sveitarfélaga er ferðabörf fatlaðs fólks og hreyfihamlaðs almennt mætt af sérstakri ferðapjónustu fatlaðra sem rekin er af viðkomandi sveitarfélagi. Sú þjónusta er þó ekki almennt í boði milli sveitarfélaga, fyrir utan höfuðborgarsvæðið. Lög nr. 28/2017 um farþegaflutninga og farmflutninga á landi koma að nokkru til móts við þarfir a.m.k. hluta þeirra þar sem tryggður er réttur til að hafa með sér fylgdarmann.

Núverandi farartæki í leiðakerfi almenningsvagna teljast ekki að fullu aðgengileg hreyfihömluðu fólki. Sömu sögu má einnig segja af mörgum biðstöðvum í kerfinu. Misjafnt er hversu auðvelt er fyrir fatlað og hreyfihamlað fólk að nýta sér þjónustu innanlandsflugs en það fer nokkuð eftir stærð og gerð véla hve auðvelt er að koma að hjálpartækjum til að komast um borð. Ferjur landsins eru sömuleiðis misvel búnar til þess að til að flytja fatlað og hreyfihamlað fólk.

Árið 2016 var unnið rannsóknarverkefni um aðgengi fólks með fötlun að almenningsamgöngum á landi (Hreiðarsdóttir & Ingólfssdóttir, 2016). Helstu niðurstöður þeirrar rannsóknar voru m.a. eftirfarandi:

- Skoða verður sérstaklega þarfir mismunandi hópa sem þurfa sértækar lausnir.
- Sjónarmið algildrar hönnunar verði tekin með á öllum stigum undirbúnings og byggingar samgöngumannvirkja, þ.m.t. innviða almenningsamgangna.
- Auka verður og bæta upplýsingaflæði um leiðakerfi almenningsamgangna milli landshluta. Mikilvægt er að þar verði horft til sérstakra þarfa eins og t.d. sjónskertra.
- Huga þarf sérstaklega að öryggismálum fatlaðra farþega.
- Komið verði upp samráðsvettvangi allra málsaðila um aðgengismál fatlaðs fólks að almenningsamgöngum.

Síðan skýrslan kom út hafa verið gerðar nokkrar úrbætur í aðgengismálum, m.a. í lagasetningu um farþegaflutninga og farmflutninga á landi árið eftir.

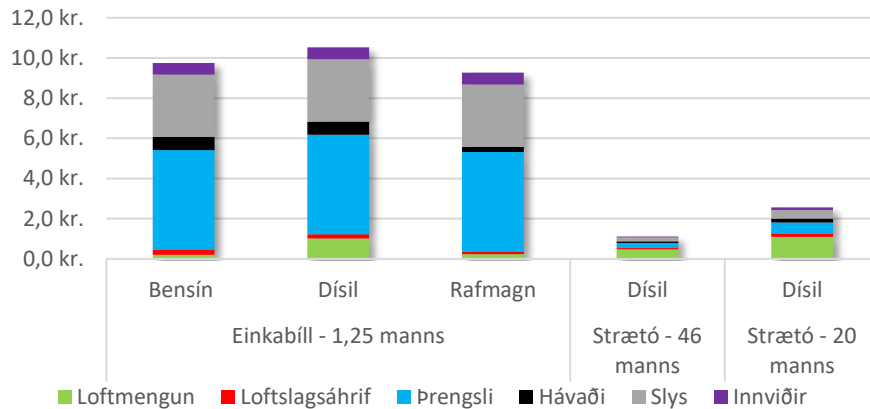
Ekki hefur verið unnin greining á því hvernig best sé að haga því að þjónusta milli sveitarfélaga geti talist að fullu aðgengileg. Það er hvort hún væri skipulögð sem sérstök þjónusta svipaðri og ferðapjónustu fatlaðra innan sveitarfélaga eða hvort betra væri að núverandi þjónusta verði aðlöguð að þörfum fatlaðra og hreyfihamlaðra.

## Umhverfismál og annar ytri kostnaður

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

### Almenningsvagnar

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



Mynd 44. Samanburður á heildar ytri kostnaði á km á farþega, einkabílar og strætó.

Í samanburði á mynd 44 er þó rétt að líta til þess að þrengslakostnaður á aðallega við í þéttbýli þar sem umferðartafir myndast. Af myndinni sést einnig glögg að lágur ytri kostnaður almenningsvagna byggist á því að nægjanlega margir farþegar séu í vagninum. Þar að auki ber að hafa í huga að samanburðurinn byggist á „hefðbundnum“ almenningsvögnum, svipuðum þeim sem aka um höfuðborgarsvæðið í dag hjá Strætó bs.

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

Almenningsvagnar á vistvænum orkugjöfum á borð við metangas og rafmagn eru nú þegar í rekstri á höfuðborgarsvæðinu hjá Strætó bs. Aðstæður þar eru að mörgu leyti hagstæðar með næga metangasframleiðslu á vegum SORPU og hraðhleðslustöðvar við enda þeirra leiða sem reknar eru með rafmagnsvögnum. Tækniþróun vistvænna

ökutækja hefur verið hröð síðustu ár og búist er við að svo haldi áfram (Mannvit, 2017).

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

### Flug

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

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

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

### Ferjur

Umhverfisáhrif skipaumferðar eru loftmengun, loftslagsáhrif og svo vatnsmengun. Skipatækni hefur þróast nokkuð í átt að aukinni notkun á vistvænum orkugjöfum og sem dæmi siglir ný Vestmannaeyjaferja nær alfarið fyrir rafmagni. Ferjutengingar við eyjur virka í raun eins og hluti af vegakerfinu og því ekki hægt að bera umhverfisáhrif þeirra við þann kost eins og hægt er með flug og almenningsvagna. Um ferjur gilda þó sömu

reglur og aðra samgöngumáta að eftir því sem þær stækka aukast umhverfisáhrif. Þess vegna er hér einnig mikilvægt að stærð farartækja miði við áætlaðan farþegafjölda.

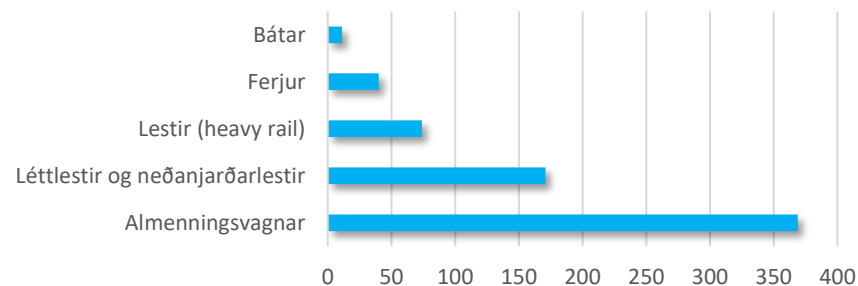
### Samantekt

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

## Samanburður við Norðurlönd

### Noregur

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



Mynd 45: Fjöldi farþega í milljónum innan hvers samgöngumáta í almenningsamgöngukerfi Noregs árið 2016 (Transportøkonomisk institutt, 2017).

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

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



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

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

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

Opinber framlög í almenningsamgöngur hafa aukist mikið frá 2005 eða um 73% á hvern íbúa og 50% á hvern farþega. Á sama tíma hafa tekjur af farþegum svo gott sem staðið í stað. M.ö.o. hlutfall fargjaldatekna af rekstrarkostnaði hefur farið lækkandi.

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

Í Noregi hefur frá 2016 verið rekið eitt þjónustuborð ([www.entur.org](http://www.entur.org)) sem veitir rauntímaupplýsingar um ferðir með almenningsamgöngum um allan Noreg. Það getur sýnt ferðatillögur og samanburð á tíma og verði milli A og B fyrir notendur. Entur er í eigu norska ríkisins.

#### Danmörk

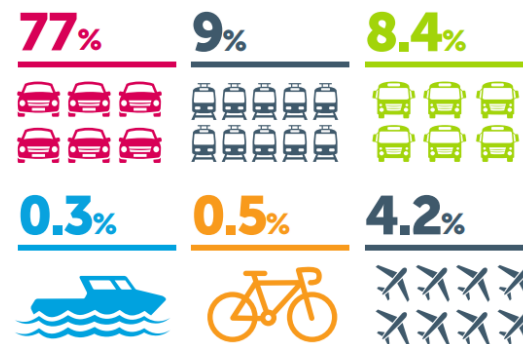
Í Danmörku er skipulagning almenningsamgangna í höndum svokallaðra samgöngufélaga sem hvert um sig sinnir ákveðnu landssvæði.

Samgönguráðuneytið sér svo um lagasetningu og samhæfingu kerfanna.



Mynd 46: Samgöngufélögin í Danmörku.

Almenningsamgöngur í Danmörku samanstanda, líkt og í Noregi, af lestum, almenningsvögnum og ferjum. Hlutfall almenningsamgangna í heildar samgöngum á landi hefur aukist síðustu ár.



Mynd 47: Hlutfall samgöngumáta í heildar farþegakilómetrum í Danmörku árið 2015 (Urban Transport Group, 2017).

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

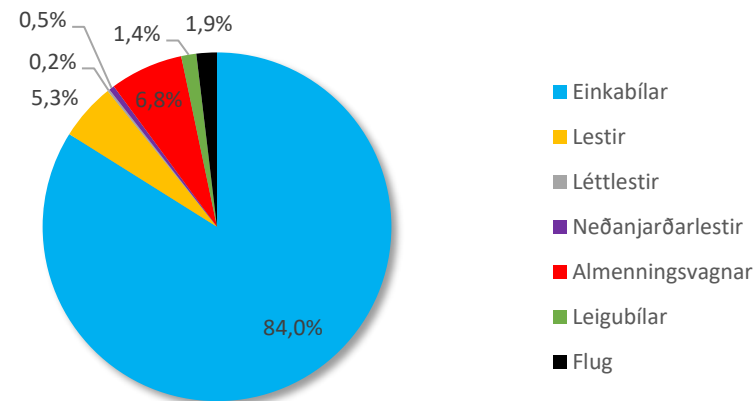
Í flestum samningum við verktaka í rekstri almenningsvagna eru innbyggðir hvatar sem tengdir eru ánægju farþega með þjónustu og í sumum tilfellum aukningu í farþegafjölda.

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

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

### **Finnland**

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



Mynd 48: Hlutfall samgöngumáta í farþegakílómetrum í Finnlandi 2015 (Liikennevirasto, 2017).

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

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

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

Nýju lögín eru hugsuð með það í huga að þau styðji við nýstárlegar samgöngulausnir og auki þannig valmöguleika og aðgengi farþega. Þar að auki eru í lögnum kvaðir á þá sem reka almenningssamgöngur að þeir haldi rafræna tímatöflu og gjaldskrá sem hægt er að deila í einn sameinlegan gagnabanka. Það skapar grundvöll fyrir þjónustuborði fyrir allar almenningssamgöngur í Finnlandi sem var opnað í kjölfarið, ([www.matka.fi](http://www.matka.fi)).

## Valkostir í átt að heildstæðu almenningssamgöngukerfi

Byggt á þeirri greiningu sem unnin var á almenningssamgöngum milli byggða er ljóst að ýmsar leiðir eru færar í þá átt að styrkja grundvöll og efla þjónustuna. Í þessum hluta er farið betur í gegnum valkosti í þá átt.

### Heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna

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

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

Aðrar miðstöðvar eru:

- **Ísafjörður** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæði norðanverðra Vestfjarða
- **Bíldudalur** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæðis sunnanverðra Vestfjarða
- **Stykkishólmur** – Tenging í ferju og kjarni vinnusóknarsvæðis Snæfellsness
- **Sauðárkrókur** – kjarni vinnusóknarsvæða á Norðvesturlandi

- **Húsavík** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæða Norðausturlands
- **Reyðarfjörður** – kjarni vinnusóknarsvæðis Mið-Austurlands
- **Höfn** – Tenging í flug og kjarni vinnusóknarsvæða á Suðausturlandi
- **Reykjanesbær** – Kjarni vinnusóknarsvæðis Suðurnesja

### Þjónusta

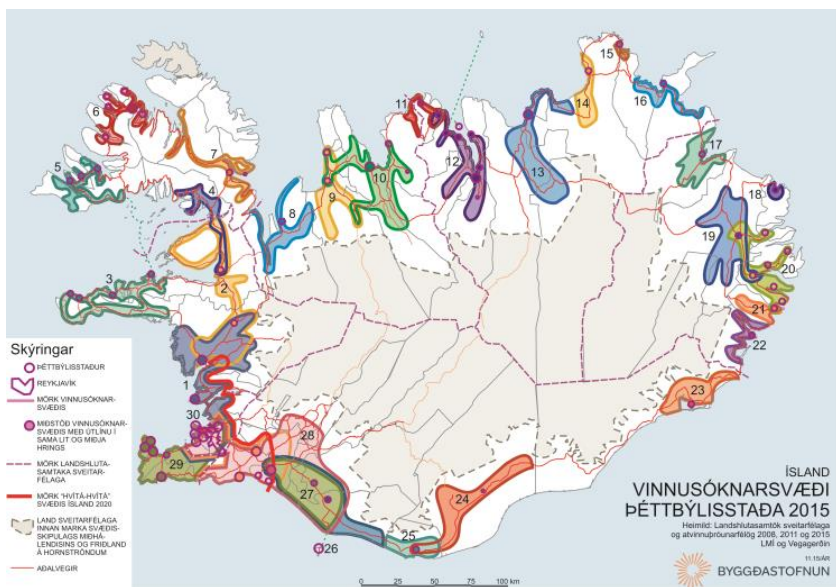
Þjónusta almenningssamgangna skal taka mið af staðháttum, markmiðum og tengingu við miðstöðvar, þannig að þjóðhagslegur ábati fjárfestingar í þeim verði sem mestur. Tengingum má skipta í tvo meginflokka eftir eðli:

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

### Vinnusóknartenging

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

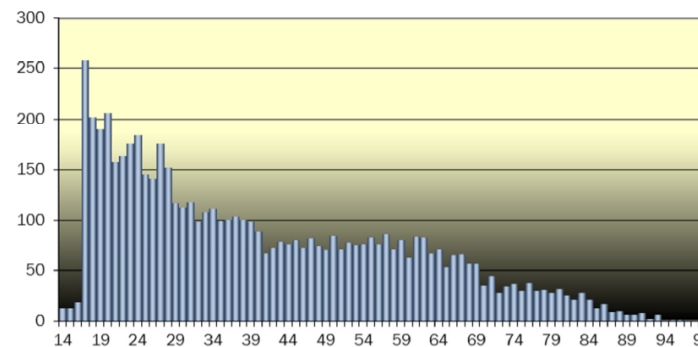
Vinnusóknarsvæði hafa verið skilgreind hjá Bygðastofnun og má sjá á mynd 49. Samkvæmt ferðamynstursgreiningum innan vinnusóknarsvæða sem unnar voru af ViaPlan vinnur mikill meirihluti þeirra sem búa á landsbyggðinni í heimabyggð. Til þess að tryggja lágmarks rekstrargrundvöll fyrir vinnusóknartengingu ætti því að tengja hana við lágmarksstærð byggðarlaga innan svæðisins.



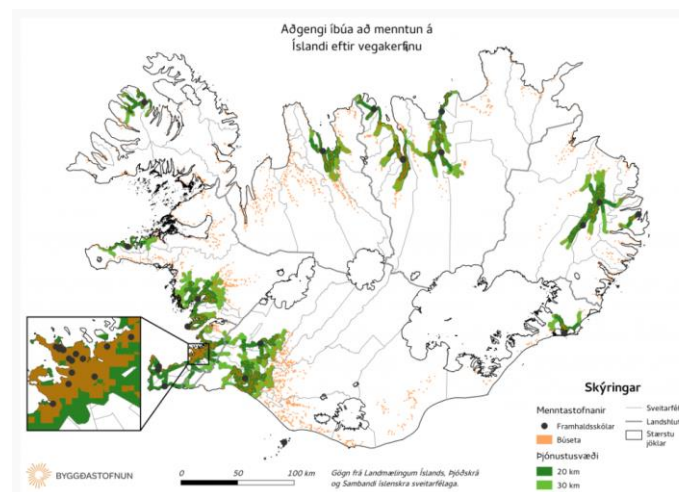
Mynd 49: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2015 (Byggðastofnun, 2018).

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

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



Mynd 50: Aldur ökumanna sem valda slysum og óhöppum (Gunnarsson, Þorsteinsdóttir, & Jónsdóttir, 2017).

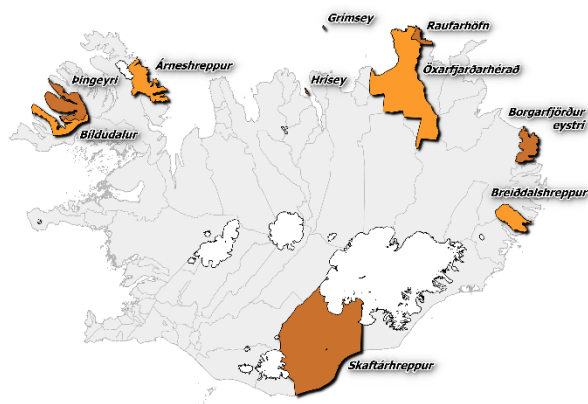


Mynd 51: Skólasóknarsvæði framhaldsskóla 2016 (Byggðastofnun, 2018).

## Félagsleg tenging

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

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



Mynd 52: Brothættar byggðir á Íslandi (Byggðastofnun, 2018).

## Skilgreining lágmarks þjónustu

Almenn viðmið skulu gilda fyrir ákvörðun á lágmarksþjónustu, þ.e. tíðni, hvernar leiðar. Eins og farþegatölur sýna er notkun leiða mjög mismunandi

<sup>11</sup> Íbúafjöldi í þeim byggðum (fyrir utan kjarna) sem leiðin liggur um deilt með lengd leiðar í km.

eftir svæðum og því eðlilegt að tíðni þeirra sé breytileg.

Rekstrargrundvöllur almenningssamgangna er mjög háður því hve sterkur notendagrunnur þeirra er. Notendagrunnurinn byggst á ýmsum þáttum svo sem fjölda íbúa, starfa og mikilvægrar þjónustu á borð við skóla, heilsugæslu, verslunar auk annarra þátta. Af þeim þáttum eru mikilvægustu þættirnir hvar fólk býr, hvar það starfar og hvar það sækir skóla.

## Lágmarks þjónusta almenningsvagnaleiða

Leiðir almenningsvagna liggja milli stærri og minni byggða og tengja þannig saman vinnustaði, skóla og heimili innan þeirra. Innan vinnu- og skólasóknarsvæða má gera ráð fyrir að nokkurt jafnvægi sé þar á milli. Hér er því lagt til að ákvörðun á lágmarks þjónustustigi byggji á því hve margir búi innan áhrifsvæðis þeirra og hve langar þær eru (m.ö.o. hve íbúapétteleiki er mikill). Almenn viðmið um það hvað telst lágmarks þjónusta almenningsamgangna má sjá í töflu hér að neðan.

Tafla 6: Almenn viðmið um lágmarksþjónustu almenningsamgangna.

Félagsleg tenging	
Íbúapétteleiki <sup>11</sup>	Tíðni
0-9,9	3 sinnum í viku
10-19,9	5 sinnum í viku
20-	7 sinnum í viku

Vinnusóknartenging	
Íbúapétteleiki	Tíðni
0-24,9	2 sinnum á dag

Tíðni eykst um eina ferð á dag fyrir hverja 25 íbúa/km sem bætast við

Kjarni hvernar leiðar er sú skiptistöð sem sterkust er á henni.

Styrkleikaröðun skiptistöðva byggist á eftirfarandi flokkun:

1. Höfuðborgarsvæðið
2. Borgarnes, Selfoss, Akureyri, Egilsstaðir
3. Ísafjörður, Bíldudalur, Stykkishólmur, Húsavík, Reyðarfjörður, Höfn, Sauðárkrúkur, Reykjanesbær

Á þeim leiðum þar sem farþegafjöldi er að jafnaði eru 2 eða færri farþegar í hverri ferð ætti að skoða hvort aðrar útfærslur en hefðbundinn akstur almenningsvagna henti betur, svo sem pantþjónusta, deilipjónusta eða annars konar samgöngupjónusta.

#### **Lágmarks þjónusta flugleiða**

Flugleiðir sem styrktar eru samkvæmt niðurstöðu útboðs flokkast hér sem félagslegar tengingar, enda kostnaður við slík ferðalög slíkur að það telst ekki raunhæfur valkostur til daglegra ferðalaga í og úr vinnu eða skóla. Íbúapettleiki leiðanna miðast þá við íbúafjölda innan áhrifasvæða flugvallanna, eins og þau voru skilgreind í félagshagfræðilegri greiningu innanlandsflugsins, eða 1 klst. akstursvegalengd frá flugvelli. Líkt og með almenningsvagna er þar átt við minni flugvöll hvernar leiðar. Í samræmi við áherslu samgönguáætlunar koma flugleiðir einungis til greina á þeim leiðum þar sem ferðatími með öðrum ferðamátum til höfuðborgarsvæðisins er yfir 3,5 klst.

#### **Lágmarks þjónusta ferjuleiða**

Tíðni vegna reksturs ferja er, vegna hagræðis, undanskilið viðmiðum um þjónustu. Um áhafnir þeirra gilda vinnutímareglur auk þess sem siglingatími ferju er mjög mismunandi. Mikil fjárfesting liggur í hverri ferju

og dýrt er að fá viðbótarferju. Vegagerðin ætti því ásamt rekstraraðilum að ákveða tíðnina fyrir hverja leið.

#### **Almennt**

Mikilvægt er að þjónustan geti brugðist við þróun farþegafjölda. Til viðbótar við lágmarks þjónustu er því bætt við svokölluðu farþegaálagi. Þannig eykst tíðni um 1 ferð á viku umfram lágmarkstíðni fyrir hverja 5.000 farþega sem nýta sér þjónustuna á ári. Til þess að koma í veg fyrir of miklar sveiflur í þjónustu ætti þar að líta til meðalfjölda farþega fjögur ár á undan.

Einstaka sveitarfélög eða svæði geta farið fram á aukna tíðni eða þjónustu gegn því að þau greiði þann aukalega kostnað sem af slíku hlýst. Slíkt skal gert í samráði við rekstraraðila þjónustunnar.

Leiðir skulu skipulagðar með þarfir íbúa og góða nýtingu fjármagns að leiðarljósi.

## Gæði leiða almenningsvagna

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

- Leiðir skulu ávallt rýndar m.t.t. hvort hægt sé að lágmarka ferðatíma, m.a. í gegnum leiðaval og ákvarðanir um stoppistöðvar.
- Þær leiðir sem eru innan leiðakerfis almenningsvagna skulu settar í forgang þegar kemur að vetrarþjónustu Vegagerðarinnar.
- Sérstaklega skal hugsað til aðgengis almenningsvagna þegar skerða þarf þjónustu á vegum vegna viðhalds eða annarra framkvæmda.
- Í þettbýli og þar sem við á skal útbúa forgangsreinar fyrir almenningsvagna.
- Umferðarljós skulu sömuleiðis útbúin þannig að þau veiti almenningsvögnum forgang.
- Á öllum leiðum almenningsvagna skulu hraðatakmarkandi aðgerðir útfærðar þannig að þær tefji ekki för almenningsvagna um of.
- Tryggja skal gæði stoppistöðva með samræmdum hönnunarleiðbeiningum og kröfum, sjá nánar í kafla um stoppistöðvar hér á eftir.

## Aðgengi

Leita skal leiða til þess að tryggja að aðgengi fatlaðs fólks og hreyfihamlaða að almenningsvegum milli byggða sé eins og best verður á kosið.

Bent hefur verið á ýmsa þætti til þess að auðvelda aðgengi þeirra hvað svo sem varðandi útbúnað farartækja, hönnun stoppistöðva og upplýsingagjafar.

Hvað varðar gagnvirka þjónustuveitu þarf að tryggja að viðmót hennar henti öllum, þ.m.t. blindum og sjónskertum. Ástand stoppistöðva, ferjuhafna og flugstöðva um allt land þarf að greina, m.a. með tilliti til aðgengis og byggja upp á ásættanlegan hátt (sjá grein um stoppistöðvar).

Ljóst er að málefnið skarast við aðra þjónustu við fatlaðs fólks og hreyfihamlað á verkefnasviði annarra ráðuneyta. Lagt er til að sett verði af stað vinna við að greina betur stöðu fatlaðra og hreyfihamlaðra og leiðir til úrbóta með þátttöku annarra ráðuneyta sem með málaflokkinn fara. Mikilvægt er að þar verði unnið mat á eftirspurn eftir þjónustunni, hvers konar þjónusta notendum hugnast best auk kostnaðarmats. Tekið verði þar mið af lagalegum skuldbindingum, fyrri greiningum sem unnar hafa verið auk ábendinga frá hagsmunaaðilum.



## Farartæki

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

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

Í aðgerðaráætlun í loftslagsmálum 2018-2030 er efling almennings-samgangna auk annarra virkra samgöngumáta (ganga og hjólaleiðar) nefnd sem ein af lykilaðgerðum til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi. Umhverfislegur ávinningur fæst í fyrsta lagi með því að fá fólk úr einkabílum. Í annan stað má auka hann enn með því að stuðla að umhverfisvænum farartækjum. Hvetja skal til þess að orkuskipti í farartækjafлотanum úr jarðefnaeldsneyti í sjálfbæra orkugjafa gangi hratt fyrir sig.

Þegar leiðakerfi almenningsvagna er skoðað í dag eru vagnar á mörgum leiðum mun stærri en eftirspurn krefst. Þetta er slæmt bæði vegna offjárfestingarinnar í farartækinu sem og í því að stór farartæki hafa að jafnaði meiri neikvæð umhverfisáhrif en lítil. Það er því lögð áhersla á að farartæki séu sniðin að áætluðum farþegafjölda hverrar leiðar hvað varðar stærð og afkastagetu.

Farartæki ættu eins og unnt er bjóða upp á samþættingu við aðra ferðamáta svo sem með möguleika á flutning hjóla.

## Stoppistöðvar

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

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

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



Mynd 53: Vel útfært biðskýli við Vogaafleggjara. Frá bænum liggur malbikaður hjóla- og göngustígur að biðskýli. Við hlið skýlis er hjólabogi og fyrir aftan er bílastæði.

## Tengingar

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

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

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

### Öldruðum fjölgar

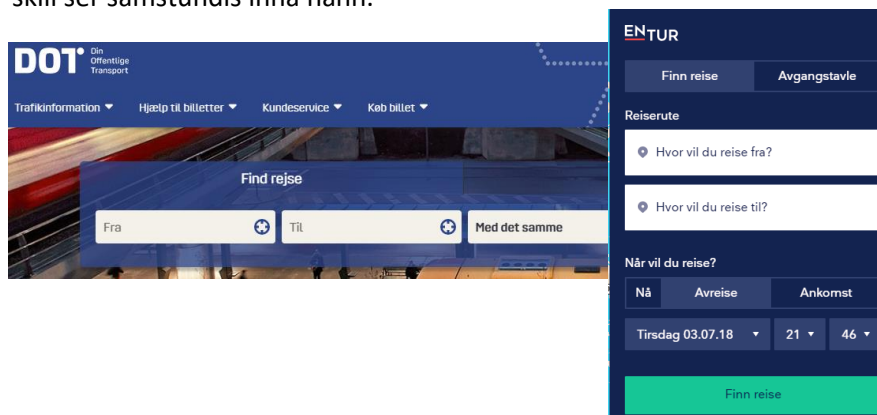
Aldraðir stóla að jafnaði meira á almenningssamgöngur en aðrir aldurshópar, mögulega að nemum undanskildum. Mannfjöldaspa Byggðastofnunar gerir ráð fyrir að hlutfall aldraðra muni aukast til framtíðar og sérstaklega á landsbyggðinni. Þannig er gert ráð fyrir því að hlutfall íbúa eldri en 60 ára verði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

## Gagnvirk þjónustuveita

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

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

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



Mynd 54: Din offentlig transport í Danmörku og Entur í Noregi eru dæmi um gagnvirkar þjónustuveitur sem veita rauntíma upplýsingar um leiðir og tengingar milli samgöngumáta í öllu almenningssamgöngukerfi sinna landa.

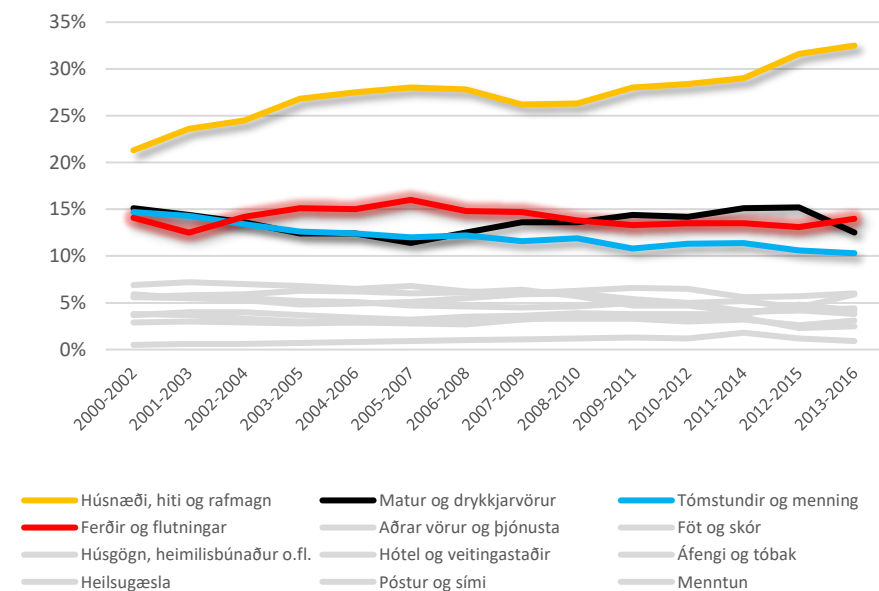
## Fargjöld

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

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

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

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



Mynd 55: Hlutfall einstakra útgjaldaþátta af heildarútgjöldum skv. útgjaldakönnun Hagstofunnar.

## Markaðssetning

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

Dæmi um átaksverkefni gætu verið t.d.:

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

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

## Þróun

Tækniframfarir í samgöngum og þá sérstaklega í samgöngubjónustu hafa verið hraðar á síðustu árum. Samgöngulausnir sem byggjast á samnýtingu þeirra samgangna sem þegar eru til staðar gætu lyft grettistaki í því að auka aðgengi í afskekktustu byggðum landsins og náð því takmarki að svo til allir landsmenn hefðu beinan aðgang að almenningssamgöngukerfinu innan ásættanlegrar fjarlægðar frá sínu heimili. Ýmsar nokkuð reglulegar samgöngur eru reknar víða um land svo sem á sviði flutninga með matvæli, vörur og póst. Rannsóknir tengdar slíkum hugmyndum eru í vinnslu víða m.a. hér á landi. Vegagerðin ætti að leitast við að styrkja rannsóknir á sama sviði á Íslandi og reyna þannig að stuðla að því að nýjar samgöngulausnir komist í gagnid. Sömuleiðis verður löggjafinn að vera vakandi fyrir þessari sömu þróun sem ný tækni er að veita á sviði samgangna og tryggja að löggjöf fylgi með, styðji en hindri ekki framgang þeirra. Dæmi um löggjöf á sviði samgangna sem sérstaklega er hugsuð m.t.t. nýrra samgöngulausna eru nýleg lög í Finnlandi um samgöngur (Liikennevirasto, 2018).

### Uber-strætó

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

## Samkeppni

Forðast ætti að styrktir samgöngumáttar séu í samkeppni milli sömu áfangastaða. Einkaréttur til reksturs almenningsamgangna á einstaka leiðum er aðeins veittur að undangengnu samkeppnismati. Áfram verður þó að teljast líklegt að fyrirtæki í hópferðaakstri munu skipuleggja áætlanuferðir yfir lengri og skemmri tímabil. Til framtíðar má svo telja líklegt að nýjar samgöngulausnir muni í auknum mæli bætast í þann hóp sem bjóði upp á áætlaðar ferðir.

Núgildandi lög tryggja handhafa einkaréttar rétt til þess að leita til dómstóla telji hann á sér brotið. Mikilvægt er þó að við slíkar aðstæður sé horft til hagsmuna notenda sem í mörgum tilvikum geta haft nokkurn ábata af samkeppninni svo sem í formi bættrar tíðni og fjölbreyttara leiðavals.

Í samþættu almenningsamgöngukerfi er mikilvægt að einstaka leiðir séu greindar með reglubundnum hætti m.t.t. þess hvernig þjónustan nýtist þeim sem á hana treysta. Mikilvægt er að gera kannanir á því hvernig fólk hagar sínum ferðum svo hægt sé að bregðast við og aðlaga þjónustu ef aðstæður breytast. Um leið og samþætting ferðamáttanna stækkar þjónustusvæði og eykur möguleika íbúa til ferðalaga býður hún einnig upp á hagræðingu þjónustunnar þannig að aukin gæði fáist fyrir það fjármagn sem veitt er í málaflokkinn.

## Rekstrarform og lagaumhverfi

Lagt er til að skipulag og rekstur allra styrktra almenningsamgangna á Íslandi færist á eina hendi. Mikilvægt er að saman fari ábyrgð á þjónustu og kostnaði vegna hennar. Leitað skal leiða til þess að tryggja að sjónarmið notenda og heimamanna fái notið sín til þess að tryggja gæði leiðakerfis sem og í þeim tilgangi að ná fram samnýtingu og samtengingu annars aksturs, svo sem skólaakstri og sérstökum almennings-samgöngukerfum sveitarfélaga, í einu heildarkerfi öllum til hagsbóta.

Lagaumhverfi málaflokksins ætti að rýna og endurskoða með hliðsjón af stefnumörkun þessari. Sérstaklega skal litið til þess hvernig auðvelda megi aðkomu nýrra tæknilausna, samgöngu- og deilipjónustu að almenningsamgöngum. Tryggja ætti samræmda upplýsingagjöf rekstraraðila. Sömu leiðis skal tryggja að rekstraraðilar almenningsamgangna hafi einhver þvingunarúrræði til þess að taka á minni háttar brotum farþega, svo sem því að greiða ekki fargjald.

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

## Aðgerðir og markmið

Mikilvægt er að markmið sem sett eru séu að eins miklu leyti mælanleg eins og hægt er til að þau séu markvissari og betur sé hægt að meta árangur. Mælanleg markmið tengd stefnumótun þessari er bæði til skamms tíma og til langs. Þau eru eftirfarandi (allar kostnaðartölur miða við verðlag 2019):

Endurnýjun heildstæðs leiðakerfis almenningsgangna milli byggða	
<b>Lýsing:</b>	Leiðarkerfi almenningsgangumátanna þriggja endurmetið og endurnýjað m.t.t. þeirra valkosta sem stefnumótun í málafloknum leggur til.
<b>Ábyrgð:</b>	SRN / Vegagerðin
<b>Tími:</b>	2020
<b>Árangursmælikvarði:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fjölgun farþega með almenningsvögnum almennt (markmið um 15% aukningu frá 2019 til 2024).</li> <li>- Fjölgun farþega með almenningsvögnum innan vinnu- og skólasóknarsvæða (markmið um 15% aukningu frá 2019 til 2024).</li> </ul>
<b>Áætl. kostnaður:</b>	Núverandi framlög til málaflokksins eru um 2,4 mia. kr. á ári.

Uppbygging samgöngumiðstöðva	
<b>Lýsing:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. Framkvæma nauðsynlegan undirbúning og fýsileikakönnun á uppbyggingu samgöngumiðstöðva á helstu skiptistöðvum í almenningsgangakerfinu.</li> <li>ii. Samgöngumiðstöðvar byggðar á helstu miðstöðvum í almenningsgangakerfinu.</li> </ul>
<b>Ábyrgð:</b>	SRN, ISAVIA og Vegagerðin
<b>Tími:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. 2022</li> <li>ii. 2034</li> </ul>
<b>Árangursmælikvarði:</b>	Forhönnun og kostnaðarmat tilbúið.
<b>Áætl. kostnaður:</b>	Ekki er unnt að meta kostnað að svo stöddu

Fargjöld	
<b>Lýsing:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. Almenn fargjöld í leiðakerfi almenningsvagna gerð samkeppnishæf, gjaldskrá einfölduð og sérstök áskriftarkort innan vinnu- og skólasóknarsvæða kynnt til sögunar.</li> <li>ii. Fargjöld íbúa með lögheimili innan áhrifsvæðis innanlandsflugs á landsbyggðinni í flugi niðurgreidd í samræmi við niðurstöður starfshóps um uppbyggingu flugvallakerfisins.</li> </ul>
<b>Ábyrgð:</b>	SRN / Vegagerðin
<b>Tími:</b>	2020
<b>Árangursmælikvarði:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fjölgun farþega með almenningsvögnum almennt (markmið um 15% aukningu frá 2019 til 2024).</li> <li>- Fjölgun farþega með almenningsvögnum innan vinnu- og skólasóknarsvæða (markmið um 15% aukningu frá 2019 til 2024).</li> <li>- Fjölgun farþega með innanlandsflugi (markmið um 20% aukningu frá 2019 til 2024)</li> </ul>
<b>Áætl. kostnaður:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. 30-40 milljónir, lægri farþegatekjur</li> <li>ii. 900-1200 milljónir, árlega.</li> </ul>

Biðskýli eða önnur yfirbyggð aðstaða á öllum stoppistöðvum	
<b>Lýsing:</b>	Biðskýlum eða annarri yfirbyggðri farþegaaðstöðu samkvæmt samræmdum leiðbeiningum verði komið upp á öllum skilgreindum stoppistöðvum í heildstæðu almenningssamgöngukerfi.
<b>Ábyrgð:</b>	Vegagerðin
<b>Tími:</b>	2022
<b>Árangursmælikvarði:</b>	Fjöldi stoppistöðva án biðskýlis
<b>Áætl. kostnaður:</b>	1-4 milljónir á hverja stoppistöð. Heildarfjöldi fer eftir leiðakerfi.

Sameiginleg gagnvirk þjónustuveita almenningssamgangna	
<b>Lýsing:</b>	Komið verði upp gagnvirkri þjónustuveitu sem gefur upplýsingar í rauntíma um allar leiðir (almenningsvagna, flug og ferjur) í heildstæðu almenningssamgöngukerfi og bjóði upp á samanburð í tíma og verði milli mismunandi kosta og bjóði upp á kaup á farmiða í þá alla. Notendur, bæði íbúar og ferðamenn, íslenskir og erlendir, geti nálgast upplýsingarnar á auðveldan hátt á netinu og með snjallsímum.
<b>Ábyrgð:</b>	SRN, Vegagerðin, rekstraraðilar
<b>Tími:</b>	2022
<b>Árangursmælikvarði:</b>	Uppkomin þjónustuveita fyrir heildstætt kerfi almenningssamgangna.
<b>Áætl. kostnaður:</b>	Ekki er unnt að meta kostnað að svo stöddu.

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

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

## Heimildir

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hreiðarsdóttir, B., & Ingólfssdóttir, H. (2016). *Aðgengi fólks með fötlun að almenningssamgöngum á landi; staða mála og mögulegar umbætur*. Reykjavík: Vegagerðin.

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

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

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

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

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



- Liikennevirasto. (3. júlí 2018). *Transport system*. Sótt frá heimasíðu Liikennevirasto:  
<https://www.liikennevirasto.fi/web/en/transport-system/the-act-on-transport-services#.WzvrgdL7QdU>
- Liikennevirasto. (4. júlí 2018). *Transport system*. Sótt frá heimasíðu Liikennevirasto:  
<https://www.liikennevirasto.fi/web/en/transport-system/public-transport#.WzzXi9L7R9M>
- Mannvit. (2017). *Orkuskipti í Almenningsamgöngum - Sviðsmyndir*. Reykjavík: Strætó bs.
- Mannvit. (2018). *Tilraunaverkefni um eflingu almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu 2012-2022, Ástandsvísar - þróun samgangna 2011-2017*. Kópavogur: SSH.
- Maskína. (2018). Ferðavenjur erlendra ferðamanna.
- Mattson, J. (2017). *Rural Transit Fact Book 2017*. Fargo: North Dakote State University.
- Pálsdóttir, K. E. (2013). *Öryggi farþega í hópþjónu*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Reynarsson, D. (2010). *Sumarkönnun 2010*. Reykjavík: Land-Ráð sf.
- Reynarsson, D. (2014). *Sumarferðir 2014*. Reykjavík: Land-Ráð sf. .
- Reynarsson, D. (2016). *Vetrarferðir 2016*. Reykjavík: Land-Ráð sf. .
- Sigurðsson, K. D. (2015). *Almenningsamgöngur á landsbyggðinni*. Hvanneyri: Landbúnaðarháskóli Íslands.
- Skúladóttir, S. S., Ottósson, D. B., & Þorgeirsson, H. S. (2019). *Almenningsamgöngur á landsvísu - núverandi staða, ávinningur af nýtingu og þróunarmöguleikar*. Reykjavík: Efla.
- Strætó bs. . (22. febrúar 2017). *Umsögn Strætó bs. um frumvarp til laga um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni*. . Sótt frá heimasíðu Alþingis: <https://www.althingi.is/alttext/erindi/146/146-257.pdf>
- Strætó bs. (7. maí 2018). Farþegatölur fyrir september - desember. Reykjavík, Ísland.
- Trafik- og Byggestyrelsen. (2015). *Den kollektive trafik i Danmark 2015*. Kaupmannahöfn: Trafik- og Byggestyrelsen.
- Trafik- og Byggestyrelsen. (2018). *Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapørsel - Regnskab 2016*. Kaupmannahöfn: Trafik- og Byggestyrelsen.
- Transportøkonomisk institutt. (2017). *Kostnadsdrivere i kollektivtransporten - dokumentasjonsrapport*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Tryggvadóttir, H. (2013). *Umhverfislegur ávinningur af almenningsamgöngum á Vesturlandi*. Borgarnes: Environice.
- Umhverfisráðuneytið. (2010). *Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum*. Reykjavík: Umhverfisráðuneytið.
- Urban Transport Group. (2017). *The Scandinavian way to Better Public Transport*. Leeds: Urban Transport Group.
- Vegagerðin. (2017). *Ársskýrsla Vegagerðarinnar*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Wit, R., Davidson, M., & Dings, J. (2003). *Meeting external costs in the aviation industry*. Delft: CE Delft.

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

## Viðtöl

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

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

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

Berglind Kristinsdóttir hjá SSS – viðtal 30. maí 2018.

Páll Brynjarsson hjá SSV – viðtal 11. júní 2018.

Aðalsteinn Óskarsson hjá FV – viðtal 12. júní 2018.

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

Bjarni Guðmundsson hjá SASS – viðtal 18. júní 2018.

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

Elín Árnadóttir hjá ISAVIA – viðtal 8. ágúst 2018