STEFNUMÓTUN

Í

ALMENNINGSSAMGÖNGUM

SEPTEMBER 2010

EFNISYFIRLIT

Samantekt – stefnumótun í almennigssamgöngum.....3

I. Inngangur 4

II. Undirbúningur og aðdragandi stefnumótunar.....5

III. Stefnumótun, tillögur - greinargerð.....6

IV. Aðgerðir og ákvarðanir í kjölfar nýrrar stefnu. 12

1. Ferjur 12

2 Flug.....13

3. Áætlunarferðir með rútum.....14

Samantekt – stefnumótun í almenningssamgöngum.

1. Auka ber hlutdeild almenningssamgangna í fólksflutningum hér á landi. Stefna ber að því að meirihluti aukningar í fólksflutningum á næsta tímabili samgönguáætlunar verði með almenningssamgöngum. Stjórnvöld munu leitast við að tryggja lágmarksþjónustu við ferðir almennings á milli svæða á landinu. Jafnframt munu þau tryggja flutning innan svæða til að sinna þörfum samfélagsins og atvinnulífsins eins og hún er metin á hverjum tíma í samræmi við fjárveitingar til málaflokksins.
2. Framkvæmd málaflokksins skal koma fram í samgönguáætlun og eftir atvikum öðrum áætlunum stjórnvalda en fé til hans er ákveðið á fjárlögum.
3. Stefnt verður að því að auka hlutdeild almenningssamgangna í samgöngum með sjálfbæra þróun að leiðarljósi. Við skipulag almenningssamgangna verður gengið út frá þjóðhagslegri hagkvæmni, markmiðum stjórnvalda og alþjóðlegum skuldbindingum í umhverfismálum, m.a. um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Mat á þörfum, m.a. fjölda staða, skal gert í samstarfi við samtök sveitarfélaga á hverju svæði. Leitast skal við að fella þjónustu að þörfum og gera rekstraraðilum kleift að nýta til þess samgöngutæki af hæfilegri stærð.
4. Aðkoma stjórnvalda taki mið af samkeppnis- og ríkisstyrkjareglum og því gæti verið tilefni til að huga að árstíðabundnum styrkveitingum ef þeirra er þörf.
5. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið taki upp viðræður við landshlutasamtök sveitarfélaga með það að markmiði að þau taki að sér almenningssamgöngur á sínu svæði. Samtökin verði hvött til að stofna samgöngufélög um framkvæmdina.
6. Lögð verði áhersla á að þar sem stjórnvöld taka þátt í að greiða fyrir samgöngur verði gerð skuldbinding um vaxandi notkun umhverfisvænna orkugjafa.
7. Komið verði upp skilgreindum samgöngumiðstöðvum á hverju svæði sem verði tengipunktur allra almenningssamgangna á svæðinu.
8. Ekki verði styrktir fleiri en einn ferðamáti á hvern stað, enda leiði það til óhagkvæmni og samkeppni milli tveggja styrktra samgöngumáta.

Sérstaklega um fólksflutninga á landi.

9. Stefnt verði að því að framlög stjórnvalda til þjónustu t.d. vegna skólabarna, fatlaðra og aldraðra verði samræmd með það að markmiði að framlögin nýtist betur og verði til þess að bæta nýtingu og samþætta mismunandi þjónustu í almenningssamgöngum.
10. Forðast ber skattlagningu almenningssamgangna. Þar sem um skattlagningu er að ræða verði gætt að því að forðast mismunun. þá þarf að gæta að því að mismuna ekki milli sveitarfélaga.
11. Framboði og eftirspurn eftir almenningssamgöngum verði stillt saman eins og kostur er, t.d. með tilkomu þjónustuborðs sem sér um skipulagningu. Þjónusta verði skv. beiðni á fáfarnari leiðum og reynt að nota önnur hentugri farartæki en þau sem nú eru notuð til reglubundinna flutninga, eða útvega flutning með öðrum aðilum í atvinnurekstri.
12. Komið verði upp rafrænu upplýsingakerfi í almenningssamgöngum í tengslum við þjónustuborð.
13. Þar sem stjórnvöld styðja almenningssamgöngur á vegum verði gjaldtaka ekki hærri en svo að hún verði undir eldsneytiskostnaði einkabíls og að áhersla verði lög ð á markaðssetningu. Og stuðla verður að samræmingu á farmiðasölu til að gera einn farmiða mögulegan milli hverra tveggja staða.

14. Á þéttbýlissvæðum verði lögð meiri áhersla á uppbyggingu á almenningssamgöngukerfi og hætt að leggja í kostnaðarsamar aðgerðir til að flýta för einkabifreiða. Áhersla verði á að auka hraða og tíðni almenningsvagna.
15. Hætt verði að veita sérleyfi á einstökum leiðum. Þessari breytingu verði mætt með breyttum reglum m.a. um tilkynningaskyldu um akstur á leiðum og fyrirvara um breytingu á þjónustu. Þar sem þörf er á styrk við þjónustu fari fram útboð án verndar sérleyfa.
16. Endurskoðuð verði ákvæði laga um fólksflutninga og farmflutninga sem taki mið af breyttri stefnumörkun og um leið verði hugað að breyttu umhverfi, þ.m.t. umhverfi sérleyfa og nýju þjónustuborði.
17. Komið verði á skipulegu samstarfi við svæðasamtök sveitarfélaga til að útfæra þessi markmið innan hvers svæðis þar sem m.a. verði lagðar fram tillögur um:
    a. Þéttbýlisstað hvers svæðis, þ.e. miðpunkt almenningssamgangna sem þjóni sem samgöngumiðstöð þess svæðis.
    b. Leggi mat á ásættanlega þjónustu í almenningssamgöngum milli landshluta og til og frá þjónustukjörnum enda taki það mið af þörfum fyrir þjónustu.
    c. Markmið um sjálfbærar samgöngur og ráðstafanir til að standa við þau markmið.
    d. Greini kostnað og geri tillögur um útfærslu innan ramma fjárlaga.

Helstu breytingar sem leiða af þessari stefnumótun

- **Afnám sérleyfa**
- **Færa þjónustu að þörfum**
- **Opnun þjónustuborðs**
- **Endurskoðun á skatta og styrkjafyrirkomulagi**
- **Breytt lög og reglur (tilkynningarskylda og stærð ökutækja)**

I. Inngangur

Efling samgangna hefur verið ofarlega á dagskrá stjórnvalda í fjölda ára enda eru öflugar samgöngur taldar ein af undirstöðum í verðmætasköpun þ.m.t. í hagvexti. Öflugar almenningssamgöngur eru hluti þess verkefnis og liður í markmiði samgönguáætlunar um styttingu ferðatíma m.a. til höfuðborgarsvæðisins. Undir almenningssamgöngur falla sérleyfi á landi, ferjurekstur og styrkt áætlunarflug.

Í stefnuskrá núverandi ríkisstjórnar eru lagðar sérstakar áherslur á eflingu almenningssamgangna en í sáttmála ríkisstjórnarinnar segir: „Unnin verði áætlun um sjálfbærar samgöngur í samvinnu við sveitarfélögin, með það að markmiði að draga úr þörf fyrir einkabílinn. Í slíkri stefnu verði almenningssamgöngur um allt land stórefldar og fólki auðveldað að komast leiðar sinnar gangandi eða á reiðhjóli. Almenningssamgöngur verði sjálfsagður hluti samgönguáætlunar."[1] Um leið er í sömu yfirlýsingu lögð áhersla á að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna: „Lokið verði við aðgerðaáætlun um samdrátt í losun gróðurhúslofttegunda um 50-75% til 2050, með tímasettum og tölulegum markmiðum, eigi síðar en vorið 2010. Í áætluninni verði lögð sérstök áhersla á samdrátt í losun frá samgöngum og fiskiskipum." Ljóst er að einn mikilvægur liður í að ná markmiðum stjórnvalda í umhverfismálum er fólginn í eflingu almenningssamgangna með áherslu á sjálfbærar samgöngur. Þannig

1 Samstarfsyfirlýsing ríkisstjórnar Samfylkingarinnar og Vinstrihreyfingarinnar græns framboðs frá 10. maí 2009.

fara saman áherslur í umhverfismálum og áhersla á almenningssamgöngur. Gera verður greinarmun á almenningssamgöngum í þéttbýli og dreifbýli þannig að annars vegar er verið að horfa til þjónustu vegna fjöldaflutninga á fólki og hins vegar að tryggja lágmarksþjónustu. Í síðara tilfellinu er ekki víst að um umhverfisvænni leið sé að ræða í öllum tilvikum.

Þrátt fyrir góðan vilja og áherslu á eflingu almenningssamganga um árabil hefur notkun þeirra stöðugt minnkað a.m.k. utan þéttbýliskjarna á Eyjafjarðar- og höfuðborgarsvæðinu. Við greiningu á notkun almenningssamgangna undanfarinna ára hefur komið í ljós að ríkissjóður er að styrkja akstur á um 40 sérleiðum og þar af eru færri en 3 farþegar í hverri ferð á um 30 leiðum og færri en 1 á 10 leiðum. Þá er nýting í á styrktum flug- og ferjuleiðum með sama hætti afleit og langt undir flutningsgetu. Ljóst er að ekki er þjóðhagslega hagkvæmt né umhverfisvænt að halda uppi samgöngum sem eru verulega vannýttar. Hluti af þessum vanda lýtur að skipulagi, lítilli samhæfingu, takmörkuðu upplýsingaflæði og verðlagningu þjónustunnar.

Rétt er að hafa í huga að verulegir fjármunir renna frá ríki og sveitarfélögum til annarra almenningssamgangna þ.e. til aksturs með skólabörn, framhaldsskólanema, aldraða og fatlaða án þess að leitast hafi verið við að samræma eða samhæfa þessa þjónustu sérstaklega.

Ef gera á almenningssamgöngur að raunhæfum valkosti við einkabílinn verður það aðeins gert með því að bæta gæði almenningssamgangna þ.m.t. hraða, tíðni og verðlagningu og vart verður það gert nema að einhverju leyti á kostnað einkabílsins.

Með það sem að undan er ritað í huga var lagður grunnur að endurskoðun þeirrar stefnu sem stuðst hefur verið við undanfarin ár með það að markmiði að auka hagkvæmni, bæta nýtingu eða færa þjónustuna að þörfum og um leið með því að leggja grunn að markvissari framkvæmd og nýtingu fjármuna í málaflokknum.

II. Undirbúningur og aðdragandi stefnumótunar.

Eins og áður sagði var farið í umfangsmikla greiningu á framkvæmd almenningssamgangna í árslok 2008 sem lá fyrir í ársbyrjun 2009. Á vegum Samgönguráðs var í undanfara að endurskoðun samgönguáætlunar jafnframt fundað með landshlutasamtökum sveitarfélaga þar sem þessi mál voru til umfjöllunar. Auk þess voru hafðar í huga hugmyndir sem fram komu á landshlutafundum á vegna “Sóknaráætlunar fyrir Ísland 20/20” þar sem lögð var áhersla á uppbyggingu einstakra svæða og þjónustu innan þeirra frekar en endilega tengingar til höfuðborgarsvæðisins þó hún væri mikilvæg.

Í kjölfarið var tekið saman umræðuskjal með tölfræðiupplýsingum og greinargerð um undanfarandi framkvæmd og nýtingu á almenningssamgöngum. Því til viðbótar var í umræðuskjalinu samantekt á tillögum úr sex innlendum skýrslum um almenningssamgöngur. Byggt á athugasemdum frá fundum, ýmsum tillögum úr áðurnefndum skýrslum og starfshópi á vegum samgönguráðs vöru unnar tillögur að nýrri stefnumótun í málaflokknum sem kynntar voru fyrir ráðherra. Þau drög að stefnumótun voru síðan kynnt fyrir landshlutasamtökum sveitarfélaga á fundum með þeim á tímabilinu apríl – september 2010.

Þar sem nánast allir samningar við sérleyfishafa eru lausir um næstu áramót (2010-2011) var mikilvægt að halda þeim upplýstum um væntanleg áform stjórnvalda í málaflokknum. Ákveðið var í ljósi ríkisstyrkja- og samkeppnisreglna að kalla eftir hugmyndum eða áformun markaðsaðila um akstur á einstökum leiðum án styrkja og með eða án sérleyfa, áður en teknar yrðu ákvarðanir um útboð eða veitingu sérleyfa í hópferðaakstri sem var liður í endurskipulagningu þjónustunnar. Auglýst var eftir áformun (hugmyndum) í prentmiðlum í maí og júli og haldinn var fundur 7. júlí 2010 með áhugasömum aðilum í framhaldinu. Viðbrögð við auglýsingum voru mjög góð og komu á óvart. Tilboð komu um akstur á nánast öllum leiðum sem þegar voru með þjónustu auk tveggja nýrra án styrkja frá ríkissjóði.

Í framhaldinu voru haldnir skýringafundir með 12 rekstraraðilum sem sýndu verkefninu áhuga til að fá skýrari sýn á hugmyndir, áform og væntingar viðkomandi. Segja má að það hafi staðið uppúr hvað flestir rekstraraðilarnir voru sammála um hvað bjátaði á í núverandi kerfi og að það væri í sjálfu sér ekki á vetur setjandi. Þannig voru flestir sammála um að:

- samræming áætlana væri afleit,
- erfitt að afla upplýsinga um ferðir,
- ekki möguleiki á einu fargjaldi ef fleiri en einn þjónustuaðili,
- að sérleyfi væru nánast marklaus.

Þá voru allir sammála þörf á aukinni miðstýringu í upplýsingamiðlun o.fl. í formi þjónustuborðs. Einnig komfram veruleg andstaða og efasemdir um gildi þess að setja nýjar girðingar til að verja sérleyfin.

Jafnframt voru haldnir fundir með Strætó bs vegna höfuðborgarsvæðisins og með fulltrúum menntamálaráðuneytisins vegna framkvæmdar á úthlutun fjárveitinga til aksturs framhaldsskólanema og fulltrúa frá Þróunarfélagi Austurlands vegna tilraunaverkefnisins almenningssamgöngur í dreifbýli.

III. Stefnumótun, tillögur - greinargerð

Undir almenningssamgöngur falla sérleyfi á landi, ferjurekstur og styrkt áætlunarflug. Fjármunir til þeirra hafa aukist árlega undanfarna áratugi og í fjárlögum ársins 2010 er gert ráð fyrir 1.355 millj. kr. til almenningssamgangna sem skiptast þannig að 1.047 millj. kr. fara til að styrkja ferjur og sérleyfishafa og 308 millj. kr. til að styrkja innanlandsflug. Framlögin lækkuðu um rúmlega 60 m.kr. á milli ára vegna sparnaðar í ríkisrekstri. Eins og áður sagði er um að ræða samningsbundin verkefni að undangengnu útboði. Flestir samningarnir um sérleyfi á landi eru bundnir til ársloka 2010, samningar um flug og ferjurekstur eru ýmist til seinnihluta árs 2011 eða fram á árið 2012. Vegna lægri framlaga þurfti að skera niður þá þjónustu sem veitt er með fækkun ferða á nokkrum leiðum í öllum þessum ferðamátum. Niðurskurðurinn er meiri en sem nemur krónutölulækkuninni á milli ára því samningarnir eru verðbættir og hver ferð á árinu 2010 því mun dýrari en hún var 2009. Heildarkostnaður við almenningssamgöngur var um 1.427 m.kr. á árinu 2009.

Í ljósi þeirra áforma og hugmynda sem fram hafa komið hjá rekstraraðilum í hópferðaakstri er ljóst að nokkrir fjármunir sparast á næstu árum en reynslan verður að leiða í ljós hvort um varanlegan sparnað verður að ræða. En í eftirfarandi tillögum er einnig gert ráð fyrir því að lagðir verði fjármunir í nýja miðlæga þjónustu sem miði að því að færa þjónustuna að eftirspurn auk þess sem komið verði til móts við þá landshluta eða svæðasamtök sveitarfélaga sem tilbúin eru til að taka að sér þjónustu á þessu sviði.

Helstu þættir stefnumótunar

1. Eins og fram kom í umræðuskjali ráðuneytisins hefur nýting almenningssamgangna undanfarin ár verði fremur bágborin og t.d. eru færri en þrír farþegar í ferð á 26 af 36 styrktum áætlunarleiðum í hópferðabílum og nýting annarra samgöngutækja á styrktum leiðum hefur einnig verið döpur, þ.e. verulega vannýtt eða umtalsvert offramboð. Einsýnt er að undanfarin ár hafa verði notuð bæði of stór samgöngutæki og tíðni ferða eða tímasetningar ásamt verðlagningu o.fl. þáttum hafa ekki bætt eða eflt þennan samgöngumáta. Gera verður þó skýran greinarmun á þörfum fyrir almenningssamgöngur í þéttbýli og dreifbýli. Allar forsendur eru til þess að almenningssamgöngur geti þrifist á markaðslegum forsendum á þéttbýlissvæðinu við Eyjafjörð og á höfuðborgarsvæðinu. Mikilvægt er að styðja við þær á þessum svæðum með aðgerðum sem miða að því að auka tíðni, hraða og öðrum aðgerðum sem líklegt er að verði aðeins gerðar á kostnað einkabílsins þ.m.t. með skattalegum aðgerðum. Hvað dreifbýlið varðar þá snúast almenningssamgöngur meira um að tryggja lágmarksþjónustu sem oft á tíðum verður ekki gert nema með aðkomu hins opinbera. Það réttlætir hins vegar ekki að haldið sé úti umfangsmeiri þjónustu en þörf er á og langt umfram eftirspurn og gera verður skýlausa kröfu um hagkvæmni og skilvirkni á þessu sviði sem öðrum. Í ríkjum þar sem svipað

háttar um m.a. á strjálbýlli svæðum í Kanada, á Norðurlöndunum og Skotlandi og Þýskalandi hefur m.a. verið farin sú leið að færa framboðið að eftirspurninni með því að gera kröfu um bókun á fari með fyrirvara. Þá kom víða fram á fundum vegna undirbúnings Samgönguáætlunar og á Þjóðfundum vegna Sóknaráætlunar Ísland 20/20 að mikilvægara væri að leggja áherslu á samgöngur innan svæða til að sinna þörfum atvinnulífs og samfélags en að horfa endilega til tengingarinnar til höfuðborgarinnar sem aðeins er nýtt endrum og sinnum. Þannig er markmið um 3,5 klst. ferðatíma lítils virði ef aðeins er hægt að koma því við tvisvar í viku. Veruleg áherslubreyting hefur orðið hvað þetta varðar. Í ljósi þessa er lagt til að stjórnvöld sinni og hafi með höndum almenningssamgöngur á stofnleiðum milli svæða. Þannig verði hringvegurinn og stofnleiðir inn í helstu þéttbýlisstaði hvers svæðis eins og það er skilgreint í Sóknaráætlun á ábyrgð stjórnvalda en leitað verði leiða til að efla þátttöku samtaka sveitarfélaga til að sinna almenningssamgöngum innan svæða. [Ein leið til að gera þetta er með því að leggja til grundvallar reikniformúlu sem taki mið af fjölda íbúa og lengd þjónustuleiða]

Þá verður að horfa til þess að árangur í umhverfismálum er varðar samgöngur er tengdur eflingu almenningssamgangna og lögð er áhersla á þennan þátt í stefnu ríkisstjórnarinnar.

Auka ber hlutdeild almenningssamgangna í fólksflutningum hér á landi. Stefna ber að því að meirihluti aukningar í fólksflutningum á næsta tímabili samgönguáætlunar verði með almenningssamgöngum. Stjórnvöld munu leitast við að tryggja lágmarksþjónustu við ferðir almennings á milli svæða á landinu. Jafnframt munu þau tryggja flutning innan svæða til að sinna þörfum samfélagsins og atvinnulífsins eins og hún er metin á hverjum tíma í samræmi við fjárveitingar til málaflokksins.

2. Eins og hingað til er lögð áhersla á að áætlanir er lúta að framkvæmd almenningssamgangna ásamt fjárveitingum verði lagðar fram og kynntar í samgönguáætlun. En einnig hafa almenningssamgöngur þýðingu eða skörun við aðrar áætlanir og aðgerðir m.a. í umhverfismálum og í Sóknaráætlun Ísland 20/20.

   Framkvæmd málaflokksins skal koma fram í samgönguáætlun og eftir atvikum öðrum áætlunum stjórnvalda en fé til hans er ákveðið á fjárlögum.

3. Í samræmi við það sem áður sagði eru markmið í umhverfismálum í samgöngum tengd uppbyggingu og árangri í að efla almenningssamgöngur. Ríkisstjórnin hefur sett sér markmið sem taka mið af alþjóðlegum skuldbindingum Íslands m.a. með þátttöku í loftslagsáætlun Evrópusambandsins. Uppbygging almenningssamgangana eins og að henni hefur verið staðið hér hefur þó ekki öll verið til þess fallin að ná árangri þar sem verið er að nýta samgöngutæki sem í mörgum tilvikum eru langt umfram þarfir. Í ljósi þessa verður lögð áhersla á að laga þjónustuna að eftirspurn og heimila rekstraraðilum að nýta minni samgöngutæki sem hæfa betur þörfum, sérstaklega á strjálbýlli svæðum. Nú er gert ráð fyrir því í lögum um fólks- og farmflutninga að ekki megi nýta minni en 9 manna ökutæki til þjónustunnar. Að öllu jöfnu eru þau þó mun stærri. Í lögunum er heimild fyrir Vegagerðina til að veita undanþágur frá þessu skilyrði. Leitast verður við að fella þessa heimild inn í reglugerð sem sett hefur verið á grundvelli laganna. Leitast verður við að ná fram hagræðingu og fella þjónustu að þörfum með því að koma á fót þjónustuborði sem vikið verður að síðar. Þá er stefnt að því að a.m.k helmingur aukningar í fólksflutningum skuli vera í almenningssamgöngum.

   Stefnt verður að því að auka hlutdeild almenningssamgangna í samgöngum með sjálfbæra þróun að leiðarljósi. Við skipulag almenningssamgangna verður gengið út frá þjóðhagslegri hagkvæmni, markmiðum stjórnvalda og alþjóðlegum skuldbindingum í umhverfismálum, m.a. um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Mat á þörfum, m.a. fjölda staða, skal gert í samstarfi við samtök sveitarfélaga á hverju svæði. Leitast skal við að fella þjónustu að þörfum og gera rekstraraðilum kleift að nýta til þess samgöngutæki af hæfilegri stærð.

4. Gæta þarf að því að takmarka afskipti hins opinbera við það sem er nauðsynlegt þannig að ekki sé verið að styrkja nema þar sem þess er þörf og þá þannig að það raski ekki samkeppni eða takmarki hana ótímabundið. Af greiningunni á stöðu almenningssamgangna og viðtölum við rekstraraðilana má ráða að á sumrin eða 4-5 mánuði á ári sé ástandið gott, þ.e. þá er hér flóðbylgja ferðamanna sem heldur lífi í rekstri flestra samgönguþátta það sem eftir lifir árinu. Það er því umhugsunarvert að ef styrkja þarf einstakar leiðir þá sé það aðeins gert á eða yfir vetrartímann.

   Aðkoma stjórnvalda taki mið af samkeppnis- og ríkisstyrkjareglum og því gæti verið tilefni til að huga að árstíðabundnum styrkveitingum ef þeirra er þörf.

5. Almenningssamgöngur eru að öllu jöfnu nærþjónusta við íbúana innan svæðis eða héraðs. Í stefnumörkuninni hefur verið lagt til m.a. í samræmi við tillögur í ýmsum skýrslum sem unnar hafa verið um eflingu þeirra að sveitarfélögin eða landshlutasamtök þeirra taki að sér þetta hlutverk. Þá hafa flest sveitarfélög umfangsmikinn rekstur með höndum á þessu sviði, m.a. akstur grunnskólabarna áramt þjónustu við fatlaða og eldriborgara. Hugsanlega mætti færa það fjármagn sem nú er lagt til aksturs eða styrkja til framhaldsskólanema til sveitarfélaganna. Líklegt er að breyting í þessa veru myndi auka möguleika til að ná fram samlegðaráhrifum og betri nýtingu fjármuna sem nú er lagðir til málaflokksins auk þess sem það muni efla svæðin með betri þjónustu við borgarana og atvinnulíf. Gert er ráð fyrir því að ráðuneyti samgöngu- og sveitarstjórnarmála hafi frumkvæði að þessum viðræðum.

   Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið taki upp viðræður við landshlutasamtök sveitarfélaga með það að markmiði að þau taki að sér almenningssamgöngur á sínu svæði. Samtökin verði hvött til að stofna samgöngufélög um framkvæmdina.

6. Í samræmi við aðrar áherslur í umhverfismálum á sviði samgöngumála er gert ráð fyrir því að aukin áhersla verði lögð á notkun umhverfisvænna orkugjafa þ.m.t. notkun eða blöndun lífdísils. Jafnframt verði ákvæði þess efnis tekin inn í skilmála við útboð og veitingu sérleyfa ef til þeirra kemur.

   Lögð verði áhersla á að þar sem stjórnvöld taka þátt í að greiða fyrir samgöngur verði gerð skuldbinding um vaxandi notkun umhverfisvænna orkugjafa.

7. Einn af þeim agnúum sem komið hafa í ljós við greiningu á framkvæmd almenningssamgangna er skortur á upplýsingum og erfitt aðgengi að þeim auk þess sem ekkert samræmi er á milli þess hvar endastöð einstakra rekstraraðila er staðsett sem tryggði áframhaldandi för á áfangastað ef um annan rekstraraðila er að ræða. Því er nauðsynlegt að skilgreina samgöngumiðstöðvar (n.b. ekki er þörf á nýjum byggingum) á hverjum stað sem þjónað er með almenningssamgöngum. Eðlilegt er að tengja saman flug, ferjur og langferðabifreiðar þannig að höfnin eða flugvöllurinn sé inni í leiðinni eða endastöðin, þannig verði til samfellt samgöngunet.

   Komið verði upp skilgreindum samgöngumiðstöðvum á hverju svæði sem verði tengipunktur allra almenningssamgangna á svæðinu.

8. Eins og fram hefur komið sýna nýtingartölur í öllum samgöngumátum sem styrktir eru af opinberu fé að um verulega vannýtingu eða offramboð að ræða. Í mörgum tilvikum er verið að styrkja fleiri en einn samgöngumáta inn á sama staðinn, þ.e. bæði flug og ferju eða flug og akstur sem keppa síðan innbyrðis um takmarkaðan fjölda farþega og hvorutveggja rekið með tapi. Horfa þarf til heildarfjárfestingar í þessum ólíku samgöngumátum og skoða hvort ekki sé hagkvæmara að velja annan hvorn og efla þá frekar þann sem valinn er. Þannig mætt bæta vegasamgöngur eða vetrarþjónustu á vegum og fella niður styrki til ferju- eða flugsamgangna. Leggja verður áherslu á að styrkja aðeins einn samgöngumáta á hvern stað í ljósi þess að þeir eru í samkeppni hvor við annan.

Ekki verði styrktir fleiri en einn ferðamáti á hvern stað, enda leiði það til óhagkvæmni og samkeppni milli tveggja styrktra samgöngumáta.

Sérstaklega um farþegaflutninga á landi.

9. Auk framlaga ríkisins til almenningssamgangna leggja sveitarfélögin umtalsverða fjármuni til þessa málaflokks, þ.m.t. til aksturs með skólabörn, fatlaða og aldraða. Þá veitir ríkið aksturssstyrki til nemenda framhaldsskóla á landinu. Af um 15 framhaldsskólum á landinu, utan höfuðborgarsvæðisins, skipuleggja 6 skólaakstur með einum eða öðrum hætti. Í þeim tilfellum þar sem skólinn sér um skólaakstur rennur styrkurinn að hluta eða öllu leyti til hans. Styrkurinn tilheyrir nemendunum sjálfum og því er þeim í sjálfsvald sett hvort þeir nýta sér skólaaksturinn eða ekki. Þar sem skólaakstur er tíðkaður er jafnframt hópur nemenda sem kemur sér sjálfur á milli skóla og heimilis. Heildarkostnaður vegna aksturssstyrks var á skólaárinu 2008-2009 163.080 þ.kr., Sú staðreynd að nemendur geta valið hvort þeir fá styrkina greidda út eða þiggja akstur þeirra skóla þar sem hann er veittur hefur gert aksturinn erfiðari en ella. Eðlilegt er að þar sem slík þjónusta stendur til boða hafi nemendur ekki val um að fá styrkinn greiddan til sín persónulega. Þá væri eðlilegt að tengja slíka þjónustu sem mest við þær almenningssamgöngur sem í boði eru. Það sama ætti að gilda um aðra aksturssstyrki hvar sem hægt væri að koma því við. Svipuð sjónarmið ættu einnig að gilda um bílastyrki til starfsmanna vegna ferða á milli vinnustaða og heimilis. Ekki er óeðlilegt að þessir styrkir væru tengdir því að fólk ferðaðist á milli vinnustaða og heimilis með öðrum ferðamáta en einkabíl. Tengja mætti styrki við notkun almenningssamgangna ef slíkur valkostur er fyrir hendi. Augljóst er að skoða þarf skattlagningu í þessu sambandi.

   Stefnt verði að því að framlög stjórnvalda til þjónustu t.d. vegna skólabarna, fatlaðra og aldraðra verði samræmd með það að markmiði að framlögin nýtist betur og verði til þess að bæta nýtingu og samþætta mismunandi þjónustu í almenningssamgöngum.

10. Almenningssamgöngur á vegum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, Akureyri og Ísafirði hafa verið styrktar með 80% endurgreiðslu á olíugjaldi sem aukin var í 85% í maí 2009. Ríkissjóður hefur hins vegar enn af þeim tekjur, m.a. bifreiðagjöld, virðisaukaskatt af aðföngum, tryggingargjald af launum o.fl. Í hópferðaakstrinum hefur ekki komið til niðurgreiðslna en þar búa rekstraraðilar við VSK kerfið (inn og út skatt). Heppilegra væri að falla frá endurgreiðslu olíuskatts þar sem slík niðurgreiðsla verður ekki hvati til þess að nota umhverfisvænni ökutæki. Hugsanlega mætti taka upp breytt styrkjakerfi þar sem samtök sveitarfélaga verði styrkt beint í samræmi við höfðatölu og kílómetrafjölda þjónustusvæðis. Það myndi t.d. koma í veg fyrir hugsanlega mismunun milli rekstraraðila. Þá þarf að gæta að því að mismuna ekki sveitarfélögum í styrkveitingum en verulegur munur er í framlögum til einstakra sveitarfélaga og leita þarf leiða til að samræma framlög þannig að íbúar sitji við sama borð.

    Forðast ber skattlagningu almenningssamgangna. Þar sem um skattlagningu er að ræða verði gætt að því að gæta jafnræðis. Þá þarf að gæta að því að mismuna ekki sveitarfélögum .

11. Greining á framkvæmd almenningssamgangna sem styrktar eru af ríkinu sýna að þjónustan er í mörgum tilvikum verulega vannýtt og samgöngutækin oft á tíðum of stór. Leita þarf leiða til að gera þennan rekstur hagkvæmari og tryggja markvissari framkvæmd m.a. með samhæfingu áætlana og betri upplýsingum um ferðir, verð, áætlanir, tengingar og fjölda farþega. Lagt er til að í stað núverandi fyrirkomulags þar sem ekið er á áætlun hvort sem farþegar eru í ferð eða ekki verði gerð krafa um það á fámennari leiðum að farþegar sem hyggjast nota þjónustuna bóki sig á ferðina fyrirfram. Þetta myndi taka til um 26 leiða af 36. Þetta fyrirkomulag mætti einnig nýta á öðrum leiðum t.d. á veturna þegar flutningar eru litlir. Til þess að sinna þessu verði komið á fót sérstöku þjónustuborði sem hafi það hlutverk að taka við og halda utanum bókanir, sjá um samskipti við flutningsaðilana, samræma áætlanir, veita upplýsingar um ferðir og fargjöld o.s.frv.

Lagt er til að Þjónustuborðið verði skilgreint og því settur starfsrammi og síðan verði þjónustan boðin út. Mikilvægt er að þjónustuna verði ekki falin rekstraraðilum í greininni heldur verði fenginn að verkefninu óháður aðili sem myndi gæta hlutleysis í framkvæmd þjónustunnar. Hugsanlega gætu t.d. komið að þessu upplýsingaþjónusta ferðamála eða aðrir sambærilegir aðilar.

Framboði og eftirspurn eftir almenningssamgöngum verði stillt saman eins og kostur er, t.d. með tilkomu þjónustuborðs sem sér um skipulagningu. Þjónusta verði skv. beiðni á fáfarnari leiðum og reynt að nota önnur hentugri farartæki en þau sem nú eru notuð til reglubundinna flutninga, eða útvega flutning með öðrum aðilum í atvinnurekstri.

12. Einn af þeim þáttum sem greiningin leiddi í ljós að var verulega ábótavant var upplýsingastreymi til farþega og sérstaklega erlendra ferðamanna. Bæta þarf úr þessu og lagt til að það verði hlutverk þjónustuborðsins í samstarfi við rekstraraðilana að koma á rafrænu upplýsingakerfi um alla þá aðila sem eru að veita þjónustu á þessu sviði eða verði a.m.k. gátt inn á slíkar upplýsingar.

    Komið verði upp rafrænu upplýsingakerfi í almenningssamgöngum í tengslum við þjónustuborð.

13. Verðlagning í fólksflutningum á landi hefur verið með þeim hætti að hún er ekki líkleg til að fjölga farþegum í þeim ferðamáta. Opinber afskipti af verðlagningu í formi hámarksverðs í útboðum hefur í reynd leitt til þess að það hefur orðið viðmiðunarverðið þó að flestir rekstraraðilar bjóði upp á einhvers konar afsláttarkjör fyrir þá sem ferðast reglulega. Eins og staðan er þá er í mörgum tilvikum ódýrara að ferðast einn í eigin bíl, ef aðeins er horft til eldsneytisverðs, en að taka rútu. Þetta er ekki líklegt til að fjölga farþegum, þessu þarf að breyta. Einn rekstraraðilinn gerði tilraun með verulega lækkun fargjalds sem virtist leiða til fjölgunar farþega en aðeins á lengri leiðum. Halda þarf áfram á þessari leið og stjórnvöld verða að styðja við markaðssetningu almenningssamgangna enda leiði það til þess að draga megi úr þörf fyrir opinbera styrki í staðinn. Þá hefur skort á að hægt sé að kaupa samsett far, þ.e. að farþegi geti keypt far frá fleiri en einum rekstraraðila og greitt eitt gjald. Þannig getur fargjald á einni leið t.d. Ísafjörður - Reykjavík eða Þórshöfn – Reykjavík orðið óeðlilega hátt þegar ferðin er samsett af tveimur eða fleiri rekstraraðilum á leiðinni. Koma þarf á samræmdu kerfi þar sem farþeginn greiði eitt fargjald óháð rekstraraðila eða uppgjöri þeirra á milli. Hugsanlega gæti þjónustuborðið aðstoðað rekstraraðila við þessa kerfisbreytingu.

    Þar sem stjórnvöld styrkja almenningssamgöngur á vegum verði gjaldtaka ekki hærri en svo að hún verði undir eldsneytiskostnaði einkabíls. Stuðla verður að samræmingu á farmiðasölu til að gera einn farmiða mögulegan milli hverra tveggja staða.

14. Hér á landi sem og annarstaðar hefur áhersla undafarinna ára verið á aðgerðir til að auðvelda aðgengi einkabílsins. Segja má að komið sé að leiðarenda í þeirri vegferð. Þessar aðgerðir gera samkeppni almenningsfarartækja við einkabílinn um hraða og þægindi og um leið markmið í umhverfismálum ómarkviss. Leggja þarf áherslu á að auðvelda aðgengi og flýta fyrir almenningssamgöngum í þéttbýli jafnvel þó að það verði á kostnað einkabílsins.

    Á þéttbýlissvæðum verði lögð meiri áhersla á uppbyggingu á almenningssamgöngukerfi og hætt að leggja í kostnaðarsamar aðgerðir til að flýta för einkabifreiða. Áhersla verði á að auka hraða og tíðni almenningsvagna.

15. Í upphafi þegar hugað var að endurskoðun stefnumótunar í almenningssamgöngum voru þau sjónarmið ríkjandi að viðhalda þyrfti sérleyfum. Jafnframt var það talið vegna mikilla kvartana um brot gegn sérleyfum að koma þyrfti upp frekari girðingum þeim til verndar. Einnig voru kynntar hugmyndir um að ef til sérleyfa kæmi þá yrði það til lengri tíma, a.m.k. til 5 ára með mögulegri framlengingu. Við undirbúning stefnumótunarinnar og m.t.t. ríkisstyrkja- og samkeppnisreglna auglýst eftir þeim sem tilbúnir væru til þess að taka að sér þjónustu á þegar

ákveðnum leiðum eða nýjum leiðum án styrkja og með eða án sérleyfis. Fjölmargir lýstu sig tilbúna til að taka að sér þessa þjónustu án styrkja. Í mörgum tilvikum settu sumir aðilar skilyrði um sérleyfi en aðrir ekki. Haldinn var sameiginlegur fundur með öllum sem sýnt höfðu verkefninu áhuga auk þess sem fundað var með hverjum rekstraraðila. Gerð var grein fyrir áætlunum stjórnvalda og aðferðafræði ef til úthlutunar sérleyfa kæmi. Í viðræðum skýrðist síðan afstaða aðila til þeirra hugmynda sem þeir höfðu lagt fram. Nokkrir aðilar voru tilbúnir til þjónustu án styrkja og án sérleyfis. Hluti af skýringu á breyttu viðhorfi rekstraraðila var hugmyndin um að koma á þjónustuborði og taka upp bókanir á burðarminni leiðir sem er líklegt til að draga verulega úr rekstrarkostnaði og auka hagkvæmni þjónustunnar.

Á fundum með rekstraraðilunum kom jafnframt í ljós sú skoðun flestra að sérleyfin væru gagnslaus, þ.e. í þeim væri lítil vernd en um leið virtist veruleg andstaða við hugmyndir um að setja upp frekari girðingar þeim til verndar enda væru þær ekki líklegar til að gagnast. Þá voru augljósar áhyggjur af þeirri stöðu að í því umhverfi sérleyfa sem við höfum búið við verða hugsanlega kollsteypur í rekstri með reglulegu millibili með afskiptum stjórnvalda við úthlutun sérleyfa. Auk þessa er ljóst að með sérleyfum er oft á tíðum verið að festa í sessi þjónustu sem háð er sérleyfi eins til langs tíma oft með litlum hvata til nýrra sigra í markaðssetningu. Þá má segja að sérleyfi séu einkenni gamalla tíma hafta og einokunar og ekki í anda síðari þróunar hér á landi eða erlendis. Hafa verður þó í huga að hluti af hugmyndafræðinni með sérleyfi og samningum um styrki var að tryggja lágmarks þjónustu á einstökum leiðum. Með einhverjum hætti verður að tryggja tilvist þjónustu og stöðugleika hennar.

Þrátt fyrir áhyggjur sumra af því að hverfa frá sérleyfum er lagt til að horfið verði frá þeim enda er veruleg andstaða við að verja þau frekar með girðingum. Ekki er talin veruleg áhætta í þessari breytingu enda er núverandi kerfi ekki á vetur setjandi. Þar sem þjónustu verður ekki haldið uppi án styrkja fari útboð fram án sérleyfis. Komi síðar einhver aðili fram sem tilbúinn er til að veita þjónustu á leiðinni án styrkja verði styrkur felldur niður (þessu verða sett tímamörk t.d. 3-6 mánuðir). Þetta fyrirkomulag er þegar í gangi varðandi ríkisstyrki í flugi. Samhliða þessari breytingu verður að huga að breyttu fyrirkomulagi þ.e. að tekin verði upp tilkynningaskylda á þessu sviði þannig að rekstraraðili sem hyggst veita þjónustu á ákveðinni leiði eða leiðum verði að tilkynna um þjónustu, tíðni og hámarksverð til stjórnvalda. Í slíkri tilkynningu felist skuldbinding og verði að tilkynna um breytingu á þjónustunni með a.m.k. þriggja mánaða fyrirvara. Með þessu yrði tryggt að fyrir lægju upplýsingar um umfang þjónustu á hverri leið. Ef rekstraraðili hættir þjónustu væri hægt að bregðast við því með útboði eða að nýr rekstraraðili tæki við henni.

Hætt verði að veita sérleyfi á einstökum leiðum. Þessari breytingu verði mætt með breyttum reglum m.a. um tilkynningaskyldu um akstur á leiðum og fyrirvara um breytingu á þjónustu. Þar sem þörf er á styrk við þjónustu fari fram útboð án verndar sérleyfis.

16. Hin breytta stefnumótun kallar á endurskoðun laga um fólks og farmflutninga nr. 73/2001. Breyta má núverandi fyrirkomulagi án lagabreytinga en rétt er að endurskoða lögin með hliðsjón af breyttri stefnumótun og til að styrkja reglugerðarheimildir, m.a. er lúta að tilkynningarskyldu og til að styrkja ýmsar heimildir og vegna þjónustuborðsins. Fjárframlögum vegna þjónustuborðsins verði hluti af fjárveitingum til almenningssamganga.

    Endurskoðuð verði ákvæði laga um fólksflutninga og farmflutninga sem taki mið af breyttri stefnumörkun og um leið verði hugað að breyttu umhverfi, þ.m.t. umhverfi sérleyfa og nýju þjónustuborði.

17. Ljóst er að auka þarf samstarf við svæðasamtök sveitarfélaga með það að markmiði að þau taki að sér aukið hlutverk í almenningssamgöngum innan héraðs enda um að ræða nærþjónustu við íbúa og atvinnulíf.

Komið verði á skipulegu samstarfi við svæðasamtök sveitarfélaga til að útfæra þessi markmið innan hvers svæðis þar sem m.a. verði lagðar fram tillögur um:

a. Þéttbýlisstað hvers svæðis, þ.e. miðpunkt almenningssamgangna sem þjóni sem samgöngumiðstöð þess svæðis.
b. Leggi mat á ásættanlega þjónustu í almenningssamgöngum milli landshluta og til og frá þjónustukjörnum enda taki það mið af þörfum fyrir þjónustu.
c. Markmið um sjálfbærar samgöngur og ráðstafanir til að standa við þau markmið.
d. Greini kostnað og geri tillögur um útfærslu innan ramma fjárlaga.

IV. Aðgerðir og ákvarðanir í kjölfar nýrrar stefnu.

1. Ferjur

a. Vestmannaeyjar

Siglingar milli Vestmannaeyja og Landeyjarhafnar hófust 21. júlí 2010.
Samningur við Eimskip ehf. í opinni bók fram til 1. september 2011. Útboð verði í mars-maí 2011 þá mun liggja fyrir reynsla af siglingum á leiðinni. Huga þarf að fargjaldahækkunum á leiðinni þannig að hún verði líklegri til að geta staðið undir sér. Skoða hvort einhver sé tilbúinn til að halda úti þjónustu án styrkja áður en til útboðs kemur. Útboðið verði til 3 ára með möguleika á framlengingu ef ekki kemur til smíði nýrrar ferju.Gert er ráð fyrir 1360 ferðum á ári til að byrja með. Verður farið yfir tíðni ferða og ferðaáætlun þegar reynsla verður komin á siglingar.
Ljúka þarf skipun nefndar sem hafi með höndum undirbúning að smíði eða kaupum á ferju eigi síðar en í lok árs 2011.

b. Stykkishólmur – Flatey – Skáleyjar – Brjánslækur

Samningur við Sæferðir ehf. fram til 1. júní 2012.
Styrktar eru 6 ferðir á viku á milli Stykkishólm og Brjánslækjar yfir vetrartímann og 2 ferðir á viku milli Stykkishólms og Flateyjar yfir sumartímann (Huga að því að hætta styrkjum á þessum ferðum). Ein ferð á viku til Skáleyja allt árið meðan búið er í Skáleyjum.
Samningur verður framlengdur þar til betra vegasamband er komið á sunnanverða Vestfirði. Styrktum ferjusiglingum verði hætt eftir það, þ.e. ekki verða styrktar ferjusamgöngur til Flateyjar. Hætt verði að styrkja siglingar til Skáleyja frá og með 1. júní 2012 eða jafnvel fyrr?

c. Vigur – Æðey

Samningar við ábúendur renna út 1. apríl 2011. Hætta að styrkja siglingar í eyjurnar.
Ábúendum og sveitarfélögum verði kynnt með góðum fyrirvara (t.d. ár) að samgöngur verði ekki styrktar lengur. Ræða þarf við ábúendur og senda bréf með dagsetningu um hvenær hætt verði að styrkja ferðirnar. Samræma lokadagsetningu við lok siglinga í Skáleyjar.

d. Hrísey

Samningur við Eyfar rennur út 1. janúar 2012 með möguleika á framlengingu um 2 ár.
Bjóða út í óbreyttri mynd.
Hrísey tilheyrir núna Akureyrarbæ. Taka þarf upp viðræður við sveitarfélagið um ferjureksturinn og því boðinn styrkur til þess að sinna þjónustunni. Eyþing virðist ekki hafa hugleitt það að taka að sér ferjureksturinn, sbr. fund 16.8.2010.

e. Grímsey

Samningur við Samskip rennur út 1. janúar 2011.
Bjóða út í óbreyttri mynd með möguleika á fleiri ferðum ef styrktu flugi verður hætt. Útboðsgögn verði tilbúin í september 2010.

Grímsey tilheyrir núna Akureyrarbæ. Ræða við sveitarfélagið um framkvæmdina
Verður að fara að bjóða út reksturinn eða semja við Samskip. Samskip komið fram yfir þann tíma sem segja þarf upp hluta af starfsfólki. Ef boðið verður út, að bjóða reksturinn út til 5 ára með möguleika á framlengingu um 2-3 ár, eitt ár í senn. Huga að samlegð í útboði á þjónustu við Grímsey og Hrísey.

f. Mjóifjörður

Samningur við Fjarðarferðir rennur út 1. september 2011 með möguleika á að framlengja um 2 ár, eitt ár í senn.
Hætt verði að styrkja ferjusiglingar frá 1. september 2011. Tilkynna íbúum og sveitarfélaginu með góðum fyrirvara (t.d. 1 ár).

2 Flug

a. Gjögur – Reykjavík

Samningur við Erni rennur út 1. janúar 2012.
Ástand flugvallarins er orðið slæmt og grófar áætlanir sýna að endurnýjun yfirborðs, ljósa og fjarskiptabúnaðar er um 300 milljónir. Huga þarf að valkostum, þ.e. hvort hætta eigi að styrkja flug á þessari leið en bæta í staðinn vegasamband og vetrarþjónustu og rútusamgöngum á sumrin.

b. Bíldudalur – Reykjavík

Samningur við Erni rennur út 1. janúar 2012.
Farþegum og flutningum með flugi til Bíldudals hefur fækkað. Skoða þarf hvort eða við hvaða skilyrði eigi að hætta að styrkja áætlunarflug þangað. Ætti að tengja það vegabótum á sunnanverðum Vestfjörðum?

c. Sauðárkrókur – Reykjavík

Þessi tenging var hugsuð sem tenging fyrir Siglfirðinga. Samningur við Erni rennur út 1. janúar 2011.
Í samræmi við stefnumótun og fyrri yfirlýsingar að hætta styrktu áætlunarflugi þangað þegar Héðinsfjarðagöng verða opnuð eða þegar samningurinn rennur út 1. janúar 2011.
Tilkynna þarf sveitarfélögunum það. Senda bréf til sveitarfélagsins.

d. Höfn – Reykjavík

Samningur við Erni rennur út 1. janúar 2012.
Ekki er lagt til að gerðar verði breytingar á þessu fyrirkomulag, þ.e. boðið út áfram í óbreyttri mynd. Boðið út til þriggja ára með möguleika til að framlengja um 2 ár, eitt ár í senn? Þarf samt að vera vakandi fyrir þróuninni.

e. Vestmannaeyjar – Reykjavík

Samningur við Flugfélag Íslands er runninn út og Ernir hafa hafið flug þangað án styrkja.

f. Grímsey – Akureyri

Samningur við Norlandair rennur út 1. janúar 2012.
Horft verði til stefnumótunarinnar um að styrkja ekki fleiri en einn samgöngumáta. Huga að valkostum hvort ekki sé hagkvæmara að halda frekar upp fleiri ferjuferðum en hætta styrktu áætlanaflugi til eyjarinnar þegar samningurinn rennur úr frá og með 1. janúar 2012. Ákvörðun um þetta þarf að liggja fyrir fljótlega ef bjóða á út rekstur Sæfara með möguleika á að fjölga ferðum!

g. Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri

Samningur við Norlandair rennur út 1. janúar 2012.
Með nýja veginum um Hófaskarð hafa samgöngur á þessari leið batnað og munu batna enn frekar á næstu tveimur árum. Leiðinni verður þjónað með áætlunarbíl í samræmi við stefnumótun. Lagt til að hætt verði að styrkja áætlunarflug þegar núverandi samningur rennur út frá og með 1. janúar 2012.

3. Áætlunarferðir með rútum

Sérleyfi

Öll sérleyfi á landi renna út í árslok 2010. Taka þarf ákvörðun um að falla frá veitingu sérleyfa.
Ef falla á frá sérleyfum þarf þegar að huga að breytingu á reglugerð 528/2002 um fólksflutninga á landi til að festa í reglum undanþágu Vegagerðarinnar um stærð ökutækja og til að taka inn ný ákvæði um tilkynningarskyldu.
Ríkið sjái aðeins um að bjóða út leiðir (eða veita sérleyfi) sem ekki verður þjónað án styrkja.

Þjónustuborð

Afla þarf heimildar (millifærsla) til þess að fara af stað með útboð á þjónustuborðinu.
Þegar þarf að setja af stað vinnu við afmörkun á starfsemi þjónustuborðsins.
Boðin út þjónusta þjónustuborðs á árinu 2010 Þarf að skilgreina nánar.

- Skilgreina þjónustumarkmið, t.d. aðili þarf að koma upp vefsíðu með öllum upplýsingum um ferðir.
- Byrja þarf á útboðslýsingu sem fyrst, þ.s. útboð þarf að fara fram í síðasta lagi í lok september.
- Aflað verður kröfulýsinga frá norðurlöndunum

Skattar-styrkir

Endurskoða skatta og styrkjafyrirkomulag. Leggja niður olíugjald og taka upp beina styrki til samtaka sveitarfélaga sem taki mið af íbúafjölda eða eknum kílómetrum á þjónustuleiðum eða blöndu af þessu. Rétta þarf hlut strætó í Reykjavík, á Akureyri og Ísafirði með niðurfellingu á VSK.Einnig mætti heimila Himila Með þessu yrði til hvati fyrir sveitarfélög til að nýta umhverfisvænni ökutæki. Styrkir til framhaldsskólanema verði felldir niður og færðir til sveitarfélaganna sem taki yfir ábyrgðina.
Ljóst er að umtalsverður sparnaður verður við það að ekki þarf að styrkja akstur að mestu leyti á núverandi leiðakerfi. Ekki er víst að sá sparnaður verði allur varanlegur þar sem búast má við að erfitt verði að þjónusta magrari leiðir þrátt fyrir fyrirsjáanlegt hagræði af þjónustu eftir þörfum og með tilkomu þjónustuborðs. Gera verður ráð fyrir að einstakar leiðir komi inn að nýju en sennilegt er að markaðslegar forsendur muni halda velli á hringveginum og bera jafnvel fleiri en einn rekstraraðila. Jákvætt væri að leggja hluta þess sem sparast til þess að styrkja samtök sveitarfélaga sem taka að sér svona rekstur m.a. til að koma af stað byggðasamlögum.

Svæðisfyrirkomulag

1. Suðursvæði

   Sveitarfélögin Árborg og Hveragerði með einkaleyfi á leiðunum
   - Reykjavík-Hveragerði-Selfoss (tengileið)
   - Selfoss – Eyrabakki – Stokkseyri

   Sveitarfélögin Árborg og Hveragerði hafa boðið út reksturinn á framangreindum leiðum og er samningur núna við SBA-Norðurleið sem rennur út í árslok 2011.
   Þarf að tryggja þjónustu á eftirfarandi leiðum:
   a. Selfoss – Hella – Hvolsvöllur – Landeyjahöfn : 2-3 ferðir á dag. (2.927 farþ.2009)
   b. Hvolsvöllur - Vík – Höfn 1 ferð á dag á sumrin og 3-4 ferðir í viku á veturna. (?)
   c. Selfoss – Laugarvatn – Reykholt – Laugarás: 7 ferðir í viku (Spurning um að einhverjar ferðir verði upphringiferðir). (694 farþ.2009)
   d. Selfoss – Flúðir: 7 ferðir í viku. (Upphringiferðir) (642 farþ.2009)
   e. Þorlákshöfn – Hveragerði: 7 ferðir í viku. (Upphringiferðir) (Ný leið til að tengja Þorlákshöfn við höfuðborgarsvæðið).
   f. Höfn – Djúpivogur – Breiðdalsvík - Egilsstaðir 3 ferðir í viku allt árið (?)

2. Suðvestursvæði

Samtök sveitarfélaga á Suðurnesjum eru með einkaleyfi á öllum leiðum á Suðurnesjum.

a. Reykjavík – Leifsstöð? (278.564 farþ.2009)
b. Reykjavík – Reykjanesbær: 3 ferðir á dag (Vogar upphringiferð) (tengileið) (44.205 farþ.2009).
c. Reykjanesbær – Sandgerði – Garður: 1 ferð á dag + upphringiferðir (1.126 farþ.2009).
d. Reykjavík – Grindavík: 1 ferð á dag + upphringiferðir (482 farþ.2009).

Eins og lögum um fólks- og farmflutninga er háttað er kveðið á um einkaleyfi sveitarfélaga **innan** síns svæðis Núverandi akstur er á milli svæða og ósennilegt er að hægt sé að hindra akstur annarra á þessari leið.

Ekkert hindrar svo sem að Samtök sveitarfélaga á Suðurnesjum (SSS) haldi áfram með einkaleyfið svo framarlega sem þeir bjóða út reksturinn. En það leyfi mun eins og áður sagði ekki halda. Á Suðurnesjum hafa rekstraraðilarnir verið að byggja upp og gera góða hluti, t.d. að sameina ferðaáætlun flugrútunnar og ferðir til og frá Reykjanesbæ. En um leið eru sveitarfélögin að taka fé út úr kerfinu þannig að þeir sem ferðast til og frá Leifsstöð eru að niðurgreiða aðra þjónustu.
Þá er ljóst að takmarkað rými er við flugstöðina og binda verður þannig um hnútana að ekki verði um rjómafleytingar að ræða (þeir sem sinni þjónustunni geri það allan sólarhringinn). Ef á annað borð verður fallið frá sérleyfum verður erfitt að takmarka fjölda þeirra sem þjónusta flugstöðina nema með þeim takmörkunum sem leiða af aðstöðunni þar. Hugsanlegt er að takmarka fjölda og eða binda öðrum skilyrðum.

3. Vesturland
    a. Reykjavík – Borgarnes: 3 ferðir á dag (tengileið) (5.714 farþ.2008).
    b. Borgarnes – Reykholt: Upphringiferðir (138 farþ.2009).
    c. Stykkishólmur – Vatnaleið – Borgarnes: 6 ferðir í viku (Spurning með eitthvað af ferðum verði upphringiferðir) (1.433 farþ.2009).
    d. Hellissandur – Ólafsvík – Grundarfjörður – Vatnaleið: 6 ferðir í viku (Spurning með eitthvað af ferðum verði upphringiferðir).
    e. Borgarnes – Búðardalur – Hólmavík: 3-4 ferðir í viku + upphringiferðir (561 farþ.2009).
    f. Búðardalur – Króksfjarðarnes: Upphringiferðir (170 farþ.2009).
    g. Króksfjarðarnes – Reykhólar: Upphringiferðir (50 farþ.2009).

4. Vestfirðir
    a. Bolungarvík – Ísafjörður: 2 ferðir á dag + upphringiferðir (7.532 farþ.2009).
    b. Patreksfjörður – Tálknafjörður - Bíldudalur: 6-7 ferðir í viku í tengslum við flug (937 farþ.2009).
    c. Ísafjörður – Brjánslækur – Patreksfjörður : 3 ferðir í viku á sumrin (887 farþ.2009).
    d. Ísafjörður – Súðavík – Hólmavík: 3 ferðir í viku á sumrin (672 farþ.2009).
    e. Ísafjörður – Súðavík: 1 ferð á dag + upphringiferðir (212 farþ.2009).

5. Norðurland vestra
    a. Sauðárkrókur – Varmahlíð: 2 ferðir á dag (tengileið). Spurning með að hafa þessar ferðir upphringiferðir (1.274 farþ.2009).

6. Norðurland eystra
    a. Borgarnes – Akureyri 1 ferð á dag (fara 2 ferðir á sumrin í dag).

b. Siglufjörður – Ólafsfjörður – Dalvík – Akureyri: 5-10 ferðir í viku. Tengja við flug á Akureyri og ferju til Grímseyjar (4.701 farþ.2009).
c. Húsavík – Akureyri: 2 ferðir á dag (6.592 farþ.2009).
d. Húsavík – Raufarhöfn - Þórshöfn: Upphringiferðir (524 farþ.2009).
e. Akureyri - Egilsstaðir 4 ferðir í viku allt árið. (?)

7. Austurland
   a. Bakkagerði – Egilsstaðir: 2-3 ferðir í viku + upphringiferðir (645 farþ.2009).
   b. Seyðisfjörður – Egilsstaðir: 11- 14 ferðir í viku (2.148 farþ.2009).
   c. Neskaupstaður – Eskifjörður – Reyðarfjörður – Egilsstaðir: 12 ferðir í viku (2.003 farþ.2009).
   d. Breiðdalsvík – Stöðvarfjörður – Fáskrúðsfjörður – Egilsstaðir: Upphringiferðir (210 farþ.2009).
   e. Djúpivogur – Höfn – Árnesflugvöllur : Upphringiferðir (368 farþ.2009).

Alcoa – Fjarðaál er að sinna a, b, c og d nokkuð vel en huga þarf að viðbót með t.d. upphringiferðum. Skoða þarf samstarf við Alcoa en sennilega er heppilegra að slíkt samstarf sé milli sveitarfélagsins og Alcoa.

Fylgiskjal, Umræðuskjal um almenningssamgöngur, maí 2010.