

Strandflutningar við Ísland

Greining á möguleikum til eflingar strandflutninga

Unnið að beiðni innviðaráðuneytisins
Desember 2024

Lykilsíða

Höfundar skýrslunnar bera alla ábyrgð.

Númer skýrslu / gerð skýrslu	Fjöldi síðna	Dagsetning	Dreifing
2024070022	24	15.12.24	Opin
Heiti skýrslu			

Strandflutningar við Ísland: Greining á möguleikum til eflingar strandflutninga

Höfundur / ar	Verkefnastjóri	Tengiliður Vegagerðarinnar
Anna Margrét Sigurbergsdóttir	Hólmfríður Bjarnadóttir	Hólmfríður Bjarnadóttir
Styrktaraðili		Samvinnuaðilar
		Innviðaráðuneytið

Útdráttur

Tvö stærstu skipafélög landsins stunda vikulegar strandsiglingar við Ísland. Rými er um borð í skipunum fyrir fleiri vörur og vilji hjá skipafélögunum að flytja meira magn vara sjóleiðina. Möguleikar á eflingu strandsiglinga fælust í að koma sk. þolinmóðum vörum um borð í skipin í auknum mæli, gera gjaldtöku flutningsmáta samkeppnishæfa og hvetja viðskiptavinum að nýta sjóflutninga, t.d. með aukinni markaðsetningu.

Lykilorð

Strandsiglingar, strandflutningar, sjóflutningar, þungaflutningar, vöruflutningar, flutningar

Undirskrift verkefnastjóra	Yfirfarið af
	Arndísi Ósk Arnalds

Efnisyfirlit

Lykilsíða	2
Efnisyfirlit.....	3
1 Inngangur – Yfirlit verkefnisins.....	4
2 Heimildir og greiningar	6
2.1 Rannsóknarverkefni: áhrif þungaflutninga á vegakerfið.....	6
2.2 Mat á hagkvæmni strandflutninga á Íslands.....	7
2.3 Nefndarálit um þróun flutninga innanlands.....	7
2.4 Samanburður á beinni gjaldtöku og samfélagslegum kostnaði við flutninga.....	8
2.5 Loftslagsverkefni Landverndar: Að fara lönd eða strönd.....	9
2.6 Mengunarþættir.....	9
3 Núverandi staða strandflutninga	11
3.1 Rýni gagna og flutningsleiða.....	11
3.2 Gagnasöfnun Vegagerðarinnar.....	11
3.2.1 Hafnir.....	11
3.2.2 Umferð og umferðaröryggi.....	12
3.3 Samtöl við flutningsaðila.....	13
3.3.1 Eimskip.....	13
3.3.2 Samskip.....	15
3.3.3 Smyril Line.....	16
3.4 Samtal við Faxaflóahafnir	16
4 Niðurstöður.....	17
4.1 Núverandi staða strandflutninga	17
4.2 Helstu áskoranir	17
4.3 Tækifæri í eflingu strandflutninga	18
4.4 Næstu skref – frekari rýni og greiningar.....	18
Heimildaskrá	19
Viðauki A – Spurningalistar.....	21
Viðauki B – Yfirlit yfir inn- og útflutningsmagn hafna	23

1 Inngangur – yfirlit verkefnisins

Innviðaráðuneytið fól Vegagerðinni að greina möguleika og móta aðgerðir til að efla vöruflutninga á sjó meðfram ströndum landsins í stað flutninga á þjóðvegum.

Forsendur verkefnisins eru að langstærstur hluti vöruflutninga er með bifreiðum um þjóðvegi landsins. Álag á vegi hefur aukist hratt á undanliðnum árum, þ.m.t. umferð þungra bifreiða, með tilheyrandi fjárfestingum í viðhaldi vega. Vöruflutningar hafa einnig umtalsvert kolefnisspor og orkuskiptin eru komin skemmra á veg í stærri bifreiðum. Vöruflutningar með skipum eru hins vegar orkuhagkvæmari flutningaleið en á landi og er eldsneytisnotkun töluvert minni á hvert tonn sem flutt er með skipum en ökutækjum.

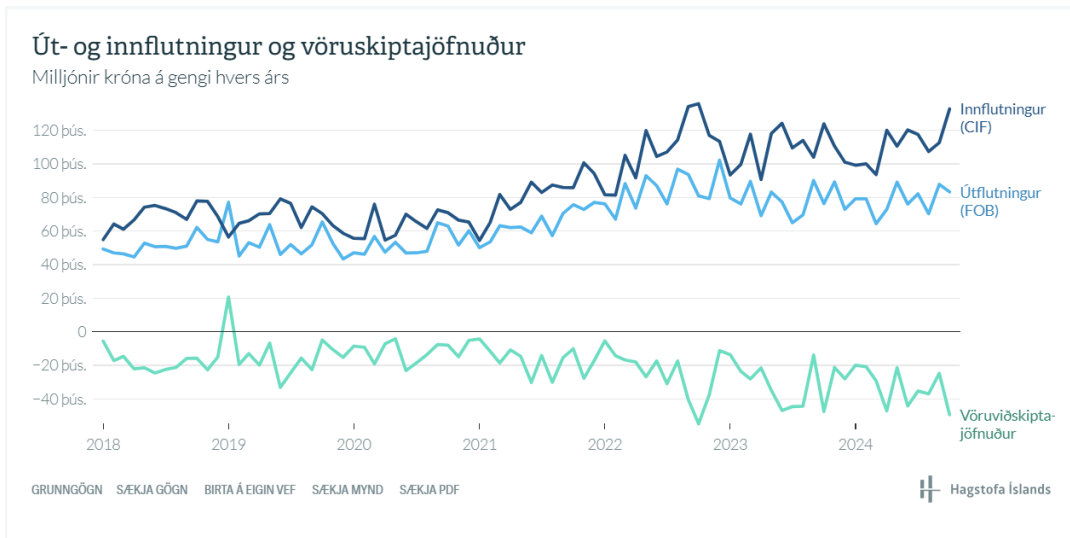
Í erindi ráðuneytisins var lögð áhersla á að í vinnunni verði haft samráð við helstu hagaðila í tengslum við vöruflutninga, s.s. fyrirtæki, stofnanir og aðra hagsmunaaðila.

Á níunda áratug síðustu aldar voru allt að fimm flutningaskip í reglulegum áætlunarsiglingum við strendur Íslands. Í lok aldarinnar fækkaði skipunum jafnt og þétt og árið 2001 var strandsiglingum Samskipa hætt og Eimskip lagði þær af í lok árs 2004. Samskip og Eimskip hófu strandsiglingar að nýju árið 2013 og eru nú bæði fyrirtækin með fasta vikulega strandflutninga, auk millilandasiglinga.

Umfang vöruflutninga til og frá landinu hefur aukist umtalsvert á síðustu árum og samhliða því dreifing vara innanlands (myndir 1.1 og 1.2). Innflutningur nær bæði yfir neysluvöru og hrávörur til iðnaðarframleiðslu.

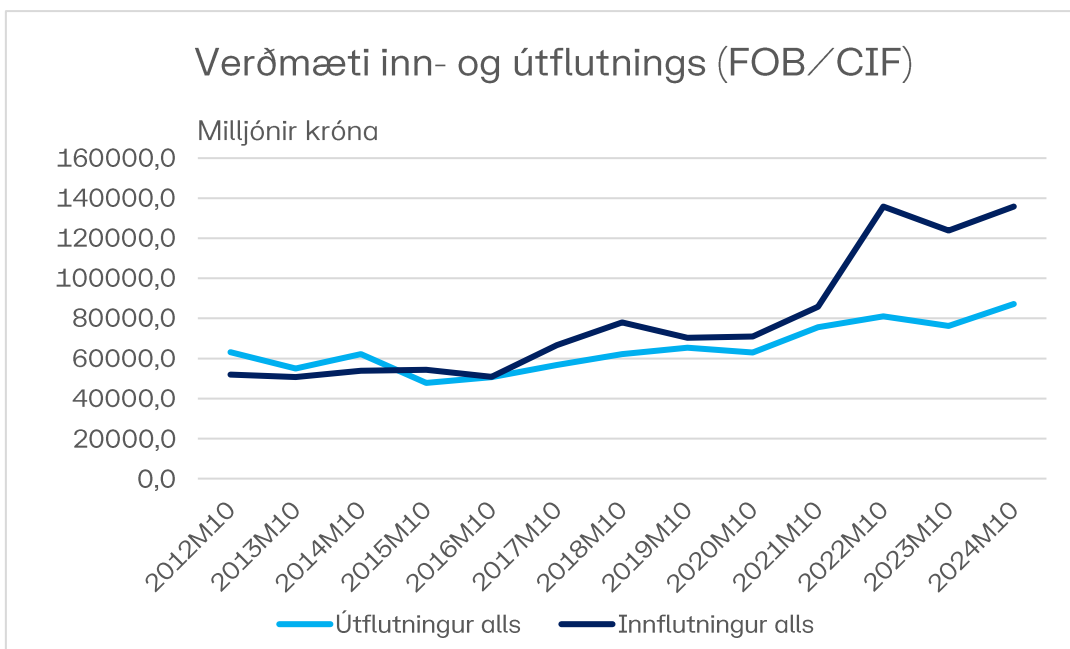
Langstærstur hluti þessara flutninga hefur farið landleiðina og hefur magn þungaumferðar aukist sem því nemur. Fyrirsjáanlegt er að vöruflutningar muni aukast enn frekar á komandi árum og ef þróunin heldur áfram með sama hætti mun álag á þjóðvegi landsins aukast með tilheyrandi sliti á vegum og aukinni viðhaldsþörf, auk stærra kolefnisspors vegna flutninga.

Í þessari skýrslu er gerð grein fyrir þróun strandflutninga síðustu tvo áratugi og núverandi stöðu m.t.t. umfangi strandflutninga (heildarmagns vara) og hversu margar og tíðar ferðirnar eru. Niðurstöðurnar byggja á greiningu gagna, þ.á m. rannsóknum, greiningum og skýrslum varðandi strandflutninga, sem unnar voru á árunum 2003-2017 og viðtölum við stærstu skipafélögin, Eimskip, Samskip og Smyril-Line, auk Faxaflóahafna.



↑ Mynd 1.1

Vöruskipti. Inn- og útflutningur og vöruskiptajöfnuður. Mynd: Vefur Hagstofu Íslands (2024).



↑ Mynd 1.2

Vöruskipti, inn- og útflutningur 10. mánaðar hvers árs, frá árinu 2013 til dagsins í dag. Verðmæti útflutnings er metið í FOB (free on board) verði en innflutnings er metið í FOB verði ásamt CIF (cost, insurance, freight) kostnaði. Mynd: Vefur Hagstofu Íslands (2024).

2 Heimildir og greiningar

Hlutur strandflutninga í flutningskerfi Íslands hefur tekið töluverðum breytingum á undanförunum áratugum og fjallað hefur verið um möguleika í strandflutningum í auknum mæli síðasta áratuginn. Þar ber helst að nefna rannsóknaverkefni um áhrif þungaflutninga vegakerfisins og samspil við strandsiglingar¹, mat á hagkvæmni strandflutninga á Íslandi sem unnið var fyrir tilstilli samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytisins² og nefndarálit um þróun flutninga innanlands.³ Enn fremur vann Hagfræðistofnun Íslands skýrslu fyrir Vegagerðina og Siglingastofnun þar sem skoðaður var jöfnuður milli flutningsþátta og borin saman gjaldtaka og ytri kostnaður við flutninga.⁴

2.1 Rannsóknaverkefni: þungaflutningar um vegakerfið

Árið 2016 lauk vinnu að rannsóknarverkefni sem fjallar um þróun land- og sjóflutninga síðustu ára og áhrif þungaflutninga á vegakerfið. Í verkefninu er lagt mat á hvort auknar strandsiglingar hafi dregið úr þungaflutningum um vegakerfið og hvernig efla megi strandflutninga í framtíðinni. Verkefnið var unnið af VSÓ Ráðgjöf með styrk úr rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar

Niðurstöður rannsóknarinnar voru að þó ekki sé hægt að fullyrða um beint orsakasamhengi þá bendir allt til þess að aukning strandsiglinga hafi dregið úr landflutningum eða í það minnsta dregið úr aukningu umferðar á ákveðnum leiðum.¹

Seinasta áratug síðustu aldar drógust strandflutningar saman eða um 12% en landflutningar jukust um 46%.⁵ Samskip lagði niður áætlanasiglingar eftir ströndum landsins árið 2000 og Eimskip árið 2004. Áætlað er að heildarakstur Samskípa eftir að félagið hætti strandflutningum hafi aukist um tvær milljónir kílómetra og Eimskips um þrjár milljónir kílómetra.

Afleiðingar þess að flutningur færðist frá strandflutningum á flutninga á vegum landsins er aukið álag á vegi m.t.t. viðhalds og öryggis. Vöruflutningar með þungum farartækjum slíta bæði á undirlagi og slitlagi vegakerfisins, auk þess að aukin umferð eykur slyshættu.¹

¹ Grétar Már Hreggviðsson og Árni Snær Kristjánsson. *Þungaflutningar um vegkerfið. Landflutningar – strandflutningar*. Reykjavík (2016).

² Thomas Möller o.fl. *Mat á hagkvæmni strandflutninga á Íslandi*. Reykjavík (2010).

³ Samgönguráðuneytið. *Nefndarálit um þróun flutninga innanlands*. Reykjavík (2005).

⁴ Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. *Samanburður á beinni gjaldtöku og samfélagslegum kostnaði við flutninga*. Reykjavík (2005).

⁵ Samgönguráðuneytið. *Skýrsla nefndar um flutningskostnað*. Reykjavík (2003).

2.2 Mat á hagkvæmni strandflutninga á Íslandi

Skýrslan „Mat á hagkvæmni strandflutninga á Íslandi“ var unnin að beiðni samgöngu- og sveitastjórnaráðuneytisins árið 2010. Skýrslan kom út eftir að strandflutningar voru lagðir af með því markmiði að kanna hvort raunhæft væri að hefja strandflutninga á ný. Skýrslan byggist á því að gjaldtaka sé samkeppnishæf, áhugi sé til staðar á meðal flutningskaupenda og nægjanlegt flutningsmagn sé til staðar.

Farið er yfir kosti og ókosti vöruflutninga á landi og við strendur Íslands. Meðal kosta þess að flytja vörur á sjó eru umhverfisþættir, s.s. minni losun gróðurhúsalofttegunda og minni svifryksmengun, bætt umferðaröryggi, minni kostnaður við viðhald vegakerfisins og lægri flutningsgjöld. Ókostir sjóflutninga eru færri ferðir á viku, hækkanði gjöld flutningsaðila gætu leitt til minnkandi sjóflutninga, meiri birgðasöfnun og minna þjónustustig, þ.e. minni sveigjanleiki og aðlögunarhæfni í sjóflutningum og hægari flutningar, svo dæmi séu nefnd.

Strandsiglingar henta sk. þolinmóðum vörum, s.s. iðnaðar- og byggingarvörum, hráefni, fiskafurðum, vörum sem biða útflutnings o.þ.h. Ferskvara mun alltaf krefjast hraða og sveigjanleika.

Skoða þarf hvernig niðurgreiðslum og sköttum er háttað miðað við báða flutningsmáta. Raunverulegur samfélagslegur kostnaður við landflutninga er oft vanmetinn hvað varðar slit á vegum og líklegt er að stjórnvöld muni í framtíðinni krefjast þess að kostnaðurinn komi fram í flutningsgjöldum. Samkvæmt skýrslunni er ýmislegt sem bendi til þess að sjóflutningar séu ofskattaðir af einhverju leyti af hafnaryfirvöldum þó að ekki séu færð skýr rök fyrir því.²

2.3 Nefndarálit um þróun flutninga innanlands

Samgönguráðuneytið skipaði í nóvember 2004 nefnd til að móta framtíðarstefnu stjórnvalda varðandi strandflutninga. Nefndarálit var birt í apríl 2005 og kemur þar fram greining á helstu áhrifaþáttum í þróun flutninga innanlands.

Þar kemur fram að umferðarpungi og veðurfar eru stærstu áhrifaþættirnir þegar kemur að viðhaldi vega. Veðurfar hefur áhrif á endingu slitlags en þungaumferð slítur burðalag vega. Við útreikninga á sliti vegna umferðar er gefið að slit vegna þunga bíla sé í hlutfalli við öxulþungann í fjórða veldi.

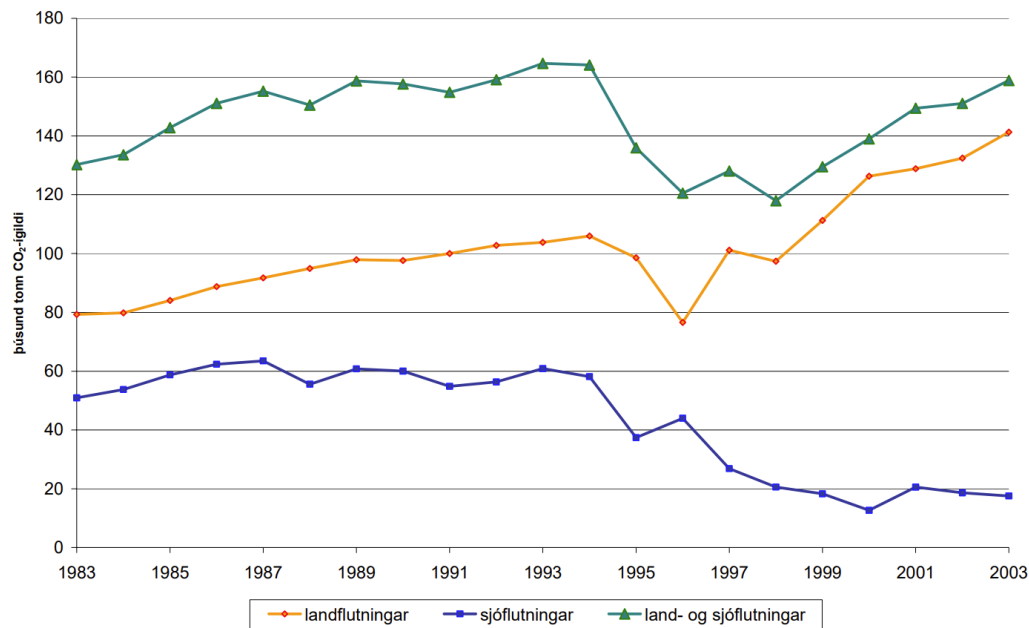
Aukning þungaumferðar á vegakerfinu hefur í för með sér margvíslegar breytingar, s.s. uppbyggingu vegakerfisins, losun gróðurhúsalofttegunda, umferðaröryggi, fjárfestingar og notkun hafna.

Mat nefndin áhrifin út frá þeim upplýsingum sem liggja fyrir auk samráðs við fulltrúa Samtaka verslunar og þjónustu, Landverndar, Hafnarsambands sveitarfélaga, Vegagerðarinnar, fyrirtækja í sjávarútvegi o.fl.

Loftslagsáhrif vöruflutninga eru töluverð en möguleikar liggja fyrir til að draga úr loftslagsáhrifum með strandsiglingum. Á árunum 1985-2005 varð mikill samdráttur í strandsiglingum (mynd 2.1) þar til þeim var hætt alveg árið 2004. Við það minnkaði

losun gróðurhúsalofttegunda frá strandsiglingaskipum um 40.000 tonn á ári en á sama tímabili jókst hún frá þungaflutningum um tæp 53.000 tonn á ári.

Aukin umferð á vegum og umferðaröryggi spila saman. Þrátt fyrir það sýna niðurstöður greiningarinnar að slysum og óhöppum á helstu akstursleiðum þar sem stórir bílar koma til sögu hafði ekki fjölgað. Líkleg ástæða þess er talin vera „aukin áhersla á öryggisstjórnun hjá flutningsaðilum í samstarfi við tryggingarfélag“.



↑ Mynd 2.1

Losun gróðurhúsalofttegunda frá vöruflutningum árin 1983-2003. Mynd: Umhverfissráðuneytið (2004).

Breytingar á vöruflutningum á Íslandi virðast hafa óveruleg áhrif á umferðaröryggi og losun gróðurhúsalofttegunda sé einungis horft til flutningsmáta. Flestir hagsmunaaðilar telja þessar breytingar á vöruflutningum jákvæðar. Í skýrslunni kemur fram sú skoðun Hafnarsambands sveitarfélaga að stórflutningar, t.a.m. sementsflutningar, eigi ekki heima á vegum.

Niðurstaða nefndarinnar er sú að aukning í landflutningum stafi ekki einungis vegna þess að strandsiglingar hafi verið lagðir af heldur einnig vegna aukinna umsvifa í hagkerfinu. Sé vilji til að auka sjóflutninga sé það hlutverk stjórnvalda að skapa heilbriggt og sanngjarnt samkeppnisumhverfi með því að tryggja rétta gjaldtöku og álögur á mismunandi flutningsmáta í samræmi við samfélagslegan kostnað sem þeir valda.³

2.4 Samanburður á beinni gjaldtöku og samfélagslegum kostnaði við flutninga.

Árið 2005 kom út skýrsla Hagfræðistofnun HÍ sem unnin var fyrir Vegagerðina og Siglingastofnun um samfélagslegan kostnað við flutninga og er hann borinn saman við beina gjaldtöku vegna flutninga. Í skýrslunni kemur fram að notendagjöld í sjóflutningum standi fyrir mun hærra hlutfalli ytri kostnaðar hafnarmannvirkja en bílaumferð og þá sérstaklega þungaumferð. Undir ytri kostnað fellur kostnaður

vegna hávaðamengunar, mengunarkostnaður, slysakostnaður og kostnaður við slit mannvirkja.⁴

2.5 Loftslagsverkefni Landverndar: Að fara lönd eða strönd

Í skýrslu Landverndar frá árinu 2005 er greinagerðin „Að fara lönd eða strönd“ þar sem gerður samanburður á land- og strandflutningum m.t.t. flutningskostnaðar og losun gróðurhúsalofttegunda.

Í niðurstöðum greinagerðarinnar segir að þrátt fyrir að strandflutningar geti verið allt að fjórfalt ódýrari velji neytandinn frekar landleiðina. Auk þess er losun gróðurhúsalofttegunda mun minni við strandflutninga. Á árunum 1990-2000 er talið að vöruflutningar hafi aukist um fimmtung en sjóflutningar hafi dregist saman um 10%. Á þessum tíma jókst losun koldíoxíðs frá vöruflutningum úr um 100.000 tonnum á ári í u.þ.b. 130.000 tonn á ári.

Í skýrslunni eru gefnir upp möguleikar á að rétta þessa þróun af í þágu loftslagsaðgerða, þ.m.t. olíu og þungaskattar á vöruflutninga og jöfnun á flutningskostnaði með breyttu fyrirkomulagi styrkja.⁶

2.6 Mengunarpættir

Þegar er horft til umhverfisáhrifa ákveðinna flutningskosta er það gert í stærra samhengi en á árum áður og er þá jafnan talað um kolefnisspor og beina og óbeina losun gróðurhúsalofttegunda reksturs eða vöru.

Losun gróðurhúsalofttegunda er meiri í landflutningum en sjóflutningum, aftur á móti fer bilið minnkandi ef horft er einungis á losun einstakra faratækja, í takt við auknar umhverfiskröfur og minni útblásturs nýrra faratækja.⁷ Endurnýjun bíla er hraðari en fyrir skip sem leiðir til þess að meginþorri bílaflotans stenst nýjustu umhverfiskröfur. Aftur á móti er endurnýjunartíðnin sjálf mengandi þáttur.

Annar mengunarpáttur er svifryksmengun af mannavöldum, en hún kemur mest frá eldsneytisbruna, umferð og iðnaði. Svifryk er mjög fint efni sem getur safnast fyrir djúpt í lungum. Skaðleg áhrif þess fara eftir því hversu oft og lengi er andað að sér menguðu lofti og hvort hættuleg efni séu til staðar í rykinu. Í rannsóknarverkefni Vegagerðarinnar þar sem kannaður var uppruni svifryks í Reykjavík voru ryksýni efnagreind. Niðurstöður greiningarinnar sýndu að svifryk er 48,8% malbik, 31,2% sót, 7,7% jarðvegur, 1,6% bremsur og 3,9% salt.⁸ Af efnasamsetningu svifryks að dæma draga skipaflutningar verulega úr svifryksmengun komi þeir í stað landflutninga.

Fyrir framleiðsluvörur er notuð aðferð samkvæmt alþjóðlegum stöðlum um gerð vistferilsgreininga (e. Life Cycle Assessment) þar sem kolefnisspor yfir beina losun

⁶ Tinna Finnbogadóttir. *Að fara lönd eða strönd*. Reykjavík (2005).

⁷ Félag Íslenskra Bifreiðaeiganda. *Evrópusambandið – auknar umhverfiskröfur til nýrra bíla*. Reykjavík (2012).

⁸ Páll Höskuldsson og Arngrímur Thorlacius. *Uppruni svifryks í Reykjavík*. Reykjavík (2017).

allrar virðiskeðju vörunnar reiknað. Framleiðsla, samsetning, flutningur á markað, rekstur, notkun, viðhald, endurvinnsla eða förgun og endurnýjun farartækja og innviða, s.s. vegakerfisins, hafna og birgðahaldsaðstaða eru ekki síður mikilvægir liðir í stóra samhenginu. Samkvæmt vefsíðu Upplýsingaskrifstofu Sameinuðu þjóðanna standa byggingar og innviðir fyrir u.þ.b. 70% af losun gróðurhúsalofttegunda.⁹ Undir óbeina losun falla orkukaup, ferðir starfsfólks til og frá vinnu, flugferðir starfsfólks og meðhöndlun úrgangs, svo dæmi séu nefnd.

⁹ Upplýsingaskrifstofu Sameinuðu þjóðanna fyrir Vestur-Evrópu. *Hin nánú tengsl innviða og sjálfbærrar þróunar (e.d.)*.

3 Núverandi staða strandflutninga

3.1 Rýni gagna og flutningsleiða

Niðurstaða gagnasöfnunar er að reglulegir strandflutningar eru stundaðir við strendur landsins. Því verður spurningin hvort hægt sé að efla þá á einhvern hátt.

Tvö stærstu flutningafyrirtækin reka strandsiglingaskip sem eiga fasta viðkomu í vissum höfnum við strendur landsins. Hvort fyrirtæki fyrir sig rekur að staðaldri vikulegar ferðir frá Reykjavík til fastra hafna á Vestfjörðum og Norðurlandi, auk ferða sem hafa viðkomu í Vestmannaeyjum og á Reyðarfirði. Stærstu útflutningshafnirnar eru í Reykjavík, á Grundartanga og á Reyðarfirði.

Áætlun strandsiglinganna er ýmist til og frá Reykjavíkurhöfn, eða eru hafnirnar viðkomustaðir áður en siglt er áfram til Evrópu.

3.2 Gagnasöfnun Vegagerðarinnar

Hafnardeild Vegagerðarinnar heldur utan um gögn um stærðir og staðalkröfur hafna, umsvif hafnarstarfsemi á hverjum stað og mat á hafnarbótum. Einnig er haldin skýrsla um komu flutningaskipa á hverjum stað, flutningsmagn, helstu tegundir flutnings og fjölda gáma, hvort þeir séu hlaðnir eða tómir. Hver höfn sér um að skrá niður allar magntölur vegna hafnaáætlana. Upplýsingunum eru m.a. notaðar í forsenduvinnu Samgönguáætlunar.

Vegagerðin hóf skipulagðar umferðartalningar á miðjum sjöunda áratug 20. aldar. Upplýsingarnar eru m.a. notaðar við mat á umhverfisáhrifum, skiptingu fjárveitinga til þjónustu og viðhalds, hönnun vega og brúa og forgangsroðun verkefna. Árlegar tölur um umferð og akstur er að finna á heimasíðu stofnunarinnar.

3.2.1 Hafnir

Allar hafnirnar á strandsiglingaleið eru í grunnneti samgönguáætlunar. Til grunnnetsins teljast þær hafnir þar sem um fara árlega meira en 10.000 tonn af vörum eða 8.000 tonnum af sjávarafli er landað.¹⁰ Ferjuhafnir og Grundartangahöfn eru einnig í grunnneti.

Fjallað verður hér eftir um 12 hafnir sem Eimskip, Samskip og Smyril Line eiga viðkomu, þ.e. Akureyri, Grundartangi, Húsavík, Ísafjörður, Reyðarfjörður, Reykjavík, Sauðárkrókur, Seyðisfjörður, Vestmannaeyjar, Vopnafjörður, Þorlákshöfn og Þórshöfn.

¹⁰ Samgönguáætlun. 2. Grunnnetið. Reykjavík (2007).

Tafla 3.1 sýnir fjölda skipa með viðkomu í hafnir grunnnetsins sem eru hluti af strandsiglingaleið, auk vöruflutningsmagns til og frá höfn. Ýtarlega skráningu inn- og útflutningshafnanna 12 þar sem brotið er niður í vöruflokkum samkvæmt gjaldskrá er að finna í viðauka B.

↓ **Tafla 3.1**

Skipakomur og vörumagn inn- og útflutningshafna í grunnneti. Útfyllt af viðkomandi höfn.

Strandsiglingar	Vöruflutningsmagn yfir árið 2023 (tonn)			
	Hafnir	Komur	Til hafnar	Frá höfn
Akureyri	139	186.775	36.800	
Grundartangi	127	994.248	368.960	
Húsavík	66	126.676	28.312	
Ísafjörður	95	28.926	12.932	
Reyðarfjörður	178	930.266	443.447	
Reykjavík	605	1.035.504	431.559	
Sauðárkrókur	74	17.928	19.564	
Seyðisfjörður	14	9.667	22.312	
Vestmannaeyjar	170	34.183	85.844	
Vopnafjörður	57	3.581	84.879	
Þorlákshöfn	215	146.349	216.474	
Þórshöfn	33	2.824	24.601	

3.2.2 Umferð og umferðaröryggi

Umferðar- og umferðaröryggisdeild Vegagerðarinnar heldur utan um gögn um umferð á þjóðvegum og eru niðurstöður umferðartalninga birtar sem meðaltal heildarumferðar á sólarhring í báðar áttir á hverjum vegarkafli. Flest tæki sem notuð eru til umferðartalninga safna einungis upplýsingum um fjölda ökutækja en þó eru nokkrir tugir svonefndra umferðargreina á vegakerfinu sem safna jafnframt gögnum um hraða og flokkun ökutækja eftir lengd þeirra. Færanlegur radar, sem fyrst og fremst er notaður til að afla gagna um umferðarhraða, getur einnig flokkað ökutæki eftir lengd þeirra. Niðurstöður þessarar flokkunar umferðargreina og radars hafa nýst til að greina hlutfall þungaumferðar af meðaltalsumferð á dag yfir árið, sk. ársdagsumferð (ÁDU). Enn fremur hefur í einu tilviki verið stuðst við Movivision greiningartækni Eflu.

Á fjölförnum vegum á borð við Hringveginn við Selfoss, í gegnum Borgarnes og Hvalfjarðargöng (tafla 3.2) nær þungaumferð yfir 430 ökutæki á dag eða eitt á u.þ.b. þriggja mínútu fresti.

↓ **Tafla 3.2**

Fjöldi þungra bíla eftir ákveðnum vegum ásamt tölum yfir ársdagsumferð umræddra vega og ár mælinga.

	Ár mælinga	ÁDU	Hlutfall ÁDU þungaumferðar	Fjöldi þungra bíla	Annað
Akranes v. Miðvogslæk	2023	1800	0,130	234	
Akureyri/Hringvegur v. Hörgá	2023	2000	0,084	168	
Akureyri/Eyjafljóðarbraut vestri	2023	530	0,090	48	
Biskupstungnabraut v. Ingólfsfjall	2024	4900	0,066	323	
Hringvegur A. við Selfoss	2023	6500	0,068	442	
Eyrabakkavegur v. Selfoss	2023	2950	0,061	180	
Borgarnes	2023	9300	0,047	437	
Djúpvvegur v. Ísafjarðará	2024	235	0,112	26	
Hólmavíkurvegur	2024	1050	0,050	53	
Hvalfjarðargöng	2023	8600	0,065	559	
Höfn í Hornafirði	2023	3300	0,042	139	
Mýrdalur v. Kamba	2022	2750	0,064	176	Skv. Movivison gögnum frá Eflu
Norðausturvegur v. Húsavík	2023	400	0,082	33	
Vestfjarðarvegur v. Hamarshyrnu	2024	205	0,058	12	
Vestfjarðavegur v. Teigsskóg	2024	210	0,116	24	
Ölfusvegur v. Ingólfsfjall	2023	345	0,139	48	

3.3 Upplýsingar frá við flutningsaðilum

Tekin voru viðtöl í nóvember 2024 við stærstu flutningsaðilana á landi og sjó, þ.e. Eimskip, Flytjanda, Samskip, Landflutningar og Smyril Line.

3.3.1 Eimskip

Eimskip rekur vikulegar áætlaniferðir frá Reykjavík með skipi sem hefur viðkomu í sex höfnum við strendur Íslands (mynd 3.1). Strandflutningaskipið siglir að jafnaði eina ferð á viku þó lengra geti liðið á milli ferða ef vörumagn er takmarkað. Eins og sést í töflu 3.2 er strandleiðin ekki sú eina sem hefur viðkomu í höfnum á landsbyggðinni. Þrjár aðrar siglingarleiðir eiga viðkomu í einni eða fleiri höfnum við Íslandsstrendur áður en haldið er til Evrópu. Eru það leiðir sem fara suður fyrir landið.

Eins og staðan er núna flytur félagið 43% af heildarmagni vara í innanlandsflutningum um borð í skipum. Dæmi um slíkar vörur eru iðnaðar- og byggingarvara, frosið sjávarfang og vörur sem einfalt er að flytja um borð í skipum.

Lítið er um flutninga á milli sveitarfélaga og er meginhluti til og frá Reykjavík eða á erlenda markaði.

Samkvæmt Eimskip stendur viðskiptavinum til boða að nýta mismunandi flutningsmáta og tengja flutning á landi og sjó. Varan sótt frá dyrum, keyrð niður á höfn og eftir að henni er landað í viðeigandi höfn er hún keyrð upp að dyrum.

Tímasetningar skipta höfuðmáli við millilandasiglingar. Sem dæmi er áhersla á að koma ferskvöru á markaði í Evrópu ekki seinna en á mánudegi og siglir skipið frá Reykjavík á fimmtudegi. Að sama skapi þurfa vörur að vera komnar í verslanir á höfuðborgarsvæðinu ekki seinna en á mánudagsmorgun. Sveigjanleiki í siglingaráætlun félagsins er því lítil sem enginn.

↓ Tafla 3.2

Strandsiglingar á siglingaáætlun Eimskips.

Höfn	Koma	Brottför
Strandleið		
Reykjavík	-	Dagur 1
Sauðárkrókur	Dagur 2	Dagur 2
Akureyri	Dagur 3	Dagur 3
Húsavík	Dagur 4	Dagur 4
Ísafjörður	Dagur 5	Dagur 5
Grundartangi	Dagur 6	Dagur 6
Reykjavík	Dagur 6	-
Gul leið		
Reykjavík	-	Dagur 1
Vestmannaeyjar	Dagur 2	Dagur 2
Evrópa		
Blá leið		
Evrópa		
Reykjavík	Dagur 10	Dagur 12
Grundartangi	Dagur 12	Dagur 13
Reykjavík	Dagur 13	-
Rauð leið		
Reykjavík	-	Dagur 1
Reyðarfjörður	Dagur 2	Dagur 2
Evrópa		

Samkvæmt forsvarsmönnum Eimskips er verið að anna eftirspurn eftir sjóflutningum.

3.3.2 Samskip

Samskip reka tvær vikulegar siglingaleiðir, norður- og suðurleið (mynd 3.1). Eins og sjá má í töflu 3.3 hafa báðar leiðirnar viðkomu í höfnum á landsbyggðinni áður en haldið er til Evrópu. Eftirspurn ræður því í hvaða höfnum er komið við hverju sinni. Eins og staðan er núna anna siglingarnar núverandi eftirspurn og er rými fyrir aukið magn vara í skipunum, en magn vara er breytilegt milli ferða.

Strandflutningum er skipt í þrennt, 1) innflutningur frá Evrópu til Akureyrar, Ísafjarðar, Sauðárkróks og Reyðarfjarðar. 2) innanlandsflutningur og 3) útflutningur frá höfnum víðsvegar um landið til Evrópu.

↓ Tafla 3.3

Siglingaáætlun Samskipa.

Suðurleið	Koma	Brottför
Reykjavík	-	Dagur 1
Vestmannaeyjar	Dagur 1	Dagur 1
Ísafjörður	Dagur 2	Dagur 2
Sauðárkrókur	Dagur 3	Dagur 3
Akureyri	Dagur 3	Dagur 4
Þórshöfn	Dagur 4	Dagur 4
Vopnafjörður	Dagur 5	Dagur 5
Reyðarfjörður	Dagur 5	Dagur 6
Evrópa		
Norðurleið	Koma	Brottför
Reykjavík	-	Dagur 1
Grundartangi	Dagur 1	Dagur 2
Reykjavík	Dagur 2	Dagur 3
Vestmannaeyjar	Dagur 3	Dagur 3
Evrópa		

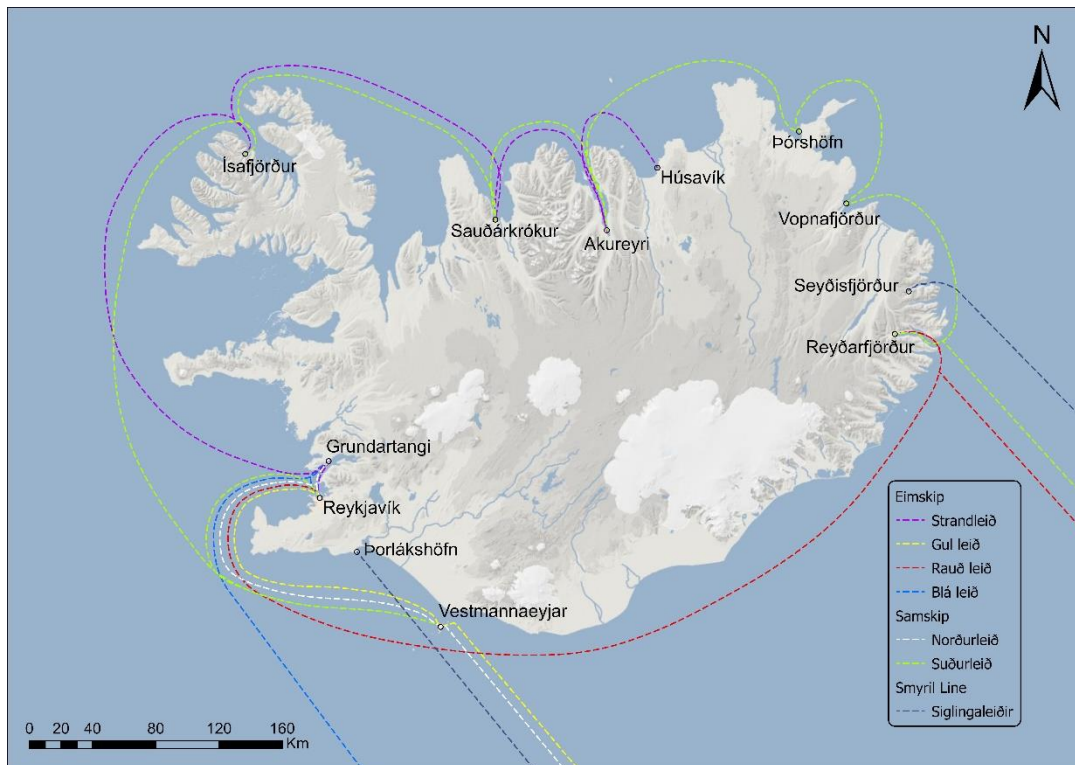
Það er eitthvað um flutning á milli sveitarfélaga, þá helst frá Akureyri til Ísafjarðar. Flutningur á vörum öðrum en neysluvörum er sopp flutt í takmörkuðu magni frá Akureyri, þá helst plast og brotajárn. Plastið fer til Evrópu en brotajárnið fer til Reykjavíkur eftir viðkomu í Evrópu.

Siglingar eru reglulegar og sveigjanleiki í siglingaáætlun lítill eða enginn. Viðkomu í höfn er ekki sleppt nema veðurskilyrði séu mjög slæm, enginn dráttarbátur sé í höfn og veðurspá lagist ekki innan örfárra klukkustunda. Ferðir eru ekki felldar niður vegna skorts á vörum til flutninga.

3.3.3 Smyril Line

Félagið Smyril Line rekur fjórar siglingaleiðir og eiga þær allar viðkomu á Íslandi. Alls siglir félagið fjórum sinnum í viku til og frá Íslandi yfir sumartímann en þrisvar á veturna. Félagið nýtir sér umskipunarhöfn í Færeyjum svo hægt sé að beina vörum í nálægustu hafnir þegar haldið er til landsins. Vikulegar ferðir félagsins til Seyðisfjarðar standa yfir frá miðjum mars til lok októbermánaðar með ferjunni Norrænu. Hinar þrjár liggja til Þorlákshafnar og á hver viðkomu í höfninni einu sinni í viku. Mikið af fiski er keyrt frá Dalvík og Akureyri um borð í skip í Þorlákshöfn.

Félagið stefnir ekki á strandflutninga þar sem inn- og útflutningur er frá höfnum í Seyðisfirði og Þorlákshöfn. Að mati viðmælenda eru þeir kostnaðarsamir og erfiðir viðureignar. Flutningsgjöld, hafnar-, vöru-, kolefnis- og olíugjöld og ETS losunarheimildir geri þessum iðnaði erfitt fyrir og þeim fari sífellt fjölgandi.



↑ Mynd 3.1

Kort af siglingaleiðum Eimskips, Samskipa og Smyril Line.

3.4 Samtal við Faxaflóahafnir

Faxaflóahafnir eru fjórar hafnir, Sundahöfn, Grundartangahöfn, Reykjavíkurhöfn og Akraneshöfn. Sundahöfn er langstærsta útflutningshöfn landsins. Höfnin á Grundatanga er tengd stóriðjunni sem þar er staðsett, gamla höfnin í Reykjavík tekur á móti skemmtiferðaskipum og Akranes er fiskihöfn.

Mikil uppbygging hefur átt sér stað í höfnum Faxaflóahafna á undanförunum árum og er rými fyrir aukin flutningsmagn með strandsiglingum.

4 Niðurstöður

4.1 Núverandi staða strandflutninga

Tvö flutningsfyrirtæki stunda reglubundna strandflutninga með fasta viðkomustaði kringum landið. Skipin sigla tvisvar í viku frá Reykjavík, annað snýr aftur til Reykjavíkur en hitt heldur áfram til Evrópu. Einhver strandflutningur á sér stað á milli sveitarfélaga fyrir utan Reykjavík og þá helst milli Akureyrar og Ísafjarðar.

Fram kom í samtali við flutningsaðila að þessir flutningar tengjast millilandaflutningum með skipum og taka tímaáætlanir mið af inn- og útflutning á vörum, t.a.m. ferskvörum til landsins í byrjun vikunnar og útflutning á fiskafurðum á markaði erlendis fyrir vikubyrjun. Þeir strandflutningar sem eru stundaðir anna núverandi eftirspurn, en rými er í skipunum fyrir aukið magn vara.

Flutningsfyrirtækin sinna einnig flutningum á landi.

4.2 Helstu áskoranir

Á grundvelli ofangreindra gagna og viðtölum við rekstraraðila eru helstu áskoranir fyrir rekstur strandflutninga hagkvæmni rekstrarins og takmörkuð eftirspurn. Enn fremur sjá skipafélögin fyrir sér að rekstrarkostnaður muni hækka vegna kolefnisgjalds sem mun taka gildi um áramótin.

- Þau fyrirtæki sem stunda strandflutninga bjóða upp á heildstæða flutninga, þ.e. viðskiptavinir geta valið hvaða flutningsmáti verður fyrir valinu og þurfa ekki að ganga í gegnum flókin greiðsluferli eða bókanir.
- Hagkvæmni skipaflutninga telst minni miðað við landflutninga, sérstaklega varðandi tíðni og tíma flutninga. Viðskiptavinir meta sveigjanleika landflutninga og hraða fram yfir flutningskostnað, eins og staðan er núna. Samkvæmt viðtölum við flutningaðila er takmarkaði lagerrými fyrirtækja á landsbyggðinni ein af ástæðum þess að óskað er eftir tíðari flutningum.
- Núverandi flutningsmagn á sjó er ekki nægilega mikið. Mögulega væri hægt að finna leiðir til að beina fleiri vörum í flutning með skipum, s.s. hrávöru, byggingavöru, sorpi, umbúðum, stálull o.fl.
- Óánægja rekstraraðila um gjaldtöku skipaflutninga. Viðbótargjöld geta haft þau áhrif að fjöldi stoppa fer fækkandi, verðlagning hækki og komi til þess verði olía á skipin keypt að utan. Hætta er á að sjóflutningar verði lagðir af vegna of hárs rekstrarkostnaðar.

4.3 Tækifæri í eflingu strandsiglinga

Þar sem strandflutningar eru stundaðir reglulega við landið virðist ekki vera eftirspurn eftir tíðari ferðum né aukinni þjónustu. Hins vegar kom fram í samtölum við flutningaðila að nýting skipanna er ekki sem best verður á kosið og er því möguleiki til þess að bæta við vörumagn og þ.a.l. minnka álag á vegi sem því nemur. Ein leið til að auka umfang strandflutninga er að færa þolinmóðar vörur í auknu magni frá landflutningum í skip. Þættir sem gætu spilað hér inn eru þær upplýsingar sem flutningsaðilum stendur til boða, þ.e. hvort aukin markaðssetning sem miðar að umhverfisvænum flutningum gæti borið árangur. Enn fremur hvort hægt sé að aðlaga þá þjónustu betur að óskum viðskiptavina.

Tryggja þarf að samkeppnisumhverfi skipaflutningum sé samsvarandi landflutningum, m.t.t. gjaldtöku á þjónustu.

4.4 Næstu skref – frekari rýni og greiningar

Í skýrslum seinustu ára er fjallað um umhverfisáhrif land- og sjóflutninga og er þá einungis horft til losunar gróðurhúsalofttegunda. Til þess að fá raunverulegt mat á umhverfisáhrifum hvors flutningsmáta fyrir sig er nauðsynlegt að rannsaka kolefnisfótspor flutninga í víðara samhengi, hvern þátt fyrir sig.

Í samtölum við flutningsaðila kom fram að takmarkaður áhugi viðskiptavina félaganna væri helsta ástæða að ekki væri umfangsmeiri strandflutningar á landinu og væri lengri afgreiðslutími megin skýring.

Á þessu stigi vinnunnar hafa ekki verið tekin viðtöl við hagaðila svo sem viðskiptavinir sem gætu séð hag sinn í að flytja vörur með strandflutningum í stað flutnings á landi. Haft var samband við Samtök þjónustu og verslunar, en þó gátu ekki látið í té upplýsingar frá einstaka fyrirtækjum.

Til að rýna ástæður þess að viðskiptavinir kjósa síður strandflutninga þyrfti að ræða við helstu framleiðsluaðila, t.a.m. Samband fyrirtækja í sjávarútvegi, auk fyrirtækja sem selja neysluvöru um allt land og fá vörur sendar frá Reykjavík. Einnig væri æskilegt að ræða við sveitarfélög, atvinnuþróunarfélög, samtökum verslunar og þjónustu, helstu flutningskaupendum (t.a.m. verslanir með byggingarvörur, iðnaðarframleiðslu, matvöruverslanir o.fl.) auk byggðasamlaga sem stunda markaðssetningu og svæðissamstarf. Markmið slíks samstarfs væri að fá betri mynd af raunverulegri flutningaþörf og áhuga flutningsaðila á sjóflutningum.

Æskilegt væri að setja á fót starfshóp sem leiði samtal við þessa hagaðila um möguleika strandsiglinga og tillagna til úrbóta.

Verðlagning flutninga hefur ekki verið rýnd og gæti verið ástæða til frekari skoðunar. Ekki liggja fyrir upplýsingar um verð á flutningum né mismunandi viðskiptamódel, en það gæti einnig verið efni til frekari rýni, t.d. með gerð ítarlegri rekstraráætlun fyrir flutningskerfið í heild.

Heimildaskrá

Félag Íslenskra Bifreiðaeiganda (13. júlí 2012). *Evrópusambandið – auknar umhverfiskröfur til nýrra bíla*. <https://www.fib.is/is/um-fib/frettir/evropusambandid-auknar-umhverfiskrofur-til-nyrra-bila>

Grétar Már Hreggviðsson og Árni Snær Kristjánsson (31. ágúst 2016). *Pungaflutningar um vegkerfið. Landflutningar – strandflutningar* [rannsóknarverkefni]. [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/tungaflutningar_um_vegakerfid/\\$file/%C3%9Eungaflutningar%20um%20vegakerfi%C3%B0.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/tungaflutningar_um_vegakerfid/$file/%C3%9Eungaflutningar%20um%20vegakerfi%C3%B0.pdf)

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands (mars 2005). *Samanburður á beinni gjaldtöku og samfélagslegum kostnaði við flutninga*. Samgönguráð. <https://ioes.hi.is/files/2021-05/Samanburdur-a-beinni-gjaldtoku-og-samfelagslegum-kostnadi-vid-flutninga.pdf>

Páll Höskuldsson og Arngrímur Thorlacius (28. júní 2017). *Uppruni svifryks í Reykjavík* [rannsóknarskýrsla]. EFLA. [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/uppruni_svifryks_i_reykjavik/\\$file/Uppruni%20svifryks%20%C3%AD%20Reykjav%C3%ADk.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/uppruni_svifryks_i_reykjavik/$file/Uppruni%20svifryks%20%C3%AD%20Reykjav%C3%ADk.pdf)

Samgönguáætlun (2007). 2. Grunnetið [fylgiskjal 3]. Úr samgönguáætlun 2007-2018. https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/samgaaetl2009-2012/fylgiskjal3grunnet_hafna_25sept09.pdf

Samgönguráðuneytið (janúar 2003). *Skýrsla nefndar um flutningskostnað*. <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/skyrsla/skyrslaumflutnkostnad.pdf>

Samgönguráðuneytið (apríl 2005). *Nefndarálit um þróun flutninga innanlands*. [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/1759a9c8c213d87e00257abd003e20c0/\\$FILE/Nefndaralit_um_troun_flutninga_innanlands.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/1759a9c8c213d87e00257abd003e20c0/$FILE/Nefndaralit_um_troun_flutninga_innanlands.pdf)

Thomas Möller, Sigurður Örn Guðleifsson, Auður Eyvinds og Kristján Helgason (25. maí 2010). *Mat á hagkvæmni strandflutninga á Íslandi*. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/utgafa2010/hagkvaemni_strandflutninga_04062010-.pdf

Tinna Finnbogadóttir (janúar 2005). *Að fara lönd eða strönd [greinagerð]*. Landvernd. <http://media.landvernd.is/myndir/Stoduskyrsla2005.pdf>

Upplýsingaskrifstofu Sameinuðu þjóðanna fyrir Vestur-Evrópu. *Hin nánú tengsl innviða og sjálfbærrar þróunar (e.d.)*. Sótt þann 10. Desember 2024, af <https://unric.org/is/hin-nanu-tengls-innvida-og-sjalfbaerrar-throunar/>

Viðtöl við Eimskip, Samskip, Smyril Line og Faxaflóahafnir í nóvember 2024.

Viðauki A

Yfirlit yfir spurningar til flutningsaðila

Innanlands- og útflutningur

1. Hvað er verið að flytja?
2. Hversu mikið er verið að flytja?
3. Hvaðan og hvert er verið að flytja?
4. Hverjir eru að nýta sér þjónustuna, stór fyrirtæki eða lítil eða bæði?
5. Hversu vel nýttar eru ferðirnar?
6. Hvað á sér stað í hverri höfn strandsiglingaleiða? Er verið að lesta og losa í hverri höfn? Er verið að senda vörur á milli hafna/sveitarfélaga?
7. Að ykkar mati, eru einhverjar vörur sem gætu verið fluttar með strandflutningum en ekki eru það ekki?
8. Hafið þið eitthvað staðið í flutningum á sorpi fyrir sveitarfélög?
9. Hvernig sjáið þið þróun flutninga fyrir ykkur, bæði á landi og sjó?
10. Hver telji þið að ástæðan fyrir að sjóflutningar séu ekki betur nýttir?
11. Er eitthvað ákveðið sem yrði að bæta til auka nýtingu sjóflutninga, s.s. innviðir, eftirspurn eða flutningsgjöld?
12. Gæti verið að aukin markaðssetning myndi auka eftirspurn eftir sjóflutningum, t.d. með því að bjóða uppá hægari en umhverfisvænni flutningsleið?

Innflutningur

1. Hvað er verið að flytja inn?
2. Hver eru tengsl flutninga á landi við strandflutninga, t.d. eftir að vöru er landað í Reykjavík, er vörunum keyrt út á land eða siglt?

Annað

1. Hvað sjáið þið sem aðkomu ríkisins varðandi þessa flutninga?

Yfirlit yfir spurningar til Faxaflóahafna

Innanlands- og útflutningur

1. Hvað getið þið sagt okkur um inn- og útflutning við Faxaflóahafnir?
2. Hvað er verið að flytja?
3. Hvaðan og hvert er verið að flytja?
4. Hversu mikið er verið að flytja?
5. Að ykkar mati, eru einhverjar vörur sem gætu verið fluttar með strandflutningum en ekki eru það ekki?
6. Hafið þið eitthvað staðið í flutningum á öðru sem ekki eru vörur, t.d. á sorpi fyrir sveitarfélög?
7. Hvernig sjáið þið þróun flutninga fyrir ykkur, bæði á landi og sjó?
8. Hver teljið þið að sé helsta fyrirstaða þess að fyrirtæki nýti strandflutninga?
9. Er eitthvað ákveðið sem yrði að bæta til auka nýtingu sjóflutninga, s.s. innviðir, eftirspurn eða flutningsgjöld?
10. Gæti verið að aukin markaðssetning myndi auka eftirspurn eftir sjóflutningum, t.d. með því að bjóða uppá hægari en umhverfisvænni flutningsleið?

Annað

1. Hvað sjáið þið sem aðkomu ríkisins varðandi þessa flutninga?

Viðauki B

Höfn	Komur farmask	Frá höfn						Til hafnar						Alls los./lest	Hlutf. af heild
		Brenns luoliur, bensín	Vikur/salt sement o.fl.	Lýsi og fiskimjöl	Sjávar-afurðir	Annað í 3. fl. (sekkjavörur, járn o.fl.)	Aðrar vörur	Brennslu oliur, bensín	Vikur/salt sement o.fl.	Lýsi og fiskimjöl	Sjávar-afurðir	Annað í 3. fl. (sekkjavörur, járn o.fl.)	Aðrar vörur		
Grundartangi	127					368.960						994.248		1.363.208	19,2%
Ísafjörður	95		1.907	20	10.567		438	1.810	620	157	6.033	20.100	206	41.857	0,6%
Sauðárkrókur	74	300			12.129	6.746	389		3.619		8.025	5.951	333	37.491	0,5%
Akureyri	139		4.070	21.866	9.649		1.215	80.606	64.786	3.544	33.723		4.116	223.575	3,2%
Húsavík	66				2.451	25.805,0	56		87.430			38.742	504	154.988	2,2%
Þórshöfn	33			10.877	13.724			1.033	1.741				50	27.425	0,4%
Vopnafjörður	57			27.289	57.590			3.581						88.460	1,3%
Seyðisfjörður	14		4	13.493	7.557	1.258					59	9.608		31.979	0,5%
Reyðarfjörður	178		360.548	10		82.608	281	15.019	904.075	173		10.366	633	1.373.714	19,4%
Vestmannaeyjar	170		558	29.832	55.454			19.982	6.494	4.819		2.888		120.027	1,7%
Þorlákshöfn	215		124.599		1.300	90.350	225			23.786		121.767	796	362.823	5,1%
Reykjavík	605				193.269		238.290	408.928					626.576	1.467.063	20,7%
Samtals árið 2023	1.773	300	491.686	103.387	363.690	575.727	240.894	530.959	1.068.765	32.479	47.840	1.203.670	633.214	5.294.383	75%
Skýringar:				Útflutningur		34%	1.777.457			Innflutningur		66%	3.516.926		
Samtals allir hafnir árið 2023	2.289	300	559.147	177.584	405.792	604.971	486.564	961.150	1.270.200	37.019	88.316	1.218.566	1.276.318	7.085.925	100%
Skýringar:				Útflutningur		32%	2.234.357			Innflutningur		68%	4.851.568		

