

Hr. Halldór Blöndal, samgönguráðherra  
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu  
150, Reykjavík

Í tilefni af rammisamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar samþykkti ríkisstjórnin framkvæmdaáætlun í október 1995. Í framhaldi af því skipaði umhverfisráðherra nefnd til að hafa umsjón með henni. Í skýrslu nefndarinnar sem dagsett er 26. apríl 1997 er gerð sú tillaga til samgönguráðherra að hann skipi sérstakan starfshóp til þess m.a. að leggja grunn að heildstæðu skipulagi samgangna í landinu m.t.t. orku- og mengunarmála og stuðla að fræðslu til að bæta nýtingu eldsneytis.

Með bréfi dags. 30. apríl 1997 skipaði samgönguráðherra undirritaða í starfshóp til að koma í framkvæmd stefnumiðum og aðgerðum samgönguráðuneytisins til að takmarka útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Rúnar Guðjónsson, viðskiptafræðingur í samgönguráðuneyti, hefur verið ritari hópsins.

Starfshópurinn hefur aflað sér upplýsinga um málefnið og fjallað um þær aðgerðir sem hugsanlegar virðast til útbóta.

Starfshópurinn er sammála um að einungis sé unnt að mæla með framkvæmd hluta þeirra aðgerða og er gerð tillaga þar um í lok meðfylgjandi greinargerðar

Virðingarfyllst

---

Jón Rögnvaldsson, formaður

---

Einar Pálsson

---

Ólafur Bjarnason

---

Þorgeir Pálsson

## Almennt

Frá samgöngum koma þrjár gróðurhúsalofttegundir, koltvísýringur, CO<sub>2</sub>, og köfnunarefnistvíoxíð, N<sub>2</sub>O og metan, CH<sub>4</sub>. Brennisteinstvíoxíð myndast mestmegnis við bruna svartolíu en í mun minna mæli við bruna gasolíu og bensíns en allt eldsneyti myndar brennisteinstvíoxíð í einhverjum mæli við bruna. Það er ekki gróðurhúsalofttegund en veldur súru regni. Þá eru ótaldar lofttegundirnar kolmónoxíð, CO, natríumoxíð, NO<sub>x</sub>, og kolvetni annað en metan sem valda gróðurhúsaáhrifum óbeint með því að auka styrk ósons í andrúmsloftinu.

Þær gróðurhúsalofttegundir sem frá samgöngum koma hafa allar lítil áhrif í samanburði við gróðurhúsalofttegundir sem koma frá öðrum orkunotendum sem sumar hafa, miðað við sama magn, þúsund sinnum meiri áhrif og eru í andrúmsloftinum margfalt lengri tíma. Hins vegar kemur stór hluti heildaráhrifanna frá samgöngum vegna mikillar notkunar eldsneytis til þeirra.

Samanborið við aðrar þjóðir er hlutfallslega mikið um útstreymi flúorkolefna hér á landi vegna mikillar framleiðslu áls. Hér sjást einkenni íslensks þjóðarþúskaþar, mikið vægi sjávarútvegs og framleiðslu sjávarafurða og hátt vægi einstakra stóriðjugreina eins og álframleiðslu og járnblendis. Mikill hluti íslenskrar orku er þegar framleiddur með aðferðum sem ekki valda neinum gróðurhúsaáhrifum.

Annað stórt einkenni er að mikið af útstreymi koltvísýrings á Íslandi, eða um 65% er frá flutningatengdum uppsprettum, samgöngum og sjávarútvegi.

Langmest af mengun vegna innanlandssamgangna kemur frá bifreiðum og þá mest á höfuðborgarsvæðinu þar sem býr meira en helmingur þjóðarinnar. Að mati Vegagerðarinnar er akstur í þéttbýli lítið eitt minni en akstur á þjóðvegum eða um 800 milljónir km. á ári. Að mati orkusparnefndar er akstur á höfuðborgarsvæðinu einu jafnmikill og akstur á þjóðvegum en annar akstur á þéttbýlissvæðum um 100 millj. km. á ári. Á höfuðborgarsvæðinu býr um 60% þjóðarinnar en í öðrum löndum er byggð jafnari.

Íslenskt samgöngukerfi er að ýmsu leyti einfaldara og fábreyttara en samgöngukerfi fjölmennari þjóða, þannig eru hér engar járnbrautir né önnur sporbundin samgöngutæki og hér eru ekki flutningar á vötnum, fljótum og vatnsvegum.

## Ástand 1990

Árið 1990 hefur verið valið sem viðmiðunarár. Það er grunnár Ríó samkomulagsins og því í allri umræðu notað sem viðmiðun.

Samkvæmt upplýsingum Orkuspárnefndar var heildarlosun CO<sub>2</sub> frá innanlandssamgöngum um 619 þús. tonn.

|                                      |                      |
|--------------------------------------|----------------------|
| Frá bílum komu                       | 527.287 <sup>1</sup> |
| Frá öðrum skipum en fiskiskipum komu | 59.641 <sup>2</sup>  |
| Frá flugvélum                        | 31.733               |
| Alls                                 | 618.661              |

Losun CO<sub>2</sub> frá innanlandssamgöngum var áætluð um 31,7% af heildarlosun CO<sub>2</sub> frá jarðefnaeldsneyti á landinu.

## Núverandi ástand og þróun frá 1990

Nýjustu tölur sem liggja fyrir eru frá árinu 1996. Verður því hér á eftir miðað við það ár fyrir núverandi ástand.

|                         | 1990    | 1996    | Breyting<br>%      |
|-------------------------|---------|---------|--------------------|
| Bensínsala (t)          | 127.812 | 137.827 | 7,8                |
| Flugvélabensín (t)      | 1.681   | 1.519   | -9,6               |
| Þotueldsneyti (t)       | 8.409   | 9.100   | 1,1                |
| Gasolía á bifreiðar (t) | 40.296  | 34.441  | -14,5 <sup>3</sup> |

<sup>1</sup> Hér er talin öll gasolúsala frá einka- og söluáætlum en sölu frá bíl er sleppt

<sup>2</sup> Auk flutningaskipa eru hér m.a. ferjur, varðskip og rannsóknarskip

<sup>3</sup> Hér gæti nokkurrá ónákvæmni. Tölurnar innifela sölu til bæði bifreiða og tækja. Hluta breytingarinnar má því líklega rekja til þess að notkun sé að færast frá bifreiðum til tækja.

|   |         |         |       |
|---|---------|---------|-------|
| Bílafjöldi alls                         | 134.181 | 141.530 | 5,5   |
| Bílafjöldi bensín                       | 120.108 | 124.745 | 3,9   |
| Bílafjöldi gasolía                      | 14.073  | 16.785  | 19,3  |
| Heildarakstur millj. km.                | 1.531   | 1.858   | 21,4  |
| Gasolía í skip önnur en fiskiskip (t)   | 11.749  | 6.145   | -47,7 |
| Svartolía í skip önnur en fiskiskip (t) | 7.170   | 7.798   | 8,8   |

Ofangreindar tölur sýna að minnkun hefur orðið í eldsneytisnotkun vegna loft- og sjóflutninga. Það er hins vegar athyglisvert að akstur hefur aukist miklu meira en sem nemur aukinni eldsneytisnotkun. Þetta bendir til að bifreiðar séu orðnar verulega sparneytnari en var 1990.

Með tilkomu hvarfakúta hefur önnur mengun frá bifreiðum minnkað verulega (CO, HC og NOx) Þá hefur sölu blýbensíns verið hætt og hefur blýmengun frá umferð því að mestu horfið.

### Sennileg þróun á næstu árum

Að öllu óbreyttu er sennilegt að fram til 2010 aukist bifreiðaakstur um 15 - 20% (18%) frá 1996 til 2010 eða um nokkuð minna en á árunum 1990 - 1996. Miðað við svipaða þróun og verið hefur í eldsneytiseyðslu bíla er líklegt að þetta valdi um 7% aukningu eldsneytisbrennslu. Mikil þróun virðist nú eiga sér stað í framleiðslu sparneytinna bílmótora og er því líklegt að aukning eldsneytisbrennslu verði mun minni.

Samkvæmt upplýsingum frá Orkusparnefnd voru um 65% af losun koltvísýrings frá innanlandssamgöngum árið 1990 frá brennslu á bensíni, 21% komu frá brennslu á gasolíu í bifreiðum en aðrir þættir vógu mun minna. Heildarlosun CO<sub>2</sub> frá innanlandssamgöngum var þá tæp 619 þús. tonn og hafði aukist um rúmlega 31% frá 1982.

Samkvæmt sömu upplýsingum er áætlað að árið 2000 verði heildarlosun koltvísýrings frá innanlandssamgöngum, án tækja, tæplega 717 þús. tonn og hafi þá aukist um 98 þús. tonn eða um það bil 16% frá 1990. Aukningin mun að langmestu leyti stafa af aukinni bílaumferð en losun frá öðrum samgöngum dregst saman eða stendur í stað.

Orkusparnefnd spáir því enn fremur að árið 2025 hafi koltvísýringslosun frá innanlandssamgöngum aukist upp í um 862 þús. tonn eða um tæplega 39% frá 1990.

Sem fyrr mun aukin bílaumferð, tæki undanskilin, valda þessu. Öll önnur eldsneytisnotkun vegna samgangna mun standa í stað utan notkun flugvélaeldsneytis sem eykst nokkuð án verulegra áhrifa á heildarnotkun. Gert er ráð fyrir að 87% af koltvísýringslosuninni verði vegna brennslu bensíns og gasolíu í bílum í stað 85% árið 1990.

Flutningar innanlands með flugi og skipum munu að mati Orkusparnefndar eiga nokkuð undir högg að sækja vegna betri samgangna á landi. Þá er gert ráð fyrir að betri vegasamgöngur og meiri frítími fólks auki akstur einkabíla. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er áætlað að hann hafi verið 11.400 km. á bíl árið 1990 og um 13.100 km á bíl árið 1996. Gert er ráð fyrir því að á næstu árum aukist bílaumferð mun minna en verið hefur að undanfögnu.

Gera má ráð fyrir að Hvalfjarðargöngin hafi nokkur áhrif á flug til Sauðárkróks og jafnvel til Akureyrar. Hins vegar er erfitt að meta heildarþróunina þar sem aukin samkeppni hefur valdið verulegri aukningu á flugi. Þá má benda á að póstflutningar hafa að mestu flust niður á jörðina.

Þar sem þegar hefur átt sér stað fjárfesting í nýjum sparneytnum farþegaflugvélum í innanlandsflugi er ekki gert ráð fyrir að frekari minnkun fram yfir aldamót.

## **Samanburður á losun gróðurhúsalofttegunda eftir flutningsmátum**

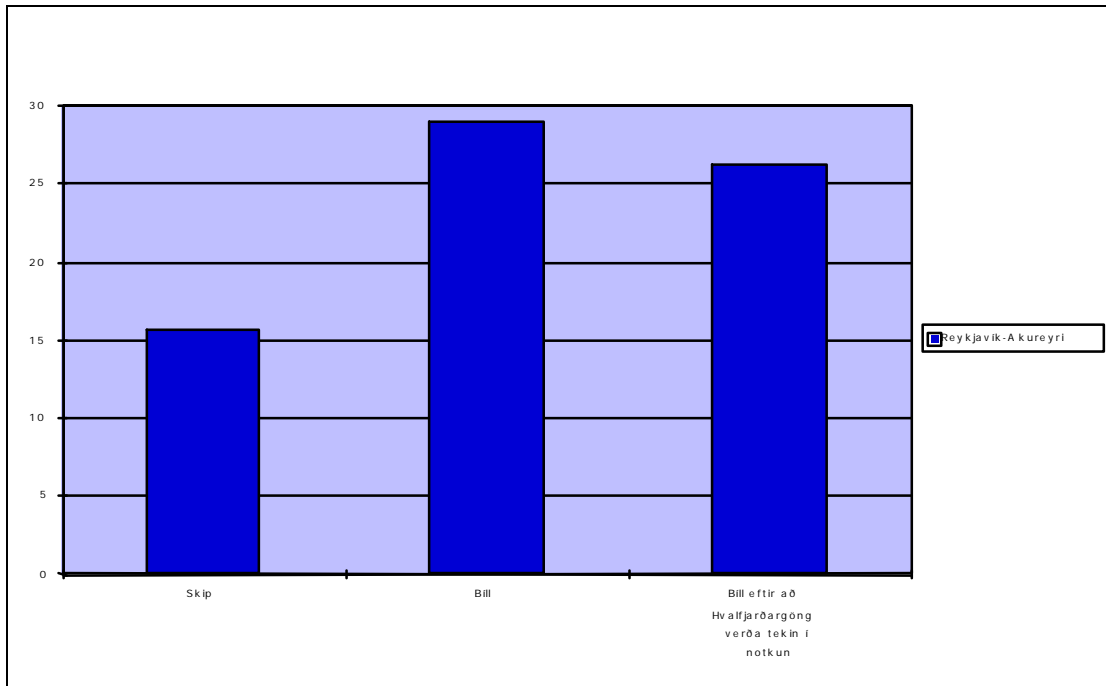
Verulegur munur er á losun gróðurhúsalofttegunda eftir flutningsmátum. Hér á eftir verða sýnd nokkur dæmi um hver sá munur getur verið.

### **I. Vöruflutningar:**

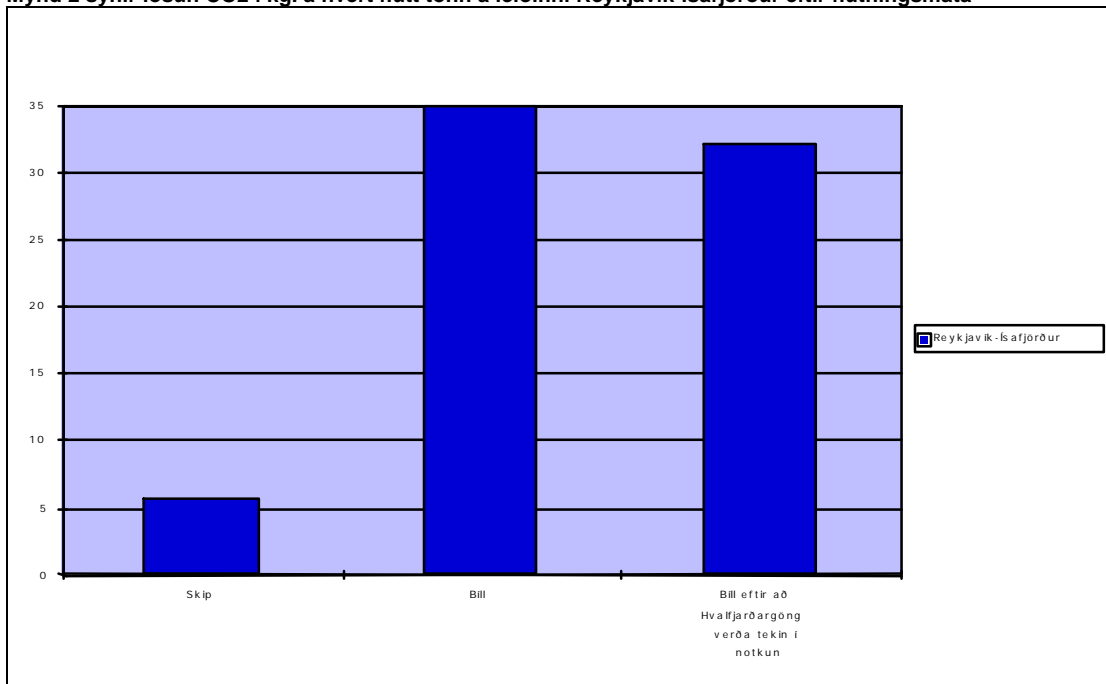
Verulegur munur er á losun gróðurhúsalofttegunda eftir flutningsmátum. Hér á eftir verða sýnd nokkur dæmi um hver sá munur getur verið.

Samanburður á losun koltvísýrings frá flutingabílum og skipum á leiðunum Reykjavík-Akureyri og Reykjavík-Ísafjörður leiðir eftirfarandi í ljós.

**Mynd 1 sýnir losun CO<sub>2</sub> í kg. á hvert flutt tonn á leiðinni Reykjavík-Akureyri eftir flutningsmáta**



Mynd 2 sýnir losun CO2 í kg. á hvert flutt tonn á leiðinni Reykjavík-Ísafjörður eftir flutningsmáta



Myndirnar sýna reiknuð dæmi um flutninga vörflutningabíls og vörflutningaskips. Miðað var við áætlun um bæði eyðslu og flutninga. Í báðum

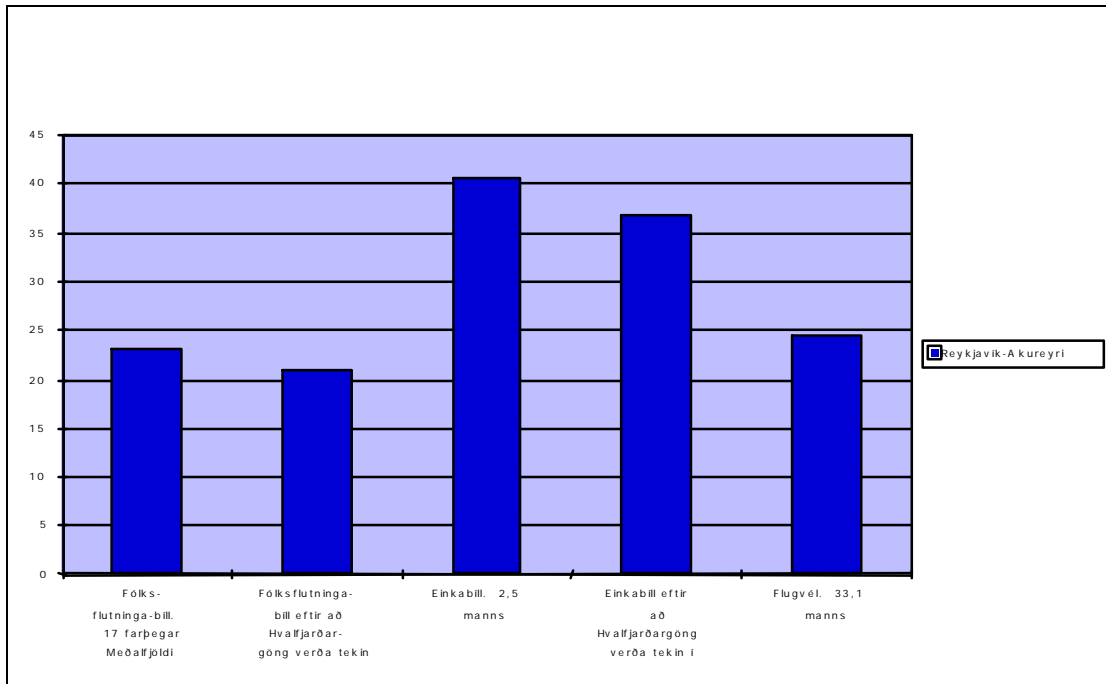
tilfellum er stór hluti eldsneytisnotkunar óháður flutningsmagni. Meiri hagkvæmni skips byggir því á að það flytur mun meira auk þess sem sjóleiðin milli Ísafjarðar og Reykavíkur er styttri en landleiðin.

Miklu munar á koltvísýringslosun eftir flutningsmátum. Um helmingsmunur losunar er á leiðinni Reykjavík-Akureyri og Hvalfjarðargöng munu ekki breyta samanburðinum svo neinu nemi. Munurinn er margfaldur á leiðinni Reykjavík-Ísafjörður.

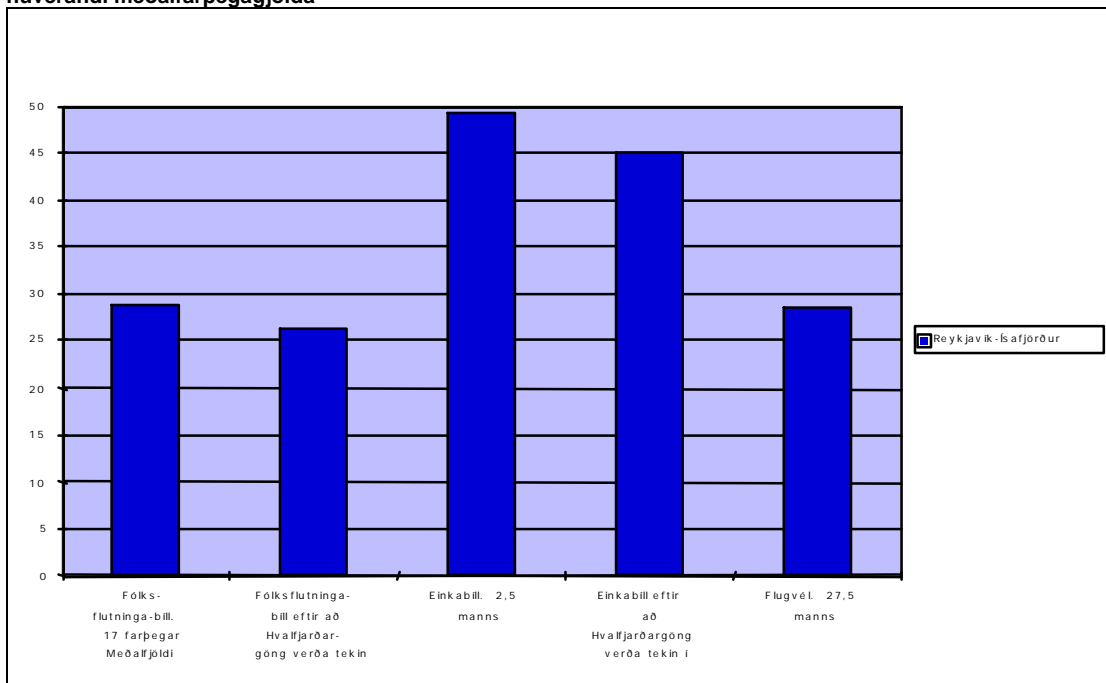
## II. Farþegaflutningar:

Borin er saman losun koltvísýrings á leiðunum Reykjavík-Akureyri og Reykjavík-Ísafjörður fyrir hvern fluttan farþega með einkabíl, fólksflutningabíl (rútu) og flugvél miðað við núverandi meðalnýtingu þessara flutningsmáta.

**Mynd 3 sýnir losun CO<sub>2</sub> í kg. á hvern fluttan farþega á leiðinni Reykjavík-Akureyri eftir ferðamáta og miðað við núverandi meðalfarþegagjölda**



Mynd 4 sýnir losun CO2 í kg. á hvern fluttan farþega á leiðinni Reykjavík-Ísafjörður eftir ferðamáta og miðað við núverandi meðalfarþegajölda



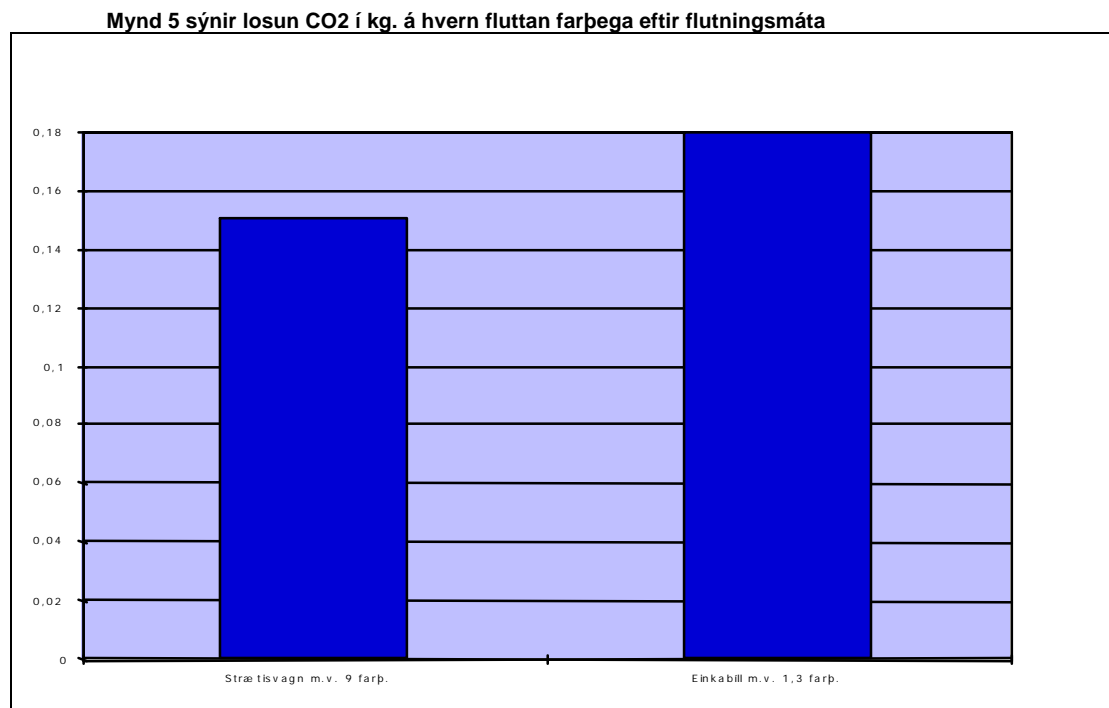
Hvað fjölda farþega í bílum varðar er miðað við tölningar Vegagerðarinnar á fjölda farþega en við upplýsingar frá Flugleiðum um fjölda farþega á flugleiðunum Reykjavík-Ísafjörður og Reykjavík-Akureyri. Talsvert meira er losað af koltvísýringi, á



hvert farþegasæti, við að fljúga báðar leiðir en að aka þær hvort sem er með fólksflutningabíl eða einkabíl. Nýting flugvélanna er hins vegar mun betri auk þess sem loftlína er styttri sem skýrir lítinn mun á losun koltvísýrings á hvern fluttan farþega. Það sama má segja um samanburð á losun einkabíls og fólksflutningabíls. Koltvísýrings losunin dreifist á mun fleiri farþega en í einkabílum, þannig að losun á hvern um sig verður minni.

### III. Almenningsamgöngur:

Við samanburð á losun koltvísýrings fyrir hvern farþega með einkabíl og strætisvagni er stuðst við upplýsingar frá umferðardeild Borgarverkfræðings um meðalfjölda farþega í hverjum bíl.



Littlu munar á losun koltvísýrings á hvern fluttan farþega með einkabíl og almenningsvagni miðað við núverandi nýtingu. Strætisvagninn losar að vísu mun meira af CO<sub>2</sub> en einkabíllinn en nýting hans veldur því að hann mengar minna á hvern farþega. Æskilegt er að auka nýtingu almenningsvagna. Þannig væri hægt að draga verulega úr losun á hvern farþega.

## **Mögulegar aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda**

Hér á eftir verður fjallað um ýmsar aðgerðir sem hugsanlegt væri að beita til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Starfshópurinn vill í því sambandi leggja áherslu á að hann telur alls ekki hægt að mæla með notkun ýmissa af þessum aðgerðum héraðs þótt þær hafi verið reyndar erlendis. Erfitt er að meta þann árangur sem unnt er að ná með þeim aðgerðum sem nefndar eru en margar þeirra tekur auk þess langan tíma að framkvæma.

### **Gerð vega- og gatna sé hagað þannig að orkunotkun sé sem minnst:**

Benda má á eftirfarandi aðgerðir sem stuðla að þessu markmiði.

Vegir verði gerðir þannig að unnt sé að halda sem jöfnustum hraða og sem næst því sem krefst lágmarks eldsneytisnotkunar. Dregið verði úr bratta eftir því sem unnt er.

Götur og umferðamannvirki í þéttbýli séu gerð þannig að biðtímar séu sem stystir og unnt sé að halda sem jöfnustum þeim hraða sem við á á hverjum stað og stuðlað sé að því að sem mestur hluti umferðarinnar eigi þess kost að aka á þeim hraða sem veldur minnstri eldsneytiseyðslu.

Bundið slitlag verði lagt á malarvegi.

### **Áróður og fræðsla:**

Fræða þarf almenning um það hvernig unnt er að draga úr mengun frá farartækjum og reka áróður fyrir því að það sé gert. Meðal atriða í þessu sambandi má nefna eftirfarandi:

Hvetja til aksturslags sem dregur úr eldsneytisnotkun.

Drepið sé á bílum ef þeir eru stöðvaðir lengur en ákveðinn tíma.

Hvetja til notkunar almenningsvagna og samnýtingar bíla.

Hvetja almenning til að fara ferða sinna fótgangandi og til að nota reiðhjól.

Hvetja til notkunar bíla sem eru sparneytnir og nýta eldsneytið vel.

### **Ábendingar varðandi ökutæki:**

Fylgt sé eins ströngum kröfum varðandi útblástur og mengun frá ökutækjum og fært þykir hverju sinni.

Innflutningur notaðra bíla án mengunarvarna verði takmarkaður eða bannaður.

Haft verði samflot með nágrannaþjóðunum varðandi reglur um vélarstærðir og eldsneytiseyðslu.

Tilraunir og rannsóknir á notkun vistvænna (vistvænni) orkugjafa fyrir bifreiðar verði studdar, t.d. með niðurfellingu aðflutingsgjalda og/eða niðurgreiðslu á orku.

### **Færsla á milli flutningsmáta:**

Stuðla þarf að notkun þeirra flutningsmáta sem valda minnstri losun gróðurhúsalofttegunda. Þetta á bæði við um vöruflutninga og fólksflutninga þar með talið almenningssamgöngur

### **Uppbygging heildarsamgöngukerfis landsins:**

Nauðsynlegt er að meta hagkvæmni einstakra flugvalla og tryggja að leiðir að og frá flugvöllum séu stuttar og greiðar og þannig í sem bestu samræmi við byggð. Sama á við um uppbyggingu hafna, hana þarf að miða við hagkvæmni þeirra jafnframt að taka tilliti til fjarlægðar á fiskimið. Brýna nauðsyn ber til að beita hagrænum aðgerðum við mat á vöruflutningaleiðum og samsetningu flutningsmáta.

### **Skattlagning eldsneytis:**

Skattlagning eldsneytis (bensíns) er þegar mjög mikil en inni í bensínverði eru nú vörugjald, sérstakt vörugjald og virðisaukaskattur. Ef auka á þessa skattlagningu er mikilvægt að það fjármagn sem þannig innheimtist renni til ákveðinna verkefna til að draga úr loftmengun.

### **Skattlagning bifreiða:**

Gjöld af innflutningi bifreiða eru hér með því hæsta sem gerist í nálægum löndum og tvísýnt hvort hægt er að mæla með hækkingu þeirra nema sambærileg skref verði stigin í nágrannalöndunum. Nokkur neyslustýring á sér stað með innflutningsgjöldum af bifreiðum en hugsanlega mætti auka hana.

### **Takmörkun bifreið eignar:**

Takmörkun bifreiðaeignar væri eflaust mjög erfið í framkvæmd og óvinsæl, auk þess sem erfitt væri að setja réttlátar reglur þar um.

### **Takmörkun aksturs:**

Takmörkun aksturs getur verið bæði svæðisbundin og tímabundin. Undirbúa þyrfti slíkar takmarkanir og kynna mjög vandlega áður en gripið yrði til þeirra en sennilegt er að a.m.k. tímabundnar takmarkanir yrðu mun óvinsælli hér en þar sem þær hafa verið reyndar erlendis þar eð ástæður fyrir þeim eru ekki eins augljósar hérlendis.

Með sérstakri gjaldtöku væri hugsanlegt að draga úr umferð eyðslufrekra bíla (bensínháka) á ákveðnum svæðum, t.d. þar sem byggð er þéttust.

### **Takmörkun landflutninga:**

Tæknilega er unnt að takmarka landflutninga á ýmsan hátt. Má þar nefna takmörkun á öxulþunga, bann við flutningum ákveðinna vöruflokka á ákveðnum leiðum og niðurgreiðslur á sjóflutningum. Þessar aðgerðir yrðu hins vegar sennilega bæði erfiðar og dýrar í framkvæmd.

### **Uppbygging nýrra samgöngumöguleika:**

Uppbygging nýrra samgöngumöguleika fælist einkum í því að byggja upp mannvirki fyrir sporbundna umferð. Slíkt yrði eflaust ákaflega dýrt bæði í stofnkostnaði og rekstri.

### **Skipulag þjóðfélagsins**

Skipuleggja starfsemi þjóðfélagsins með það að markmiði að minnka þörf fyrir akstur bæði innan- og utanbæjar (upplýsingaþjóðfélag, rafræn viðskipti, fjarvinnsla, kerfisbundin vörudreifing og heimsending vöru).

Á höfuðborgarsvæðinu þarf að gera samræmt skipulag fyrir samgöngukerfi á svæðinu öllu. Þar þarf að gæta þess að akstursleiðir séu sem stýstar, aðgangur að útvistarsvæðum sé í næsta nágrenni íbúaðrbyggðar þannig að unnt sé að ná þangað gangandi eða á hjóli. Leiðir almenningsvagna verði gerðar sem greiðastar og aðstaða gangandi og hjólandi vegfarenda batni. Mætti hugsa sér að byggja upp sérstakt stofnkerfi göngu- og hjólreiðavega til að tengja saman fjölmenn svæði og hverfi.

### **Innlendir orkugjafar**

Opinberir aðilar ryðji brautina með því að taka í notkun farartæki, sem nota innlenda orkugjafa svo sem rafmagn og metan. Einnig má benda á niðurfellingu eða lækkun aðflutningsgjalda eins og áður var vikið að.

### **Almenningssamgöngur styrktar**

Almenningssamgöngur í þéttbýli og milli landshluta verði styrktar og eflar. Leitað verði hagræðis í skipulagi almenningssamgangna bæði á landsbyggðinni og höfuðborgarsvæðinu. Hugað verði sérstaklega að tengingu á milli sveitarfélaga í þessu tilliti og samræmingar farmiða og leiðarkerfa flutningafyrirtækja.

### **Breyting skattheimtu**

Afsláttur af þungaskatti verði lagður niður og þess gætt að notkun dísilbíla sé ekki óhagstæðari fyrir notandann en notkun bensínbíla.

Einnig sé þess gætt að einstökum flutningsmátum sé ekki mismunað innbyrðis með skattlagningu.

### **Notkun lífrænna leysiefna í vegagerð:**

Í dag er efnið “white spirit” notað í bik (asfalt) fyrir klæðingarslitlag vega.

Árið 1990 innihélt bikblandan 13% af leysiefninu og voru það ár notaðir tæplega 900 þús. lítrar af því. Á síðustu árum hafa staðið yfir tilraunir með bikblöndu með lægra hlutfalli leysiefnis og lofa þær tilraunir góðu. Árið 1997 var að meðaltali notað 11% leysiefnis í bikið og eru horfur á að unnt verði að lækka það hlutfall töluvert.

Erlendis hefur notkun svonefndra bikþeyta farið vaxandi en í henni hefur vatn í aðalatriðum komið í stað leysiefnisins. Hér hafa nokkra tilraunir verið gerðar með notkun bikþeytu með misjöfnum árangri. Slitlög sem innihalda bikþeytu sem bindiefni virðast hugsanlega háðari veðurfari fyrst eftir útlögn heldur en þau sem innihalda bikblöndu. Þá er bikþeyta einnig töluvert dýrari en bikblanda með “white spirit”.

Æskilegt virðist því að minnka notkun “white spirit” í bikblöndun eins og fært þykir auk þess sem haldið verði áfram tilraunum með notkun á bikþeytum.

## **Tillögur um aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda**

Eins og fram hefur komið hér að framan kemur langmest af þeim gróðurhúsalofttegundum sem losaðar eru í samgöngum frá bílum.

Á alþjóðlegum vettvangi er íslenskur markaður fyrir bifreiðar svo lítill að reglur sem hér yrðu settar einhliða og legðu kröfur á bifreiðaframleiðendur t.d. um gerð og búnað bifreiða hefðu sennilega lítil sem engin áhrif önnur en að auka kostnað. Á hinn bóginn er mikilvægt að fylgjast með og styðja alþjóðlegar reglur sem um þessi atriði kunna að verða settar en á þann hátt er líklegt að raunhæfur árangur náist á þessu sviði. Jafnframt er sjálfsagt að fylgjast vel með möguleikum á að nota vistvænni orkugjafa fyrir bíla og styðja slíka notkun eftir því sem kostur er.

Hér að framan var bent á ýmsar hugsanlegar aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Starfshópurinn er sammála um að jákvæðar aðgerðir eru vænlegri til árangurs en neikvæðar (boð og bönn). Þótt ýmsar af jákvæðu aðgerðunum kosti fé hafa þær yfirleitt þann kost að auka hagsæld landsmanna, jafnframt því sem þær stuðla að hreinna og betra umhverfi. Með hliðsjón af því sem fjallað hefur verið um hér að framan leggur starfshópurinn eftirfarandi til:

- Tryggja þarf að í svæðis- og aðalskipulagi sé á markvissan hátt tekið á samgöngumálum með það að markmiði að stytta akstursleiðir og draga úr akstursþörf. Einkum er mikilvægt að koma á svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið þar sem gatnakerfi allra sveitarfélaga á svæðinu verði samræmt með ofangreind markmið í huga.
- Vinna þarf að því vegir og götur séu þannig úr garði gerð að orkunotkun verði sem minnst. Hafa þarf þetta í huga strax á hönnunarstigi. Meðal atriða sem minnka orkunotkun má benda á lögn bundins slitlags á malarvegi, styttingu vega þar sem það er unnt og minnkun biðtíma á gatnakerfi þéttbýla með endurbótum gatnamóta, bættri samhæfingu umferðarljósa og gerð umferðarmannvirkja.
- Bæta þarf skipulagningu almenningsamgangna með það að markmiði að almenningsamgangnakerfi virki sem eitt kerfi gagnvart notendum. Í því sambandi þarf einnig að huga að auknum forgangi eða sérstökum leiðum fyrir almenningsvagna. Þá þarf einnig að samræma og samhæfa aðrar almenningsamgöngur á landinu.

- Gæta þarf jafnræðis í gjaldröku af bifreiðum þannig að dísilbílar séu ekki óhagstæðari kostur en bensínbílar. Aksturshvetjandi skattlagning eins og afsláttur af þungaskatti verði lögð niður og stuðlað að því að vörur sem fluttar eru í miklu magni verði fluttar með skipum eftir því sem mögulegt er.
- Höft verði sett á innflutning notaðra bíla án mengunarvarna og eftirlit í bifreiðaskoðun með sót- og nituroxíðsmengun verði aukið.
- Markviss úttekt verði gerð á rekstrarlegri hagkvæmni farartækja sem nota aðra orkugjafa en jarðefnaeldsneyti. Við úttektina þurfa stjórnvöld að tryggja að farartækin séu prófuð í almennum rekstri. Jafnframt þarf að fara fram fræðsla um farartækin, kosti þeirra og galla.
- Hefja þarf almenna fræðslu og áróður til almennings um orkusparnað í samgöngum.