

SAM- GÖNGUR Í ÞÁGU ÞJÓÐAR





SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

2007

SAMGÖNGUR Í ÞÁGU ÞJÓÐAR

Samgöngur í þágu þjóðar | © Samgönguráðuneytið 2007. *Rit þetta má eigi afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt nema getið sé heimilda.* Ritstjórn: Jóhannes Tómasson. Texti og prófarkalestur: Ó! Auglýsingastofa, GSP, Sigurður Hreiðar Hreiðarsson. Hönnun og umbrot: Ó! Auglýsingastofa. Myndir: Nordicphotos, Ragnar Th. Sigurðsson. Prentun og bókband: Prentmet. ISBN 978-9979-9402-6-5

Efnisyfirlit

Ávarp	Alþjóðlegt samstarf mikilvægt.....24	<i>Magnús Oddsson ferðamálastjóra</i>54	Örari dreifing á pósti.....84
<i>Sturla Böðvarsson samgönguráðherra</i> iv	Þróun flugmála24	Metfjöldi erlendra ferðamanna.....56	Ný markmið og viðtæk uppbygging84
Inngangurvi	Breytt skipulag flugmála.....25	Hefja á endurskoðun ferðamálaáætlunar58	Fjarskiptaráði komið á fót.....85
Stjórnsýsla samgönguráðuneytisins	Meiri sveigjanleiki.....25	Nýtt laga umhverfi í ferðamálum.....58	Umferðarmál86
<i>Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri</i>viii	Þátttaka í Flugöryggisstofnun Evrópu26	Aukin gagnasöfnun um ferðaþjónustu60	<i>Umferðaröryggisáætlun er viðamikil</i>
Línur verða lagðar með samgönguáætlun2	Bundið slitlag á Sandskeiðsflugvöll28	Loftferðasamningar.....61	<i>verkefni. Viðtal við Karl Ragnars,</i>
Samgönguáætlun 2007 til 2010 samþykkt.....4	Flugráð29	Vestnorrænt ferðamálasamstarf sameinað61	<i>forstjóra Umferðarstofu</i>88
Rúmlega 380 milljarðar til samgöngumála	Siglingamál30	Iceland Naturally átak í Evrópu og Ameríku62	Íhuga þarf endurskoðun á ökukennslu89
á 12 árum.....4	<i>Ísland er komið í þjóðbraut. Viðtal við</i>	Íslensk ferðaþjónusta í sterkri stöðu.....63	Ráðgjafi í umferðarmálum.....92
Stefnumótun samgönguáætlunar6	<i>Hermann Guðjónsson siglingamálastjóra</i>32	Tónlistar- og ráðstefnuhús64	Þrenns konar hlutverk93
Umhverfisskýrsla fylgir samgönguáætlun	Vitarnir veita sálarró34	Ferðamálaráð.....65	<i>Umferðaröryggi í þágu þjóðar. Viðtal við Kjartan</i>
í fyrsta sinn7	Meðal fyrstu þjóða með samgönguáætlun37	Póst- og fjarskiptamál66	<i>Magnússon, formann Umferðarráðs</i>94
Margþætt rannsóknastarf á sviði samgangna8	Færri starfsmenn.....37	<i>Verða að tryggja laga- og viðskiptaumhverfi.</i>	Aukið fé og hertar aðgerðir í
Hegðun hefur áhrif9	Áætlun um öryggi sjófarenda.....38	<i>Viðtal við Hrafnkel V. Óskarsson, forstjóra Póst-</i>	umferðaröryggisáætlun.....96
Vistvænt verði fýsilegra9	Helstu framkvæmdir í siglingamálum	<i>og fjarskiptastofnunar</i>68	Sjálfvirkt umferðarútlit.....97
Samgönguráð.....9	2003 til 2006.....39	Sítenging í vasanum.....70	Hert viðurlög gegn umferðarlagabrotum.....98
Flugmál10	Hafnaráð40	Staða fjarskipta góð.....72	Í áttunda sæti í umferðaröryggi.....100
<i>Í samkeppni við flugmálastjórnir í nágrennalöndum.</i>	Siglingaráð.....41	Farsímanotkun möguleg á öllum	Sjálfvirk neyðarhringing undirbúin.....101
<i>Viðtal við Pétur K. Maack flugmálastjóra</i>12	Vegamál42	Hringveginum í árslok74	Umferðarráð102
Ár mótunar.....14	<i>Menn eru komnir inn í fjöllin. Viðtal við</i>	Nýr sæstrengur í sjónmáli.....76	Rannsóknarnefndir104
Alþjóðleg starfsemi16	<i>Jón Rögnvaldsson vegamálastjóra</i>44	Einkaréttur afnuminn77	Rannsóknarnefnd sjóslysa106
<i>Betri staða og meiri sveigjanleiki. Viðtal við</i>	Gæðakönnun á vegakerfinu.....50	Tillögur um aukið net- og upplýsingaöryggi.....77	Rannsóknarnefnd umferðarslysa108
<i>Þorgeir Pálsson, forstjóra Flugstoða ohf.</i>18	Ný vegalög fyllilega tímabær51	<i>Saga Íslandspósts einkennist af hagræðingu og</i>	Rannsóknarnefnd flugslysa.....110
Starfsmenn hátt í þrjú hundruð23	Ferðamál52	<i>aðlögun. Viðtal við Ingimund Sigurpálsson,</i>	Lög samþykkt á kjörtímabilinu
	<i>Ef leiðirnar eru ekki greiðar ferðast enginn. Viðtal við</i>	<i>forstjóra Íslandspósts hf.</i>78	2003 til 2007112
		Fimm skilgreind markmið.....80	
		Meiri póstur þrátt fyrir tölvupóstinn.....82	

Samgöngur í þágu þjóðar

STURLA BÖÐVARSSON

Samgönguráðherra



Öll svið þjóðlífsins krefjast tryggra samgangna og öruggrar þjónustu á öllum sviðum sem þeim tengjast. Samgönguráðuneytið hefur þennan víðtæka málaflokk á sinni könnu og má segja að verkefni þess snerti á einhvern hátt flesta landsmenn. Í margvíslegum samskiptum við landsmenn verður samgönguráðherra líka oftlega var við mikinn áhuga landsmanna á verkefnum ráðuneytisins og er það vel.

Samgönguáætlun árána 2007 til 2018 hefur verið meðal umfangsmestu verkefna síðustu misserin. Með henni eru lagðar meginlínur og mörkuð langtímastefna. Helsta breytingin sem varð með tilkomu laga um samgönguáætlun var sú að markmið og áætlanir um öll aðalsvið samgangna eru sett fram sem ein heild. Grunnnet samgangna er skilgreint og tvínaðar eru saman framkvæmdir og þjónusta á sviði vegakerfis, siglinga og flugmála. Með þessu verður áætlanagerðin heildstæð og framkvæmdir hagkvæmar.

Nýtt markmið í samgönguáætlun er markmið um jákvæða byggðapróun. Umbætur á samgöngukerfinu geta leitt til möguleika á jákvæðri byggðapróun. Í samgönguáætlun er leitast við að jafna út mismunandi aðgengi landsmanna að samgöngukerfinu og vinna á móti ókostum mikilla vegalengda. Undir það markmið geta fallið framkvæmdir sem ekki teljast arðbærar en eru engu að síður nauðsynlegar til að skapa sem jafnasta aðstöðu landsmanna. Gott samgöngukerfi og tenging byggðanna býður uppá möguleika á nýtingu auðlinda til lands og sjávar, stuðlar að auknum jöfnuði milli landsmanna og auknum möguleikum til þjónustu og menntunar. Um það snúast jákvæð áhrif samgönguáætlunar.

Önnur nýjung samgönguáætlunar er umhverfisskýrsla sem henni fylgir og fylgja ber samkvæmt lögum sem Alþingi samþykkti 2006. Þar er gerð grein fyrir heildarmati á afleið-

ingum áætlunarinnar á umhverfi og samfélag. Ísland er meðal fyrstu landa í Evrópu sem hrint hafa í framkvæmd mati á umhverfisáhrifum samgönguáætlunar á landsvísi.

Með umhverfismatinu er tekið mið af umhverfissjónarmiðum við gerð tillögu að samgönguáætlun, að áætlunin sé í samræmi við aðrar áætlanir og lög og alþjóðlega samninga. Í skýrslunni eru skilgreind þau áhrif sem kunna að verða á samfélag, náttúrufer og loftslag og lagðar fram tillögur um hvernig bregðast má við þeim og jákvæð áhrif eru einnig dregin fram.

Þessi nýjung sýnir svo ekki verður um villst hversu mikilvægt er að horfa til allra þátta umhverfismála þegar framkvæmdir á sviði samgangna eru annars vegar.

Almenningssamgöngur á vegum hafa átt undir högg

að sækja. Á meðan almenningssamgöngur í flugi og ferjusiglingum hafa vaxið hefur ekki tekist að auka notkun strætisvagna og sérleyfisvagna milli byggðarlaga. Ójákvæmilegt er að nýta almenningssamgöngur betur og til þess að svo geti orðið er nauðsynlegt að til komi samstarf ríkis og sveitarfélaga. Samkomulag samgönguráðuneytis og Reykjavíkurborgar um sérstaka aðgerðaáætlun til að auka almenningssamgöngur markar tímamót. Markmiðið á að vera að nýta samgöngumiðstöðina í Vatnsmýri til þess að auðvelda rekstur, bæta þjónustu við íbúa og auka veg notkunar strætisvagna og sérleyfisbíla.

Með útgáfu ritsins Samgöngur í þágu þjóðar er sinnt þeirri sjálfsögðu upplýsingaskyldu ráðuneytisins að fyrir liggja samantekt á því sem unnið hefur verið að síðustu árin og um leið gefin innsýn í það sem framundan er. Vona ég að ritið geti verið mönnum fróðlegt aflestrar.

Inngangur

Fjölbreytt svið samgöngumála ná eitt eða fleiri inni daglegt líf nútímamannsins: Vegamál, siglingar, flugmál, ferðamál, póst- og fjarskiptamál og að ógleymdum umferðarmálum. Öll snerta þessi svið einnig umhverfið og þess vegna koma þau öllum við. Verkefni samgönguráðuneytisins ná inná öll þessi svið.

Lífsgæði þjóðfélagsþegnanna eru metin með ýmsum mælikvörðum. Nokkrir þeirra mælikvarða snerta samgöngumál. Þeir eru til dæmis möguleikar á ferðum um samgöngukerfi landsins sem byggt hefur verið upp og möguleikar á samskiptum í gegnum fjarskipti. Þróun og uppbygging á þessum sviðum hefur verið mikil á síðustu árum. Hefur þar verið fylgt sjálfsögðum og eðlilegum kröfum tímans.

Samgöngumál eru orðin annað og meira en lífsgæði. Þau eiga ekki að snúast um gæði sem sumir fá en aðrir ekki heldur eru sjálfsagður hlutur sem allir eiga að hafa jafnan aðgang að. Það hlýtur að vera lokamarkmiðið og að því hlýtur alltaf að vera stefnt.

Í þessu riti er safnað saman margháttaðum fróðleik um hin ýmsu svið samgöngumála. Farin var sú leið að fá forstöðumenn einstakra sviða til að gera grein fyrir helstu áföngum á liðnum árum og helstu verkefnum sem fyrir liggja. Jafnframt er gerð grein fyrir ýmsum öðrum verkefnum og málum sem unnið er að á vegum samgönguráðuneytisins.

Margt hefur áunnist síðustu árin á því sviði að bæta starfsskilyrði ýmissa sviða samgangna og þjónustusviða sem þeim tengjast. Má þar nefna sem dæmi verkefni fjarskiptaáætlunar sem nú er unnið að svo sem þétting farsímanetsins á þjóðvegakerfinu og nokkrum ferðamannasvæðum; hafinn er undirbúningur að lagningu nýs sæstrengs; einfölduð hefur verið úthlutun starfsleyfa veitinga- og gistihúsa; hafin er endurskoðun á ferðamálaáætlun og könnuð verður þörf á uppbyggingu vegna aukinna umsvifa í móttöku skemmtiferðaskipa.

Svo sem sjá má af tillögu að samgönguáætlun árána 2007 til 2018 á meirihluti fjárframlaga áætlunarinnar að

renna til verkefna á sviði vegamála. Eru það 324 milljarðar af rúmlega 380 milljörðum eða um 85% fjármagnsins. Sýnir það einkum tvennt. Þrátt fyrir gífurlegar fjárfestingar á liðnum árum er enn verk að vinna á þessu sviði og hraðvaxandi bílæign landsmanna og mjög aukin umferð krefst sífelldra umbóta í vega- og gatnakerfinu.

Því fer þó fjarri að þessum fjármunum sé illa varið. Betri samgöngumannvirki hafa í för með sér aukið öryggi vegfarenda og styttingu leiða sem þýðir aukna hagkvæmni. Þetta er meðal markmiða samgönguáætlunar en auk greiðari samgangna, hagkvæmni og öryggis eru umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæð byggðaþróun meðal markmiða hennar.

Öryggismál ná til allra sviða samgangna. Skipan flugmála á Íslandi fellur að alþjóðlegum og evrópskum reglum bæði hvað varðar opinbera stjórnsýslu og eftirlit svo og hvað varðar starfs- og rekstrarumhverfi flugrekenda og viðeigandi starfsstétta. Stefnan er að fylgja sameiginlegum flugöryggiskröfum Evrópulanda og nota bestu

alþjóðlegu viðmið og vera ekki með íslensk sérákvæði nema í undantekningartilvikum.

Á sviði siglingaöryggis er unnið samkvæmt áætlun um öryggi sjófarenda en grunnur hennar var lagður árið 2000. Áhersluatriðin eru fjögur: Menntun og þjálfun; fræðsluefni og miðlun upplýsinga; öryggisstjórnun; rannsókn- og þróunarverkefni. Banaslysum á sjó hefur fækkað síðustu árin og stefnt er að fækkun skipsskaða og fækkun alvarlegra slysa á sjómönnum en með batnandi skráningu slysa er hægt að takast á við það verkefni af fullum þunga.

Markmið eru einnig sett varðandi umferðaröryggi. Stefnt er að því að fækka banaslysum í umferð þannig að fjöldi látinna á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016. Einnig er stefnt að því að fjöldi alvarlegra slasaðra í umferð lækki að jafnaði um 5% á ári til 2016 miðað við meðaltal árána 2001 til 2005.

Stjórnsýsla samgönguráðuneytisins

RAGNHILDUR HJALTADÓTTIR

Ráðuneytisstjóri



Góð stjórnsýsla og vönduð vinnubrögð eru hornsteinn opinberrar þjónustu, auk þess að vera lykill að framkvæmd á stefnu ráðherra. Þessi sjónarmið skipa ríkan sess í samgönguráðuneytinu.

Stjórnsýslan styðst við þær meginreglur sem hafa rutt sér til rúms á undanförunum árum. Nefna má að hún sé opin og gagnsæ, örugg, hagkvæm og skilvirk. Stuðst er við stjórnsýslulög og fordæmi Umboðsmanns Alþingis, upplýsingalög, lög um persónuvernd, kröfu um aðskilnað eftirlits og reksturs og samninginn um evrópska efnahags-svæðið svo eitthvað sé nefnt. Allt þetta gerir síauknar kröfur til ráðuneyta og opinberra stofnana, enda lýtur starfsemi þeirra strangari kröfum en önnur svið atvinnulífsins.

Til að tryggja vönduð vinnubrögð hefur samgönguráðuneytið m.a. tekið upp gæðastjórnun. Gerðir hafa verið árangursstjórnunarsamningar við allar stofnanir sem undir ráðuneytið heyra. Þar eru helstu markmið og áherslur sameiginlega skilgreindar. Í samræmi við samningana senda stofnanir ráðuneytinu ársáætlanir sínar, fjögurra ára áætlanir og ársskýrslur. Markmið eru skilgreind

og grein gerð fyrir hvernig til hafi tekist að ná þeim. Endurgjöf á þessar upplýsingar eru mikilvægur samvinnu- og samskiptavettvangur ráðuneytis og stofnunar.

Í ráðuneytinu eru samdar ítarlegar verkáætlanir um öll verkefni sem ráðist er í. Þar eru skilgreind markmið með verkefninu, ferill vinnunnar, hver beri ábyrgð á verkefninu og hverjir vinna að því auk þess sem kostnaður við verkefnið er áætlaður. Þá má nefna hér hinar ítarlegu langtímaáætlanir á sviði samgöngumála, fjarskipta og ferðamála sem marka stefnu ráðherra og þings í þessum mikilsverðu hagsmunamálum þjóðarinnar.

Áhersla hefur verið lögð á opna stjórnsýslu og víðtækt samráð við hina ýmsu aðila sem hagsmuna hafa að gæta við stefnumörkun á vegum ráðuneytisins. Þetta hefur verið gert þannig að drög að áætlunum, lagafrumvörpum og reglugerðum eru birt á vefsíðu ráðuneytisins með boði um að koma á framfæri athugasemdum. Hagsmunaaðilum er boðið að vera á útsendingalista yfir slíkar upplýsingar og iðulega er þeim boðið til fundar í ráðuneytinu til að heyra sjónarmið þeirra áður en ráðist

er í nýmæli. Í þessu felst einnig víðtækt samráð við aðra opinbera aðila. Ráðuneytið hefur fengið mjög jákvæð viðbrögð við þessum starfsháttum, enda styrkir opin stjórnsýsla samskipti við borgarana og atvinnulífið og þar með lýðræði í landinu.

Samgönguráðuneytið vann veturinn 2004-2005 ákveðið brautryðjendastarf í því sem nú er orðin opinber stefna ríkisstjórnarinnar og nefnist Einfaldara Ísland. Farið var skipulega yfir öll lög, reglugerðir, reglur og gjaldskrár sem ráðuneytið ber ábyrgð á með því markmiði að koma auga á atriði sem betur mættu fara með tilliti til byrða sem lagðar eru á borgara og atvinnulíf. Vandamál voru skilgreind og tillögur til úrbóta lagðar fram. Skýrslan var gerð að stefnu ráðuneytisins og birt á vefsíðu þess. Hún er höfð til hliðsjónar við samningu lagafrumvarpa og nýrra eða breyttra reglugerða.

Áhersla hefur sömuleiðis verið lögð á mótun innra skipulags ráðuneytisins þannig að starfsemi þess og stjórnsýsla sé sem skilvirkust, vandað sé til verka og framkvæmd pólitískrar stefnumörkunar ná fram að ganga. Með þetta

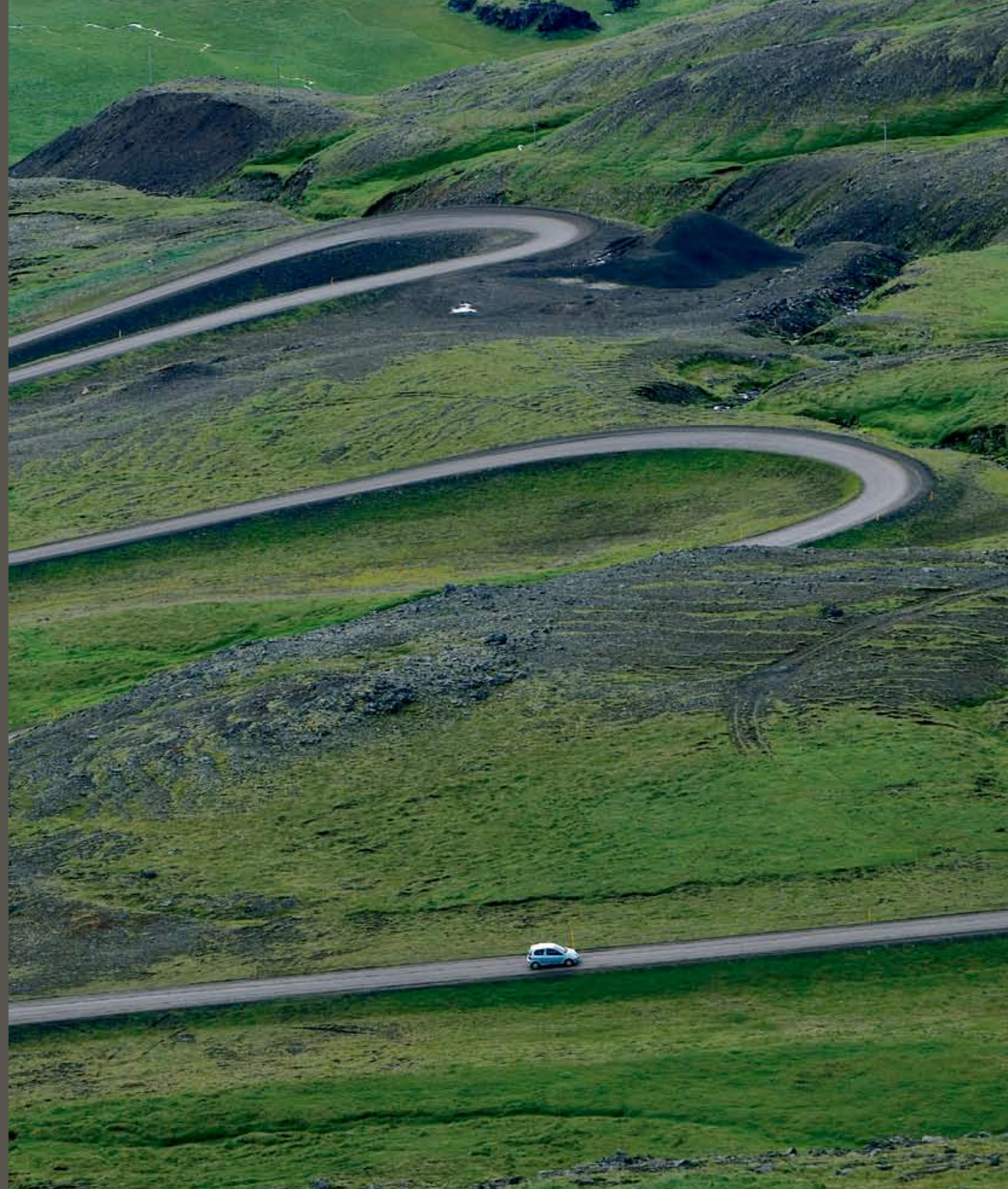
að leiðarljósi gekk nýlega í gildi breyting á skipuriti samgönguráðuneytisins. Starfssviðum einstakra skrifstofa ráðuneytisins var breytt nokkuð og um leið var vettvangur stjórnenda ráðuneytisins endurskilgreindur. Lögð verður aukin áhersla á að skilgreina vald og ábyrgð einstakra verkefna þar sem þess er talin þörf. Starfsmannamál og mannauðsmál fá aukið vægi með nýrri starfsmannastefnu og þjálfun og fræðsla fyrir starfsmenn verður eflid.

Gefin hefur verið út handbók fyrir starfsmenn samgönguráðuneytisins, sem nefnist „Lykill að góðri stjórnsýslu“. Þar er helstu ferlum lýst svo og réttindum og skyldum starfsmanna. Handbókin er endurskoðuð og endurútgefin reglulega.

Ritið „Samgöngur í þágu þjóðar“ er yfirlit um starfsemi ráðuneytisins og stofnana þess á síðustu árum. Greint er frá helstu málum sem unnið hefur verið að og getið um áfanga sem náðst hafa samkvæmt markmiðum sem sett hafa verið. Jafnframt er skyggst fram á við og drepið á það helsta sem unnið verður að á næstu misserum. Með ritinu sinnir samgönguráðuneytið eðlilegri og sjálfsagðri upplýsingaskyldu sinni.

LÍNUR VERÐA LAGÐAR MEÐ SAMGÖNGU- ÁÆTLUN

Fjögurra ára samgönguáætlun áráanna 2007 til 2010 var samþykkt á Alþingi í mars 2007. Hún hefur að geyma tímasetta áætlun um fjárframlög og helstu framkvæmdir þessara fjögurra ára. Alls verður 107 milljörðum króna varið til framkvæmda á sviði flugmála, siglingamál og vegamála. Langmest fjármagn fer til vegamála, eða 96 milljarðar. Tólf ára samgönguáætlun áráanna 2007 - 2018 var lögð fyrir Alþingi og afgreidd frá samgöngunefnd en afgreiðslu Alþingis frestað. Áætlunin verður lögð fyrir Alþingi þegar það kemur saman að aflokun kosningum. Þar eru sett markmið fyrir allar greinar samgangna svo og stefna um hvernig ná skal þeim markmiðum. Í fyrsta sinn fylgir umhverfisskýrsla nú samgönguáætlun en þar er fjallað um áhrif áætlunarinnar og tengsl hennar við aðrar áætlanir.



SAMGÖNGUÁÆTLUN 2007 TIL 2010 SAMÞYKKT

Samgönguáætlun 2007 til 2010 var samþykkt á Alþingi í mars. Þar skal unnið að margsháttuðum verkefnum á sviði samgöngumála samkvæmt skilgreindri áætlun og í samræmi við áætluð fjárframlög á hverju þessara fjögurra ára fyrir sig.

Markmið fjögurra ára áætlunarinnar eru byggð á þeim meginmarkmiðum sem finna má í tólf ára áætluninni hverju sinni. Er áætlað að vinna að rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefnum sem falla undir fimm meginmarkmið samgönguáætlunar eins og segir í inngangi þingsályktunarinnar um tólf ára áætlunina.

Tólf ára samgönguáætlun áráanna 2007 - 2018 var lögð fyrir Alþingi og afgreidd frá samgöngunefnd en afgreiðslu Alþingis frestað. Áætlunin verður lögð fyrir Alþingi þegar það kemur saman að aflokun kosningum. Þar er að finna stefnumótun og helstu markmið sem unnið skal að, skilgreiningu á grunnneti samgangna, áætlun um fjáröflun og yfirlit um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda.

Samgönguáætlun er unnin í samræmi við lög nr. 71/2002 og nær til allra þátta í rekstri Vegagerðarinnar, Siglingastofnunar Íslands og Flugmálastjórnar Íslands

Ýmsar nýjungar | Samgönguáætlunin hefur að geyma nokkrar nýjungar, meðal annars umhverfisskýrslu áætlunarinnar og ítarlegri stefnumörkun en fyrri áætlanir. Stefna samgönguáætlunar er sett fram í fimm liðum: Greiðari samgöngur, hagkvæm uppbygging og hagkvæmur rekstur, umhverfislega sjálfbærar samgöngur, öryggi og jákvæð byggðáþróun. Síðastalda atriðið er nýjung og meiri áhersla en áður er nú lögð á umhverfismál áætlunarinnar.

Þá gerir samgönguáætlun ráð fyrir því að unnt verði að ráðast í nokkur umfangsmikil verkefni með sérstakri fjáröflun. Er þar átt við einkaframkvæmd, sérstaka lántöku eða nýja gjaldtöku af umferðinni þar sem miðað er við að greitt sé fyrir notkun ökutækjanna. Meðal verkefna sem ætlunin er að ráðast í með þessari fjáröflun er samgöngumiðstöð í Reykjavík, áttak í breikkun og endurbótum á aðalleiðum út frá höfuðborgarsvæðinu og Sundabraut.



Meðal nýmæla í samgönguáætlun áráanna 2007 til 2018 er að Flugstoðum ohf. er falið samkvæmt þjónustusamningi að annast rekstur flugvalla, flugleiðsöguþjónustu og framkvæmdir við flugvelli. Er þetta í samræmi við þá breytingu sem varð um síðustu áramót á skipulagi flugmála, að Flugmálastjórn annast verkefni á sviði stjórn-

sýslu og eftirlits en opinbera hlutafélagið annast þjónustuþættina og framkvæmdir.

Hér á eftir eru dregin fram helstu atriði tólf ára áætlunarinnar sem var til meðferðar á síðasta þingi og verður lögð fyrir á ný þegar Alþingi kemur saman næst.

RÚMLEGA 380 MILLJARÐAR TIL SAMGÖNGUMÁLA Á 12 ÁRUM

Heildartekjur og framlög til samgönguáætlunar verða 381,4 milljarðar króna. Af þeirri upphæð renna kringum 324 milljarðar króna eða 85% til vegamála. Til flugmála renna kringum 35 milljarðar og siglingamála 22 milljarðar. Fjármagninu er deilt á þrjú fjögurra ára tímabil en í fjögurra ára samgönguáætlun (2007 til 2010) sem lögð er fram samtímis er fjármagninu skipt á verkefni á fyrsta fjögurra ára tímabilinu.

Framlög til vegamála hækka umtalsvert í nýrri samgönguáætlun. Í ár verða þau 18 milljarðar, á næsta ári 32 milljarðar, tæplega 28 milljarðar árið 2009 og 26 milljarðar 2010. Sé litið á fjögurra ára tímabilin verða framlögin til vegamála 105 milljarðar árin 2007 til 2010, 130 milljarðar árin 2011 til 2014 og 121 milljarðar á síðasta tímabilinu. Framlög til vegamála voru innan við 80 milljarðar árin 2003 til 2006.

Helstu verkefni í samgönguáætlun | Til flugmála verður varið alls um 35 milljörðum og rennur meirihluti þess fjár, kringum 30 milljarðar, til verkefna á vegum Flugstoða ohf. en tæpir 5 milljarðar fara til Flugmálastjórnar. Meðal umfangsmikilla verkefna sem ráðist verður í á fyrsta tímabili áætlun-

arinnar má nefna samgöngumiðstöð í Reykjavík og lengingu flugbrauta á Akureyrarflugvelli og Egilsstaðaflugvelli.

Til siglingamála á að verja 22 milljörðum króna. Rúmir þrjú milljarðar á hverju fjögurra ára tímabili fara í rekstrar- og þjónustuverkefni en um 10 milljarðar alls í stofnkostnað, mest á fyrsta tímabilinu eða 6 milljarðar til margvíslegra hafnarmannvirkja.

Verja á um 42 milljörðum króna til vegaf framkvæmda á landsbyggðinni og um 37 milljörðum til framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Þá verður tæpum 38 milljörðum ráðstafað til jarðganga. Einnig er gert ráð fyrir að afla kringum 45 milljarða króna með sérstakri fjármögnun og ráðstafa til ákveðinna verkefna, svo sem breikkun Hringvegarins út frá Reykjavík og framkvæmdum við Sundabraut. Þá verður um 33 milljörðum króna varið til vegaf framkvæmda utan grunnnets samgöngukerfisins.

Um 66 milljarðar fara í rekstrargjöld vegamála og er meirihlutinn þjónusta á vegakerfinu sem fer sívaxandi. Þá fara rúmir 52 milljarðar króna í viðhald vegakerfisins.

Sett eru fram fimm markmið í stefnumótun samgöngu-áætlunar. Fjögur fyrstnefndu atriðin eru samhljóða tólf ára samgönguáætlun árána 2003 til 2014 en fimmta atriðið, jákvæð byggðapróun, er nýtt í þessari áætlun. Stefnan er þessi:

- Greiðari samgöngur
- Hagkvæm uppbygging og hagkvæmur rekstur
- Umhverfislega sjálfbærar samgöngur
- Öryggi
- Jákvæð byggðapróun

Greiðari samgöngur | Stefnt er að nægum hreyfanleika fyrir fólk og flutning á öllum sviðum samgöngurkerfisins. Skal ná því með bættu aðgengi að samgöngum og aukinni afkastagetu kerfisins þar sem hún er takmörkuð. Skulu flestir landsmenn eiga kost á að komast til og frá þjónustukjarna á klukkustund eða minna og til höfuðborgarsvæðisins og frá því á innan við þriggja klukkustunda ferðatíma. Áður var miðað við þrjá og hálfan tíma.

Hagkvæm uppbygging og hagkvæmur rekstur | Stefnt er að aukinni hagkvæmni í uppbyggingu samgöngumannvirkja, leiðsögukerfa og öryggisþjónustu. Nýttir verði kostir markaðsafla við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins þar sem það á við. Rekstur þar sem ríkið kemur að verði jafnan boðinn út. Komið verði á breyttri skipan gjaldtöku sem miði að því að ökutæki greiði fyrir ekna vegalengd og núverandi kerfi sérstakra eldsneytisskatta verði lagt niður.

Umhverfislega sjálfbærar samgöngur | Stefnt skal að sjálfbærum samgöngum með því að nýta ekki endurnýjanlegar auðlindir hraðar en endurnýjun þeirra leyfir og að ekki verði gengið hraðar á óendurnýjanlegar auðlindir en svo að mögulegt sé að þróa og skipta yfir

í endurnýjanlegar auðlindir. Til að ná því markmiði skal stuðlað að nýtingu umhverfisvænna orkugjafa. Notkun vistvæns eldsneytis verði um 20% af heildarnotkun við lok áætlunartímabilsins, skattlagning eignarhalds og notkunar verði þannig að sparneytnir bílar, tvinnbílar og þeir sem nota vistvænt eldsneyti verði fýsilegri kostur en nú og það sama gildi um skipavélar. Aukin áhersla verði lögð á rannsóknir á því hvernig draga megi úr mengun frá skipum, flugvélum og bílum.

Öryggi | Stefnt er að því að öryggi í samgöngum hér á landi verði eins og það gerist best með öðrum þjóðum. Áfram verður unnið markvisst í flugöryggismálum, stefnt að fækkun slysa á sjó og í umferðaröryggisáætlun skal stefnt að því að fjöldi látinna á 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016. Þessum markmiðum verði náð með rannsóknum, þátttöku í starfi alþjóðastofnana og öryggisáætlunum.

Jákvæð byggðapróun | Samgöngubætur geta skapað möguleika fyrir jákvæðum áhrifum á byggðapróun. Leitast er við að jafna mismunandi aðgengi landsmanna að samgöngukerfinu og reynt að vinna á móti ókostum mikilla vegalengda. Með styttingu ferðatíma og tengingu byggðarlaga með yfir 100 íbúa við vegakerfið með bundnu slitlagi er stuðlað að jákvæðri byggðapróun. Styrkt flug, sérleyfisakstur og ferjuflutningar til fámennra staða flokkast undir þann hluta leiða og aðgerða sem lýtur að þjónustu.

Umhverfismat samgönguáætlunar fyrir árin 2007 til 2018 fylgir nú í fyrsta sinn áætluninni og er það í samræmi við ný lög frá Alþingi á liðnu vori. Í skýrslu um matið er gerð grein fyrir heildarmati á afleiðingum áætlunarinnar á umhverfi og samfélag. Ísland er meðal fyrstu landa í Evrópu sem hrinda í framkvæmd mati á umhverfisáhrifum samgönguáætlunar á landsvísu. Í Evrópulöndum kveða lög á um skyldu til að leggja fram umhverfismat áætlana. Nokkur lönd í Evrópu hafa þegar lagt fram áætlanir um einstök landsvæði en Ísland er meðal fyrstu landa til að leggja fram umhverfisskýrslu með landsáætlun.

Með umhverfismatinu er tekið mið af umhverfissjónarmiðum við gerð tillögu að samgönguáætlun, að áætlunin sé í samræmi við aðrar áætlanir og lög og alþjóðlega samninga. Í skýrslunni eru skilgreind þau áhrif sem kunna að verða veruleg og lagðar fram tillögur um hvernig bregðast má við þeim og jákvæð áhrif eru einnig dregin fram. Skýrsluna vann vinnuhópur fulltrúa samgönguráðuneytis, Vegagerðarinnar, Flugmálastjórnar Íslands og Siglingastofnunar Íslands. Með hópnum störfuðu ráðgjafar frá VSÓ ráðgjöf.

Stefnumótun og markmið samgönguáætlunar miðast að því að bæta og þróa samgöngurnar til að ná fram jákvæðum samfélagslegum áhrifum. Matshópurinn leit sérstaklega til framkvæmda í mismunandi landshlutum og fjallað var sérstaklega um höfuðborgarsvæðið. Einnig var fjallað sérstaklega um miðhálandið þegar rætt var um áhrif á náttúru. Fjallað var um áhrif samgönguáætlunar á náttúrufar í hverjum landshluta fyrir sig en fjallað er einnig um heildaráhrif áætlunarinnar á náttúrufar.

Drög að skýrslunni voru send hagsmunaaðilum og vakin athygli almennings á þeim með auglýsingu haustið 2006. Bárustfjöldmargar ábendingarfrásveitarfélögum, stofnunum og samtökum sem öllum er svarað í skýrslunni. Henni er

skipt í fjóra hluta sem fjalla um skipulag og aðferðafræði matsvinnunnar, stefnumið áætlunarinnar og tengsl hennar við aðrar áætlanir og alþjóðlega samninga, umhverfisáhrif og vöktunaráætlun og að síðustu samantekt á athugasemdum og ábendingum sem fram komu við kynningu.

Helstu áhrif samgönguáætlunar | Fimm áhrifaþættir samgönguáætlunar eru:

Greiðari samgöngur: Stytting leiða milli byggðakjarna til að lágmarka ferðatíma. Undir þetta markmið fellur fjöldi framkvæmda svo sem að stytta leiðir milli staða með nýframkvæmdum, gerð jarðganga, breiðari brýr, nýjar hafnir og stækkun flugvalla. Einnig ýmsar umbætur svo sem að byggja vegi upp úr snjó, breikka og bæta legu vega og tryggja fullt burðarþol allt árið. Einnig að auka afköst samgöngukerfisins á höfuðborgarsvæðinu.

Uppbygging grunnnets: Megin áherslan er á uppbyggingu vegakerfisins og að lokið verði uppbyggingu helstu stofnleiða á landi og tengja allar byggðir með meira en 100 íbúa með vegakerfi með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli. Grunnnetið tekur einnig til hafna og flugvalla sem eiga að halda í við tækniþróunina með rými fyrir stærri farartæki.

Aukið öryggi: Stefnumið um að draga úr slysum og óhöppum í samgöngum. Aðgerðir sem miða að því að fækka slysum til dæmis með styttingu leiða, byggingu vega upp úr snjó, breikkun og betri legu þeirra og ýmsum aðgerðum sem snúa að sjófarendum.

Aukin umferð: Aukin umferð vegna byggðapróunar og bættra samgangna hefur neikvæð áhrif á losun mengandi efna í andrúmslofti og hljóðvíst.

Nýframkvæmdir: Flestar nýframkvæmdir samgönguáætlunar hafa einhver neikvæð og jafnvel óafturkræf áhrif

á náttúrufar, svo sem á vistkerfi, búsvæði, líffræðilega fjölbreytni, jarðmyndanir, vatnakerfi, landslag og víðerni.

Áhrif á samfélag, náttúrufar og loftslag | Áhrif samgönguáætlunar á samfélagið eru margvísleg og eru flestar framkvæmdir hennar til þess fallnar að hafa jákvæð áhrif á ferðir meginhluta landsmanna. Sumar framkvæmdir gætu haft neikvæð staðbundin áhrif í því tilfalli að ýta undir erfiða stöðu í jaðri stóru byggðakjarnanna. Allar bætur og styttingar á þjóðvegakerfinu munu bæta öryggi og auka umferð. Líklegt er að auknir landflutningar hafi neikvæð áhrif á almenna vegfarendur. Fylgjast þarf með þróun mengunar frá samgöngum í þéttbýli svo sem hávaða og svifryki.

Helstu áhrif á náttúrufar eru vegna einstakra framkvæmda víða um landið. Neikvæð áhrif eru meðal annars rask á gróðri og jarðminjum, tap á búsvæðum og skerðing á friðlýstu og/eða ósnortnu landi. Mest röskun á nútíma-hrauni fylgir vegaf framkvæmdum á Norðausturlandi og Suðvesturlandi. Óvissa er um áhrif hafnar í Bakkafjöru og þarf að afla upplýsinga um náttúrufar við mat á umhverfis-áhrifum þeirrar framkvæmdar.

Þá segir í matskýrslunni að áður en ákvörðun er tekin um hálendisvegi þurfi að eiga sér stað almenn umræða í þjóðfélaginu.

Óvissa er um áhrif samgönguáætlunar á hafið en mikilvægt er talið að fylgja eftir þeirri heildarstefnumörkun sem liggur fyrir um málefni hafsins, þar með talið að vernda hafsvæði sem teljast sérstök og viðkvæm.

Um áhrif á loftslag segir að til að Ísland geti staðið við skuldbindingar sínar gagnvart Kyoto-bókuninni sé nauðsynlegt að líta til samgangna sem stórs mengunarvalds. Spáð er að mest aukning á losun á koltvíoxíði verði vegna flugumferðar en fiskiskip og bílar eigi samanlagt um helming losunar þess vegna samgangna. Bent er á að losun á koltvíoxíði frá flugvélum sé ekki hluti af Kyoto-bókuninni. Mikilvægt er að stefna að því að losun mengandi efna í andrúmsloftið frá bílum aukist ekki í sama hlutfalli og umferðin. Talið er raunhæft samkvæmt spám umhverfisráðuneytis, Umhverfisstofnunar og Orkuspárnefndar að stefna að því að losun koltvíoxíðs í andrúmsloftið frá bílaumferð muni ekki aukast verulega til ársins 2018.

MARGÞÆTT RANNSÓKNASTARF Á SVIÐI SAMGANGNA

Rannsóknir, þróun og margs konar tilraunir eru brýnar á sviði samgangna sem og öðrum sviðum þjóðlífsins. Samgöngustofnanir leitast við að sinna margháttuðu rannsóknastarfi, einar eða í samstarfi við aðrar innlendar eða erlendar stofnanir. Rannsóknarverkefni á sviði samgöngumála eru einkum á eftirfarandi sviðum:

- Tæknileg verkefni sem hafa það að markmiði að finna nýjar lausnir á tilgreindum viðfangsefnum í gerð

eða rekstri einhvers hluta samgöngukerfisins.

- Hagrænar rannsóknir á eðli samgöngukerfisins og hvernig staðið skuli að uppbyggingu þess, meðal annars til að ákveða hvernig ráðstafa skuli opinberu fé.
- Rannsóknir sem varða öryggi í samgöngum.
- Rannsóknir sem varða umhverfisáhrif samgangna og hvernig draga meggi úr óæskilegum áhrifum þeirra á umhverfið.

UMHVERFISÁHRIF BÍLAUMFERÐAR ERU MIKIL

Bílaumferð á vegum á stærstan þátt í umhverfisáhrifum samgangna innanlands. Í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2007 til 2018 er fjallað um þennan málaflokk og þar segir meðal annars að skipta megi þeim áhrifum í fjóra flokka: Hnatræn áhrif, svæðisbundin áhrif, staðbundin áhrif í þéttbýli annars vegar og dreifbýli hins vegar.

Hvatt er til þess að breitt verði hagrænum aðgerðum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá jarðefnaeldsneyti og snúa til notkunar á umhverfisvænum farar-

tækjum og eldsneytis. Hvatt verði til notkunar sparneytinna ökutækja og ökutækja sem nota annað og umhverfisvænna eldsneyti en jarðolíu með skattalegum aðgerðum og unnið verði að því að metanvæða ákveðna markhópa ökutækja á höfuðborgarsvæðinu. Lokatakmarkið er að bílaflotinn gangi fyrir endurnýjanlegri orku.

Þá kemur fram að samvinna samgönguráðuneytis við umhverfisráðuneyti og fjármálaraáðuneyti sé nauðsynleg til að tryggja framgang margra markmiða varðandi umhverfismál.

HEGÐUN HEFUR ÁHRIF

Hegðun fólks hefur einna mest áhrif á eldsneytisbrennslu. Bæði það hvernig fólk notar bílinn sem samgöngutæki og hvernig það ekur honum getur haft mikil áhrif. Í samgönguáætlun er fjallað um beitingu áróðurs og menntunar til að kenna fólki vistakstur. Fjöldi stuttra bílferða innanbæjar eru umhugsunarefni fyrir samgönguyfirvöld og sveitarfélög. Gefst það færi á að minnka eldsneytisnotkun heimilanna. Þá er einnig bent á mikilvægi þess að auka og bæta aðstöðu fyrir hjólandi vegfarendur. *(Úr umhverfisskýrslu samgönguáætlunar)*

Leitast verði við að byggja mannvirki utan skilgreindra víðerna en þar sem slíkt er ekki mögulegt verði þess gætt að þau valdi sem minnstu raski og sjónrænum áhrifum. *(Úr umhverfisskýrslu samgönguáætlunar)*

SAMGÖNGURÁÐ

Samgönguráð er skipað 1. desember 2003 skv. lögum um samgönguáætlun nr. 71/2002. Í samgönguráði sitja vegamálastjóri, siglingamálastjóri og flugmálastjóri auk fulltrúa samgönguráðherra sem jafnframt er formaður. Skipunartími hans er fjögur ár, en takmarkast þó af embættistíma ráðherra.

Í samgönguráði eiga sæti: Ingimundur Sigurpálsson, viðskiptafræðingur, fulltrúi samgönguráðherra, Jón Rögnvaldsson, vegamálastjóri, Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri, og Pétur K. Maack, flugmálastjóri.

FLUGMÁL

Til framkvæmda á sviði flugmála hafa runnið um 2,4 milljarðar króna árin 2003 - 2006 (á verðlagi 2006). Stærstu verkefni tengdust því að ljúka endurbótum á Reykjavíkurflugvelli. Auk þess voru endurbætur gerðar á aðflugsbúnaði fyrir Akureyrar- og Reykjavíkurflugvöll og lokið við endurbætur á Þingeyrarflugvelli.





PÉTUR K. MAACK
Flugmálastjóri

Í samkeppni við flugmálastjórnir í nágrannalöndunum

Við innganginn að húsakynnum Flugmálastjórnar Íslands í Skógarhlíð er heimskort uppi á vegg og á því línur og tákn – þjónustuleiðir íslenskra flugrekenda um heiminn og tilheyrandi starfsstöðvar. Þar má sjá að starfssvið Flugmálastjórnar teygir víða anga sína. Starfsmenn hennar eru tæplega 40 talsins og þar af eru 18-20 í eftirliti, bæði hér heima og erlendis. Eru jafnan einn til tveir eftirlitsmenn Flugmálastjórnar úti í heimi að fylgjast með starfsemi íslenskra flugrekenda.

Um ármótin 2007 var skipulagi Flugmálastjórnar breytt og hluti þess verkswiðs sem áður heyrði undir hana fluttur til nýstofnaðs opinbers hlutafélags, Flugstoða. Eftir þessi uppskipti verður meginhlutverk Flugmálastjórnar að annast stjórnsýslu og eftirlit með flugmálum í landinu, þar með talið hvers konar vottun, heimildaveitingar, alþjóðleg samskipti og flugöryggismál. Samfara breytingunni settist Pétur K. Maack í stól flugmálastjóra, en hafði áður verið framkvæmdastjóri flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands í nærri áratug.

Þegar Pétur er beðinn að rifja upp það helsta sem einkennt hefur starf flugöryggissviðs síðari árin segir hann það helst að mjög markvisst var unnið á grundvelli reglna JAA, Flugöryggissamtaka Evrópu. „Það sem skiptir flugrekendum svo miklu máli er að ef þeir hafa verið vottaðir samkvæmt kröfum JAA njóti þeir gagnkvæmrar viðurkenningar ríkja JAA og þar með á evrópska efnahagssvæðinu. Ef einhver ætlar að taka loftfar á leigu með áhöfn er skylda að ganga úr skugga um að leigusalinn uppfylli að minnsta kosti samskonar flugöryggiskröfur og gilda þar

sem leigutakinn er. Þessi vottun samkvæmt staðli JAA hefur meðal annars gert mögulega gífurlega útrás og vöxt Atlanta og Íslandsflugs og Icelandair síðar. Aðrir flugrekendur hafa líka haslað sér þar völl eins og Bláfugl, Jet-X, og nú síðast City Star og Icejet. Íslenskir flugrekendur hafa verið að bæta stöðugt við flota sinn undanfarinn áratug. Ef við tökum skrúfupoturnar með hefur flugvélaflotinn vaxið úr 16-18 fyrir 15-16 árum í 86 nú. Ég hef stundum sagt í gríni að allar þotur Íslendinga kæmust ekki fyrir samtímis við landgangana á Kastrup flugvelli þó gaman væri að eiga mynd af öllum flotanum þar!“

Gott umtal flugrekenda | Annað sem hefur einkennt svoltið þessi síðari ár er að sífellt meira er um fragtflutninga. Af þessum 86 þotum eru yfir 20 eingöngu í fragtflugi og flestar mjög stórar. „Vorið 2005 skrifaði nemandi í viðskipta- og hagfræðideild Háskóla Íslands meistaranámsritgerð um útrás í flugi,“ segir Pétur. „Hann hafði rætt við flugrekendur og aðra sem málið snerti og eitt af því sem þar kemur fram er að „sveigjanleiki, þjónustulipurð og afgreiðsluhraði hjá Flugmálastjórn Íslands hefur skapað íslenskum leiguflugfélögum forskot í samkeppni á alþjóðamarkaði.“ Ég nefni þetta af því að flugrekendur og aðrir í þessu ferli hafa lagt á það gríðarlega áherslu að þetta breytist ekki þó verkefnum sé skipt milli Flugmálastjórnar og Flugstoða ohf. Það kom fram í tali flugmálastjóra Danmerkur á flugþingi í haust að hann undraðist dálítið og fannst mjög merkilegt hversu vel flugrekendur hérna töluðu um okkur. Þá kemur hin spurningin: Erum við þá svona slappir? Er enginn vandi að fá heimildir og það sem með þarf hérna hjá okkur?“

heldur flugmálastjóri áfram og svarar strax: „Öðru nær. Fyrir nokkrum misserum komu fulltrúar flugmálastjórnar Bretlands í heimsókn, þó að við séum með gagnkvæma viðurkenningu milli Íslands og Bretlands, gagngert til að skoða hvernig við fylgdumst með málefnum Atlanta í Bretlandi. Það er ósköp eðlilegt því Atlanta flytur fjölda breskra þegna, auk þess sem Avion Group átti flugfélög í Bretlandi. Niðurstaðan var okkur mjög í hag og við tókum upp samvinnu í eftirliti við Bretana sem hefur reynst ágætlega.“

„Allar þotur Íslendinga kæmust ekki fyrir samtímis við landgangana á Kastrup flugvelli.“

„Auk þessa gera Flugöryggissamtök Evrópu og Flugöryggisstofnun Evrópu, EASA, reglulega úttekt á starfsemi íslenskra flugmálayfirvalda sem hafa reynst standa fyllilega undir því sem ætlast er til af þeim. Ég held að okkur hafi tekist að halda uppi góðri þjónustu, vera með flugöryggiskröfur sem aðrir efast ekki um, fyrir verð sem er mjög sambærilegt við það sem er annars staðar. Eiginlega erum við í samkeppni við flugmálastjórnir í nágrannalöndunum. Eigendur Sterling gætu til dæmis séð sér hag í því að flytja höfuðstöðvar sínar hingað til Íslands, þó þær séu nú í Danmörku. Íslenskir flugrekendur, sem hafa reyndar keypt flugfélög erlendis, gætu flutt höfuðstöðvar síðan af landi brott ef betri þjónusta og umhverfi byðist erlendis.“

14

Flugöryggi í víðasta skilningi snýst um heimildarveitingu og að sýnt sé fram á að skilyrði hennar séu ávallt fyrir hendi. Það er nánast ekkert hægt að gera í flugrekstri nema hafa heimild til þess. Sá sem ætlar að vera með flugrekstur ber ábyrgð á honum.

Að sumu leyti strangari en önnur ríki | Flugmálastjóri leggur áherslu á að sá sem ætlar að fljúga með farþega eða vörur sé mörgum reglum bundinn. „Ef þú ætlar að verða flugrekandi og ert að koma þér af stað tekur það

venjulega um eitt ár að fá leyfi. Það er ekki af því við séum svona lengi. Við getum afgreitt það á 2-3 mánuðum. En þetta er sá tími sem það tekur að ganga frá öllu svo það sé hæft til vottunar og afgreiðslu. Það þarf að skrifa handbækurnar, leggja niður fyrir sér verklagið, þjálfar starfsfólk og svo framvegis.

Annað sem einkennir þetta kerfi er að flugrekandinn verður að sýna okkur fram á að hann uppfylli settar kröfur. Við erum ekki lögregla sem þarf að sýna fram á að flugrekandinn sé að brjóta reglur. Ef hann getur ekki sýnt fram á hann standist það sem krafist er getur hann einfaldlega ekki flogið. Fyrir bragðið er kerfið tiltölulega skilvirkt og undir flugrekandanum sjálfum komið að þetta geti gengið. Ef hins vegar svo virðist sem um sé að ræða alvarleg brot á loftferðalögum og reglugerðum sendum við slík mál til lögreglu.“

Af mikilsverðum áföngum Flugmálastjórnar nefnir Pétur það að árið 1994 hafi JAA-reglugerð um viðhald loftfara í flutningaflugi verið tekin upp og síðan JAR-OPS reglugerð í flutningaflugi árið 1998 fyrir stóra flugrekendur. En í júní 2001 var ákveðið að reglugerðin skyldi gilda fyrir allt flutningaflug á Íslandi, líka litla flugrekendur. Að því leyti er Ísland strangara en önnur ríki. JAA reglugerð um þjálfun, kennslu, próf og skírteini flugmanna var síðan tekin upp 1999 og gerði réttindi flugmanna gagnkvæm milli landa.“

ÁR MÓTUNAR

„Meginverkefni þessa árs verður að móta heimildarveitingu og eftirlit með þeim hluta verkefnanna sem nú er búíð að skera frá Flugmálastjórn, svo og að nútímavæða hana innan stjórnsýslulaga, fjárlaga og persónuverndarlaga og svo hægt sé að halda áfram með skilvirkni og þjónustu.“

Góð samskipti við EASA | „Annar stór áfangi var að Ísland gerðist aðili að Flugöryggisstofnun Evrópu, sem



stofnuð var innan Evrópubandalagsins árið 2002 og tók til starfa 2003. „Eins og er snýst starfsemi EASA fyrst og fremst um reglur um lofthæfi og tegundaskírteini flugvéla. Það tók okkur og Norðmenn meira en ár að semja okkur inn í þessa stofnun og það var að lokum gert í gegnum samninginn um Evrópska efnahagssvæðið,“ segir flugmálastjóri.

„Með því afsalaði Ísland sér ákveðnu forræði með tilliti til þess hvaða loftför má skrá og nota í flutningaflugi á Íslandi. Nú er ekki hægt að skrá og nota önnur loftför en þau sem hafa tegundaskírteini frá Evrópubandalaginu. Allar vélar sem höfðu fengið réttindi hér fyrir inngöngu okkar í EASA héldu þeim áfram. Þetta var kannski engin gífurleg breyting því það var að flestu leyti gagnkvæm viðurkenning milli Evrópu og Bandaríkjanna á þessum sviðum. Í sjálfu sér er þetta sambærilegt við það að ekki er hægt flytja inn bíl frá Bandaríkjunum eða annars staðar frá sem ekki hefur fengið evrópska gerðarviðurkenningu, sem við köllum tegundarskírteini en er í raun alveg hið sama. Á móti liggur þá alveg

hreint fyrir að við gerum nákvæmlega sömu kröfur og allir aðrir. Það var alltaf ljóst að við fengjum aðild en ekki hvenær eða með hvaða skilyrðum. Flugfélög voru búin að panta flugvélar og ákveðnar breytingar á flugvélum áður en aðild okkar að EASA var viðurkennd. Ég get fullyrt að árið 2005 reyndi mjög á samvinnu flugöryggissviðs Flugmálastjórnar og flugrekenda annars vegar en skilning EASA hins vegar á því að það væri eðlilegt að veita undanþágur – sem er heimilt. Þetta tókst að leysa þannig að allir undu við sitt. Svona lagað krefst þess að það sé hægt að eiga bæði formlegar og óformlegar viðræður við stjórnendur EASA, sem hafa ekki mikinn tíma aflögu með sín 36 ríki ef þau þurfa öll að ræða við þá persónulega. En þetta gekk og ég held meðal annars út á það að við vorum búin að vinna hér ágætis undirbúningsvinnu og höfum alltaf átt góð samskipti.“

Flugmálastjóri bendir á að EASA sé ný stofnun og hafi litlar hefðir að vísa til. Því skipti meginmáli að undirbúningur og rökstuðningur sé svo vel af hendi leystur og

15

gagnsær að stjórnendur stofnunarinnar eigi auðvelt með að átta sig á honum.

„Ein ástæðan fyrir þeirri uppskiptingu sem varð um áramótin – að skilja Flugstoðir ohf. frá Flugmálastjórn – var sú að vegna inngöngu okkar í EASA þurfti óháðan aðila til að móta eftirlit með og votta þann rekstur sem áður var undir Flugmálastjórn en fór nú til Flugstoða. Viðmiðin varða kröfur og reglur EASA til reksturs flugvalla og flugleiðsöguþjónustu.“

Flugvellir á Íslandi voru vottaðir í fyrsta sinn árið 2004. Það er verkefni Flugmálastjórnar. Hún tekur líka út og vottar flugvöllinn í Pristina í Kosovo tímabundið samkvæmt samningi við Sameinuðu þjóðirnar, og er sú vottun byggð á samskonar kröfum og hér heima.“

ALÞJÓÐLEG STARFSEMI

Flug er alþjóðlegt og lýtur alþjóðareglum en nánast engum heimatilbúnum kröfum. „Starfsemi okkar snýr annars vegar að almannaeiðni, að meta hvaða reglugerðir eru að koma og hvort eða hvernig við eigum að tileinka okkur þær,“ segir Pétur K. Maack flugmálastjóri. „Hins vegar fylgjumst við með þessum atvinnuvegi á Íslandi: Flugrekendunum, viðhaldsstöðvum, skólum, flugleiðsögu, rekstri flugvalla og svo framvegis. Við komum að því að gera loftferðasamninga með það að markmiði að gera slíka samninga við sem flestar þjóðir og við höfum náð ágætum samningum, svo sem við Kína. Við munum halda áfram að þjónusta flugrekendurna og svo það sem er alveg nýtt, fylgjast með rekstri Flugstoða ohf. og styðja við hann. Þar þarf m.a. að taka tillit til Alþjóða flugmálastofnunarinnar og verkefnis ESB um Sameiginlega evrópska loftrýmið (Single European Sky Program). Það snýst um að einfalda og auka skilvirkni og flugöryggi í flugleiðsöguþjónustu í Evrópu en verkefni okkar hjá Flugmálastjórn verður svipað hvað varðar flugleiðsöguþjónustu á Íslandi og verið hefur með aðra flugtengda starfsemi.“

Munur á flugöryggi og flugvernd | Annað mál er svo það sem kallast flugvernd, á erlendum málum security. Þetta þekkja þeir sem fara um Keflavíkflugvöll og þurfa að fara gegnum stranga leit. Pétur skilgreinir muninn á þessu tvennu: Flugöryggi – flestir vilja þar vel og eru tilbúnir að fara eftir reglum og taka áminningum. Flugvernd: – þar er verið að berjast við einhvern eða eitthvað sem ætlar sér illt og reynir að fela það.

Um flugvernd komu nýjar reglugerðir frá Evrópubandalaginu í framhaldi af atburðunum 11. september 2001. Þá varð gjörbylting á eftirlitsþættinum og verklagi starfsfólks í flughöfnum. „Þó er einn mjög merkur áfangi á Íslandi sem er öðru vísi en annars staðar: Við rökstuddum mjög ítarlega að ekki þyrfti að láta reglugerð Evrópubandalagsins gilda um innanlandsflug á Íslandi. Þar hafa sennilega tvenn rök vegið hvað þyngst: Áhætta á Íslandi hefur kannski verið talin minni en annars staðar í Evrópu. Fólk þekktist miklu meira hér innbyrðis og er tengdara en gerist með öðrum þjóðum. Er nokkurt vit í því að flugafgreiðslumaður á Gjögurflugvelli sé að leita á mömmu sinni? Hitt vóg þó ef til vill enn þyngra að engin flugvél í innanlandsflugi er með nógu mikið eldsneyti til að ná til annarra landa. Þetta samningaferli tók dálitinn tíma og fyrirhöfn, en við erum eina landið undir reglum Evrópubandalagsins þar sem ekki er skylda að fara í gegnum samskonar öryggisleit í innanlandsflugi eins og í millilandaflugi.“

Tengiflugið í Keflavík hefur líka nokkra sérstöðu. „Frá Keflavík til Bandaríkjanna eru daglega fleiri flug en frá Noregi, Svíþjóð og Finnlandi samanlagt,“ segir Pétur. „Því miður hafa Evrópusambandið og Bandaríkin ekki getað komið sér saman um samskonar flugverndarreglur, svo til að tryggja að kröfur beggja aðila séu uppfylltar þarf að leita á farþegum sem koma til landsins frá Bandaríkjum hvort sem þeir fara úr hér eða halda áfram til Evrópu.“

Flugmálastjóri bendir á að vegna vaxtar í skráningu flugvéla og fjölgunar flugtíma hérlendis undanfarin ár hafi starfsmönnum flugmála fjölgað hér jafnt og þétt. „Pólitískt erum við þar í svolítið erfiðri stöðu. Það er ágætis stefna að ríkisumsvif eigi ekki að aukast. En við getum ekki veitt heimildir og fylgst með þeim sem eru í útrás öðru vísi en að hafa nægilega margt starfsfólk til þess.

Auðvitað er ljóst að sá sem þjónustunnar nýtur, það er að segja flugrekandinn, greiðir fyrir hana þannig að þetta kemur ekki af almannafé. En einungis opinber stofnun getur veitt þjónustuna og þá aukast ríkisumsvif.“

„Þegar upp er staðið er það þó líklega áhugi Íslendinga á flugi, grasrótastarfsemin og menntun í flugi sem er grundvöllurinn að vexti og viðgangi flugsins.“

Heimild til farþegaflugs í þyrlum | Flugmálastjóri bendir á að það geti verið snúið fyrir stjórnvaldsstofnun sem fær tekjur sínar ákvarðaðar fyrirfram í fjárlögum að mæta sveiflum og eftirspurn hjá einstaklingum og fyrirtækjum. „Það er ekki hægt þegar einhver kemur hér í nóvember og vill skrá flugvél að segja þá við hann: nei, því miður, við erum komin fram úr fjárlagaheimildinni í ár. Þú verður að bíða fram yfir áramót. Það gengur ekkert upp. Það hlýtur að verða forgangsverkefni að leysa svona mál,“ segir hann. „Meginverkefni þessa árs verður að móta heimildarveitingu og eftirlit með þeim hluta verkefnanna sem nú er búið að skera frá Flugmálastjórn, svo og að nútímavæða hana innan stjórnsýslulaga, fjárlaga og persónuverndarlaga svo hægt sé að halda áfram með skilvirkni og þjónustu.“

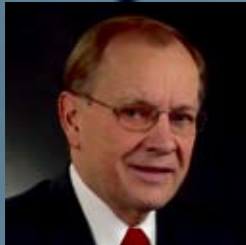
Nokkur undanfarin ár hefur ekki verið heimild hérlendis til farþegaflugs í þyrlum, en árið 2006 fékk nýr flugrekandi slíka heimild, Þyrluþjónustan, svo og Landhelgisgæslan.

„Fyrirtæki sem hafði flogið töluvert með eigið fólk dreif á síðasta ári í því að fá flugrekstrarleyfi eftir fyllstu flugöryggiskröfum til að geta flogið um landið með sitt fólk. Þetta fyrirtæki heitir Fjarðaflug,“ segir flugmálastjóri. „Rétt fyrir jóla fékk svo fyrirtækið Icejat flugrekstrarleyfi. Það er með millistærð af leigubotum og vinnur bæði hérlendis og á meginlandinu. Þarna er nýr markaður. Áður voru flugrekendur nánast eingöngu með stórar

flugvélar í millilandaflugi eða litlar flugvélar fyrir innanlandsflug – þó með innanlandsflug Flugfélags Íslands sem undantekningu. Þarna er að koma nýr vinkill sem ekki hefur sést áður og verður gaman að fylgjast með.

Þegar upp er staðið er það þó líklega áhugi Íslendinga á flugi, grasrótastarfsemin og menntun í flugi sem er grundvöllurinn að vexti og viðgangi flugsins. Starfsemi flugklúbba í einkaflugi, fisklúbba, sviffflugfélags, heimasíði loffara og fleiri klúbba er mjög mikilvæg. Tímundaflug þarf að vera öflugt. Ennfremur þarf að huga betur að allri menntun þeirra sem hafa atvinnu af flugi og tengja það mun betur hinu almenna menntakerfi,“ sagði Pétur að lokum.





ÞORGEIR PÁLSSON
Forstjóri Flugstoða ohf.

Betri staða og meiri sveigjanleiki

Flugstoðir ohf. hófu starfsemi í byrjun ársins og tóku formlega við rekstri flugvalla og flugleiðsöguþjónustu. Þetta verksvið heyrði áður undir Flugmálastjórn Íslands sem áfram fer með verkefni sem lúta að stjórnslu og eftirliti. Þorgeir Pálsson er forstjóri hins nýja hlutafélags en hafði áður gegnt embætti flugmálastjóra. Hann er því öðrum kunnugri því sem gerst hefur á sviði flugmála á Íslandi hin síðari ár.

„Gegnumgangandi verkefni og tímafrekust í stjórnslu flugmála eru flugöryggismál og flugverndarmál,“ segir Þorgeir. „Einnig almenn samskipti við alþjóðlegar stofnanir sem skipta okkur mjög miklu máli á öllum sviðum flugsins. Þar er Alþjóða flugmálastofnunin, ICAO (International Civil Aviation Organization), í fyrsta sæti. Á þeim vettvangi höfum við nokkra sérstöðu vegna samnings okkar um alþjóðlega flugumferðarþjónustu á Norður-Atlantshafi. Þessi þjónusta og starfsemi henni tengd er okkur gríðarlega mikils virði, byggð á sérþekkingu og notkun nýjustu tækni, mikilvæg stoð í flugsamgöngum milli Íslands og annarra landa. Alþjóðaflugþjónustan skapar okkur einnig betra aðgengi að Alþjóða flugmálastofnuninni en ella, sem oft hefur komið sér vel t.d. í sambandi við verkefni okkar í Kosovo.“

Þorgeir hefur yfirsýn yfir flugmál Evrópu frá því að hann tók við starfi flugmálastjóra árið 1992. „Þá vorum við ekki komin inn í evrópska efnahagssvæðið,“ segir hann. „Það gerðist árið 1994. Umhverfi flugsins nú er allt annað en fyrir þennan tíma vegna þess að við erum að miklu

leyti gengin inn í evrópska kerfið. Árið 1990 varð Ísland fullgildur aðili að Flugöryggissamtökum Evrópu (JAA) og um miðjan tíunda áratuginn urðum við aðilar að svokölluðum „þriðja pakka“ Evrópusambandsins í flugmálum sem veitti okkur stóraukin réttindi til flugs. Þá gátum við farið að stunda flug með fullum réttindum á milli hvaða landa sem er innan EES og jafnvel innanlandsflug í þessum löndum. Þetta hefur verið alveg gríðarleg lyftistöng fyrir íslensk flugmál auk þess sem aðild okkar að JAA hefur fært okkur viðurkenningu á flugöryggisviðinu um allan heim,“ segir Þorgeir en hann var um skeið formaður stjórnar JAA.

Aukin réttindi - auknar skyldur | „Þriðji pakkinn“ svokallaði hefur breyst í tímans rás og er orðinn að því sem kallað er European Common Aviation Area (ECAA) samningnum. Hann nær nú til margra landa í Austur-Evrópu og Balkanskagans og þar nýtur Ísland mikið til sömu réttinda og ríki ESB.

„Þetta hefur haft mikil aukin réttindi í för með sér en líka miklar skyldur,“ segir Þorgeir. „Það er auðvitað meðal annars á grundvelli ECAA samnings að við tökum við og innleiðum allar öryggisreglur á sviði flugverndar auk þess sem hann segir fyrir um hvernig við stöndum að okkar flugrekstri og framkvæmd flugöryggismála. En það er almennt viðurkennt hjá íslenskum flugfélögum að það var mikið gæfuspor að við urðum aðilar að JAA þegar árið 1990, sem síðan leiddi til þess að við fengum fulla aðild að Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA), þegar hún var sett

á laggirnar af ESB árið 2003. Til samans hefur þetta orðið mikilvægur grundvöllur fyrir hina íslensku útrás í fluginu og hve umsvifamikill þessi rekstur er orðinn.“

Undanfarin ár hefur verið lögð mikil áhersla á að ná nýjum loftferðasamningum við ríki utan evrópska efnahags-svæðisins. Að sögn Þorgeirs er það að öllu leyti í okkar höndum ennþá. Við erum ekki aðilar að samningum sem Evrópusambandið gerir við ríki utan evrópska efnahags-svæðisins. „Þar eru það Bandaríkin kannski sem mestu máli skipta vegna áætlunarflugs okkar þangað, en miðað við umfang íslenskrar flugstarfsemi skipta öll ríki okkur nokkru máli. Við þurfum að gera okkar eigin loftferðasamninga við þessi ríki, sem er bæði dyrt og mikil vinna. Nú eru um 185 ríki aðilar að Alþjóðaflugmálastofnuninni og ef við ætluðum að gera samning við þau öll væri það gríðarleg vinna og í raun óframkvæmanleg. En menn hafa unnið í þessu í góðri samvinnu allra aðila og náð verulegum árangri, til dæmis mjög góðum loftferðasamningi við Kína og fleiri ríki. Þessir samningar eru þó allir mismunandi og sum ríki vilja ekki gera við okkur slíkan samning. Þeir fara mjög eftir afstöðu ríkjanna sem í hlut eiga. Við höfum til að mynda engan loftferðasamning við Kanada, vinaríki sem við teljum okkur hafa veruleg tengsl við. Þeir hafa aldrei viljað hleypta okkur inn til Kanada nema með takmörkuðum hætti og alls ekki til Toronto, sem er eftirsóknarverðast. Viðræður við Kanada gætu samt verið að nálgast núna, en það er búið að taka mörg ár.“

Vinna að þessum samningum hefur verið sameiginlegt átak utanríkisráðuneytisins, samgönguráðuneytisins og Flugmálastjórnar, þar sem utanríkisráðuneytið fer með forystuhlutverkið. Það er svo aftur á hendi Flugmálastjórnar að undirbúa og vinna úr samningunum og fylgja þeim eftir. Einnig taka flugfélögin mikilvægan þátt í þessu starfi.“

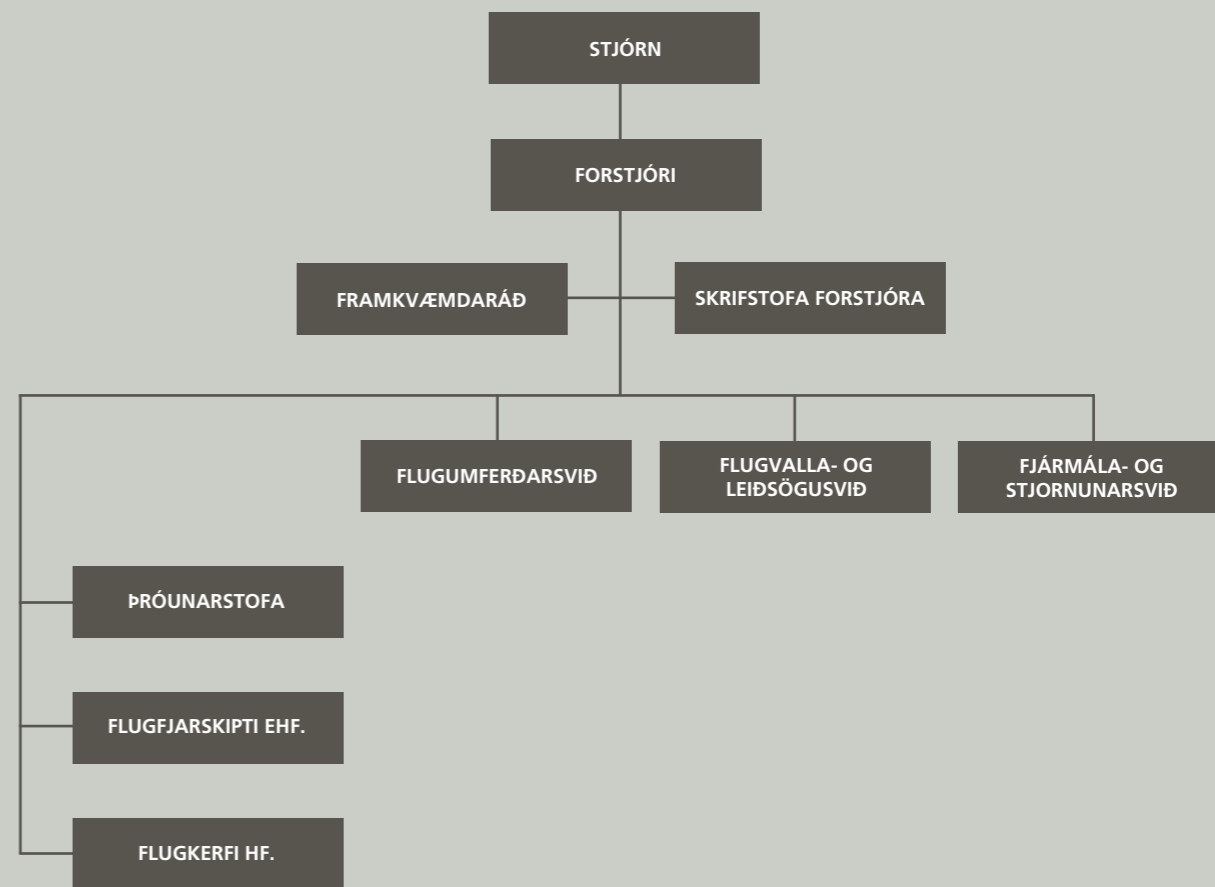
Aðskilja þjónustu og eftirlit með henni | Umræðan snýst að Flugstoðum ohf., nýjum starfsvettvangi Þorgeirs, sem er framhald af hluta þess verkefnis sem hann hafði sem flugmálastjóri. Hann segir að langt sé síðan að sú hugmynd kom fram að æskilegt og nauðsynlegt væri að aðskilja þjónustuna annars vegar en eftirlitsþáttinn

með þjónustunni hins vegar. „Þessu hefur verið hrint í framkvæmd víðast í Evrópu á undanfönum áratug, þó með mismunandi hætti, í og með vegna þess að í sumum löndum hefur orðið einkavæðing í rekstri flugvalla. Þjónustan hefur gjarnan verið flutt í hlutafélög í eigu ríkis eða sveitarfélaga og í nokkrum tilvikum hafa verið mynduð einkafyrirtæki um rekstur flugvalla. Þetta hefur kallað á að eftirlitsaðilinn með rekstri flugvalla og síðar flugleiðsögubjónustu væri algjörlega sjálfstæður.“

Meðan öll þessi þjónusta var að öllu leyti á hendi ríkisins var sagt: ríkið getur bara haft eftirlit með sjálfu sér og gætt þess að öllum reglum sé fylgt. Það hefur reyndar verið gert með því að aðskilja starfsemina innan stofnananna, þó svo að stofnuninni væri ekki skipt upp. Þetta gerðum við í reynd fyrir fjórum árum eða svo þegar flugöryggissvið Flugmálastjórnarinnar flutti úr aðalstöðvum stofnunarinnar í Flugturninum yfir í Skógarhlíð. Það var til þess að undirstrika þennan starfræna aðskilnað sem var í reynd kominn á miklu fyrr, þar sem flugöryggissviðið hafði starfaði alveg sjálfstætt um skeið.“

„Svo hefur ekki síður orðið bylting í öllum tækjabúnaði flugvallanna og það sem aftur sést minna, í allskonar rekstrarkerfum, öryggiskerfum, gæðakerfum, neyðar- og björgunarkerfum og stjórnunarkerfum.“

Í reglum Single European Sky (Sameiginlega evrópska loft-rýmisisins) er ákvæði um að þjónusta við flug og eftirlit með þjónustunni verði aðskilið með virkum hætti. „Norðurlöndin hafa farið þessa leið að koma á fullum aðskilnaði og við erum síðust til að hrinda þessu í framkvæmd ári á eftir Finnum,“ segir Þorgeir. „Það er mjög eðlilegt að við höfum sama háttinn á. Við höfum það mikla samstöðu



með Norðurlöndunum og höfum átt mjög náið samstarf við þau. Skipulag flugmála hér á landi er nánast hið sama og gerist í Noregi. Eini munurinn er sá að þjónustufyrirtækið, sem heitir Avinor í Noregi, er eigandi að öllum flugvöllum, þar með talið Gardermoen. Flugstoðir eiga enga flugvelli og hafa enn sem komið er lítil afskipti af Keflavíkflugvelli. Að því leyti tókum við ekki skrefið til fulls. En það er þannig frá hlutunum gengið að við höfum full yfirráð yfir þessum flugvöllum. Eigandinn er eftir sem áður ríkið.

Flugvellirnir eru annar meginþátturinn í starfsemi Flugstoða ohf. Hinn þátturinn er flugleiðsagan sem felur í sér bæði flugumferðarstjórnina og aðra þjónustu við flugumferðina, svo sem rekstur fjarskipta og flugleiðsögukerfa og veðurupplýsingaþjónustu. Sameiginlega myndar þetta allt flugleiðsögubjónustuna sem er meira en helming-

urinn af starfseminni. Keflavíkflugvöllur hefur um áratuga skeið heyrt undir utanríkisráðuneytið, en unnið er að breytingu á því fyrirkomulagi og gert ráð fyrir að hann færist undir samgönguráðuneytið. Þar með verður hann hluti af Flugstoðum ohf. og flugvallakerfi landsins“

Þjónustusamningur, nýtt fyrirkomulag | En verður einhver breyting á þeirri þjónustu sem áður var hjá Flugmálastjórn en er nú komin til Flugstoða ohf?

„Já, það verður breyting að ýmsu leyti. Sú þjónusta sem veitt er við flugstarfsemina á vegum íslenska ríkisins er nú veitt samkvæmt þjónustusamningi sem er nýtt fyrirkomulag. Hann er að nokkru leyti framsal á ákveðnum þáttum, sérstaklega varðandi alþjóða flugþjónustuna, en að hluta til þjónusta sem er að stórum hluta innt af hendi fyrir fjármuni sem koma í gegnum ríkissjóð, því

við erum enn í þeirri stöðu að mikið af tekjum flugsins er í formi skatta – eða gjalda sem teljast vera skattar. Að því leyti erum við talsvert öðruvísi en sambærileg félög á Norðurlöndunum, sem innheimta gjöld en fá ekki beint framlag frá ríkinu. Þau fá gjöld frá viðskiptavinum sínum fyrir veitta þjónustu og væntanlega munum við sjá þetta gerast hér á landi líka þegar fram líða stundir.

Í sumum tilvikum er okkar fyrirkomulag óhjákvæmilegt eins og málum hefur verið háttað. Það eru til að mynda tekin gjöld af farþegum sem fara um Keflavíkflugvöll og fjármunir færðir til annarra þátta flugsamgöngukerfisins. Það verður ekki gert með öðrum hætti en skattlagningu. En svo eru aðrir þættir þar sem það á ekkert að vera því til fyrirstöðu að Flugstoðir innheimti gjöld. Svo kemur til beint framlag ríkisins, þar sem markaðar tekjur nægja ekki. Við erum í þeirri aðstöðu til dæmis að það er ekki borgað neitt fyrir flugleiðsöguþjónustuna innanlands og umferðin á innanlandsflugvöllum er ekki nægilega mikil til að þeir geti staðið undir sér.“

Þorgeir leggur áherslu á nauðsyn þess að almenningur viti að hlutafélag hafi tekið við rekstri flugvallanna og átti sig á hvert ber að snúa sér ef eitthvað bjátar á. Eitt af fyrstu verkefnum Flugstoða ohf. er að miðla til samfélagsins upplýsingum um fyrirtækið og starfsemi þess.

Miklar endurbætur innanlands | „Við munum halda uppbyggingu á búnaði og kerfum flugstjórnarmiðstöðvarinnar áfram af fullum krafti,“ segir Þorgeir. „Við erum komin í mjög góða stöðu með þróaða tækni sambærilega við það besta sem verið er að taka í notkun í nágrannaríkjunum. Við stöndum þannig að minnsta kosti jafnfætis þeim sem eru að fást við að veita flugleiðsöguþjónustu hérna á hafinu umhverfis okkur og erum á sumum sviðum meira að segja á undan þeim. Hérna fyrir sunnan okkur stjórná Bretar og Kanadamenn stærstum hluta umferðarinnar yfir Norður-Atlantshafið. Norðmenn annast svæðið fyrir utan Noregsstrendur og Portúgalir suður í hafi og loks Bandaríkjamenn þegar nálgast Bandaríkin. Við berum okkur saman við þessa aðila og erum í samstarfi við þá um stjórnun alþjóðlegrar flugumferðar yfir hafið. Við nýtum sjálfvirk gagnaflytningakerfi sem byggjast á sambandi um gervihnetti en

einnig jarðstöðvar þar sem þeim verður við komið. Sjálfvirk sambönd eru við aðliggjandi flugstjórnarmiðstöðvar, þannig að flugáætlanir og önnur gögn streyma sjálfvirk á milli að miklu leyti.“

Þorgeir bendir á að einnig hafa verið gerðar stórfelldar endurbætur á flugvöllum og flugleiðsögukerfinu innanlands. „Stóra verkefnið sem lauk 2002 var náttúrulega endurbygging á Reykjavíkflugvelli sem tókst gríðarlega vel og var innan kostnaðarmarka og hefur gjörbreytt þessum flugvelli til hins betra.“ Hann nefnir einnig nokkur smærri verkefni: uppbyggingu á flugvöllum í Grímsey, endurbætur á flugvöllum á Þingeyri sem er varaflugvöllur fyrir Ísafjörð. „Svo hefur ekki síður orðið bylting í öllum tækjabúnaði flugvallanna og það sem aftur sést minna, í allskonar rekstrarkerfum, öryggiskerfum, gæðakerfum, neyðar- og björgunar-kerfum og stjórnunarkerfum. Á þessu sviði hefur orðið bylting síðustu árin. Þetta blasir ekki við augum en tryggir öruggan, hagkvæman og góðan rekstur. Á sum þessi kerfi reynir ekki fyrr en eitthvað bjátar á en öll eru þau mikilsverð fyrir hinn almenna rekstur.“

Pristinaflugvöllur á ábyrgð Flugstoða ohf. | Verkefni Flugmálastjórnar á Pristinaflugvelli í Kosovo, samkvæmt samningi við UNMIK, stofnun Sameinuðu þjóðanna, er kapituli út af fyrir sig. Það verkefni hófst vorið 2004. „Við erum að hjálpa þeim með allskonar þjónustu og ráðgjöf til að halda þessum flugvelli gangandi og flugumferðarþjónustan á völlum er á okkar ábyrgð,“ segir Þorgeir. „Unnið er að margvíslegum framkvæmdum á flugvöllum, bæði mannvirkjum og búnaði, með okkar aðstoð ásamt því sem við höfum unnið að uppbyggingu á rekstri slökkviliðs og véladeildar, svo dæmi séu nefnd. Þar eru íslenskir flugumferðarstjórnarar við störf sem hafa með hendi yfirstjórn flugumferðarstjórnar, sem þarlendir flugumferðarstjórnar, með íslensk skírteini annast. Það var mjög merkilegt verkefni að þjálfa 9 flugumferðastjóra frá Kosovo sem voru hér í 10 mánuði við nám. Þeir fyrstu eru nú komnir með réttindi og teknir til starfa. Við erum með samning út árið 2007 og munum hugsanlega styðja lengur við bakið á Kosovobúum og koma þessum rekstri í þann farveg að heimamenn geti staðið undir honum að öllu leyti. Þetta verkefni er að stærstum hluta

hjá Flugstoðum núna en flugöryggiseftirlitið og útgáfa starfsleyfis er áfram hjá Flugmálastjórn.

Þetta er mjög merkilegt verkefni og flugvöllurinn í Kosovo fékk á síðasta ári viðurkenningu frá Airports Council International sem sá flugvöllur með undir milljón farþega, þar sem mestar framfarir hefðu orðið á árinu. – Það eru ekki margir sem vita það að öll skeytasamskipti, flugáætlanir og annað, sem fara fram til og frá Pristinaflugvelli í Kosovo, fara um Gufunes!“

STARFSMENN HÁTT Í ÞRÚ HUNDRUÐ

Starfsmenn Flugstoða ohf. eru í upphafi um 214 og á eftir að fjölga. Síðan eru dótturfyrirtækin Flugfjarskipti ehf. með tæplega 50 starfsmenn og hugbúnaðarfyrirtækið Flugkerfi hf. – sem Flugstoðir eiga að tveimur þriðju hlutum á móti Háskóla Íslands – með um 30 manns – þannig að í náinni framtíð verða um 300 manns starfandi hjá Flugstoðum og dótturfyrirtækjum.

Þróa hugbúnað til útflutnings | Flugfjarskipta-stöðin í Gufunesi er nú rekin af Flugfjarskiptum ehf. Flugmálastjórn keypti þennan rekstur af Símanum árið 2004. Flugfjarskipti ehf. hafa móttökustöð á Mýrum og eru að byggja nýja sendastöð sem á að koma í staðinn fyrir sendastöðina á Rjúpnahæð.

Annað dótturfyrirtæki Flugstoða er Flugkerfi hf., sem stofnað var árið 1997 en á rætur allt aftur til ársins 1979, í starfsemi kerfisverkfræðistofu í Háskóla Íslands, þar sem hún óx úr grasi. Verkefni Flugkerfa er að þróa hugbúnaðarkerfi fyrir flugstjórnarmiðstöðina og koma þessari tækni á framfæri á erlendum markaði. Fyrirtækið hefur nú selt ratsjárvinnskrukerfi fyrir aðflug að flugvelli í Suður-Kóreu. „Það er stórt skref,“ segir Þorgeir. „Við erum þarna með afl og þekkingu til að hanna og þróa tækni sem við þurfum í sambandi við flugleiðsöguþjónustuna í samvinnu við flugumferðarsvið Flugstoða. Þetta

er kannski fyrsta stóra verkefnið en margir möguleikar eru fyrir hendi til að ná árangri á þessu sviði. Þó skiptir okkur mestu máli að vera nánast sjálfum okkur nóg og þurfa ekki að leita til stórfyrirtækja úti í heimi sem – þótt ljótt sé að segja það – eiga til að mjólka viðskiptavinum sem eiga ekki annarra kosta vöð. En við eigum annarra kosta vöð því við eigum þetta fyrirtæki sem ásamt þekkingu og reynslu starfsmanna Flugstoða geta leyst þessi verkefni af hendi og erum því ekki í neinni spennitreyju. Það er óskaplega góð tilfinning.“



ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF MIKILVÆGT

Alþjóðlegt samstarf er mikilvægt í flugmálum. Um það segir Þorgeir Pálsson, forstjóri Flugstoða ohf. „Í Evrópu er það kannski ekki síst innan stofnunar, sem heitir ECAC – European Civil Aviation Conference, sem málefni flugsins í Evrópu eru rædd. Það eru ekkert margir sem vita af þessari stofnun, meira að segja innan flugsins eru margir sem ekki þekkja þennan vettvang þar sem flugmálayfirvöld í Evrópu koma saman til að ráða ráðum sínum. Þátttaka okkar í þessu samstarfi skiptir flugrekstur okkar miklu máli. Við komum þarna að vísu til leiks með tvo eða þrjá einstaklinga sem þurfa að kunna skil á málefnum sem önnur lönd hafa miklu meiri mannafla til að sinna.“

ÞRÓUN FLUGMÁLA

Almannaflug mun taka breytingum með breyttum þjóðfélagsháttum og nýjum gerðum flugvéla. Kaup á afnotarétti í flugvélum verða algengari og viðskiptaflug með einkapotum er í stöðugum vexti. Aðgengi að flugvelli inni í borg er mikilvægt í því samhengi.

Vænta má aukins flugs með ferðamenn með hefðbundnum flugvélum en einnig þyrlum og hugsanlega loftbelgjum. Loftskip gætu haslað sér völl hér.



BREYTT SKIPULAG FLUGMÁLA

Breytt skipulag flugmála var tekið upp 1. janúar 2007. Flugmálastjórn Íslands sinnir hér eftir stjórnslu á sviði flugmála og eftirliti á öllum sviðum þessa málaflokks. Um leið var stofnað opinbera hlutafélagið Flugstoðir sem tekið hefur við rekstri flugvalla landsins og flugleiðsöguþjónustu fyrir millilanda- og innanlandsflug og þjónustu á alþjóðlega flugstjórnarsvæðinu sem Ísland annast.

Með breytingunni er annars vegar mætt kröfum um aðskilnað eftirlits og rekstrar hjá hinu opinbera og um leið verður unnt að beita meiri hagkvæmni og auðsýna meiri sveigjanleika varðandi þjónustu og hugsanleg ný verkefni á sviði alþjóðlegrar flugþjónustu. Á það bæði við þátttöku í uppbyggingu á rekstri flugvalla og sölu og rekstri hugbúnaðarkerfa á sviði flugleiðsögu.

MEIRI SVEIGJANLEIKI

Einn tilgangurinn með aðskilnaði stjórnslu og eftirlits annars vegar og rekstri flugleiðsöguþjónustu og flugvalla er að auka svigrúm. Þorgeir Pálsson, forstjóri Flugstoða ohf.: „Önnur breyting, sem mun hafa áhrif, þegar fram í sækir, er að hlutafélagið er í miklu betri stöðu og hefur meiri sveigjanleika og meira svigrúm heldur en ríkisstofnun t.d. varðandi fjármögnun verkefna og ákvarðanatöku. Þetta skiptir t.d. miklu máli á sviði alþjóða flugþjónustunnar, þar sem mikil samkeppni er að myndast milli þjónustuaðila. En það á eftir að koma í ljós hvernig þessu frjálsræði verður beitt.“

ÞÁTTAKA Í FLUGÖRYGGISSTOFNUN EVRÓPU

Evrópusambandið kom árið 2003 á fót Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) m.a. til að tryggja innleiðingu krafna Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) í öllum aðildaríkjum ESB. Stofnuninni er ætlað að taka við starfi JAA og þróa það. Alþingi samþykkti árið 2004 með breytingu á loftferðalögum að Flugmálastjórn taki þátt í starfi EASA með því markmiði að auka öryggi í flugi og koma að sjónarmiðum íslenskra stjórnvalda í starfi stofnunarinnar. Aðildin að EASA var síðan innleidd í íslenskan rétt sumarið 2005.

Staðfesting íslenskra stjórnvalda á aðild Íslands að EASA felur í sér að fylgja skal sameiginlegum flugöryggiskröfum Evrópulanda og stefnan, sem tekin var árið 1990 um að nota bestu alþjóðlegu viðmið og vera ekki með séríslensk ákvæði nema í algjörum undantekningartilvikum, var endanlega fest í sessi. Þar með er stefnan í flugöryggismálum sett um ófyrirséða framtíð.

Áherslur EASA á komandi árum til eflingar flugöryggis og þá um leið áherslur íslenskra stjórnvalda eru meðal annars að skoðunum á erlendum loftförum, sem fljúga til Evrópu, verði komið í fastara form, þar á meðal ákvörðunum um bannlista og árið 2007 verður samevrópskum reglum EASA um flugrekstur og þjálfunar- og skírteinamál komið í gagnið. Reglur sem væntanlega byggjast að mestu á JAR-OPS og JAR-FCL. Að þessu er unnið. Frá árinu 2008 mun EASA hafa sett reglur um framkvæmd við vottun flugvalla, vottun flugleiðsöguþjónustu og eftirliti með því.



BUNDIÐ SLITLAG Á SANDSKEIÐSFLUGVÖLL

Gert er ráð fyrir að æfingaflug flytjist að miklu leyti frá Reykjavíkurlugvelli árið 2007 sem þýðir að umferð um völinn minnkar töluvert. Áætlað er að leggja bundið slitlag á flugbraut á Sandskeiði og mun verulegur hluti æfingaflugsins því geta flust þangað yfir sumarið. Einnig má gera ráð fyrir því að einkaflug um Reykjavíkurlugvöll muni dragast saman eftir því sem aðstaða fyrir það verður byggð upp á öðrum flugvöllum.

FLUGSKÓLI ÍSLANDS SELDUR

Ríkið seldi eignarhlut sinn í Flugskóla Íslands í maí 2005. Haustið 2006 keypti Fjöltækniskólinn Flugskólann og í framhaldinu var gerður þjónustusamningur milli ráðuneytisins og Flugskólans um bóklegt atvinnuflugnám.

Hjá Fjöltækniskólanum er fyrir hendi margháttuð reynsla af kenndu á sviði tækni-, véla- og öryggismála og hjá Flugskóla Íslands hefur byggst upp sérhæfð þekking á öllu því sem lýtur að atvinnuflugi. Í sameinuðum skóla verður til vísir að alhliða menntastofnun á sviði samgöngumála og þangað er unnt að sækja þekkingu á sviði skipstjórnar, vélstjórnar og flugstjórnar.

FLUGRÁÐ

Flugráð er skipað samkvæmt 8. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998, með síðari breytingum. Samgönguráðherra skipar sex menn og jafnmarga til vara. Varamenn taka sæti í forföllum aðalmanna. Tveir skulu tilnefndir af Samtökum atvinnulífsins og einn af Samtökum ferðaþjónustunnar. Skulu fulltrúar hafa þekkingu á flugmálum, sem a.m.k. nær til innanlandsflugs, millilandaflugs og almenns flugs. Af þremur fulltrúum sem ráðherra skipar án tilnefningar skulu vera formaður og varaformaður Flugráðs. Skipunartími Flugráðs er fjögur ár, en þó takmarkaður við embættistíma þess ráðherra sem það skipar. Flugráð er samgönguráðherra og flugmálastjórn til ráðuneytis um flugmál. Núverandi Flugráð var skipað 23. júlí 2003. Í Flugráði sitja: Gísli Baldur Garðarsson, hrl, formaður, skipaður án tilnefningar. Bjarni Benediktsson,

alþingismaður, varaformaður, skipaður án tilnefningar. Magnús Ólafsson, bóndi, skipaður án tilnefningar. Árni Gunnarsson, forstjóri, skipaður skv. tilnefningu Samtaka atvinnulífsins. Jens Bjarnason, flugrekstrarstjóri, skipaður skv. tilnefningu Samtaka atvinnulífsins. Erna Hauksdóttir, framkvæmdastjóri, skipaður skv. tilnefningu Samtaka ferðaþjónustunnar. Varamenn: Arnbjörg Sveinsdóttir, þingmaður, skipaður án tilnefningar. Vigfús Vigfússon, umboðm. Íslandsflugs á Sauðárkróki, skipaður án tilnefningar. Karvel Pálmason, fyrrv. alþingismaður, skipaður án tilnefningar. Friðrik Adolfsson, deildarstjóri, skipaður skv. tilnefningu Samtaka atvinnulífsins. Hallgrímur Jónsson, yfirflugstjóri, skipaður skv. tilnefningu Samtaka atvinnulífsins. Ómar Benediktsson, framkvæmdastjóri, skipaður skv. tilnefningu Samtaka ferðaþjónustunnar.

SIGLINGAMÁL

Siglingaverndaráætlun, langtímaáætlun um öryggi sjófarenda og rannsóknir vegna hugsanlegra takmarkana á siglingaleiðum við landið er meðal umfangsmikilla verkefna á sviði siglingamála sem unnið hefur verið að á liðnum árum. Slysum á sjó hefur fækkað enda hefur sjómanna-stéttin tekið slysavarnir föstum tókum.





HERMANN GUÐJÓNSSON
Siglingamálastjóri

Ísland er komið í þjóðbraut

Ef litið er til sjósóknar við Ísland þó ekki sé nema síðustu 50 ár eða svo er augljóst að slysum á þeim tíma hefur fækkað til muna. Að nokkru leyti er það að þakka betri tækjum og betri menntun sjómanna, en áreiðanlega ekki síður forvarnastarfi stofnana eins og Vita- og hafnamálastofnunar og Siglingamálastofnunar ríkisins, sem sameinuðust í Siglingastofnun Íslands árið 1996. Traustari upplýsingar, öflugt rannsóknarstarf ásamt bættri tækni og betri mannvirkjagerð eiga þar verulegan hlut að máli.

Meðal þess sem Siglingastofnun rekur er leiðsögukerfi fyrir sjófarendur. Gömlu vitana þekkja allir, en auk þeirra eru reknar jarðstöðvar fyrir GPS-kerfið, radarsvarar og upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag.

„Við erum með öldubaujur og veðurstöðvar í mörgum vitum og höfnum og sjómenn geta fylgst með veðri og ölduhæð með því að hringja í sjálfvirkan símsvara hjá okkur,“ segir Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri. „Við byrjuðum að mæla öldur vegna líkantilrauna og höfum verið að þróa þetta kerfi áfram í ölduspá og fleira.

GPS (Global Positioning System) felst í merkjum sem gervihnettir senda frá sér. Þetta leiðsögukerfi kom í staðinn fyrir Lóran C á sínum tíma. Við tókum við merkjunum á 6 stöðum á landinu þar sem eru radíóvitar og sendum út viðbótarkerki með leiðréttingu. Skip geta þá mælt sig út með nákvæmni upp á fáeina metra. Þetta er einkum gert fyrir fiskimennina. Lítilsháttar skekkja

skiptir flutningaskipin ekki endilega svo miklu en það er afgerandi fyrir fiskimennina ef þeir lenda til dæmis í festu og missa veiðarfæri, geta þá staðsett sig og komið aftur seinna á nákvæmlega sama punktinn.

Vitakerfið nær yfir 104 vita og er að mestu orðið sjálfvirkt. Nú erum við að byggja upp svokallað AIS kerfi (Automated Identification System). Settar hafa verið reglur um að skip sendi út upplýsingar um stað og stefnu og fleira sem næstu skip geta séð og einnig stöðvar í landi. Nú eru öll flutningaskip yfir 300 brúttótonn sem hér koma með þennan búnað og mörg fiskiskip. Undir verndarvæng Siglingaöryggisstofnunar Evrópu, EMSA, er verið að byggja upp gagnabanka fyrir alla skipaumferð í Evrópu. Siglingastofnun vinnur í samvinnu við Vaktstöð siglinga að íslenska hluta gagnabankans. Þegar skip kemur inn í okkar lögsögu skynjar AIS-kerfið það. Þá er hægt að fara inn í gagnabankann og fletta upp – er skipið með hættuleg efni? Hver er áhöfnin? Er það með farþega? Hvert er það að fara?

AIS nær þó ekki nema 50-70 mílur frá landi. Nú er verið að undirbúa að gera þetta gegnum gervihnött og þá er hægt að láta kerfið ná yfir alla efnahagslögsöguna. Siglingastofnun sendir upplýsingar sem berast um AIS-kerfið áfram til Vaktstöðvar siglinga, sem heyrir lögformlega undir Siglingastofnun þó að Neyðarlínan, Landhelgisgæslan og Slysavarnafélagið Landsbjörg sjái um daglegan rekstur hennar samkvæmt samningi. Þarna var eftirliti og þjónustu sem áður var á þremur stöðum steypt saman í eitt.“

Purfum að vera vel á verði | „Við höfum einnig verið að byggja upp upplýsingakerfi um veður og sjólag. Það hófst með veðurstöðvum í örfáum vitum. Þegar hætt var að hafa vitaverði með búsetu við vitana settum við sjálfvirkar veðurathugunarstöðvar í suma þeirra. Einnig var komið fyrir ölduduflum á nokkrum stöðum og þá komu upplýsingar um ölduhæð og smátt og smátt hefur verið að bætast við. Nú er komin ölduspá og allra nýjast er sjávarfallalíkan og straumalíkan. Við höfum verið að þróa þetta kerfi okkar og nú hefur systurstofnun okkar í Noregi, Kystverket, óskað eftir því að við útvíkkum það þannig að það nái yfir allt hafsvæðið milli Noregs og Íslands. Þetta er meðal annars framlag okkar í auknu öryggi sæfarenda. Þeir geta þá valið sér leiðir eða jafnvel ákveðið að leggja ekki upp ef veðurhorfur eru óhagstæðar.

Og svo er það stóra breytingin sem er að verða: Ísland er allt í einu komið í þjóðbraut. Rússar eru farnir að flytja gas og olíu hér fram hjá okkur frá Múrmansk til Norður-Ameríku. Tugir skipa fara um íslenska efnahagslögsögu í hverjum mánuði. Hingað til hefur Ísland aðeins þurft að fylgjast með erlendum fiskiskipum sem hafa verið að reyna að veiða innan landhelginnar, en þetta er alveg nýtt. Við verðum að vera vakandi í þessu efni því þó skipin komi hér aldrei til hafnar er þetta svo löng siglingaleið, um 600–700 mílur, að þau gætu verið tvo sólarhringa inni í íslenskri efnahagslögsögu á leið sinni vestur um haf. Og þetta eru hundruð þúsunda tonna tankskip. Við þurfum að vera vel á verði ef eitthvað ber út af. Eru til dráttarbátar sem gætu aðstoðað þessi skip ef á þarf að halda? Eru siglingaleiðir í þeirri fjarlægð frá landi að það sé hægt að bregðast við til hjálpar áður en þau lenda uppi í fjöru?“

34

Á að afmarka siglingaleiðir? | „Ráðherra hefur nýlega skipað nefnd til að fara yfir þennan málaflokk. Þarna eru margar spurningar. Eigum við að afmarka ákveðnar siglingaleiðir? Eigum við að leyfa þeim að fara fyrir norðan land eða eigum við að senda skipin suður fyrir? Fyrir þessi skip er siglingaleiðin fyrir norðan land 80-90 mílum styttri. Það munar 6–7 tímum í siglingu. Þar ríkja oftast suðlægar vindáttir þannig að ölduhæðin er almennt minni norðan við landið en sunnan við. Landið skýlir. En á norðurleiðinni er hætt á ís.

Núna fara skipin bæði norðan og sunnan við landið. Hluti af vandamálinu er að það er ekki nægilega mikið vitað um það hvar þau fara. Þau eru fyrir utan AIS kerfið. Við vitum að óhöpp hafa þegar átt sér stað. Eitt skipanna rakst á ís milli Vestfjarða og Grænlands og fékk gat á peruna, svo það kom til viðgerðar inn til Hafnarfjarðar. Það er stórt framtíðarverkefni að skipuleggja þessi mál og um leið efla þá vöktun sem þegar er komin, einnig það regluverk sem þessu fylgir.

VITARNIR VEITA SÁLARRÓ

„Íslendingar hafa lært að nýta sér þetta upplýsingakerfi og haga ferðum sínum í samræmi við það,“ segir Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri. „Íslenskir sjómenn eru mjög ánægðir með ölduduflin og eru sífellt að biðja um fleiri dufl, þó að við segjum þeim að þeir geti fengið jafn öruggar upplýsingar út úr þeim spám sem þeim eru gefnar. Þeir treysta meira á ölduduflin. Það er í rauninni alveg það sama með vitana. Það hefur lengi verið talað um að vitarnir séu óþarfir og í þeirra stað eru komin mjög flott siglingatæki, en svo virðist sem það veiti sæfarendum aukna öryggiskennd að geta litið upp frá fínu tækjunum sínum og út um brúarluggann og sagt: Jú, þetta er rétt, vitinn er þarna. Vitarnir eru einfaldleikinn sem veitir mönnum sálarró.“

Önnur tilskipun sem þarf að koma í framkvæmd er að koma upp svokölluðum neyðarhöfnum – að fyrir liggja hvert er hægt að fara með skipin ef eitthvað kemur upp á, eða jafnvel afmarka svæði þar sem hægt er að taka þau upp á land. Þessi umræða er afleiðing af slysum olíuskipanna Erika og Prestige við meginland Evrópu sem enginn vildi taka við og voru dregin löskuð út úr lögsögum landanna þar sem þau svo brotnuðu en olíuna úr þeim rak til baka á land. Menn eru nokkuð samdóma um að takmarka hefði mátt skaðann með því að taka almennilega á móti þeim á fyrirfram ákveðnum stöðum.

Við erum undir smásjá með hversu langt við erum komin að undirbúa reglugerð um þessar siglingar, neyðarmóttöku



og annað sem til heyrir. Síðast í sumar komu menn frá Evrópubandalaginu og EMSA til að fylgjast með hversu langt við værum komin.“

Siglingastofnun annast undirbúning laga og reglugerða um skip og sjómennsku og fylgist að vissu marki með framkvæmd þeirra. Meðal annars er fjallað um eftirlit með skipum, um áhafnir og atvinnuréttindi um borð, svo og menntun sjómanna. Hermann segir að þetta sé komið í alþjóðakerfi undir verndarvæng Alþjóða siglingamálastofnunarinnar, IMO, en Siglingastofnun sér um samskipti við hana fyrir hönd Íslands.

Áætlun um öryggi sjófarenda | Siglingastofnun annast einnig útgáfu alþjóðlegra atvinnuskírteina fyrir íslenska sjómenn. „Þessi alþjóðlega starfsemi er alltaf að vaxa,“ segir Hermann. „Ég nefndi Alþjóða siglingamálastofnunina og fyrir þremur árum eða svo varð til Siglingaöryggisstofnun Evrópu, (European Maritime Safety Agency). Það skiptir verulegu máli fyrir okkur að vera með á byrjunarstigi þegar verið er að móta reglurnar til að koma að okkar sjónarmiðum og þörfum því að á lokastigi hellist þetta yfir okkur hvort sem okkur líkar betur eða verr. Þess vegna er mjög mikið atriði að koma séríslenskum hagsmunum á framfæri í tæka tíð því það

verður æ þyngra og varla gerlegt að koma í gegn sérkröfum eftirá.“

Árið 2000 varð Ísland hluti af fjölþjóðlegu kerfi sem byggist á Evrópubandalagsreglum um að skoða erlend skip sem koma til hafna. Skip eru skráð hér og hvar og koma sum nánast aldrei til heimalandsins. Hermann segir að þessi skoðun kallist hafnarríkiseftirlit. „Við eigum samkvæmt þessum samningum að skoða 25% af öllum erlendum skipum sem koma hingað til hafnar. Skoðunarmenn Siglingastofnunar sinna þessu verkefni enda er þjónustan á kostnað ríkisins. Þetta er allt fært eftir ákveðnum reglum í gagnabanka sem er á meginlandinu.

Hin formlega skipaskrá er líka í okkar umsjá – skráning þegar skip er keypt eða selt. Sömuleiðis sjáum við um lögskráningarkerfið. Sýslumenn sjá um að framfylgja þeirri kröfu að sá sem ræður sig á skip yfir 20 brúttótonn sé lögskráður, en Siglingastofnun á kerfið og heldur utan um það.“

Öryggisstjórnun | Skoðun á skemmtibátum hefur verið vandamál að því leyti að eigendum þykir dýrt að láta skoða þá. Nú er í smíðum hjá Siglingastofnun regluverk um svokallaða eiginskoðun. Þá verður báturinn

35

skoðaður af skoðunarmönnum í upphafi en síðan ber eigandinn ábyrgð á því að skoða bátinn sjálfur eftir gátlista sem hann síðan sendir inn útfylltan og tekur þannig ábyrgðina sjálfur. Skoðun skoðunarmanna verður ekki nema á 4–5 ára fresti. Efsvona tilraunaverkefni gefur góða raun væri hugsanlegt að færa það út á minni fiskibátana.

„Hingað til hefur Ísland aðeins þurft að fylgjast með erlendum fiskiskipum sem hafa verið að reyna að veiða innan landhelginnar, en þetta er alveg nýtt. Við verðum að vera vakandi í þessu efni því þó skipin komi hér aldrei til hafnar er þetta svo löng siglingaleið, um 600–700 mílur, að þau gætu verið tvo sólarhringa inni í íslenskri efnahagslögsögu á leið sinni vestur um haf. Og þetta eru hundruð þúsunda tonna tankskip. Við þurfum að vera vel á verði ef eitthvað ber út af.“

„Ég hef lengi verið talsmaður þess að gera útgerðarmenn og skipstjórnarmenn sem ábyrgasta sjálfa,“ segir Hermann. „Þeir þekkja skipin sín best og vita hvað þarf að gera. Það er leiðinlegt þegar byrjað er á að kenna lélegu skipaefirliti

um ef slys verður. Ég held að komið sé að ákveðinni hugarfarsbreytingu í þessum efnum. Að hið opinbera veiti ákveðna fræðslu og kynningu, rannsóknir og leiðsögn en taki ekki ábyrgðina frá rekstraraðilunum sem eðli málsins samkvæmt eiga að bera ábyrgðina sjálfir.

Svo er verðugt verkefni að koma upp svonefndri öryggisstjórnun á fiskiskipum,“ heldur Hermann áfram. „Það er til þannig alþjóðlegt kerfi í flutningaskipunum. Þá er gert áhættumat í hverju skipi og komið upp gæðastjórnunarkerfi, hvernig á að vinna og að hverju þarf að huga. Ákveðnir útgerðaraðilar eins og Þorbjörn í Grindavík eru komnir af stað með þetta og það er í drögum að samgönguáætlun.“

Hafnir landsins eru eign viðkomandi sveitarfélaga. Ný hafnalög voru sett 2003. Aðalbreytingin er sú að áður voru allar hafnir með eina gjaldskrá. Gjaldskráin var gefin frjáls og jafnframt ákveðið að hætta að mestu opinberum styrkveitingum til hafnaframkvæmda. Þar sem litlar hafnir undir ákveðnu tekjumarki eru annars vegar verður ríkið þó áfram með fjárframlög og í ákveðnum tilvikum í stærri höfnum þar sem aðstæður eru sérstakar er möguleiki að ríkið komi að málunum. En almennt dregur ríkið sig út úr hefðbundinni mannvirkjagerð eins og bryggjagerð og slíku. Þetta átti að gerast um síðustu áramót en af ýmsum ástæðum var ákveðið að fresta því til ársloka 2008.

Rannsóknir sem tengjast hafnargerð eru á könnu Siglingastofnunar að öllu leyti, öldumælingar, dýptarmælingar, rannsóknir á sjólagi og þvíumlíkt. Þar sem er landbrot hefur Siglingastofnun einnig umsjón með gerð sjóvarmargarða og nú í þeirri umræðu að sjávarborð fari hækkandi vekur þessi málaflokkur meiri athygli.

Hermann segir að heilmikið hafi verið gert í hafnaframkvæmdum, þó nokkuð hafi hægt á því efni. „Sérstaklega í höfnum sem þjónusta síldar- og loðnuskipin sem eru mjög djúprist – skip eru alltaf að verða djúpristari. Það er varla byggður kantur núna með minna en 10 metra dýpi. Fyrir áratug var þetta 7 metra dýpi. Svo má ekki gleyma stóriðjuhöfnunum. Stóriðjuhöfnin í Reyðarfirði var unnin undir okkar verndarvæng samkvæmt hafnalögum og á Grundartanga komum við að sem ráðgjafar þó að hafnarsjóðurinn hafi kostað það verk.

Ríkið tók þátt í Grundartangahöfn í byrjun en stækkanir hafa alfarið verið á kostnað hafnarsjóðsins sjálfs.

Hér hefur myndast heilmikil þekking á hafnargerð og það hefur verið leitað til okkar erlendis frá. Í Noregi höfum við unnið að gerð brimvarnargarða. Útflutningur á íslensku hugviti og þekkingu hefur skilað sér margfalt, til dæmis komst íslenskt verktakafyrirtæki inn í stórt

MEÐAL FYRSTU ÞJÓÐA MEÐ SIGLINGA-VERNDARÁÆTLUN

Fyrir tveimur árum kom nýtt verkefni til skjalanna, siglingavernd. Þá var sett upp með stuttum fyrirvara ákveðið kerfi til að draga úr hættu á hryðjuverkaógn. Gera þurfti áhættumat fyrir allar hafnir landsins og leggja fram tillögur um úrbætur á öryggisviði svo sem að girða þær af og loka fyrir almennan umgang, setja upp eftirlitsmyndavélar og skila upplýsingum um þessar hafnir inn í gagnabanka hjá Alþjóða siglingamálastofnuninni.

„Við lukum þessu einna fyrstir þjóða,“ segir Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri. „Þar kom fram þetta séríslenska einkenni að hella sér í verkefnið og klára það. Framkvæmd öryggisverkefnisins er á vegum hafnanna sjálfra en þær verða að leggja fram sínar áætlanir og við að fara yfir þær og samþykkja þær. Siglingastofnun hefur verið með heilmikið námskeiðahald í kringum þetta fyrir starfsmenn hafnanna, skipaafgreiðslumenn og aðra sem að því koma þegar skip kemur í höfn. Nokkur hundruð manna hafa farið gegnum svona námskeið sem við höfum staðið fyrir. Verndað hafnarsvæði af þessu tagi er skilyrði fyrir því að skip sem er í millilandasinglum megi koma upp að. Ef það kemur frá óvottaðri höfn lendir það í vandamálum á næsta viðkomustað. Einnig hefur verið gengið frá svonefndri Siglingaverndaráætlun Íslands þar sem tekið er á því hvernig á að bregðast við hverju sinni ef hættu ber að höndum.“

verkefni á gasvinnslusvæði norður í Hammerfest í framhaldi af þessari útrás. Við höfum líka verið með verkefni í þróunarlöndunum, á Sri Lanka og í Indónesíu eftir flóðin þar um jólin 2004. Við eigum mjög öfluga menn í þessum fræðum og því fylgir svo mikil sérfræði og sérhæfing að það er ómetanlegur kostur að geta safnað þessu saman á einum stað. Með því að vera með allt landið undir höfum við náð að viðhalda þekkingu og þjálfun.“

Mikilvægt þekkingarsetur | „Ég tel að það sé áriðandi fyrir okkur sem fiskveiðipjóð sem býr á eyju að eiga svona þekkingarsetur sem tekur alhliða á öllum þeim málum sem snúa að Siglingastofnun. Þessi eining má heldur ekki minni vera. Þegar kemur upp spurning eins og til dæmis um nýja Vestmannaeyjaferju eða ferjuhöfn í Bakkafjöru er hægt að mynda hér hóp sem hefur mjög víðfeðma þekkingu. Það er ómetanlegur kostur að hafa þekkinguna svona á einum stað. Í heildina má segja að hlutverk Siglingastofnunar hafi verið að breytast frá því að annast einkum skipaskoðun og verkstjórn í hafnargerð í að verða fremur stjórnsýslu- og rannsóknarstofnun, með fræðslu og útgáfu. Þarna held ég að okkar vettvangur eigi að verða. Ég legg alltaf mikla áherslu á að við séum þjónustustofnun,“ segir Hermann með áherslu. „Við erum til fyrir viðskiptavinum okkar, ekki þeir fyrir okkur. Hvort heldur það eru útgerðarmenn eða sjómenn eða sveitarstjórnarmenn sem eru að byggja hafnir. Við erum ekki yfirvald heldur er hlutverk okkar að þjóna. Ég hef reynt að byggja það þannig upp og vona að við getum staðið þannig að málum. Við erum orðin hluti af alþjóðasamfélaginu og verðum að tryggja að okkar hlutur sé gjaldgengur.“

FÆRRI STARFSMENN

Starfsmenn Siglingastofnunar eru nú um 70. Þeim hefur fækkað um 20 á síðustu tveimur árum. Fyrir þremur árum var hinn verklegi þáttur skipaskoðunar einkavæddur og færður til skipaskoðunarstofa á almennum markaði í samræmi við skoðunarhandbækur sem Siglingastofnun gefur út. Stjórnsýsluþátturinn er enn hjá henni og þar er farið yfir gögn, ef breyta á skipum eða smíða ný.

ÁÆTLUN UM ÖRYGGI SJÓFARENDA

Langtímaáætlun um öryggi sjófarenda var sett fram öðru sinni fyrir árin 2005 til 2008 í kjölfar fyrri áætlunar þar sem tókst að fækka banaslysum og öðrum slysum á sjó. Markmiðið er að treysta öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra sem og farþega á íslenskum skipum og skipum sem sigla í íslensku efnahagslögsögu og fækka slysum á sjó.

Stefnt skal að því að öryggi íslenskra skipa verði eins og það gerist best með öðrum þjóðum. Hafin er úrvinnsla er varðar skilgreiningu á stefnumótandi áherslum og markmiðum. Á vegum hennar hefur verið gefið út fræðsluefni fyrir sjófar- endur. Fjölgun björgunarskipa Slysavarnafélagsins Lands- bjargar umhverfis landið hefur bætt öryggi sjófarenda og mun tilkoma nýs varðsrips og flugvélar hjá Landhelgis- gæslunni auka öryggið enn fremur.

VAKTSTÖÐ SIGLINGA KOMIÐ Á FÓT

Vaktstöð siglinga var komið á með lögum frá Alþingi sem tóku gildi í apríl 2003 eftir forgöngu samgönguráðherra. Markmið laganna er að tryggja öruggar siglingar í íslensku efnahags- lögsögu, öryggi skipa, farþega og áhafna og efla varnir gegn mengun sjávar frá skipum. Vaktstöðin veitir skipum sem sigla um íslenska efnahagslögsögu margs konar öryggisþjónustu. Eins og nafnið bendir til annast stöðin hvers konar vöktun á siglingum, móttöku og miðlun upplýsinga frá skipum sem flytja hættunlegan og/eða mengandi varning, móttöku neyðarkalla, samskipti við hafnir sem Siglingastofnun hefur útnefnt sem neyðarhafnir og ýmis önnur verkefni sem Siglingastofnun og samgönguráðherra geta falið henni að annast. Samgöngu- ráðuneytið fól Siglingastofnun Íslands að annast yfirstjórn málefna Vaktstöðvarinnar og var gerður þjónustusamningur við Landhelgisgæslu Íslands, Neyðarlínuna hf. og Slysavarna- félagið Landsbjörgu. Fara þessir aðilar með faglega stjórn stöðvarinnar, húsnæðis- og fjármál, yfirstjórn björgunarsveita og rekstur björgunarbáta. Tilkynningaskyldan og fjarskiptastöð skipa í Gufunesi voru flutt í húsnæði Neyðarlínunnar árið 2004 og stjórnstöð Landhelgisgæslunnar árið 2005.

HELSTU FRAMKVÆMDIR Í SIGLINGAMÁLUM 2003 TIL 2006

Kringum 8 milljörðum króna var varið til uppbyggingar, viðhalds og rekstrar á sviði hafna- og siglingamála á kjörtímabilinu. Umfangsmestu framkvæmdirnar hafa verið við nýja höfn við Mjóeyri í Fjarðabyggð.

2003 | Unnið við ferjuhöfn á Seyðisfirði, bryggju og þjónustuhús fyrir um 222 milljónir króna og á Þórshöfn var byggð ný bryggja og dýpkað fyrir rúmar 200 milljónir.

2004 | Unnið við byggingu stóriðjuhafnar í Fjarðabyggð við Mjóeyri, dýpkun í Neskaupstað og fleira fyrir um 350 milljónir. Í Vestmannaeyjum var unnið við endurbyggingu stálþilja í Friðarhöfn og dýpkun fyrir um 283 milljónir og í Þorlákshöfn við stækkun fyrir um 240 milljónir.

2005 | Unnið við stóriðjuhöfn á Mjóeyri, stálþil í Neskaupstað og fleiri verk í Fjarðabyggð fyrir um 365 milljónir króna. Unnið við endurbyggingu Svíragarðs í Grindavík og dýpkun fyrir rúmar 250 milljónir.

2006 | Þorlákshafnarhöfn stækkuð með nýrri bryggju norðan Svartaskers og dýpkun fyrir um 214 milljónir króna. Áframhald framkvæmda í Fjarðabyggð; við Mjóeyrarhöfn og í Neskaupstað fyrir um 174 milljónir.

HAFNARÁÐ

Hafnaráð er skipað samkvæmt lögum um Siglingastofnun Íslands nr. 6/1996. Með ráðinu starfar Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu. Í Hafnaráði eiga sæti: Sigríður Finsen, formaður, skipuð án tilnefningar. Brynjar Pálsson, skipaður án tilnefningar. Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir, skipuð án tilnefningar. Már Sveinbjörnsson, skipaður skv. tilnefningu Hafnasambands sveitarfélaga. Ólafur M. Kristinsson, skipaður skv. tilnefningu Hafnasambands sveitarfélaga. Friðrik J. Arngrímsson, skipaður skv. tilnefningu Samtaka atvinnulífsins. Varamenn í eru: Kristinn Jónasson, varaformaður, skipaður án tilnefningar. Magnús B. Jónsson, skipaður án tilnefningar. Albert Eymundsson, skipaður án tilnefningar. Björn Magnússon, skipaður skv. tilnefningu Hafnasambands sveitarfélaga. Steinþór Pétursson, skipaður skv. tilnefningu

Hafnasambands sveitarfélaga. Guðmundur Nikulásson, skipaður skv. tilnefningu Samtaka atvinnulífsins.

Auk þess sitja eftirtaldir starfsmenn Siglingastofnunar fundi ráðsins: Hermann Guðjónsson, forstjóri, Gísli Viggósson og Kristján Helgason.

SIGLINGARÁÐ

Siglingaráð er skipað samkvæmt lögum um Siglingastofnun nr. 6/1996 og er ráðherra til ráðuneytis í málum um siglinga- og vitamál. Þrír ráðsmenn eru skipaðir af ráðherra án tilnefningar, að loknum þingkosningum og skal einn vera formaður ráðsins, en átta samkvæmt tilnefningu til fjögurra ára. Siglingaráð er skipað frá 1. febrúar 2005 til 31. janúar 2009, en þeir sem ráðherra tilnefndi eru skipaðir 30. júní 2003 eða þar til að loknum næstu alþingiskosningum eða til maíloka 2007.

Í Siglingaráði eiga sæti: Daði Jóhannesson, formaður, skipaður án tilnefningar. Guðmundur Hallvarðsson, skipaður án tilnefningar. Ásbjörn Óttarsson, skipaður án tilnefningar. Guðjón Ármann Einarsson, tilnefndur af FFSÍ. Ingólfur Sverrisson, tilnefndur af Málmí. Guðfinnur G. Johnsen, tilnefndur af LÍÚ. Örn Pálsson, tilnefndur af Landsambandi smábátæigenda. Ólafur Briem, tilnefndur af SÍK.

Sævar Gunnarsson, tilnefndur af Sjómannasambandi Íslands. Hilmar Snorrason, tilnefndur af Slysavarnafélagi Íslands. Helgi Laxdal Magnússon, tilnefndur af Vélstjórafélagi Íslands.

Varamenn: Þór Magnússon, varaformaður, skipaður án tilnefningar. Kristinn Ó. Jónsson, skipaður án tilnefningar. Árni Bjarnason, tilnefndur af FFSÍ. Vignir Demusson, tilnefndur af Málmí. Friðrik J. Arngrímsson, tilnefndur af LÍÚ. Arthur Bogason, tilnefndur af Landssambandi smábátæigenda. Kristján Ólafsson, tilnefndur af SÍK. Birgir Björgvinsson, tilnefndur af Sjómannasambandi Íslands. Gunnar Tómasson, tilnefndur af Slysavarnafélagi Íslands. Halldór Arnar Guðmundsson, tilnefndur af Vélstjórafélagi Íslands. Þá hefur verið samþykkt að fulltrúi Samtaka skemmtibátæigenda sitji fundi þess með tillögurétti og málfrelsi. Samtökin hafa tilnefnt Hjört Grétarsson til setu á fundum ráðsins og Birgi Ara Vilhjálmsson til vara.

VEGAMÁL

Vegamál eru umfangsmesti málaflokkurinn á sviði samgangna og mestur hluti fjármagns sem ráðstafað er í samgönguáætlun fer til framkvæmda á sviði vegamála. Hönnun umferðarmannvirkja er í sífelldri endurskoðun. Tekur hún mið af umferðarálagi, þróun í flutningum og ferðalögum og margs konar öryggiskröfum. Þá er lagaumhverfi vegagerðar einnig sífellt undir smásjánni.





JÓN RÖGNVALDSSON
Vegamálastjóri

Menn eru komnir inn í fjöllin

Vegagerðin er veghaldari þjóðvega samkvæmt vegalögum. Veghaldari er sá sem hefur forræði yfir vegi og vegsvæði, þar með talið gerð vega, þjónustu og viðhaldi. Þetta má lesa á heimasíðu Vegagerðarinnar, ennfremur að hún skilgreini hlutverk sitt þannig að það sé að þróa og sjá um vegakerfið á sem hagkvæmasta hátt með þarfir samfélagsins, öryggi vegfarenda og umhverfissjónarmið að leiðarljósi.

Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri er beðinn að líta í bak-sýnispegilinn og rifja upp það helsta sem þar er að sjá. „Stærstu málin allra síðustu ár eru náttúrulega göngin fyrir austan, Fáskrúðsfjarðargöng og göngin undir Almanna-skarð. Ný brú á Þjórsá var líka mikið verk. Svo er kominn góður áfangi í Reykjanesbrautinni milli Keflavíkur og Hafnarfjarðar, þó að því verki sé ekki að fullu lokið. Það er líka verið að breikka Reykjanesbrautina milli Hafnarfjarðar og Kópavogs sem er mikið verk og nauðsynlegt. Mislæg gatnamót við Stekkjarbakka voru góð samgöngubót.“ Jón nefnir ennfremur flutning Hringbrautar sem var umdeilt mál, en hefur tekist vel til með að hans dómi. Það verk var að vísu ekki að frumkvæði Vegagerðarinnar eins og algengast er, heldur var það unnið eftir samningi fjármálaráðuneytisins og heilbrigðisráðuneytisins við Reykjavíkurborg. Full ástæða er líka til að nefna tvöföldun Vesturlandsvegar að Skarhólatorgi á Sauðhólsmýri í Mosfellsbæ ásamt mislægum gatnamótum á mótum Vesturlands- og Suðurlandsvegar.

Yfir Hólaheiði um Hófaskarðsleið | „Ef við förum vestar eru gríðarlega stórir áfangar á vestanverðu Snæfellsnesi,

nú síðast Kolgrafafjörðurinn,“ segir Jón. „Þá hefur verið unnið gríðarlega mikið í Ísafjarðardjúpi og sér nú loksins fyrir endann á því. Þar erum við að byrja á síðasta bitanum ef svo má segja, sem er að vísu stór. Á sunnanverðum Vestfjörðum hefur líka verið tekið til hendi. Endurbætur á Kletthálsi voru til dæmis stór áfangi, einnig Svínadalsvegur í Dölum.

Við getum haldið áfram norður á bóginn. Vinna við Þverárfjallsveg er langt komin. Lokið var við veginn fyrir Tjörnes og svo má nefna að í framhaldi af því standa fyrir dyrum stórir áfangar í viðbót þarna á norðausturhorninu, vegur sem leysir Öxarfjarðarheiðarveg af hólmi og raunar veginn fyrir Sléttu að verulegu leyti – yfir Hólaheiði milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar, svokölluð Hófaskarðsleið. Af henni kæmi þá ný álma til Raufarhafnar. Sé horft til Hringvegarins er aðeins lítið eftir að endurnýja af veginum milli Akureyrar og Egilsstaða. Síðasti áfanginn á þeirri leið er raunar kominn í útboð núna. Því fylgir líka að tengja Vopnafjörð við hringveginn. Hluti af því verkefni, efsti spottinn, er kominn, en tengingu neðan úr byggðinni er enn ólokið.“

Jafnhliða þessu hefur verið unnið að endurbótum á leiðinni milli Reykjavíkur og Akureyrar. Miklar framkvæmdir hafa verið í Stafholtstungum í Borgarfirði, milli Gljúfurár og Grábrókarhrauns. Stefnt er að því að halda þeim vegabótum áfram upp Norðurárdalinn, fram hjá Bifröst allt að Brekku. Í Norðurárdal í Skagafirði eru hafnar miklar framkvæmdir, þar sem kafli af veginum er fluttur suður fyrir Norðurá. Hann kemur í stað vegarkafla

norðanmegin sem lengi hefur verið varhugaverður, mjór vegur og einbreiðar brýr. Ennfremur á að breyta veginum í botni Hnútafjarðar og þar hverfur þá síðasta einbreiða brúin á þessari leið, brúin yfir Síká.

Brú á Hornafjarðarfljót | „Við getum haldið áfram að fara yfir það sem framundan er,“ segir Jón. „Ef við byrjum að rekja næstu stóráfanga að austan ber fyrst að nefna tilfærslu vegar í Hornafirði ásamt brú yfir Hornafjarðarfljót. Brúin verður mikið mannvirki, upp á tvo milljarða eða þar um bil. Við þetta styttest hringvegurinn um 11 kílómetra. Þá verður vafalaust haldið áfram með Suðurstrandarveg og vonandi kemur líka alveg ný tenging á Suðurlandi yfir Hvítá, nálægt Bræðratungu, kölluð Bræðratunguvegur, milli Flúða í Hrunamannahreppi og Reykhólts í Biskupstungum. Það hefur verið lengi á döfinni en kemur vonandi núna á næstu árum.“

Jón nefnir líka að nú sjái fyrir endann á vegaframkvæmdum í Ísafjarðardjúpi. Búið er að semja um framkvæmdir við veg yfir Mjóafjörð við Ísafjarðardjúp. Þá kemst Reykjanes í alfaraleið þegar aðalleiðin verður um Reykjanes yfir Reykjafjörð og Mjóafjörð, að Hörtná vestan Mjóafjarðar. Þetta styttir leiðina fyrir Djúp í vetrarferðum, en nánast ekkert fyrir sumarumferðina sem nú fer yfir svonefnt Eyrarfjall. Sú leið lokast yfirleitt á veturna og þá þarf að fara fyrir Reykjanesið og inn Mjóafjörð sem lengir leiðina talsvert.

„Á Vestfjörðunum förum við í gríðarstórt verkefni, leggja nýja leið yfir Djúpafjörð og Gufufjörð. Við þetta losnar umferðin meðal annars við að fara yfir tvo hálsa. Þarna voru þrjár leiðir í boði. Svokallaðri láglandisleið var hafnað í umhverfismati og það var kært. Úrskurður umhverfisráðherra nú nýlega var sá að vegna umferðaröryggis er leyft að fara efstu leiðina af þessum þremur, um Teigsskóg. Eitt af skilyrðum umhverfisráðherra er að Vegagerðin rækti upp skóg sem verði ekki minni að flatarmáli og vöxtum en það skóglendi sem þarna færi undir, og það er hið besta mál.“

Þá verður nýr vegur lagður í staðinn fyrir Tröllatunguveg. Hann liggur um svokallaðan Arnkötuldal og tengir Reykhólasveitina og Strandir, eða Hólmavíkursvæðið.“

Í Óshlíð er verið að undirbúa jarðgangagerð sem verður mikið verkefni. Þar hefur verið rætt um nokkra kosti en þeim hefur nú verið fækkað í þrjá. „Líklega þarf þessi framkvæmd að fara í umhverfismat, þó að það sé ekki alveg öruggt. Það eru dæmi til þess að svona framkvæmd þurfi ekki að fara í umhverfismat, svo sem eins og Vaðlaheiðargöng – sem einkaaðilar að vísu hafa á þrjónunum. En það er alltaf svo með allar þessar framkvæmdir, hvort sem þær fara í formlegt mat eða ekki, þá er búin til kynningar- og umhverfisskýrsla.“

Vaxandi þrýstingur á veg yfir Öxi | Jón minnir líka á Héðinsfjarðargöngin, ef til vill stærsta verkefnið sem nú er í gangi. „Menn eru komnir þar inn í fjöllin, bæði í Ólafsfirði og Siglufirði. Þar er áætlað að opnað verði fyrir umferð árið 2009. Ég er búinn að nefna nýjan veg um Hófaskarðsleið, og svo eru bútar á Hringveginum til dæmis á Austurlandi, í Breiðdal, Berufjarðarbotni, Þvottár- og Hvalnesskriðum. Þar verður að gera eitthvað. Hvalnesskriðurnar eru afar slæmar og tillaga okkar er að gera eitthvað til bráðabirgða þar og stefna frekar að því að gera jarðgöng undir Lónsheiði sem styttr leiðina og verður alltaf miklu öruggari leið, þó það gerist ekki alveg á næstunni.“

„Íslenskt nútímasamfélag byggist á samgöngum á landi og undirstaða þeirra er vegirnir.“

Vegurinn um Öxi er ofarlega á óskalista hjá mörgum Austfirðingum, enda er sú leið úr Berufirði upp á Hérað 60-70 kílómetrum styttri en leiðin um Breiðdalsheiði. Að sögn vegamálastjóra hafa verið gerðar nokkrar lagfæringar á leiðinni um Öxi, „en við gerðum aldrei ráð fyrir þessum árangri, að bæði er vegurinn nú opinn megnið af árinu og meira að segja flutningabílar farnir að fara þessa leið að vetrinum. Það er mjög skiljanlegt því þetta styttr leiðina svo mikið. Það er vaxandi þrýstingur á að gera þarna eitthvað af viti þótt það verði engar stórframkvæmdir á leiðinni yfir Öxi á allra næstu árum.“ Á höfuðborgarsvæðinu verður haldið áfram með ýmsar



framkvæmdir. „Væntanlega verður lokið við Reykjanesbrautina og á henni verða gerð mislæg gatnamót við Vífilsstaðaveg, Arnarnessveg og Bústaðaveg,“ segir Jón. Sömuleiðis verður haldið áfram með veginn um Mosfellsbæ. „Ég vona að stuttur kafli þar sem aðeins eru þrjár akreinar nú en fjórar sitt hvorum megin við verði breikkaður í fjórar akreinar sem allra fyrst. Svo þarf endilega að laga Þingvallavegamótin. Þar verður sjálfsgert hringtorg núna fyrst um sinn.“

Íbúða- og atvinnuverfi hafa verið skipulögð í Leirvogstungu og upp á Esjumela og það hlýtur að þurfa að tvöfalda veginn þessa leið. Það sama á við á Kjalarnesi utan Kollafjarðar, að minnsta kosti upp að Grundarhverfi, að þar verði vegurinn tvöfaldaður. Ég reikna hins vegar með því að reynt verði að láta veginn fyrir Kollafjörð bíða, að minnsta kosti ekki tvöfalda hann að sinni, vegna þess að áætlað er að Sundabraut fari yfir Kollafjörð mun framar sem myndi þá tengja þetta saman. En skipulagning þjóðvegurinn í þéttri byggð, hvort sem það er austur í Ölfusi eða uppi á Kjalarnesi, er æði mikið flóknara mál heldur en til dæmis var með Reykjanesbrautina, því tengingum þarf að halda eins fáum og mögulegt er. Kannski með því að leggja einhverja hliðarvegi. En það er verið að vinna í skipulagsmálum á Kjalarnesi og þá kemur betur í ljós hvernig þetta á að vera.“

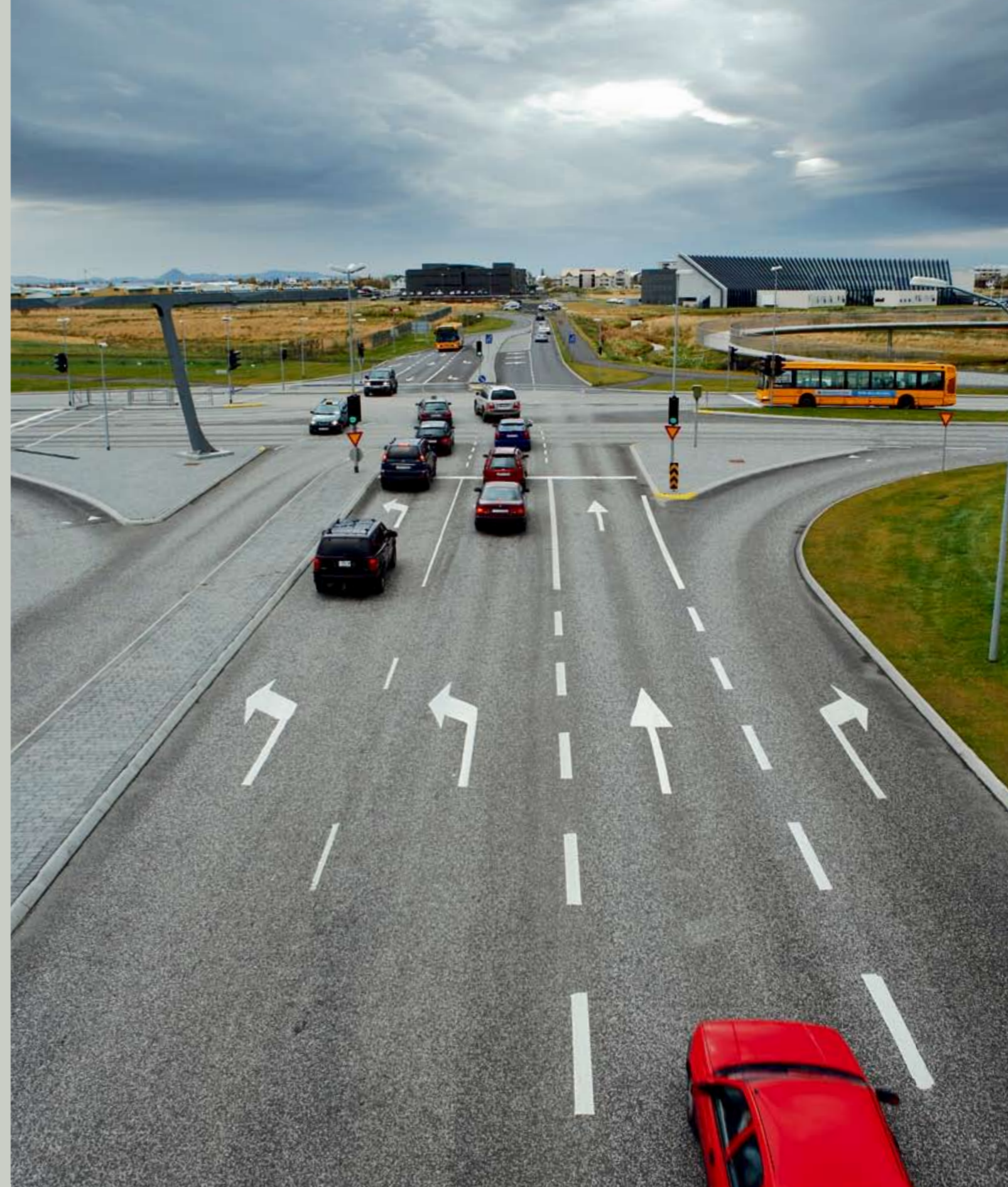
Sundabraut leysir ekki allan vanda | Nú er oft varpað fram spurningum um Vesturlandsveg um Mosfellsbæ. Mörgum þykir lítil ástæða til að leggja mikið í hann þegar lagning Sundabrautar virðist handan við hornið. Leysir hún ekki allan þennan umferðarvanda? „Nei,“ svarar vegamálastjóri afdráttarlaust. „Sundabraut leysir ekki allan þennan vanda. Alls ekki. Það er einfaldlega þannig að umferð sem stafar af byggð í Mosfellsbæ, þar með Mosfellsdal, svo og Þingvallaumferðin, er það mikil. Og þó að Sundabrautin komi leggst ekki af að verulegur hluti af umferðinni eigi erindi á austurhluta Kjalarness og í Mosfellsbæ. Auk þess verður Vesturlandsvegurinn áfram eðlilegasta leiðin fyrir þá sem leið eiga að austan eða frá austurhluta höfuðborgarsvæðisins austur og vestur, þannig að Sundabrautin leysir ekki allt. Hins vegar tekur hún vonandi kúfinn af þeirri umferð sem er að fara norður eða vestur á land, þar með talið þunga-

flutningana, einkum þá umferð sem kemur af Reykjavíkursvæðinu vestanverðu.“

Í vetur hefur mikið verið rætt um umferðaröryggi á leiðunum út frá höfuðborgarsvæðinu. Á leiðinni austur yfir Hellisheiði er bitist um svokallaðar 2+1 og 2+2 lausnir. „Þetta byggist allt á fjármagni,“ segir Jón. „Peningalega munar mjög miklu hvor aðferðin verður valin. Það er hægt að ná upp nokkuð góðu umferðaröryggi með 2+1 vegum og ennþá meira með 2+2, en kostnaðarmunurinn er gífurlegur. Við gætum farið í að gera langa kafli með 2+1 bara núna strax, eða að minnsta kosti í sumar. Það er alveg útilokað með 2+2. Það þarf töluverðan aðdraganda, skipulagsferli, umhverfismat og svo framvegis. Við höfum talið að skynsamlegast væri að taka það sem er nokkurn veginn tilbúið og fara strax í að auka umferðaröryggi, en jafnframt að undirbúa eða setja af stað ferilinn sem þarf að fara í til að undirbúa 2+2. Það sem við gætum gert núna strax með 2+1 sem kemur til góða þegar kæmi að 2+2, þó augljóslega kæmi þá viðbótarkostnaður sem eðlilega hlýst af breikkun vegar og þessháttar.“

Það verður örugglega unnið eitthvað í sambandi við umferðaröryggismál á þessum helstu leiðum út frá Reykjavík, austur yfir Hellisheiði og upp á Kjalarnesi, í hvaða formi sem það verður. Það er hægt að auka umferðaröryggi með ýmsu móti og við stefnum að því að ná sem mestum árangri í því.“

Breytt umhverfi | Ljóst má vera að það umhverfi sem Vegagerðin verður að taka tillit til breytist í takt við tíðarandann hverju sinni. Vegamálastjóri bendir á að um þessar mundir eigi það ekki hvað síst við um lög um mat á umhverfisáhrifum. „Úrskurður umhverfisráðherra sem ég nefndi um Teigsskóg var felldur samkvæmt eldri lögum. Nú myndi þetta vera þannig að Skipulagsstofnun fellir ekki úrskurð heldur gefur álit en sveitarstjórn gefur út framkvæmdaleyfi. Hún er hins vegar ekki skuldbundin til að fara eftir áliti Skipulagsstofnunar en verður að rökstyðja sína ákvörðun. Framkvæmdaleyfið er hægt að kæra og sú kæra fer til Kærunefndar skipulags- og byggingarmála. Við höfum aldrei prófað þann feril – það er ekki komið að því ennþá. En þetta snertir okkur heilan helling.“



GÆÐAKÖNNUN Á VEGAKERFINU

Samgönguráðuneytið, Umferðarstofa og Félag íslenskra bifreiðaeigenda hófu í fyrra samstarf um úttekt á gæðum þjóðvegakerfisins. Er það gert samkvæmt evrópsku úttektarkerfi Eurorap, European Road Assessment Program, þar sem farið er kerfisbundið yfir öryggisþætti og hönnun vega og öryggissvæði og gefin einkunn, allt að fjórum stjörnum. Ýmsir aðilar hafa veitt fjárhagslegan stuðning.

Könnunin fer þannig fram að farið er um vegina á bíl sem búinn er margs konar tækjabúnaði til að safna gögnum um vegi og umhverfi þeirra. Úr gögnunum er unnið áhættumat sem er leiðbeinandi fyrir veggönguvið hönnuði og samgönguyfirvöld um hvað gera megi til að draga úr slyshættu. Á síðasta ári var búið að safna gögnum á yfir 500 km vegarköflum og í ár er ætlunin að fara

yfir um 1.650 km. Einkum er hoft til Hringvegarins og aðalvega í þéttbýli og á svæðum þar sem umferð ferðamanna er mikil. Nær áætlunin til vega þar sem um 70% alvarlegra slysa hafa orðið á síðustu árum.

Í skýrslu eftir könnun á síðasta ári á fyrstu 175 km sem voru á Reykjanesbraut og hluta Vesturlandsvegar og Suðurlandsvegar kemur fram að stór hluti þessara vega hlýtur þrjár stjörnur en tvær stjörnur eru víða gefnar. Í skýrslunni segir að talsvert sé um góða kafla hvað varði umhverfi vega og öryggissvæði, til dæmis austan við Selfoss, um Strandarheiði og undir Hafnarfjalli. Nokkrir kaflar eru taldir slæmir vegna djúpra skurða, vatnstjarna, úfins hrauns og grjóts í umhverfi vega og kafla á Reykjanesbraut við Fitjar er talinn slæmur vegna hættulegra vegamóta

og gamalla ljósastaura sem eru án brotplötu. Mislæg og vel hönnuð vegamót á Reykjanesbraut fá fjórar stjörnur.

Nauðsynlegt er að halda gagnasöfnun áfram. Hönnun vega þarf að vera í sífelldri endurskoðun og gæðaúttektir sem þessar eru mikilvæg leiðbeining á því sviði.



NÝ VEGALÖG FYLLILEGA TÍMABÆR

Ný vegalög hafa verið samþykkt á Alþingi og var það fyllilega tímabært. Eldri vegalög báru nokkurn svip af því landbúnaðarsamfélagi sem hér var ríkjandi þegar þau voru sett, en ný lög taka meira mið af breyttum tímum og jafna betur rétt landsmanna óháð búsetu. „Breytingar sem hafa orðið á skipulags og byggingalögum snerta okkur líka á ýmsan hátt,“ segir Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri. „Í stuttu máli má segja að allt kerfið er orðið flóknara heldur en áður var og miklu þyngra í vöfum. Sumt af því er vafalaust til góðs, að öðru leyti má segja að stundum sé verið að flækja málin að óþörfu. Vonandi kemur það þá fram í betri undirbúningi. En allt kostar þetta peninga. Það er sannarlega búið með það sem var í gamla daga að menn sögðu: nú leggjum veg þarna – og svo var nánast bara gengið á undan jarðýtunum. Og kannski er það bara ágætt, að það skuli vera liðin tíð.“

FERÐAMÁL

Fjárframlög til ferðamála og markaðsmála sem þeim tengjast voru tæpir 5 milljarðar árin 2003 til 2006. Árið 1999 voru þessi framlög kringum 250 milljónir króna en í fyrra um 1.300 milljónir alls. Aukin áhersla hefur verið lögð á samstarf við aðrar útflutningsgreinar í markaðsmálum og eflingu ímyndar Íslands erlendis.





MAGNÚS ODDSSON
Ferðamálastjóri

Ef leiðirnar eru ekki greiðar ferðast enginn

Samkvæmt lögum um skipan ferðamála fer Ferðamálastofa með framkvæmd fjölmargra verkefna í ferðamálu, gefur út leyfi til ferðatengdrar þjónustu þar sem slíkra leyfa er þörf, hefur umsjón með þróunar-, gæða- og skipulagsmálum ferðaðjónustu, svo og markaðs- og kynningarmál. Þá fer stofnunin með framkvæmd ferðamálaáætlunar.

Ferðamálastjóri er Magnús Oddsson. Hann segir starf Ferðamálastofu síðustu árin hafa einkennst að verulegu leyti af því að samgönguráðherra ákvað til samræmis við samgöngu- og fjarskiptaáætlun að láta vinna á sama hátt 10 ára ferðamálaáætlun, sem ná skyldi til árána 2006 til 2015. Slík áætlun hefur ekki fyrr verið gerð hér á landi. „Áður en það var gert fór fram mikil undirbúningsvinna af hálfu ráðuneytisins við að gera allskonar úttektir, stöðumat og skýrslur um hina ýmsu þætti – auðlindina Ísland, heilsutengda ferðaðjónustu, menningartengda ferðaðjónustu, og fleira,“ segir Magnús.

Ferðamálaáætlunin var samþykkt á vormánuðum 2005 sem þingsályktun og tók gildi í upphafi árs 2006. „Eftir henni er ferðamálu okkar ætlað að þróast og ég minnst þess ekki að farið hafi fram eins mikil gagnavinna og fagleg undirbúningsvinna til að renna stoðum undir að þessi áætlun hefði alla möguleika til þess að standast og hægt væri að vinna eftir henni. Það sem kannski var alveg nýtt var að þarna voru stjórnvöld raunverulega að segja atvinnugreininni hvernig þau ætli standa að málum.

Vitaskuld er það þó þannig að ferðamálaáætlun, unnin af stjórnvöldum og samþykkt af Alþingi, segir auðvitað ekki fyrirtækjum í ferðaðjónustu hvernig þau eigi að vinna. Hins vegar segir hún greininni, og það er mjög mikilvægt, að svona ætli stjórnvöld að standa að málum af sinni hálfu. Þannig veit atvinnugreinin hvar hún hefur stjórnvöld og hvað þau ætla að gera,“ segir hann.

Aukin áhersla á markaðsvinnuna | Ferðamálastjóri segir að auk vinnu við ferðamálaáætlun hafi þrjú önnur mál verið rauður þráður í starfi Ferðamálastofu. Mikil áhersla hefur verið lögð á umhverfismálin innan ferðaðjónustunnar og meira fé veitt til úrbóta á fjölsóttum ferðamannastöðum, „þannig að við höfum verið að vinna mjög víða um land að úrbótum á umhverfispættinum með auknu fjármagni og nýjum vinnubrögðum, með því að fara í aukið samstarf við sveitarfélög og fleiri.“

Í öðru lagi hefur sýnt sig mjög ljóslega undanfarin ár að aukið fjármagn hefur komið til ferðamála af hálfu stjórnvalda. „Það hefur haft í för með sér að hægt var að leggja aukna áherslu á markaðsvinnuna, bæði hérlandis og erlendis og kannski fyrst og fremst erlendis,“ segir Magnús, „og stjórnvöld hafa endurnýjað það einstaka samstarf í Bandaríkjunum sem hefur farið fram undir nafninu Iceland Naturally og upphaflega var stofnað til árið 1999. Á síðasta ári var það verkefni einnig fært út til meginlands Evrópu. Þarna er búið að koma af stað miklu samstarfi milli stjórnvalda og greinarinnar með það að markmiði að slá betur í klárinn, faglega og einnig

fjárhagslega. Stjórnvöld og starfsgreinin komu með aukið fjármagn í þetta, í viðbót við það starf sem fyrir var og kalla má hefðbundið.

Í þriðja lagi hefur verið veruleg umræða um gæðapátt ferðapjónustunnar og markvissar aðgerðir settar af stað í því efni, sem þó eiga eftir að verða yfirgripsmeiri í framtíðinni. „Það hefur verið lögð aukin áhersla á gæðaflokkunir og það sem því viðkemur að stjórnvöld geti stutt við gæðapáttinn,“ segir ferðamálastjóri. „Auðvitað stjórna stjórnvöld ekki gæðum ferðapjónustunnar en þau geta veitt ákveðið aðhald. Til að byrja með hefur fyrst og fremst hefur verið lögð áhersla á gæðaflokkun gistingar. Þar hafa stjórnvöld komið á sérstöku flokkunarkerfi. Út af fyrir sig er ekki verið að binda þar neinn á klafa eða skipa fyrir verkum. En stjórnvöld hafa búið til flokkunarkerfi sem er virkt. En greinin ræður því hvernig hún nýtir það, það er ekki lögbundið að menn gangist undir það. Stjórnvöld hafa farið dálítið þessa leið undanfarið – hér stendur ykkur til boða flokkunarkerfi og þið getið fengið flokkun ef þið viljið en eruð ekki skuldbundnir af því. Eins er það með markaðsstarfið. Stjórnvöld hafa stofnað til markaðssamstarfsins Iceland Naturally, fyrir utan samstarf á fleiri sviðum kynningarmála. Ferðapjónustuaðilum og öðrum sem sjá sér hag í því stendur til boða að koma þar að og taka þátt í því.

Eins er það með umhverfismálin. Þeim sem þar eiga hagsmuna að gæta stendur til boða að koma að þeirri vinnu sem þátttakendur. Stjórnvöld eru í raun að segja við þá: Við erum að leggja hér fram 50 milljónir. Ykkur stendur til boða að koma og bæta í þann pott og vinna myndarleg verkefni við fjölsóttu ferðamannastaði – eða annað sem að þessu fellur. Þetta er ekki skylda en kerfið er til og aðilar í ferðapjónustunni geta nýtt sér það.

Fagmennskan og gæðin eru límið | Augljóst er að mikil vinna hefur verið lögð í Ferðamálaáætlun 2006-2015, með viðamiklum könnunum og þarfagreiningum, Kom þar eitthvað á óvart sem ekki var vitað áður?

„Kannski ekki á óvart,“ svarar Magnús. „En það fékkst staðfest að án þess að menn hefðu kannski beinlínis tekið eftir því að grunnur ferðapjónustunnar var hægt og bitandi að færast yfir á tvær stoðir í staðinn fyrir þá einu sem hér

hafði verið byggt á frá upphafi. Áratugum saman hefur ferðapjónustan einbeitt sér að náttúru landsins, bæði í kynningu og í uppbyggingu afþreyingar. Síðan staðfestist við þessa undirbúningsvinnu, án þess að menn hefðu gert sér fyllilega meðvitaða grein fyrir því, að á síðustu fimmtán árum eða svo hefur menningin verið vaxa upp við hliðina á náttúrunni sem meginstölpur ferðapjónustunnar.

„En það má auðvitað alls ekki horfa fram hjá því að greinin hefur sýnt mikið frumkvæði, hugmyndaauðgi og kraft.“

Þegar upp er staðið endar þessi áætlun okkar til næstu tíu ára þannig að ferðapjónustan á að byggjast á tveimur meginpólum í öllu kynningar- og þjónustustarfi. Annars vegar er náttúruþátturinn, hins vegar menning og saga. Síðan kemur þriðji þátturinn til skjalanna, sem er límið í þessu öllu, en það er fagmennskan og gæðin.

METFJÓLDI ERLENDRA FERÐAMANNA

Rúmlega 422 þúsund gestir komu til Íslands árið 2006, fleiri en nokkru sinni fyrr. Miðað við árið 2005 fjölgaði þeim um 48 þúsund, eða 12,9 af hundraði. Samkvæmt athugunum Ferðamálastofu má ætla að um 2% fjöldans sé fólk sem kom hingað til að vinna, eða um 8.500 manns. Þó sú tala sé dregin frá hefur ferðamönnum engu að síður fjölgað um rúm 10% milli ára. Samt eru gestir skemmtiskipa ekki taldir með, um 55 þúsund talsins, þar sem þeir gista ekki á landinu. Erlendir gestir sem árlega koma til Íslands eru þannig orðnir töluvert fleiri en sem svarar íbúatölnunni. Enda er ferðapjónusta sú atvinnugrein sem er í hvað örustum vexti á Íslandi og aflar ríflega 12% gjalddeyristekna þjóðarinnar, rúmlega 5% af landsframleiðslu. Fjöldi starfa í greininni er áætlaður um 6.800.



Um þær mundir sem þetta viðtal fór fram var ljóst að rúmlega 422 þúsund gestir komu til Íslands árið 2006, fleiri en nokkru sinni fyrr. „Já, við getum sagt að gestafjöldinn sem kemur til Íslands hafi tvöfaldast á hverjum tíu árum,“ segir ferðamálastjóri. „Satt að segja umfangið hefur vaxið mun hraðar en áætlað var. Þar kemur tvennt til: það hafa verið teknar upp nýjar aðferðir og aukin fagmennska í markaðsþáttinn, en móttökupátturinn þarf líka að haldast í hendur við markaðsþáttinn. Annars gerist ekkert. Það þýðir ekki að bjóða hingað milljón gestum og geta ekki tekið almennilega á móti þeim.

Til þess að geta tekið við þessari tvöföldum gesta á tíu ára fresti hafa innviðir, afþreying og þjónusta í landinu verið byggð upp af miklum dugnaði, og það ánægjulega er að það hefur verið gert af fagmennsku. Stjórnvöld hafa tekið það sem sitt hlutverk að koma að uppbyggingu á ferðamannastöðum þar sem einkaaðilar hafa ekki

beina aðkomu. Þar hafa stjórnvöld litið á það sem sitt hlutverk að laga til og gera mögulegt að taka á móti þeim gestafjölda sem þangað kemur, en einkaaðilarnir sjá um þjónustuna – ríkið er hvergi aðili í rekstri í ferðapjónustu. Enda er það ekki hlutverk ríkisins heldur á það að vera stuðningsaðili og skapa umhverfið, lagalega og rekstrarlega, og nauðsynlega innviði. Það verða að vera til flugvellir og það verður að vera vegakerfi, það verða að vera fjarskipti.

Íslendingar sjálfir neytendur | „Í raun koma því allar stofnanir samgönguráðuneytisins að þörfum ferðapjónustunnar,“ heldur Magnús áfram. „Flugið, vegirnir, fjarskiptin – og ekki síst siglingin, því hér er ótrúlegur vöxtur í skemmtiferðaskipum með tilheyrandi hafnar- aðstöðu og fleiru. Stjórnvöld byggðu upp nýja aðstöðu fyrir ferjuna Norrænu þegar hún kom ný og stærri og þá voru sett hundruð milljóna króna í hafnaraðstöðu á Seyðisfirði – þetta eru innviðir sem stjórnvöld þurfa alltaf að koma að.“

HEFJA Á ENDURSKOÐUN FERÐA- MÁLAÁÆTLUNAR

Samgönguráðherra hefur ákveðið að hefja endurskoðun á ferðamálaáætlun 2006 til 2015 en hún var samþykkt á Alþingi á vordögum 2005. Gert var ráð fyrir því að endurskoðunin færi fram fyrir árslok 2009 en þar sem vel hefur gengið að hrinda verkefnum áætlunarinnar í framkvæmd hefur samgönguráðherra ákveðið að ráðast í endurskoðunina fyrr.

Í stýrihópi sem vann að gerð áætlunarinnar voru Erna Hauksdóttir, framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar, Helga Haraldsdóttir, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu, og Magnús Oddsson ferðamálastjóri, sem jafnframt var formaður hópsins. Samgönguráðherra hefur ákveðið sömu skipan stýrihópsins.

Starfshópnum er falið að fara yfir það sem þegar hefur verið gert, meta gæði þeirrar vinnu, hvað megi betur fara og hverju nauðsynlegt sé að bæta við. Breytingar á lagaumhverfi verði hafðar til hliðsjónar sem og samgönguáætlun og fjarskiptaáætlun samgönguráðherra, en samkvæmt þeim er unnið að fjölmörgum þáttum er varða framþróun ferðaþjónustu á Íslandi. Nauðsynlegt er að meta kostnað við framkvæmd endurskoðaðrar ferðamálaáætlunar eins nákvæmlega og við verður komið.

Endurskoðunin mun hefjast fljótlega og verður kynnt rækilega opinberlega og á meðal hagsmunasamtaka. Endurskoðuð áætlun verði lögð fyrir nýtt þing á hausti komanda.

58

Einhvern veginn liggur í loftinu þegar talað er um ferðamennsku á Íslandi að hún snúi aðeins að erlendum gestum sem hingað koma. Þó er ljóst að Íslendingar eru sjálfir neytendur og njótendur þess sem ferðaþjónustan hefur að bjóða, rétt eins og útlendir gestir. Ef litið er á gistinætur Íslendinga sjálfra árið 2005, sem þó nær

hvergi nærri yfir alla gistingu Íslendinga á ferðalögum innanlands, kemur í ljós að þær eru rúmlega 680 þúsund, sem svarar til þess að hvert einasta mannsbarn hafi gist rúmlega tvær nætur á skráðri gístaðstöðu.

„Já, auðvitað snýr starfsemi Ferðamálastofu alveg jafnt að því að hvetja Íslendinga til að ferðast um landið,“ segir ferðamálastjóri. „Það umhverfi sem stjórnvöld skapa ferðaþjónustunni sem starfsgrein kemur íslensku ferðafólki til góða rétt eins og erlendum gestum. Ferðamálaáætlunin er grunnurinn að starfsumhverfinu en samhliða henni var unnið í ráðuneytinu að algjörlega nýju lagaumhverfi greinarinnar með lögum sem samþykkt voru árið 2005.“

NÝTT LAGAUMHVERFI Í FERÐAMÁLUM

Með lagabreytingu árið 2005 er kveðið á um að Ferðamálastofa, sem fer með ferðamál af hálfu ríkisins, skuli þjóna þremur aðilum:

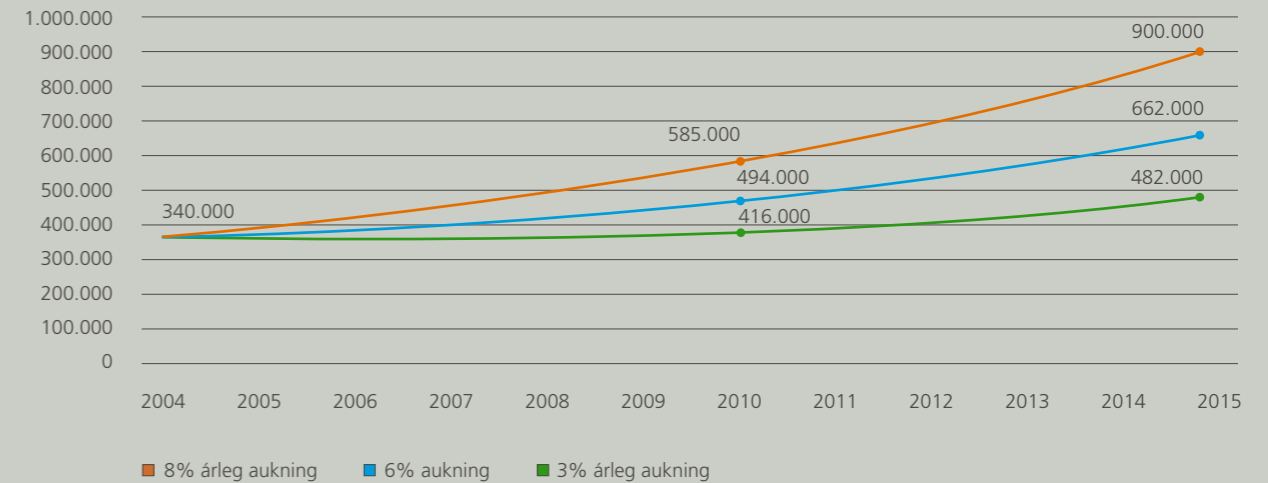
„Í fyrsta lagi greininni sjálfri,“ segir Magnús Oddsson ferðamálastjóri. „Við sjáum greininni fyrir kynningarefni á ellefu tungumálum, rafrænum gagnagrunni á átta tungumálum og fjölmörgu öðru vegna kynningar- og gæðamála. Við sjáum um útgáfu leyfa og höfum stjórnvaldseftirlit með því að þjónustuaðilar uppfylli tilskilin skilyrði.“

Í öðru lagi erum við með þjónustu við stjórnvöld sem slík. Þau þurfa ráðgjöf og þau þurfa að fá skýrslur og úttektir vegna mála sem eru til meðferðar í kerfinu, hjá Alþingi og annars staðar.

Í þriðja lagi er þetta þjónusta við neytendur. Til okkar leitar fjöldi fólks, bæði útlendingar og Íslendingar, eftir upplýsingum og ráðgjöf. Við leysum úr fjölda slíkra mála, svörum fyrirspurnum og þvíumlíku.“

Vöxtur ferðaþjónustunnar meiri en á heimsvísu | Magnús segir að megin viðfangsefni næstu ára verði að

ÞRÍJÁR MISMUNANDI SPÁR UM HLUTFALLSLEGA AUKNINGU ERLENDRA FERÐAMANNA 2004-2015



framfylgja ferðamálaáætluninni. Þar eru gæðamál mjög áberandi og aukið vægi markaðs- og upplýsingamála. „Gæðamálin snúa ekki bara að gistingu í þrengsta skilningi, heldur öllum innviðum sem slíkt,“ segir hann. „Í fyrsta lagi er ætlast til þess að stofnunin hafi yfir að ráða mælitækjum til að mæla gæði, í öðru lagi að stofnunin geri kannanir hjá neytendum til að komast að því hvort gæðin eru í lagi. Það á að vera mjög víðtækt og við höfum gert fyrstu gæðakönnunina í samræmi við það. Þar er farið í sem flesta þætti sem skipta ferðamenn máli: gæði veganna, gæði þjónustu gagnvart erlendum gestum, gæði þeirrar þjónustu sem við sjálf erum að veita – gæði eins og í heilbrigðismálum. Þegar búið er að mæla það komum við niðurstöðunni á framfæri. Hugsanlega kemur í ljós að samkvæmt viðhorfi neytenda séu þessi gæði ekki í lagi. En stofnunin hefur ekkert lagalegt vald til að loka eða þess háttar. Hún er engin lögga. Það eina sem við getum er að breyta vottun, ef þjónustuaðillinn hefur verið að nýta hana. Nú kemur einhver og fær sig gæðavottaðan í fimm stjórnur. Ef svo kemur í ljós að nokkrum tíma liðnum að hann stenst ekki fimm stjórnurnar getum við fellt hann niður í þrjár stjórnur, eða hvað það nú er. En við höfum engin úrræði til að leggja fyrir hann að halda sig í fimm stjórnunum. Hann ákveður það sjálfur.“

Í máli Magnúsar kemur fram að ferðaþjónusta á Íslandi hefur að umfangi vaxið tiltölulega miklu hraðar en á heimsvísu á undanförunum árum. Umhverfi atvinnugreinarinnar hlýtur því að vera þannig úr garði gert að henni tekst að ná hlutfallslega meiri árangri en nágrannalöndin og jafnvel á heimsvísu. „Það segir mér,“ segir Magnús, „að stjórnvöld hafi á undanförunum árum skapað greininni það umhverfi og þá innviði sem gerir henni kleift að vaxa með þessum hætti. Mörk hvernig atvinnugreinar hljóta að liggja í því umhverfi sem hún hefur til að vinna í. Það er alveg ljóst að úr því að ferðaþjónustan hefur vaxið hlutfallslega meira hér en annars staðar hljóta stjórnvöld að hafa búið henni einhverjar þær aðstæður sem gera henni þetta kleift. Það skal ekki dregið úr því. En það má auðvitað alls ekki horfa fram hjá því að greinin hefur sýnt mikið frumkvæði, hugmyndaauðgi og kraft. Þetta þarf allt að haldast í hendur. Atvinnugrein nær ekki miklum árangri ef stjórnvöld standa sig ekki. Tökum bara Leifsstöð – þar er hliðið. Ef það er alltaf jafn þröngt er engin aukning möguleg. Það er bara eitt dæmi um það hvernig stjórnvöld verða að standa í stykkinu svo atvinnugreinar fái notið sín. Ef leiðirnar eru ekki greiðar, innviðirnir og grunnþættirnir af hálfu stjórnvalda ekki í lagi – þá ferðast enginn!“

59

AUKIN GAGNASÖFNUN UM FERÐAÞJÓNUSTU

Hafin er vinna við gerð svonefnds hliðarreiknings fyrir ferðaþjónustu á Íslandi en með því er átt við viðtæka gagnasöfnun um umfang ferðaþjónustu í íslensku efnahagslífi. Samgönguráðuneytið hefur samið við Hagstofu Íslands um verkefnið og veitir til þess sjö milljónum króna.

Með upptöku hliðarreikninga fæst skýrari og betri mynd af stöðu og mikilvægi ferðaþjónustunnar um fjölda erlendra ferðamanna sem til landsins koma og fjölda gistinátta. Verkefnið er unnið á grundvelli alþjóðlegrar skilgreiningar og aðferðafræði sem Alþjóða ferðamálastofnunin og OECD hafa sett fram og er unnið eftir í fjölmörgum löndum.



LOFTFERÐASAMNINGAR

Markmiðið með gerð loftferðasamninga við sem flest ríki er að opna aðgang íslenskra flugrekenda að nýjum flugleiðum. Forsenda útrásar íslenskra flugfélaga til ríkja utan EES er að nokkru leyti bundin því að Ísland hafi loftferðasamninga sem heimila þeim flug í viðskiptalegum tilgangi.

Undanfarin ár hafa samgönguráðuneytið og utanríkisráðuneytið unnið að gerð loftferðasamninga við: Indland, Indónesíu, Makaó, Hong Kong, Kína, Sameinuðu arabísku furstadæmin, Óman og Bahrain, Króatíu, Qatar, Líbanon og Mongólíu. Vonir standa til að á næstunni verði gengið til samninga og þeim lokið við Kanada, Sviss, Suður Kóreu, Singapore, Mexíkó, Úkraníu, Kúbu og Chile.



VESTNORRÆNT FERÐAMÁLASAMSTARF SAMEINAD

Undir lok árs 2006 var undirritaður nýr samningur milli Íslands, Grænlands og Færeyja um ferðamálasamstarf milli landanna. Í NATA sameinast starfsemi Vestnorræna ferðamálaráðsins sem öll löndin eiga aðild að.

Samningurinn kallast NATA, North Atlantic Tourism Association, og kemur í stað ferðamálasamninga við Grænland og Færeyjar, sem hafa verið í gildi frá árinu 1945. Ráðherrar ferðamála frá löndunum þremur, Sturla Böðvarsson, Bjarni Djurholm frá Færeyjum og Grænland-ingurinn Siverth Heilmann gengu frá samkomulaginu. Markmið NATA er að styrkja, samhæfa og tryggja ferðamálasamstarf á milli landanna.

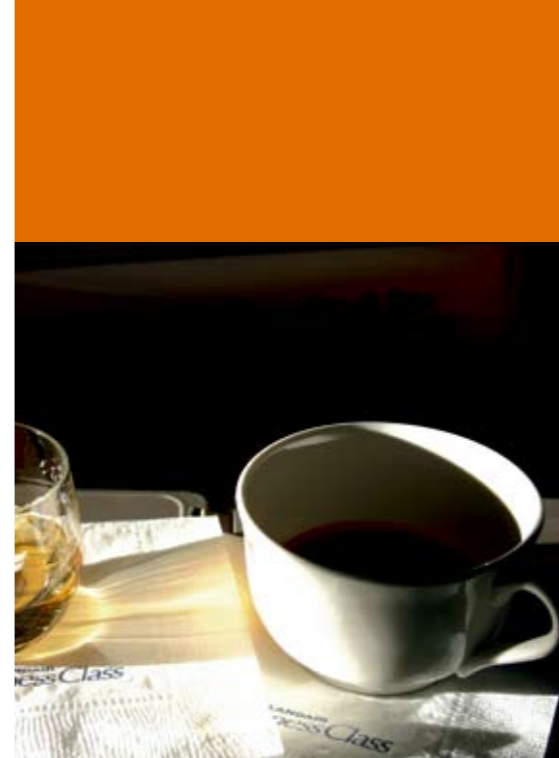
ICELAND NATURALLY ÁTAK Í EVRÓPU OG AMERÍKU

Markaðsátakið Iceland Naturally hófst árið 2000. Samgönguráðuneytið gerði í ársbyrjun 2005 samning til fjögurra ára við átta íslensk útflutningsfyrirtæki og hagsmunaaðila um markaðssókn og kynningu á Íslandi og íslenskum vörum í Norður-Ameríku. Verkefnið gengur undir heitinu Iceland Naturally.

Áður hafði verið gerður fimm ára samningur undir sama heiti en hann rann út í lok árs 2004. Samgönguráðherra skipaði stýrihóp verkefnisins, en hann skipa tveir fulltrúar samgönguráðherra og er annar þeirra formaður hópsins,

tveir fulltrúar forsætisráðherra, tveir fulltrúar utanríkisráðherra og þrír fulltrúar stærstu hagsmunaaðila að samningnum. Viðhorfskannanir, sem fram fóru við upphaf verkefnisins og eftir fimm ára starf, sýndu aukinn áhuga vestra fyrir Íslandi og ferðum hingað til lands.

Í kjölfar reynslunnar í Norður-Ameríku var samskonar verkefni sett í gang í þremur löndum í Evrópu, Bretlandi, Frakklandi og Þýskalandi og var því hleypt formlega af stað þar haustið 2006. Unnið er á svipaðan hátt að markaðssetningu og kynningu á Íslandi og íslenskum vörum og þjónustu.



ÍSLENSK FERÐAÞJÓNUSTA Í STERKRI STÖÐU

Samkeppnisstaða íslenskrar ferðaþjónustu er í fjórða sæti af 124 löndum samkvæmt könnun Alþjóðlegu efnahagsstofnunarinnar, World Economic Forum. Iðntæknistofnun er samstarfsaðili stofnunarinnar hér á landi en hún hefur meðal annars það hlutverk að fylgjast með framleiðni einstakra atvinnugreina.

Alþjóðlega efnahagsstofnunin hefur frá árinu 1979 sinnt rannsóknum á samkeppnishæfni landa. Samkeppnisvísitalan er mæld út frá allmörgum stöðum, svo sem stefnumótandi reglum, umhverfisreglugerðum, öryggi, hreinlæti, skipulagi samgangna og ferðamennsku, verðsamkeppni og náttúrulegum og menningarlegum verðmætum. Margar þessara stöða eru á sviði samgönguráðuneytisins og sýna svo ekki verður um villst nauðsyn þess að samþætta skipulag samgangna og fjarskipta við þróun ferðaþjónustunnar. Ein stöðin eru stefnumótandi

reglur en samgönguráðuneytið hefur undanfarin ár farið nýjar leiðir í að móta stefnu í ferðaþjónustu til framtíðar. Það voru því nýmæli er samgönguráðherra lagði fram á Alþingi ferðamálaáætlun fyrir tímabilið 2006-2015. Í kjölfarið hafa verið gerðar breytingar á lagaumhverfi ferðaþjónustunnar til að styrkja innviði hennar og einfalda leyfis- og tryggingamál hennar.

Í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar segir að tryggja skuli að öflug samkeppni ríki á sem flestum sviðum atvinnulífsins til hagsbóta fyrir neytendur og má því telja ánægjuefni að Alþjóðlega efnahagsstofnunin beini nú athygli sinni að ferðaþjónustunni. Umfang greinarinnar hérlendis fer mjög vaxandi og í alþjóðlegu samhengi er hún meðal mikilvægustu atvinnugreina og er víða sú grein sem aflar mestra gjaldeyristekna og skapar flest ný störf.

TÓNLISTAR- OG RÁÐSTEFNUHÚS

Samgönguráðherra hefur átt aðild að undirbúningi vegna byggingar tónlistar- og ráðstefnuhúss enda er gert ráð fyrir að hér sé um eina þýðingarmestu framkvæmd í íslenskri ferðaþjónustu að ræða. Stefnt er að því að húsið verði með listviðburði á heimsælikvarða og því hluti af ímynd Íslands sem ferðamannalands. Í húsinu verða haldnar ráðstefnur af þeirri stærð sem hingað til hefur ekki verið hægt að fá til landsins.

Stefnt er að því að um leið og ráðstefnu- og tónlistarhúsið er reist verði hugað að bættri aðstöðu skemmtiferðaskipa, gerður nýr viðlegukantur og hægt verða að veita farþegunum þjónustu innandyra. Skipaður hefur verið starfshópur til að skilgreina þarfir varðandi uppbyggingu hafna og þjónustu við skemmtiferðaskip sem leggja leið sína til Íslands. Er hópnum einkum ætlað að fjalla um nauðsynlega aðstöðu í höfnum og aðra nauðsynlega innviði til að þessi grein ferðaþjónustunnar geti blómstrað.

Um það bil 80 erlend skemmtiferðaskip komu til landsins á síðasta ári og voru viðkomur þeirra alls 185. Skipin komu flest til Reykjavíkur og voru farþegar með þeim alls 55 þúsund talsins. Mörg skipanna koma einnig við á einni eða tveimur öðrum höfnum landsins. Auk Reykjavíkurhafnar tóku eftirtaldar hafnir á móti skemmtiferðaskipum á síðasta ári: Akureyri, Ísafjörður, Vestmannaeyjar, Grundarfjörður, Reykjanesbær, Seyðisfjörður, Húsavík og Hafnarfjörður. Gera má ráð fyrir að tekjur vegna hafna- og vitagjalda séu ekki undir 130-150 milljónum króna og ferðamenn sem í land koma eru taldir verja a.m.k. 500 milljónum króna í vörur og þjónustu.

Mikið markaðsstarf er unnið á vettvangi samtakanna Cruise Iceland, einstakra hafna og fyrirtækja til að efla þessa tegund ferðaþjónustu hér á landi. Er það samdóma álit sérfræðinga á þessu sviði að byggja þurfi upp hafnarmannvirki og aðstöðu í sumum höfnum, til að unnt sé að veita farþegum viðunandi þjónustu. Meðal þess sem talið er hvað brýnast að byggja er farþegamiðstöð við Reykjavíkurhöfn.



FERÐAMÁLARÁÐ

Ferðamálaráð er skipað 1. janúar 2006 til 1. janúar 2010 skv. lögum um skipan ferðamála nr. 73/2005. Samgönguráðherra skipar 10 fulltrúa í Ferðamálaráð. Skipunartími Ferðamálaráðs skal vera fjögur ár, en skipunartími fulltrúa sem ráðherra skipar skal þó takmarkast við embættistíma þess ráðherra sem skipar þá. Skal annar þeirra vera formaður ráðsins en hinn varaformaður.

Í Ferðamálaráði eiga sæti: Einar Oddur Kristjánsson, alþingismaður, formaður, skipaður án tilnefningar, Dagný Jónsdóttir, alþingismaður, varaformaður, skipuð án tilnefningar, Gunnar Már Sigurfinnsson, Icelandair, skipaður skv. tilnefningu Samtaka ferðaþjónustunnar, Lára Pétursdóttir, Congress Reykjavík, skipuð skv. tilnefningu Samtaka ferðaþjónustunnar, Sævar Skaptason, Ferðaþjónustu bænda, skipaður skv. tilnefningu Samtaka

ferðaþjónustunnar, Gunnar Sigurðsson, bæjarfulltrúi Akranesi, skipaður skv. tilnefningu Sambands íslenskra sveitarfélaga, Dagur B. Eggertsson, borgarfulltrúi, skipaður skv. tilnefningu Sambands íslenskra sveitarfélaga, Pétur Rafnsson, Ferðamálasamtökum Íslands, skipaður skv. tilnefningu Ferðamálasamtaka Íslands, Dóra Magnúsdóttir, Höfuðborgarstofu, skipuð skv. tilnefningu Ferðamálasamtaka Íslands, Jón Ásbergsson, framkvæmdastjóri, skipaður skv. tilnefningu Útflutningsráðs. Ferðamálastjóri og fulltrúi ráðuneytisins sitja fundi Ferðamálaráðs með málfrelsi og tillögurétt.

PÓST- & FJARSKIPTAMÁL

Framkvæmd fjarskiptaáætlunar áráanna 2005 til 2010 er helsta verkefnið á sviði fjarskiptamála. Alls eru 2,5 milljarðar króna lagðir í verkefni áætlunarinnar. Fyrsta verkefnið sem fór af stað var að bæta farsíma-sambandið á þjóðvegum landsins. Þá er verið að undirbúa dreifingu á sjónvarps- og útvarpsdagskrá RÚV með stafrænum hætti um gervihnött og í þriðja lagi verður unnið að því að allir landsmenn sem þess óska hafi aðgang að háhraðaneti. Er stefnt að því að svo geti orðið árið 2007. Fjarskiptasamband Íslands við umheiminn verður sífellt þýðingarmeira og nauðsynlegt að búa svo um hnúta að truflanir á fjarskiptum og gagnaflutningi verði sem minnstar. Í því skyni er nú hafinn undirbúningur að lagningu nýs sæstrengs milli Íslands og Evrópu. Einnig eru ýmsar breytingar að verða á skipulagi póstmála og stefnt að því að póstpjónusta verði gefin frjálts árið 2009.





HRAFNKELL V. GÍSLASON
Forstjóri póst- og fjarskiptastofnunar

Verða að tryggja laga- og viðskiptaumhverfi

Undanfarin ár hefur orðið bylting í fjarskiptamálum þjóðarinnar. Mikilvægur áfangi náðist þegar Síminn var einkavæddur árið 2005, en hafði verið ríkisfyrirtæki fram að því þó að áratugursé liðinn síðan rekstur símafyrirtækja var gefinn frjálts. Önnur fyrirtæki á því sviði hafa síðan verið að hasla sér völl.

Póst- og fjarskiptastofnun er stjórnslustofnun sem hefur eftirlit og umsjón með fjarskiptum landsins, eins og nafn hennar felur í sér. Forstjóri stofnunarinnar er Hrafnkell V. Gíslason.

„Á þessu tímabili hefur orðið samþjöppun á markaðnum,“ segir Hrafnkell. „Nú eru það stærri og öflugri aðilar sem keppa, Síminn, Vodafone, Hive og Orkuveitan, svo nefndir séu þeir stærstu. Síðan er fjöldi upplýsingafyrirtækja sem vegna samruna upplýsinga- og fjarskiptatækni eru að þróa fjarskiptalausnir og bilið milli þeirra og fjarskiptafyrirtækjanna er að minnka. Internetfyrirtækin geta boðið netsímaþjónustu í dag með tiltölulega litlum tækjabúnaði.“

Breytt umhverfi fjarskipta leiðir til þess að stjórnvöld verða að tryggja laga- og viðskiptaumhverfi sem tekur mið af alþjóðareglum og samkeppnisreglum, um leið og þau gæta hagsmuna og réttinda neytenda, stuðla að jöfnun verðs og tryggja almenna grunnþjónustu. Samtímis setur fjarskiptalöggjöfin stjórnvöldum skorður um afskipti af markaðnum og takmarkar getu þeirra til að leggja kvaðir á fjarskiptafyrirtækin.

Þetta kemur meðal annars fram í fjarskiptaáætlun (2005-2010) sem samþykkt var á Alþingi 2005 og hrint af stað í framhaldi af sölu Símans í árslok 2005. Í framhaldi af samþykkt hennar var stofnaður Fjarskiptasjóður með 2,5 milljarða króna framlagi sem nota skal í þrjú tiltekin verkefni:

1. Að auka GSM-samband á þjóðvegum.
2. Að öllum sem þess óska standi til boða að tengjast háhraðaneti.
3. Að koma á sjónvarpssendingum um gervihnött, sem nýtist sjómönnum á hafi úti, afskekktum byggðum og þeim sem vilja hafa aðgang að íslensku sjónvarpi í norð-vestur Evrópu.

„Hins vegar eru fjölmörg verkefni í fjarskiptaáætlun þess eðlis að Póst- og fjarskiptastofnun þarf að beita sér við framkvæmd þeirra,“ segir Hrafnkell. „Til dæmis á það við um útbreiðslu á fjarskiptanetum sem nýta radíótækni og um sjónvarpsdreifikerfi. Við bjóðum út tíðniheimildir sem markaðsaðilar fá með ákveðnum skilyrðum. Dæmi um þetta er stafrænt sjónvarp. Við buðum út tíðniheimild árið 2005 og fyrirtækið sem nú heitir 365 fékk og er að byggja upp tvær UHF sjónvarpsrásir sem geta beint um tíu stafrænum sjónvarpsdagskrám til 98% landsmanna. Það var skilyrði af hálfu stofnunarinnar að svo mikil dreifing yrði á þessu sjónvarpsefni. Alls eru UHF rásirnar um 40 og 365 fengu tvær þeirra. Einkarétturinn nær aðeins til afnota af þeim.“

Tíðni fyrir svokölluð þráðlaus aðgangsnét var úthlutað haustið 2006. Það eykur aðgengi að fjarskiptakerfum og nýttist aðallega fyrir tölvutengingar. Þar er m.a. horft til svokallaðra WiMax-staðla en þeir eru í mikilli þróun og geta stóraukið tengihraða þegar til lengri tíma er litið.

Mælanleika vantar | Eitt af því sem fram kemur í fjarskiptaáætlun er áætlun um öryggi í fjarskiptum. Þar er talað um rekstraröryggi um sæstrengi við umheiminn, og ljóst að nýr sæstrengur hlýtur að verða á döfinni fyrr en síðar. Einnig er í öryggisáætluninni talað um „óværu á netinu“ svo sem ruslpóst, tölvuvirusa og hnýsibúnað og mikilvægi þess að seljendur og neytendur geti sem best treyst fjarskiptabúnaðinum. En í hverju telur Hrafnkell helst úrbóta þörf í þessu?

„Ég vil taka skýrt fram að ég tel að fjarskiptafyrirtækin hafi að mörgu leyti unnið góða vinnu á þessu sviði. En það vantar mælanleika á öryggið og Póst- og fjarskiptastofnun getur ekki gefið út yfirlýsingu eða staðfestingu á öryggi tiltekins kerfis af því það vantar viðmiðunarmælikvarða svo hægt sé að gefa örygginu einkunn. Við erum að búa til þetta próf, þennan mælikvarða.

Þar höfum við unnið mikla undirbúningsvinnu. Í fyrsta lagi höfum við horft á rekstraröryggi net- og fjarskiptakerfa, í öðru lagi á öryggi gagna í þessum kerfum og í þriðja lagi reglur um svokallaða IP-umferð eða gagnaumferð eins og tölvupóst, vefi og fleira. Þetta eru þrjú meginþættir öryggis. Við lítum svo á að fjarskiptakerfin séu grunnkerfi líkt og samgöngukerfið. Ef fólk hefur ekki traust á grunnkerfunum líður allt þjóðfélagið fyrir það. Rétt eins og í vegakerfinu þarf að viðhafa sífelldan áróður um að hegða sér vel og skynsamlega, gera ákveðna hluti en forðast aðra. Internetið er orðið staðreynd og þar er í gríðarlegri framþróun. Við þurfum að læra að lifa með þessari tækni og tileinka okkur hana með ítrasta öryggi.“

Hlutverk ríkisins að tryggja jafnvægi | Þetta er í hnotskurn sú breyting sem orðið hefur á þessu sviði. Fyrir áratug var horft til ríkisins um að gera þetta og hitt. Nú úthlutar ríkið heimildum en markaðsaðilar byggja upp og þróa þá þjónustu sem þeir telja sig geta selt með hagnaði. Hlutverk ríkisins í þessari mynd er fyrst og fremst að tryggja ákveðið jafnræði. Aðgangur að upplýs-

ingasamfélaginu er grundvallaratriði í því að vera virkur þátttakandi í viðkomandi þjóðfélagi hvar sem er í hinum tæknivædda heimi. Sá sem á þess ekki kost getur ekki tekið fullan þátt í starfsemi þjóðfélagsins. Öll viðskipti meira og minna, rafræn samskipti, upplýsingamiðlun, fjölmiðlun – það er allt að fara inn á þennan vettvang.

„Það má segja að hlutverk ríkisins sé að hafa skoðun á því með markaðsaðilunum hvert markaðurinn eigi að þróast og reyna að tryggja þeim starfsumhverfi þannig að þeir sjái sér hag í því að starfa á markaðnum,“ segir Hrafnkell. „En jafnframt – og það er mjög mikilvægt – tryggja neytendum hagkvæmt verð, gott aðgengi að þjónustunni og öryggi.“

SÍTENING Í VASANUM

Nýlega kynnti Póst- og fjarskiptastofnun fyrirhugað útbod á tíðniheimildum fyrir þriðju kynslóð farsímakerfa, 3G. Það er ljóst að markaðsaðilar hafa áhuga á að bjóða slík kerfi á Íslandi. „Við vonumst til að geta úthlutað heimildum fyrir 3G í byrjun annars ársfjórðungs 2007,“ segir Hrafnkell V. Gíslason, forstjóri Póst- og fjarskiptastofnunar. „Erlendis hafa þessi kerfi farið frekar rólega af stað en nú er farið að selja þjónustu á þeim með hagnaði. Þau gefa fyrst og fremst aukinn gagnaflutningshraða sem gerir neytendum mögulegt að nota sér ýmiss konar þjónustu sem áður var ekki aðgengileg nema í tölvum sem tengdar voru við fastanet. Þá má segja að viðskiptavinurinn sé kominn með aðgang að netinu og öllum rafrænum samskipta- og upplýsingakerfum í vasann. Svo er náttúrulega spurning hvað menn vilja hafa mikið í vasanum.“

Hjá þessari stofnun eru lykilorð samgönguráðherra okkar leiðarljós: Aðgengi, hagkvæmni, öryggi. Þrjú orð. Í þessu samhengi erum við á fleygiferð í tækninni. Fyrir fáeinum árum vorum við með aðgreind fjarskiptakerfi fyrir sjónvarp,

hljóðvarp, síma og tölvu. Síðan kemur þessi stafræna bylting og hún gerir það að verkum að það er hægt að móta allskonar gögn með stafrænum hætti svo það þarf ekki nema einn aðgang inn í fjarskiptanetið til að dreifa tali, hljóði, mynd og gögnum. Þarna er annars vegar hinn tæknilegi samruni og hins vegar sá viðskiptalegi samruni sem hann leiðir af sér. Hluta af þróun markaðarins má sjá í þróun fjarskiptafélaganna – Síminn keypti Skjá 1 og Íslenska Útvarpsfélagið hf., Stöð 2 eða Norðurljós sameinuðust í fjarskiptafélaginu Og Vodafone. Þannig urðu til tvö lóðrétt samþætt fyrirtæki sem eru bæði með samskipti og fjölmiðlun. Reyndar hefur Samkeppniseftirlitið hlutast til um að það sé ákveðin aðgreining þarna á milli þannig að þetta er kannski ekki algjörlega samþætt. En innan sömu samstæðunnar.

Það er með þetta eins og svo margt annað, að það er ekki svo gott að gera sér grein fyrir hvort kom á undan, eggjið eða hænan. Knúði tæknin viðskiptalífið áfram, eða var það viðskiptalífið sem knúði tæknina áfram?“

Þróun einnig í hljóðvarpi | Lengi vel tóku Íslendingar móti sjónvarpi um netgreiðu uppi á þaki. Nú höfum við ADSL og getum horft á sjónvarp eftir þeirri leið, annað hvort í sjónvarpstækinu eða í tölvunum. Við höfum notað gervihnattadiska til að ná erlendum sjónvarpsstöðvum og senn kemur það íslenska þar í gegn einnig. En er einhver þróun í sendingu og móttöku hljóðvarps?

„Varðandi hljóðvarpið á nákvæmlega hið sama við og um sjónvarp. Hljóðvarpi má dreifa um allar þessar nýju leiðir sem við höfum nefnt. Hins vegar er mjög mikil farnotkun á hljóðvarpi – í bílum og öðrum ferðalögum, í sumarhúsum og svo framvegis. Þess vegna er nokkuð víst að þörf fyrir radiódreifikerfi í hljóðvarpi verður til staðar um alla fyrirsjáanlega framtíð. Við höfum í dag ágætt FM-dreifikerfi. Það er hins vegar þróun í því eins og öllu öðru og það er til stafrænt dreifikerfi sem heitir DAB (Digital Audio Broadcasting) en ég geri ekki ráð fyrir því hér í fyrstu. FM þjónar öllum sínum tilgangi. Það sem aðgreinir okkur Íslendinga frá flestum öðrum þjóðum hvað þetta varðar er að hér er ekki skortur á fjarskiptatíðni til að dreifa hljóðvarpi. Ef þú vilt stofna útvarpsstöð núna á eftir og færð leyfi útvarpsréttarnefndar getum við



nokkuð örugglega látið þig hafa dreifingartíðni á FM-tíðnibandinu. Strax. Víða annars staðar er gersamlega upp urið allt pláss í ljósvakanum fyrir útvarp. Tíðnibandið er bara af ákveðinni breidd og það þarf að vera ákveðið bil á bandinu milli útvarpsstöðva. Reikningsdæmið er einfalt: hvað kemurðu mörgum stöðvum fyrir á þessu tíðnibandi? Meira er ekki hægt, af eðlisfræðilegum ástæðum.

Með nýju stafrænu tækninni verður hægt að koma miklu fleiri útvarpsstöðvum fyrir. Það er hægt að hafa meiri hljóðgæði í útsendingunni og senda út allskonar stuðnings-efni meðfram megingagskrá. En þetta er dálítið flókin breyting og tekur á öllum þáttum þjóðfélagsins. Það þarf væntanlega að gefa út stefnumörkun fyrir þetta með margra ára fyrirvara þannig að þegar fólk kaupir tæki sé smám saman hægt að færa sig yfir í nýja kerfið en hið gamla sé í gangi samhliða þó að það þoki svo með tímanum.“

Störf allra opinberra stofnana stjórnast, eðli sínu samkvæmt, fyrst og fremst af lögum. Póst- og fjarskiptastofnun sem eftirlitsstofnun á fjarskiptamarkaðnum er engin undantekning þar á. Augljóslega eru helstu lög Póst- og fjarskiptastofnunar löggin sem við hana eru kennd. Einnig koma til fjarskiptalög og pósthög, en umsjón með framkvæmd pósthjónustu fellur undir stofnunina.

Hrafnkell bendir á að lagabreytingar í þessu umhverfi séu mjög örvar. En stærsta breytingin varð árið 2003 með stórauðinu áherslu á samræmda innleiðingu fjarskiptaef-irlits í Evrópu. Þróunin á Íslandi er bara hluti af þróun alls staðar í heiminum og Ísland, í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagsvæðið, hefur undirgengist skyldur um að innleiða fjarskiptatilskipun Evrópusambandsins í íslensk lög.

„Þetta hefur mjög mikil áhrif á starf okkar, til hagsbóta fyrir almenning og fyrir markaðinn. Til dæmis hvað það varðar að fá erlenda fjárfesta hingað. Þeir geta fjárfest á Íslandi án þess að hafa áhyggjur af því að hér séu einhver sérlæg sem gera fjárfestinguna áhættusamari en annars staðar í álfunni.“

Einkarétturinn verður endurskoðaður | Póstur er fyrsta orðið í heiti Póst- og fjarskiptastofnunar. Með

tilkomu fjarskiptatækninnar hefur verkefni póstsins breyst en er þó sennilega síst umfangsminna en var. Pósthús sem slík hafa víða verið lögð niður eða afgreiðslur hýstar hjá öðrum fyrirtækum. Einnig hefur hreyfanleg þjónusta póstsins á pósthúsum aukist mjög. Hvað er að gerast hjá póstinum?

„Áherslan á póstafræðslurnar hefur að verulegu leyti flust yfir á póstsutlurnar. Pósturinn er núna sóttur til fyrirtækjanna. Enn sem komið er hefur Íslandspóstur einkarétt á bréfum sem eru 50 grömm og léttari. Þessi einkaréttur er hugsaður til að fjármagna svokallaða alþjónustu, bæði í pósti og á sambærilegan hátt í fjar-skiptum. Allir eiga rétt á ákveðinni lágmarksþjónustu, sama hve afskekkt þeir búa. Sú lágmarksþjónusta þýðir að öðru jöfnu hvað póstin varðar að póstur sé borinn heim til þín 5 daga vikunnar. Sums staðar þarf að niðurgreiða dreifingu vegna þess að pósthugi býr utan alfaraleiðar.“

STAÐA FJARSKIPTA GÓÐ

„Mig langar að undirstrika að staða fjarskipta á Íslandi er mjög góð,“ segir Hrafnkell V. Gíslason, forstjóri Póst- og fjarskiptastofnunar. „Við erum með nýttiskuleg fjarskiptakerfi að flestu leyti. Aðgangur að grunnsímaþjónustu og lágmarks gagnaflytningi með 28 kílóbitum – þetta er uppfyllt 100% á Íslandi. Ég veit ekki um neitt ríki sem hefur gengið jafn ötullega fram í því að tryggja öllum landsmönnum símaþjónustu eins og Ísland. Það er rós í hnappagat samgönguráðherra – hann hefur verið vakinn og sofinn yfir því að fylgja þessum málum mjög fast eftir. Samgöngu-ráðuneytið hefur gert það alla tíð – engin miskunn með það. Við erum að vinna okkur upp úr sterkri stöðu upp í enn sterkari stöðu.“

Það hefur legið fyrir lengi að einkarétturinn varðandi 50 g bréfin verður endurskoðaður í lok þessa áratugar og að öllum líkindum felldur niður. Við fylgjum tilskipunum



Evrópusambandsins og þessi ákvörðun verður tekin í Brüssel. Þess vegna meðal annars, og vitaskuld einnig af hagræðingarsjónarmiðum, hefur markvisst verið unnið að því að einfalda dreifikerfi Íslandspósts á Íslandi, bæði í þéttbýli og dreifbýli. Við erum held ég komin nokkuð vel áleiðis með það.“

Í sambandi við fjarskiptaáætlun, einkavæðingu Símans og hlutverk ríkisins var sett ákvæði í fjarskiptalög um fjarskiptaráð sem á að vera ráðgefandi fyrir samgönguráðherra um þróun fjarskiptamarkaðarins. Þetta eru skýr skilaboð ráðherra um að eiga gott samráð við markaðinn um þróun fjarskipta á Íslandi. Sömuleiðis er gerð fjarskiptaáætlunar lögbundin.

„Til að kynna fjarskiptaáætlunina heimsóttum við samgönguráðherra á liðnum vetri 20 staði úti á landi og kynntum verkefnið undir merkinu Ísland altengt. Það var auðheyrt á fólki að byggðamál númer eitt væri

aðgengi að fjarskiptum. Vegakerfið er mikilvægt, en það er til staðar og í þokkalegu lagi – fært. En hafir þú ekki aðgang að háhraðatengingu og ert í ferðaþjónustu geturðu ekki skoðað bókonarstöðuna þína. Sérú með matvælaframleiðslu verðurðu að geta skráð framleiðsluna rafrænt, vegna kröfunnar um rekjanleika vörunnar. Þú ert með börnin þín í skóla, yfirleitt í einhverju fjarnámi. Þú ert í samskiptum við fólk og þú ert bara skorinn út ef þú ert ekki með þetta aðgengi. Mér er minnstæð kona úti á landi sem sagði: Ég vil fá háhraðatengingu heim til mín vegna þess að börnin mín sem eru í heimavist í menntaskóla eru hætt að koma heim um helgar af því að námsefnið liggur á netinu. Þau geta ekki lært heima.“

Þetta er kjarni málsins. Fólk sem ekki hefur þetta aðgengi nýtur ekki fullra mannréttinda eins og þau eru á okkar tímum. Það er ekki stutt við byggðir landsins nema þessi þjónusta sé að fullu boðin.“

FARSÍMANOTKUN MÖGULEG Á ÖLLUM HRINGVEGINUM Í ÁRSLOK

Fjarskiptasjóður hefur 2,5 milljarða króna fyrir verkefni fjarskiptaáætlunar | Unnið er nú að því að hrinda í framkvæmd fjarskiptaáætlunar árána 2005 til 2010 undir stjórn fjarskiptasjóðs. Þrjú aðalmarkmið fjarskiptaáætlunar eru að allir landsmenn sem þess óska hafi aðgang að háhraðatengingum á þessu ári, að gsm-farsímaþjónustan verði aðgengileg á Hringveginum, helstu stofnvegum og nokkrum ferðamannasvæðum og að dagskrá RÚV verði dreift stafrænt um gervihnött til sjómanna og strjálbýlla svæða.

Þegar hefur verið gengið frá samningum varðandi þéttingu gsm-farsímanetsins og útsendingum á dagskrá RÚV um gervihnött. Þriðja verkefnið, sem er að koma á háhraðatengingu á landsvæðum sem ekki njóta hennar í dag, er þegar hafið og er stefnt að því að auglýsa megi útboð á fyrri hluta ársins.

Eins og fyrr segir hefur stjórn fjarskiptasjóðs stýrt undirbúningi verkefna fjarskiptaáætlunar. Formaður stjórnar er Friðrik Már Baldursson og starfsmaður sjóðsins og fulltrúi samgönguráðuneytis er Jón Eðvald Malmquist. Stjórnin hefur leitað samráðs og aðstoðar Póst- og fjarskipta-stofnunar og Ríkiskaupa eftir því sem þörf hefur krafid.

Farsímanetið | Þéttingu gsm-farsímanetsins er skipt í tvo áfanga. Fyrri áfanginn snýst um að þétta farsímanetið á Hringveginum, fimm fjallvegum og hluta Barðarstrandasýslu. Alls er þetta um 500 km vegalengd á þjóðvegakerfinu. Eins og farsímanotendur vita hafa verið gloppur í farsímakerfinu á Hringveginum og lengsti kaflinn þar sem gsm-þjónusta hefur ekki notið til þessa er á Möðrudalsöræfum, um 80 km kafla. Í síðari áfanga verður síðan ráðist til atlögu við að þétta farsímanetið á stofnvegum og helstu ferðamannasvæðum. Unnið er nú að greiningu svæða sem ná þarf til og eru það kaflar

um landið allt. Stefnt er að því að auglýsa útboð á fyrri hluta ársins.

Fyrri áfanginn var boðinn út á liðnu hausti og bærust þrjú tilboð. Tvö voru frá Símanum hf., annað frávikstilboð, og eitt frá Og fjarskiptum sem var nokkru hærra en bæði tilboð Símans. Verktíminn var einnig styttri hjá Símanum. Samið var við Símann 12. janúar síðastliðinn og er samningsupphæðin 565 milljónir króna. Verkið er þegar hafið og á því að ljúka á 12 mánuðum. Tilkynnt verður reglulega hvar þjónustunni verður komið á eftir því sem verkinu miðar áfram.

Dreifing dagskrár RÚV um gervihnött | Eitt verkefni fjarskiptasjóðs er að sjá um að sjónvarps- og útvarps-dagskrá RÚV verði dreift með stafrænum hætti um gervihnött til sjómanna á miðum við landið og strjálbýlla svæða landsins. Skrifað var 1. febrúar undir samning við Telenor á grundvelli svonefnds samningskaupaferlis um að annast verkefnið. Þrjú tilboð bærust, öll frá erlendum aðilum.

Stjórn fjarskiptasjóðs leitaði samstarfs við Ríkisútvarpið um verkefnið og óskað var eftir aðstoð Ríkiskaupa við undirbúning og framkvæmd samningskaupaferlisins. Verkið var ekki útboðsskylt þar sem það fellur ekki undir lög um opinber innkaup eða innkaupatilskipanir. Ákveðið var því að viðhafa aðferðafræði samningskaupa til að tryggja að þjónustan fengist af sem mestum gæðum og fyrir sem hagstæðast verð. Valdir voru í september síðastliðnum 9 aðilar til þátttöku og gefinn frestur fram í nóvember til að senda tilboð. Tilboð bærust frá Eutelsat, Intelsat og Telenor. Áætlaður heildarkostnaður við verkefnið er kringum 150 milljónir króna á næstu þremur árum.

Neytendum á afmörkuðum svæðum stendur þegar til boða stafrænt sjónvarp sem dreift er með ýmsum



hætti með þræði eða þráðlaust. Nauðsynlegt þykir að sjófarendur og íbúar strjálbýlli svæða sem ekki njóta í dag fullnægjandi þjónustu eigi möguleika á að ná stafrænt í gegnum gervihnött sjónvarpsdagskrá RÚV og dagskrá Rásar 1 og Rásar 2.

Til að ná sendingunum þarf gervihnattadisk, sem stilla þarf nákvæmlega í átt til gervihnattarins Thor 2, sem er í suðuðasturátt um það bil 15 gráður yfir sjóndeildarhring, en nokkuð breytilegt eftir hvar er á landinu. Við diskloftnetið þarf gervihnattaviðtæki, sem tekið getur við þessum sendingum, og viðtækið þarf að hafa rauf fyrir aðgangskort samkvæmt Conax myndlyklakerfinu, því útsendingarnar verða í læstri dagskrá vegna réttthafasamninga RÚV. Aðgangskort verður hægt að fá hjá Ríkisútvarpinu.

Stefnt er að því að útsendingar hefjist í byrjun vors 2007 og þá á almenningur í hinum dreifðu byggðum og sjómenn að geta farið að nýta sér þjónustuna.

Háhraðavæðingin | Samkvæmt fjarskiptaáætlun er stefnt að því að allir landsmenn sem þess óska hafi aðgang að háhraðaneti á þessu ári. Samkvæmt því er ráðgert að bjóða út uppbyggingu á háhraðaðjónustu á næstu mánuðum. Unnið er að því að kortleggja hvar háhraðatenging er ekki fyrir hendi og hvaða kröfur á að gera til þjónustu. Samkvæmt bráðabirgðatölum eru í dag 1.603 lögbýli í dreifbýli án háhraðatengingar og 69 til viðbótar í þéttbýli. Það þýðir að um 6.300 manns hafa ekki möguleika á háhraðatengingum. Fyrir rúmum tveimur árum var þessi fjöldi um 22 þúsund. Næsti liður í greiningunni er að fara yfir málið með markaðsaðilum og kanna hvar þeir hyggja á frekari uppbyggingu. Í framhaldinu verður ljóst á hvaða svæðum fjarskiptasjóður muni stuðla að uppbyggingu á.

Fjármögnun | Fjarskiptaáætlun er fjármögnuð með 2,5 milljarða króna framlagi sem er hluti af söluandvirði Símans hf. Til ráðstöfunar á þessu ári verða tæplega 1,5 milljarðar króna og síðan 500 milljónir á næsta ári og sama upphæð þarna á næsta ári.

NÝR SÆSTRENGUR Í SJÓN MÁLI

Hafinn er undirbúningur að lagningu nýs sæstrengs milli Íslands og Evrópu samkvæmt ákvörðun ríkisstjórnarinnar í lok ársins 2006. Gert er ráð fyrir að undirbúningi og rannsóknum geti lokið árið 2007 og að unnt verði að leggja strenginn sumarið 2008. Samkvæmt því yrði hann tilbúinn til notkunar síðla árs 2008. Ísland hefur til skamms tíma verið tengt umheiminum með ljósleiðarastrengnum Cantat-3 sem tekinn var í notkun árið 1994 og með varasambandi gegnum gervihnött sem í dag annar vart meira en talsímaumferð. Fyrir frumkvæði samgönguráðherra var síðan nýi Farice-1 ljósleiðarastrengurinn lagður og tekinn í notkun í janúar 2004. Ljóst var að huga yrði að enn frekari tengingu landsins við útlönd og því skipaði samgönguráðherra starfshóp í júní 2006 til að leggja á ráðin um öruggt varasamband við útlönd. Eftir athugun á niðurstöðum starfshópsins var ákveðið að ráðast í lagningu nýs strengs og var einkum staldrað við lagningu strengs milli Íslands og Írlands með tengingu við Færeyjar.

Margs konar viðskipti og samskipti fyrirtækja, stofnana og almennings, svo og ýmsir öryggishagsmunir, krefjast

daglegs og öruggs aðgangs að netinu. Með því móti gætu Íslendingar boðið enn frekari þjónustu á sviði alþjóðlegra viðskipta. Í skýrslu um áhrif truflana á fjarskiptatengingar milli Íslands og annarra landa segir meðal annars að hugmyndir um fjármálamiðstöð á Íslandi nái varla fram að ganga án öruggra fjarskipta. Þar eru nokkur dæmi nefnd um þjónustu sem væri unnt að útfæra með öruggu netsambandi, svo sem á sviði heilbrigðisþjónustu og líftækni, samræmingu framleiðslu og dreifingar alþjóðlegra fyrirtækja, rekstur framleiðslu- og viðskiptakerfa, umsýslu rafrænna viðskipta, afritun og endursköpun gagna og öryggisaðgangs að gögnum fyrir aðila með aðalvefþjóna í öðrum löndum. Stofnkostnaður við lagningu nýs sæstrengs er talinn vera á bilinu 2,8 til 3,9 milljarðar króna eftir því hvaða leið verður valin. Meðal hugmynda um útfærslu og fjármögnun er að ræða við Færeyinga sem hafa þegar ákveðið að leggja annan streng og að fjármögnun gæti orðið með svipuðu sniði og var við Farice-1 strenginn. Samkvæmt því yrði um 30% stofnkostnaðar fjármagnaður með nýju hlutafé en 70% tekin að láni til 12 ára. Stofnframlag yrði því að vera kringum einn milljarður króna.

EINKARÉTTUR AFNUMINN

Einkaréttur í pósthjónustu er að líða undir lok. Frá 1. janúar 2003 var íslenska ríkið einungis með einkarétt á pósthjónustu vegna sendinga bréfa allt að 100 grömm. Frá ársbyrjun 2006 var gengið enn lengra og miðað við 50 grömm. Stefnt er að því að pósthjónusta verði gefin frjáls árið 2009.



TILLÖGUR UM AUKIÐ NET- OG UPPLÝSINGAÖRYGGI

Nefnd sem samgönguráðherra skipaði 2005 til að leggja fram tillögur um öryggi fjarskipta lauk störfum í nóvember 2006. Markmið starfsins er að einfalda stjórnsýslu og efla öryggi við notkun upplýsinga- og fjarskiptatækni. Verkefnið fólst í að skoða ógnir sem steðja að fjarskiptum og upplýsingatækni og gæta að hlutverki stjórnvalda á þessu sviði og eftir atvikum skilgreina það. Helstu tillögur eru að unnið verði að því að þróa öryggisvitund í samfélaginu; að lögð verði áhersla á að byggja upp traust á upplýsingasamfélaginu öryggi innviða þess og samkeppnishæfni; að samstarf opinberra aðila og markaðarins um öryggismál verði eftir; að unnið verði að því að bæta stjórnun upplýsingaöryggis með áhættumati og lágmarka áhrif utanaðkomandi ógna eða atburða; að lögð verði áhersla á að efla erlent samstarf til varnar sameiginlegum ógnum og síðan eftirfylgd og tillögur til lagabreytinga.



INGIMUNDUR SIGURPÁLSSON

Forstjóri Íslandspósts

Saga Íslandspósts einkennist af hagræðingu og aðlögun

Um áramótin 1996-7 var Póst- og símamálastofnun breytt í hlutafélag, Póst og síma hf. Íslandspóstur hf. varð síðan til sem sjálfstætt hlutafélag í ársbyrjun 1998 þegar Pósti og síma hf. var skipt í tvennt eftir verksviðum. Hlutafélagið er í eigu íslenska ríkisins og fer samgönguráðuneytið með ráðstöfun eignarhlutans, en stjórn félagsins lýtur að öllu leyti lögum um hlutafélög. Starfsmenn Íslandspósts eru um 1.200 og starfsstöðvarnar um 90. Félagið sinnir þjónustu við nánast öll heimili og fyrirtæki í landinu og er vandfundið fyrirtæki hér á landi sem sinnir jafn umfangsmikilli þjónustu við landsmenn.

„Við lútum regluverki og starfsleyfum Póst- og fjarskipta-stofnunar sem hefur eftirlit með því að Íslandspóstur sinni þeirri þjónustu sem til er ætlast. Starfsleyfi Íslandspósts felur í sér einkarétt á dreifingu áritaðra bréfa undir 50 g að þyngd, en öllum er frjálst að dreifa öðru efni. Einkarétti Íslandspósts fylgir sú skylda að dreifa árituðum bréfum allt að 2,0 kg og öllum böggjum allt að 20 kg hvert á land sem er. Leyfisveitingunni fylgir einnig sú skylda að þróa þjónustu Íslandspósts í takt við tækni-, hagfræði- og félagslegt umhverfi og þarfir notenda eins og kveðið er á um í lögum um pósthjónustu,“ segir Ingimundur Sigurpálsson, forstjóri Íslandspósts hf.

Annað hugarfar og aðrir útgangspunktur I „Á þeim nærri tíu árum sem liðin eru frá stofnun Íslandspósts hf. hefur gríðarleg vinna verið lögð í að breyta fyrirtækinu úr stofnun með einkarétti í hlutafélag á samkeppnis-

markaði, því þrátt fyrir takmarkað einkaleyfi kemur rúmur helmingur af tekjum Íslandspósts af margvíslegri þjónustu, sem veitt er á samkeppnismarkaði. Starfsfólk Íslandspósts hefur gengið í gegnum miklar breytingar á starfsumhverfi sínu á undanförunum árum. Því fylgir tvímælalaust annað hugarfar og aðrir útgangspunktur sem vinna þarf eftir í markaðsdrifnu fyrirtæki eins og Íslandspóstur er nú heldur en fyrirtæki eins og Pósti og síma áður fyrr, sem laut ítarlegum lögum og reglum um alla sína þjónustu.

Stofnanir eru eðli málsins samkvæmt fremur passívar og þurfa sérstaklega að gæta laga og reglna, sem þær starfa eftir. Þeim eru markaðir tekjustofnar sem framboð vöru og þjónustu miðast gjarnan við í stað þess að miða framboðið við óskir markaðar. Heimildir hlutafélaga eru jafnan mun rýmri og takmarkast almennt við samþykktir hvers félags sem og ákvæði laga um hlutafélög og samkeppni. Ég hef oft vitnað til auglýsingaspjalds, sem hékk fyrir nokkrum árum uppi í einni af afgreiðslum okkar, en þar stóð stórum stöfum í fyrirsögn: „Við flytjum ekki...“ og svo kom upptalning á því hvað pósturinn tæki ekki til flutnings. Þetta var í mínum huga stofnunarleg framsetning. Fyrirsögn með markaðslegan útgangspunktur hefði hljóðað svo: „Við flytjum...“ og síðan hefði komið upptalning á því sem tekið er til flutnings.

Þetta er í hnotskurn munurinn á stofnun og markaðsdrifnu hlutafélagi. Með því að benda á þennan mun er ekki verið að gera lítið úr öðru hvoru rekstrarforminu,

heldur eingöngu vekja athygli á því hve mikil breyting það er fyrir hvert fyrirtæki og starfsmenn þess þegar breytt er um rekstrarform.”

FIMM SKILGREIND MARKMIÐ

„Á síðastliðnu ári var mikil vinna lögð í að móta stefnuáherslur Íslandspóstis næstu ár og er þeim ætlað að vera til leiðsagnar um framþróun fyrirtækisins á næstu árum. Að þeirri vinnu komu bæði stjórn og fjölmargir starfsmenn fyrirtækisins, sem settu fram skilgreind markmið um fimm stefnumið,” segir Ingimundur. Markmiðin eru arðsemi, vöxtur, markaður, þjónusta og innri starfsemi.

„Jafnframt voru skilgreindar leiðir að settum markmiðum svo og aðgerðir í hverjum efniskafla fyrir sig. Á undanförunum árum hefur mikil áhersla verið lögð á hagræðingu í rekstri Íslandspóstis og hefur góður árangur náðst í þeim efnum. Á því sviði þarf áfram að vinna; viðskiptavinum, starfsmönnum og eigendum fyrirtækisins til hagsbóta. Meginstyrkur Íslandspóstis felst í öflugum og skilvirku dreifikerfi um land allt og hefur hraði og áreiðanleiki einkennt starfsemi fyrirtækisins um langa tíð. Á þeim grunni mun Íslandspóstur byggja um ókomin ár og því til stuðnings verður gildum félagsins fylgt fast eftir, en þau eru traust, vilji og framsækni.”

Tekjur í takt við kostnað | Við stofnun Íslandspóstis hf. í ársbyrjun 1998 var veruleg vinna lögð í að skilgreina nýja gjaldskrá fyrirtækisins og laga hana að kostnaðarþáttum í rekstri. Í áratugi hafði síminn greitt að drjúgum hluta niður starfsemi póstsins þar með talið dreifingu blaða og tímarita. Við aðskilnað pósts og síma var óhjákvæmilegt að gera póstinum sína eigin gjaldskrá með það að markmiði að einstakir vörflokkar skiluðu tekjum í takt við kostnað. Lögum samkvæmt er bókhaldslegur aðskilnaður milli þess hluta í rekstri Íslandspóstis hf. sem bundinn er einkarétti, og svo hins sem rekinn er í samkeppni.

Frá upphafi var lögð áhersla á að félagið yrði fjárhagslega sjálfstætt og skilaði arði til jafns við aðra starfsemi á samkeppnismarkaði. Fyrsta árið í rekstri Íslandspóstis var mikil vinna lögð í að ná upp tekjum og að draga úr kostnaði. Það var meðal annars gert með því að loka póstafréttum þar sem umfang þjónustunnar var ekki nægilega mikið og taka þar upp samstarf við ýmsa aðila um afgreiðslur, einkum banka, sparisjóði og verslanir. Þannig einkenndist fyrsta tímabilið einkum af hagræðingu og aðlögun í rekstri.

16 kjarnapósthús | „Árið 2002 fór Íslandspóstur að skila hagnaði,” segir Ingimundur. „Þá skapaðist svigrúm til þess að huga að frekari uppbyggingu. Haustið 2004 var ákveðið að byggja upp 16 kjarnapósthús. Ný hús verða byggð á tíu stöðum víðs vegar um land og því til viðbótar verður ráðist í endurbætur á sex húsum sem nú eru í rekstri. Þessi verkefni eru komin vel af stað og reiknum við með að taka ný pósthús í notkun á komandi sumri á Húsavík, Reyðarfirði og í Stykkishólmi. Framkvæmdir eru að fara af stað á Akranesi og áformað er að hefja einnig framkvæmdir á þessu ári við ný hús á Selfossi og Sauðárkróki. Þau verða væntanlega tekin í notkun árið 2008 og þá á að hefjast handa við ný hús á Höfn í Hornafirði, í Vestmannaeyjum, Borgarnesi og á Hvalselli. Jafnhliða þessum byggingaframskiptum höfum við þegar farið í endurbætur á pósthúsunum á Akureyri, Egilsstöðum, í Keflavík og á Ísafirði, og í ár verður farið í endurbætur á pósthúsunum á Patreksfirði og Blönduósi. Þessu uppbyggingarverkefni á öllu að vera lokið árið 2009.”

Að sögn Ingimundar verður Íslandspóstur með öflugt og endurbætt dreifikerfi í lok árs 2009 sem ná mun til allra landsmanna. Það byggist á öflugri Póstmíðstöð í Reykjavík, sex dreifingarstöðvum og tíu póstafréttum á höfuðborgarsvæðinu, 16 kjarnapósthúsum á stærstu þéttbýlisstöðum á landsbyggðinni og um fimmtíu póstafréttum í bæjum og kaupúnum á landsbyggðinni, sem verða ýmist í eigin rekstri eða í samstarfi við aðra. Því til viðbótar munu tæplega eitt hundrað landpóstar sinna pósthjónustu í dreifbýli víðs vegar um land og um 120 flutningatæki verða nýtt til þess að tryggja örugga og skjóta þjónustu um land allt. Þetta verður grunnurinn

í hinu öflugum dreifineti Íslandspóstis sem mun hér eftir sem hingað til sinna traustri dreifingu bréfa, böggla og annarra sendinga fyrir landsmenn alla.

Stjórnvöld verða að tryggja greiðslu | Í samræmi við tilskipun Evrópusambandsins um pósthjónustu í álfunni hefur einkaréttur pósthjónustunnar verið markvisst takmarkaður undanfarin ár og gerir tilskipunin ráð fyrir því, að einkarétturinn verði að fullu afnuminn í ársbyrjun 2009. Augljóst er að niðurfelling einkaréttarinnar mun breyta miklu fyrir starfsemi Íslandspóstis hf.

„Hvað við tekur, þegar einkarétturinn og þar með alþjónustuskýldan verða afnuminn, liggur ekki ljóst fyrir á þessari stundu. Væntanlega þurfa allir sem þá hyggja á póstdreifingu að sækja um leyfi til þess til Póst- og fjarskiptastofnunar,” segir Ingimundur. „Ef stjórnvöld vilja halda uppi alþjónustuskýldu utan markaðssvæða er vart um annað að ræða en að þau tryggi greiðslu fyrir það í samræmi við kostnað. Þetta hefur þó enga umræðu fengið á opinberum vettvangi og hygg ég að fáir hafi séð fyrir endann á því hvernig með skuli fara. Við höfum reynt að vekja athygli á því undanfarin ár að



Í því felist veruleg þversögn að ætla árituðum bréfum, sem fækkar um ½-1% á milli ára, að halda uppi þjónustu utan markaðssvæða, þjónustu sem í mörgum tilvikum er meiri en fólk hefur áhuga á og telur þörf fyrir. Við vitum ýmis dæmi þess, þar sem við erum að dreifa pósti fimm daga vikunnar í samræmi við skilyrði í starfsleyfi okkar, að fólk telji sig ekki hafa þörf fyrir að fá póst oft en tvisvar til þrisvar í viku.

Umræða um þetta efni er af mjög skornum skammti, en að mínu viti er brýnt að ræða það til hlítar hvernig og í hve miklum mæli tryggja á nauðsynlega pósthjónustu utan markaðssvæða. Starfsmenn Íslandspósts vinna að því af fullum krafti að móta fyrirtækið þannig að það geti tekist á við ný verkefni þegar einkarétturinn verður afnuminn eftir tæp tvö ár eins og flest bendir til, og tekur staðarval á pósthúsum framtíðarinnar meðal annars mið af því.

Ingimundur segir fyrirsjáanlegt að draga þurfi úr þjónustu þar sem enginn eða mjög lítil markaður er, komi ekki til aðrar greiðslur en almenn burðargjöld. „Gegnum árin hefur verið litið svo á að póstdreifing sé grunnþjónusta sem brýnt sé að tryggja landsmönnum öllum, hvar sem þeir eru í sveit settir, og víða hefur pósthjónustan haldið uppi þýðingarmikilli vinnu í dreifbýli. Ef þessi þjónusta verður skert, sem mér sýnist margt benda til, þá hlýtur hlutur landpóstanna að rýrna. Stóra málið er auðvitað hver á þjónustan að vera utan markaðssvæða og hver á að borga fyrir hana. Svo dæmi sé tekið hafa Norðmenn þann háttinn á að ríkið greiðir fyrir þjónustu utan markaðssvæða með skilgreindri fjárhæð á fjárlögum og er henni ætlað að standa undir tilgreindri þjónustu.“

Skeyti og frímerki með myndum sendanda | Enn eru ónefndir þrír rekstrarþættir í starfsemi Íslandspósts hf. Þar er fyrst að nefna öflugna þjónustu TNT hraðflutninga, en hún hefur farið ört vaxandi á undanförunum árum bæði hvað varðar fraktsendingar og almennar hraðsendingar. Í annan stað má nefna umfangsmikla skeytaþjónustu, sem Íslandspóstur keypti af Símanum fyrir um tveimur árum. Hægt er að senda skeyti í ýmsum flokkum, en algengustu gerðir skeyta eru heillaskeyti og samúðarskeyti. Nú er hægt að senda skeyti gegnum netið og í undirbúningi er að bjóða upp á þá nýjung að

gefa fólk kost á að setja eigin myndir inn á skeytin.

Í þriðja lagi sinnir Íslandspóstur svo metnaðarfullri útgáfu frímerkja, sem hlotið hefur margháttaða viðurkenningu á undanförunum árum. Í undirbúningi er að fólk og fyrirtæki geti fengið persónuleg frímerki með eigin myndum og er verið að setja á markaðinn sjálfmáandi frímerki. „Vinna við frímerkjaútgáfuna er vandasöm og tímafrek og hún kallar á gott skipulag, traustan undirbúning og mikla nákvæmni. Tilgangur frímerkjaútgáfunnar er annars vegar að tryggja auðkenni á burðargjaldi og hins vegar að mæta eftirspurn frímerkjasafnara, en um 75% af frímerkjasölu til safnara er til erlendara safnara. Frímerkjaútgáfa byggir á mikilli söguþekkingu og sagnfræðirannsóknum og mikið er lagt upp úr vönduðum listrænum útfærslum. Það er mikið menningarstarf og góð landkynning sem tengist þessum þætti starfseminnar og það er vissulega ánægjulegt að sjá hve metnaðarfull sú vinna er sem lögð er í frímerkjaútgáfuna,“ eru lokaorð Ingimundar.

MEIRI PÓSTUR ÞRÁTT FYRIR TÖLVUPÓSTINN

Póstburðargjöld hér á landi eru með því lægsta sem þekkist í nágrannalöndum, þrátt fyrir að dreifingarskilyrði séu óhagstæðari hér á landi en á Norðurlöndum og raunar í flestum löndum Norður-Evrópu. Ingimundur segir verðlag á þeim pósthlutningum sem eru utan við einkaréttarhlutann ráðast af markaðsaðstæðum á hverjum tíma. En fyrir þann hluta sem fellur undir einkarétt Íslandspósts þarf samþykki Póst- og fjarskiptastofnunar á pósthurðargjöldum.

Á heildina litið hefur póstmagn aukist töluvert á undanförunum árum. Hefðbundnum árituðum bréfum hefur fækkað nokkuð, en þar á móti hefur fjölpóstur og markpóstur aukist verulega. Þvert gegn því sem ætla mætti hefur tölvunotkun ekki dregið úr póstsendingum og sýna rannsóknir raunar að hann hafi frekar stuðlað að aukningu póstsendinga.



ÖRARI DREIFING Á PÓSTI

Stefnt var að því að frá og með 1. október 2004 fengju öll heimili í landinu póst sendan heim alla virka daga, nema kringumstæður eða landfræðilegar aðstæður hindruðu slíkt. Fjöldi heimilisfanga er alls um 120 þúsund. Íslandspóstur hefur unnið ötullega að því að ná markmiðinu þannig að í dag njóta 98,6% heimila 5 daga póstpjónustu.

NÝ MARKMIÐ OG VÍÐTÆK UPPBYGGING

Íslandspóstur setti sér ný markmið vorið 2006 um víðtæka uppbyggingu og endurskipulagningu á póstpjónustu við landsmenn. Árið 2006 hófst uppbygging pósthúsa á 16 kjarnasvæðum sem hafa verið skilgreind. Framkvæmdir hófust við þrjú ný pósthús og verða alls reist 10 hús til ársins 2009. Er það fjárfesting uppá um 700 milljónir þegar tekið hefur verið tillit til sölu eldri húsa.



FJARSKIPTARÁÐI KOMIÐ Á FÓT

Fyrsti fundur fjarskiptaráðs var haldinn í nóvember 2006. Hlutverk ráðsins er meðal annars að vera samráðsvettvangur hagsmunaaðila um bætt fjarskipti; að vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um fjarskiptamál; að veita ráðuneyti fjarskiptamála umsagnir um fjarskiptamál breytingar á löggjöf, stefnumarkandi ákvarðanir stjórnvalda og fjarskiptaáætlun og að beita sér fyrir samvinnu við þá aðila, félög og samtök er um fjarskiptamál og öryggi fjalla.

Fjarskiptaráð er þannig skipað: Friðrik Már Baldursson prófessor er formaður og varaformaður er Dagný Halldórsdóttir aðstoðarframkvæmdastjóri en þau eru

bæði skipuð af samgönguráðherra. Aðrir ráðsmenn eru: Björn Davíðsson, þróunarstjóri, skipaður af INTER, Kristján Einarsson, slökkviliðsstjóri, skipaður af Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Sæmundur Þorsteinsson forstöðumaður, skipaður af Skýrslutækni félagi Íslands, Gestur G. Gestsson framkvæmdastjóri, Hjörtur Þorgilsson upplýsingatæknistjóri og Páll Ásgrímsson framkvæmdastjóri, skipaðir af Samtökum atvinnulífsins og Ragnhildur Guðjónsdóttir varaformaður, skipuð af Neytenda-samtökunum.

Með ráðinu starfar Jón Eðvald Malmquist lögfræðingur hjá samgönguráðuneytinu.

UMFERÐARMÁL

Öryggismál hafa verið og verða ofarlega á baugi í málaflokknum umferðarmál. Aukið fé er lagt í umferðaröryggisáætlun í því skyni að auka hvers konar umferðareftirlit. Þá hefur verið hert á viðurlögum gegn umferðarlagabrotum og hafinn er undirbúningur að því að koma á sjálfvirkri neyðarhringingu úr bílum í Neyðarlínu ef til óhapps kemur.





KARL RAGNARS

Forstjóri Umferðarstofu

Umferðaröryggisáætlun er víðamikil verkefni

Umferðarstofa var stofnuð í október 2002 með samruna Skráningarstofunnar ehf. og Umferðarráðs. Samanlagður mannaflí beggja stofnananna hélt áfram störfum hjá Umferðarstofu þar sem nú starfa tæplega 60 manns. Hin nýja stofnun réðst strax árið 2003 í víðamikla stefnumótun þar sem hlutverk, gildi, framtíðarsýn og megin áherslur voru skilgreindar. Forstjóri Umferðarstofu er Karl Ragnars, sem áður var forstjóri Skráningarstofunnar ehf. og þar áður Bifreiðaskoðunar Íslands hf.

„Eins og allir vita á Umferðarstofa sér dálítið óvenjulega forsögu,“ segir Karl, „vegna þess að henni var breytt úr hlutafélagi í ríkisstofnun. Það var sem sagt ekki einkavæðing heldur ríkisvæðing.“ Eitt af mest áberandi verkefnum Umferðarstofu er rekstur og umsjá ökutækjaskrárinnar, sem er ein víðamesta tölvuskrá í landinu. Ekki aðeins vegna fjölda ökutækja heldur eru í ökutækjaskránni upplýsingar um gerð, búnað og allan feril hvers einstaks ökutækis. Stjórnskipulega er það þó aðeins hluti af verkefni ökutækjasviðs, sem er eitt af fjórum verkswiðum Umferðarstofu. Hin eru umferðaröryggissvið, rekstrarsvið og lögfræðisvið. „Við höfum verið lengi í þessum ökutækjaskráningum og þar er auðvitað langmestur mannaflí. En á síðustu tveimur árum höfum við sem stjórnendur og stefnumótendur eytt miklu meiri hluta af tíma okkar í umferðaröryggismálin og þar hefur verið mikil gróska,“ segir Karl. „Þáttur ríkisins í umferðaröryggismálum hefur snaraukist á síðustu tveimur árum frá því sem áður var,“ heldur hann áfram. „Áður var það Umferðarráð sem sinnti þessu verkefni, oft við þröngan kost. Þessi málaflokkur

tók svo stakkaskiptum þegar Umferðarstofa var færð frá dómsmálaráðuneytinu undir samgönguráðuneytið um áramótin 2004. Þá beitti samgönguráðherra sér fyrir því að umferðaröryggismálin fengju pláss í samgönguáætlun og þannig var það borið fram í þingsályktunartillögu þetta sama ár. Við það jókst mjög það fjármagn sem var til ráðstöfunar í þennan málaflokk.

Það kom svo í okkar hlut að sjá um framkvæmd umferðaröryggisáætlunarinnar, sem var samin af vinnuhópi sem samgönguráðuneytið stjórnaði og í voru fulltrúar frá stofnunumráðuneytisins. Úr þessu varð umferðaröryggisáætlun sem svo gekk inn í samgönguáætlun og var þingsályktunartillaga samþykkt um þá framkvæmd.

Nú erum við upptekin af því að framkvæma umferðaröryggisáætlunina. Að henni koma Umferðarstofa, Vegagerðin og lögreglan, auk samgönguráðuneytisins. Til verkefnisins eru lagðar 3-400 milljónir á ári, þannig að það er talsvert mál að standa að þessu, stýra og framkvæma. Umferðaröryggisáætlun er í stöðugri endurskoðun og í byrjun hvers ár er lögð fram vinnuáætlun eftir drögum undirbúningshóps sem skipaður er fulltrúum sömu aðila.“

Mikil bjartsýni framan af | Umferðarstofa stjórnar svo framkvæmd áætlunarinnar í samvinnu við Vegagerðina og lögregluna. Karl segir óhætt að fullyrða að öryggismálin hafi styrkst til muna. Ríkið hafi stóraukið sitt framlag til umferðaröryggismála og við það hafi vaknað áhugi ýmissa annarra, bæði frjálsra félagasamtaka

og fyrirtækja sem eiga hagsmuna að gæta, svo sem tryggingafélaga og bílaumboða, og með þátttöku þeirra í átakinu hafi umferðaröryggismál orðið margfalt meira áberandi í þjóðfélaginu.

„Framan af gætti mikillar bjartsýni í þessum efnum,“ segir Karl. „Slysum fór fækkandi til að byrja með, en síðan snerist þetta við á seinni hluta ársins 2006, raunar þó ekki nema í ágúst og september, og fór allt á verri veg. Það verður hver fyrir sig að geta sér til um ástæðuna fyrir því.“

Margar tilgátur hafa verið settar fram í því efni en ljóst að vandinn er fjölþættur og því ekki auðleystur. Karl nefnir virðingarleysi í umferðinni og telur að taka þurfi vel á þeim málum. „Ég hef verið þeirrar skoðunar að það þurfi að byggja þetta upp þegar í barnaskóla og efla mjög fræðslu og siðvitund á grunnskólastigi. Við erum með ágæta fræðslu á leikskólastiginu og hjá börnum sem eru ekki byrjuð í grunnskóla, en síðan hefur ekki verið nægilega góð fræðsla í grunnskólum og allar götur fram að 17 ára aldri. Þarna þarf virkilega að ráðast á garðinn, að mínu mati. Við höfum verið að reyna þetta, það er hluti af umferðaröryggis-áætluninni, en það þarf miklu meira. Miklu meira. Almenn siðvitund – henni hefur hrakað, illu heilli.“

Vandratað meðalhófið | Almenn umferðarfræðsla, þar með talið áróður í öryggisskyni, fellur undir umferðaröryggisvið Umferðarstofu. Karl segir mjög skiptar skoðanir um hvernig standa skuli að áróðri. „Við höfum verið með miklar auglýsingaherferðir þar sem dregnar eru fram hvers konar afleiðingar af umferðarslysum. Sumar þessar auglýsingar eru ljótar og sumar kannski óviðeigandi. Ég hef orðið var við, að það eru mjög skiptar skoðanir um þetta. Þeir sem eldri eru vilja ekki ljótar auglýsingar. Þeir sem eru ungir, ég tala nú ekki um þá sem eiga börn á ungum aldri, þeir telja fremur þörf fyrir ljótar auglýsingar, auglýsingar sem virkilega ýti við hinum almenna borgara. Þarna er greinilegur kynslóðamunur. Ég hef lent í því að standa að auglýsingum sem voru bannaðar af Samkeppnisstofnun. Sjálfsagt má segja að þar hafi verið farið yfir strikið. Þeir kappgjörnustu vilja dansa á þessari línu. Þeir sem eldri eru vilja hafa auglýsingarnar settlegri. Að þær séu áminningar en hróflí ekki of mikið við. Það er vandratað meðalhófið.

Svo stöndum við frammi fyrir þeim vanda að þó að auglýsingarnar nái kannski til 90-95% þjóðarinnar standa eftir þessi 5% sem eru virðingarlausir við allt og alla. Það eru einstaklingar sem horfa ekki á auglýsingar frekar en neitt annað. Þeir fletta ekki dagblöðum, hlusta ekki á talað mál í útvarpi, horfa ekki á sjónvarp. Gagnvart þessum hópi dugar ekkert nema mjög eflid löggæsla. Láta þá bara finna fyrir því. Það þýðir einfaldlega að lögregla þarf að vera öflugri gagnvart þessum aðilum. Þetta eru þeir einstaklingar sem mikil hætta stafar af. Manni finnst jafnvel að það sé svo í dag að þeir séu hreinlega að stinga lögguna af og hún ráði bara ekki við þetta. Það er hættulegt þegar þannig er komið og þarf að bæta úr því með einhverjum ráðum. Að þessu vandamáli þarf að snúa sér fyrst og fremst, að minnsta kosti til skamms tíma litið. En ég er að gera mér vonir um að bætt fræðsla í skólunum veki virðingu unglínganna fyrir umferð og akstri.“

ÍHUGA ÞARF ENDURSKOÐUN Á ÖKUKENNSLU

Ökunám og ökuþróf falla undir Umferðaröryggisvið Umferðarstofu. Framkvæmd ökuþrófanna er einkavædd að langmestu leyti og ökukennslan hefur alltaf verið einkaframkvæmd.

„Maður veltir því oft fyrir sér hvort nægilega vel sé staðið að ökukennslu og ökuþrófum og hvort að það skili nægilega góðum bílstjórum út í umferðina,“ segir Karl Ragnars, forstjóri Umferðarstofu. „Ég vil hvorki alhæfa neitt í þessu né vera of stórorður, en mér finnst þó að aukin ökuréttindi séu ef til vill ekki í nægilega góðu horfi. Mér finnst alltof mikið um að stórir bílar, vöruflutningabílar og rútur, séu í umferðarslysum sem manni finnst að eigi ekki að þurfa að gerast. Mér finnst alltof mörg dæmi um klaufaleg slys á stórum bílum. Það er ábyrgðarhlutur að aka bíl, en það er ennþá meiri ábyrgðarhlutur að setjast undir stýri á 50 tonna bíl, sem jafnvel er með hættulegan farm. Og ég spyr: stöndum við nógu vel að ökukennslu og ökuþrófum í þessu tilviki? Ég held við verðum að íhuga það vandlega.“



Búnaði oft á tíðum ábótavant | Undanfarið hafa verið hertar refsingar við umferðarlagabrotum en Karl telur spurningu hvort nóg sé að gert þar, sérstaklega gagnvart ofsaakstursmönnum sem eru mesta vandamálið ásamt þeim sem aka undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna.

„Áherslan beinist fyrst og fremst að yfiringilegum hraða, ölvun og vanrækslu á notkun bílbelta. Þetta eru áberandi þættir í orsökum umferðarslysa. En það er fleira. Vissulega hefur áróðurinn líka beinst að þreytu sem vafalítið er stór orsök – menn eru bara að sofna undir stýri og rása yfir á öfugan vegarhelming eða út af.

Búnaður bílanna er ábyggilega oft á tíðum ekki í nógu góðu lagi og þá er kannski fyrst til að taka ljós og bremsur. Það er áriðandi á Íslandi að ljós séu góð og rétt á bílum. Það er ekki bara það að perur séu sprungnar eða ljósín vanstillt. Það er líka það að menn eru að tulla allskonar ljósum upp á bílana, þá er ég kannski fyrst og fremst að tala um þessa stóru vöruflugningabíla. Þeir nota þessi gríðarlega öfluglu ljós í skafrenningi. Það er ágætt út af fyrir sig en þessi ljós má ekki nota allajafna því þeir eru ekki einir á vegunum. Ég hef ekkert á móti því að menn noti þessi öfluglu ljós við þær aðstæður þegar þeirra er þörf og þau koma virkilega að gagni og þá er líka lítil umferð og hæg. En ekki þegar skilyrðin eru bara venjuleg.“

Aðalatriðið hvernig peningarnir eru notaðir | Þó aðeins sé hálfur áratugur eða svo síðan Umferðarstofa var stofnuð hefur hún náð að verða útnefnd fyrirmyndastofnun sem fjármálaráðuneytið velur árlega. Það var árið 2005. Ríkisstofnanir geta sótt um þetta og þurfa að rökstyðja að þær séu heiðursins verðar. Dómnefnd sem er skipuð aðilum utan ráðuneytisins úrskurðar hver umsækjenda hlýtur þennan titil hverju sinni. Þá er eðlilegt að spyrja, hvort hér sé fyrst og fremst verið að verðlauna fyrir góða meðferð fjármála?

„Það er náttúrlega eitt skilyrðið að stofnunin haldi sig innan fjárheimilda,“ segir Karl. „En það er ekki meginmálið. Aðalatriðið er hvernig stofnun tekst að sinna hlutverki sínu gagnvart þjóðinni og almenningi, hvernig peningarnir eru notaðir. Ríkisendurskoðun er farin að skoða stofnanirnar miklu meira með þeim gleraugum. Hún gerir til dæmis athugasemd við það ef aðgengi

almennings að stofnun er ekki nægilega gott, og það á ekkert skylt við fjárhagslegan rekstur.“

RÁÐGJAFI Í UMFERÐARMÁLUM

Umferðarstofa varð til við sameiningu Skráningarstofunnar ehf. og Umferðarráðs. Umferðarráð starfar enn og fyrir kemur að almenningur ruglar saman Umferðarstofu og Umferðarráði. Karl Ragnars, forstjóri Umferðarstofu, skýrir sambandið á milli og muninn á Umferðarráði og Umferðarstofu.

„Umferðarráð er skilgreint í umferðarlögum og tilnefndir í það rúmlega 20 fulltrúar, flestir tilnefndir af grasrótarhreyfingum sem að umferðinni koma og nokkrir af samgönguráðuneytinu, þar á meðal formaðurinn,“ segir hann. „Síðan á Umferðarstofa samkvæmt umferðarlögum að skapa Umferðarráði starfskilyrði, leggja því til framkvæmdastjóra og fundaraðstöðu og það sem til þarf yfirleitt. Framkvæmdastjóri Umferðarráðs er þannig starfsmaður Umferðarstofu og undirmaður forstjóra hennar en starfar í umboði Umferðarráðs. Umferðarráð hefur sína þriggja manna stjórn og kemur sínum ályktunum á framfæri án atbeina Umferðarstofu – er alveg frjálst ráð, leiðbeiningarráð fyrst og fremst til þess að koma skoðunum grasrótarinnar á framfæri, en getur ekki farið í herferðir sjálf.“

Á betur heima í samgönguráðuneytinu | Í framhaldi af þessu rekur Karl forsögu Umferðarstofu, sem er dálítið sérstök. Eins og fram hefur komið var fyrirrennari hennar Skráningarstofan, sem var áður var Bifreiðaskoðun Íslands, sem var þar áður Bifreiðaeftirlit ríkisins. Allt frá árinu 1939 til ársins 2004 heyrði þessi starfsemi undir dómsmálaráðuneytið, að danskri fyrirmynd. „Alls staðar annars staðar heyrði þessi starfsemi undir samgönguráðuneyti viðkomandi landa. Svo gerðist það í Danmörku við einhverja stjórnarmyndun þar að þessum málaflokki er skóflað á

einni nóttu yfir í samgönguráðuneytið. Hér var svo skrefið stigið árið 2004. Það segir sig sjálf að þessi málaflokkur finnur sig miklu betur í samgönguráðuneytinu á meðal stofnananna sem þar eru, Vegagerðarinnar og annarra samgöngustofnana, heldur en í dómsmálaráðuneytinu þar sem verið er að gera allt aðra hluti.

ÞRENNIS KONAR HLUTVERK

Umferðarstofa var stofnuð samkvæmt ákvæði í umferðarlögum og hlutverk hennar hvílir á þremur stoðum. Í fyrsta lagi að skrá ökutæki. Þetta gamla hlutverk sem Skráningarstofan hafði. Í öðru lagi að sinna umferðaröryggismálum, en það er hlutverkið sem Umferðarráð kom með inn í þetta samstarf. Í þriðja lagi sinnir Umferðarstofa ýmskonar stjórn-sýsluverkefnum fyrir hönd samgönguráðuneytisins sem dómsmálaráðuneytið annaðist áður.

Samstarf Umferðarstofu og lögreglu er gott,“ segir Karl, „enda skarast verkefnasviðin ekkert. Við höfum verið, eins og ég nefndi, framkvæmdastjórar að umferðaröryggis-áætlun og við gerðum samning við lögregluna um aukið umferðareftirlit sem við borgum fyrir sérstaklega. Það hefur út af fyrir sig gengið ágætlega. Lögreglan hefur vissulega kvartað aðeins undan því að samningurinn kveði á um eftirlit á ákveðnum tímum til viðbótar hennar hefðbundna eftirliti og að ekki sé endilega víst að hún hafi þá þann mannskap sem til þarf og verði að sinna þessu með aukinni yfirvinnu lögreglumanna. Frá sjónarhóli þeirra væri eðlilegra að lögreglan fengi bara peningana og stjórnaði framkvæmdinni að öllu leyti sjálf. Við skiljum alveg þetta sjónarmið og þetta er í umræðunni. Ég sé það samt fyrir mér að það verði þannig eitthvað áfram, að lögreglan fái greitt frá samgönguráðuneytinu gegnum Umferðarstofu fyrir aukið umferðareftirlit. Mér finnst ekki að dómsmálaráðuneytið sjái lögreglunni fyrir nægilega góðum skilyrðum til að annast umferðareftirlit í þeim mæli sem við viljum sjá og þess vegna komum við að löggæslunni með þessum hætti.“





KJARTAN MAGNÚSSON
Formaður Umferðarráðs



Umferðaröryggi í þágu þjóðar

„Sem nýr formaður Umferðarráðs mun ég leggja áherslu á að halda áfram góðu starfi ráðsins á undanförunum árum og þá ekki síst forvera míns, Óla H. Þórðarsonar,“ segir Kjartan Magnússon, nýskipaður formaður Umferðarráðs. „Hef ég mikinn hug á því að auka samstarf hinna fjölmörgu sem fjalla um þessi mál með einum eða öðrum hætti, jafnt fagaðila sem samtaka áhugamanna. Þá tel ég að aukið samstarf ríkis og sveitarfélaga geti skilað miklum árangri í þessum mikilvæga málaflokki. Jafnframt vil ég skoða leiðir til að bæta almennt upplýsingagjöf um umferðaröryggismál til fjölmiðla og stjórnmalamanna og stuðla að því að virkja þessa aðila betur í baráttunni gegn umferðarslysum.“

Umferðarráð hefur nú til skoðunar tillögu samgönguráðherra að nýrri samgönguáætlun fyrir árin 2007-2018. Skv. henni er áætlað að verja um 324 milljörðum króna til vegamála á næstu tólf árum. „Miklu skiptir að við ráðstöfun fjárins verði umferðaröryggismál sett í öndvegi og vill Umferðarráð leggja sitt af mörkum til að svo verði. Ánægjulegt er að umferðaröryggismál fá stöðugt meira vægi í starfi samgönguráðuneytisins og ber tillaga ráðherra því gott vitni. Framundan eru miklar umræður um hvernig staðið verður að framkvæmd áætlunarinnar og bind ég miklar vonir við að við forgangsröðun einstakra framkvæmda vegi umferðaröryggi þungt. Til dæmis má nefna breikkun umferðarþyngstu vega út frá höfuðborgarsvæðinu

með aðskilnaði akstursstefna, fækkun einbreiðra brúa á landsbyggðinni og aðskilnaði bílaumferðar og óvarinna vegfarenda, þ.e. gangandi og hjólandi. Ég bind einnig vonir við umfangsmikla vinnu sem fer nú fram við hættumat vega víðs vegar um land og úrbætur á verstu köflunum.“

Ég tel að við Íslendingar séum almennt á réttri leið í umferðaröryggismálum. Starf opinberra aðila verður sífellt faglegra, markvissara og skilar árangri. Ánægjulegt er að sjá öflugna þátttöku tryggingafélaganna og FÍB í þessu starfi og vona ég að hún verði enn meiri. En það er sama hvað opinberir aðilar, tryggingafélög og félagasamtök standa sig vel ef þetta starf skilar sér ekki til vegfarenda.“

Alþjóðleg umferðaröryggisvika I „Í apríl var alþjóðleg umferðaröryggisvika og gafst þar gott tækifæri til að herða áróðurinn fyrir bættri umferðarmenningu og fækkun slysa. Hraðakstur eykst gjarnan um þetta leyti árs og því er mikilvægt að nota þetta tækifæri vel til að koma skilaboðum um öruggan akstur út í umferðina. Ef hægt er að tala um eitt einstakt markmið fyrir yfirstandandi ár, hlýtur það að vera að koma í veg fyrir að önnur eins slysaalda ríði yfir vegi landsins eins og við urðum vitni að á síðasta ári. Aðeins með samstilltu átaki allra um gagnkvæma árvekni og tillitsemi í umferðinni, tekst okkur að ná því markmiði.“

AUKIÐ FÉ OG HERTAR AÐGERÐIR Í UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN

Verja á 1.763 milljónum króna í verkefni umferðaröryggisáætlunar. Er það 220 milljóna króna hækkun frá fyrri áætlun. Helstu aðgerðir eru stóraukið eftirlit með hraðakstri, bílbeltanotkun og ölvunarakstri, aukin áhersla á sjálfvirk myndavélaeftirlit og breyttar áherslur í áróðri.

Meginmarkmið umferðaröryggisáætlunar eru sem fyrr að fjöldi látinna í umferð á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016 og að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2016 miðað við meðaltal árána 2001 til 2005. Bretland, Holland, Noregur og Svíþjóð eru í fararbroddi í umferðaröryggi. Meðaltal látinna í umferðarslysum á 100 þúsund íbúa er 6 til 7 árin 1999 til 2003 en sambærilegur fjöldi á Íslandi var 9 manns.

Þótt frumorsök umferðarslysa sé í langflestum tilvikum tengd öikumanninum sjálfum er nauðsynlegt að gera samgöngumannvirki og umhverfi þeirra þannig úr garði að afleiðingar mistaka öikumanns verði sem minnstar.

Árin 2001 til 2004 urðu tæp 60% slysa með miklum meiðslum og 2/3 hlutar slysa með litlum meiðslum á þjóðvegum í dreifbýli við útafakstur. Sérstök áhersla er lögð á úttekt og lagfæringar á umhverfi vega. Vegfar- endur sem verða fyrir því óláni að aka útaf vegi ættu ekki að þurfa að slasast alvarlega að því gefnu að þeir hafi bílbeltin spennt. Þar sem ekki dugir að fletja fláa, fylla í skurði og hreinsa stórgrýti meðfram vegum þarf að tryggja öryggi vegfarenda með uppsetningu vegriða eða öðrum aðgerðum.

Auk þess sem nefnt er að framan snúast verkefni umferðaröryggisáætlunar um að efla gerð kennsluefnis fyrir leikskóla, grunnskóla og framhaldsskóla og leitast verður við að samtvinna umferðarfræðslu í grunnskólum og framhaldsskólum og framundan er að skylda öikumema til æfinga á aksturskennslusvæði, ökugerði.

Í byrjun árs 2007 voru gerðir nýir samningar um stóraukið umferðareftirlit lögreglu. Undanfarin tvö ár hafa verið gerðir



samstarfssamningar milli Ríkislögreglustjóra og Umferðarstofu fyrir hönd samgönguráðuneytisins um sérstakt og aukið umferðareftirlit lögreglu. Með nýju samningunum er meðal annars kveðið á um kaup á lögreglubifhjólum, hraðaeftirlitsmyndavélum og öðrum búnaði til að unnt sé að efla áður nefnt eftirlit. Verður kleift að efla eftirlit lögreglu með hraðakstri, öryggisbeltanotkun, fíkniefna- og ölvunarakstri og öðrum þeim hefðbundnum athugunum sem varða ökutæki, akstur og ökulag.



SJÁLfvIRKT UMFERÐARÚTVARP

Sjálfvirk umferðarútvarp er þekkt víða en tilgangur þess er að koma fljótt og vel á framfæri upplýsingum til vegfarenda ef eitthvað bregður útaf í umferðinni. Flest nýleg útvarpsviðtæki í bifreiðum eru búin þeim möguleika að hægt sé að rjúfa útsendingar FM útvarps með umferðarupplýsingum ef bifreiðareigandi velur þá stillingu.

Þessari aðferð yrði beitt þegar nauðsyn ber til vegna umferðar, t.d. vegna upplýsinga um slys eða lokanir vega burtséð frá því hvaða bylgjulengd stillt er á. Þetta er eitt af verkefnum umferðaröryggisáætlunar og miðar að því að hafist verði handa við að innleiða tæknina hér á landi. Huga þarf að sendum og öðrum fjarskiptamálum, þar með talið heimildum til þess að rjúfa útsendingar útvarps. Umferðarstofa hefur þegar á að skipa starfsfólki til framkvæmdarinnar og aðstöðu sem til þarf.



HERT VIÐURLÖG GEGN UMFERÐARLAGABROTUM

Ýmsar breytingar hafa orðið á umferðarlögum og reglugerðum er varða viðurlög og sektir við umferðarlagabrotum. Með breyttum umferðarlögum er gert ráð fyrir að ökunemar þurfi framvegis að undirgangast þjálfun í ökugerði, sérstöku aksturskennsluvæði, frá byrjun næsta árs og er það liður í endurbótum á ökukennslu. Þjálfun í ökugerði skal fara fram áður en fullnaðarökuskírteini er gefið út. Er með öðrum orðum heimilt að veita ökunemum bráðabirgðaökuskírteini sem gildir í tvö ár og áður en sótt er um fullnaðar-

skírteini skal ökuneminn hafa lokið þjálfun í ökugerði. Kennsla þar fer fram undir stjórn ökukennara.

Hert hafa verið viðurlög og sektir vegna umferðarlagabrotu með reglugerðum sem tóku gildi 1. desember. Sektir hafa verið hækkaðar umtalsvert og geta numið allt að 300 þúsund krónum og nýtt ákvæði er um brot á reglum um aksturs- og hvíldartíma sem nú varða bæði sekt og punktum í ökuferilsskrá. Nefna má sem dæmi að sektir vegna aksturs yfir lögleyfðum hámarks-

hraða verða nú 15 þúsund krónur ef ekið er á 46 til 50 km hraða þar sem hámarkshraði er 30 km og 50 þúsund króna sekt er við því að aka á 71 til 75 km hraða þar sem hámarkshraðinn er 30 km og skal ökumaður jafnframt sviptur ökuleyfi í þrjá mánuði fyrir slíkt brot.

Í viðauka um brot á ákvæðum umferðarlaga sem varða punktum í ökuferilsskrá kemur fram að sé ekið gegn rauðu ljósi eru skráðir 4 punktar og auk þess beitt

15 þúsund króna sekt, tveir punktar eru veittir fyrir óhlýðni ökumanns við leiðbeiningum lögreglu og við því er einnig lögð 10 þúsund króna sekt, þrír punktar ef ekið er framúr rétt áður en komið er að gangbraut eða á henni og tveir punktar ef akstur umfram aksturstíma ökumanna flutninga- eða langferðabíla er 20%. Síðastnefnda brotið varðar einnig 40 þúsund króna sekt fyrir ökumann og 60 þúsund króna sekt fyrir eiganda bíls. Eru bæði ökumaður og eigandi bíls sektaðir vegna brota á reglugerð um aksturs- og hvíldartíma.



Í ÁTTUNDA SÆTI Í UMFERÐARÖRYGGI

Ísland er í 8. sæti af 27 þjóðum í Evrópu hvað umferðaröryggi varðar samkvæmt tölfræði sem dr. Günter Breyer, aðstoðarvegamálastjóri Austurríkis, kynnti á umferðarþingi í nóvember 2006. Hjá þjóðum með minnsta tíðni banaslysa í umferð er fjöldinn um 50 látnir á hverja milljón íbúa en 78 á Íslandi. Hjá þjóðum sem verst eru staddar er fjöldinn um 200 á hverja milljón íbúa.

Í fyrirlestri Breyers kom einnig fram að í Evrópu hefði bana-slysum í umferðinni fækkað um 2% milli ára á tímabilinu 1994 til 2000. Væri það fyrst og fremst að þakka auknum öryggisbúnaði í bílum. Árin 2001 til 2005 hefði fækkunin verið um 5% milli ára og þakkaði hann það meðal annars markvissu átaki Evrópusambandsins til að draga úr umferðarslysum. Sagði hann slíkar aðgerðir snúast um að gera umferðarmannvirki betur úr garði, að samræma umferðarlög og reglur og ráðstafanir til að koma í veg fyrir að brotlegir ökumenn geti komist undan sektum og viðurlögum í einu landi með því að forða sér í það næsta.



SJÁLFVIRK NEYÐARHRINGING UNDIRBÚIN

Ísland er eitt margra landa í Evrópu sem undirbúa nú að taka upp sjálfvirka neyðarhringingu úr bílum ef til slyss kemur. Samgönguráðuneytið, ND á Íslandi ehf. og Neyðarlínan hafa undirritað viljayfirlýsingu um að vinna sameiginlega að því að héraendis verði unnt að taka upp sjálfvirka hringingu úr bílum í Neyðarlínuna og þróa notkun Saga-hugbúnaðarkerfisins vegna innheimtu veggjalda og eftirlits með hvíldarákvæðum í umferðarlögum.

Í viljayfirlýsingunni segir að skilgreina skuli hvað gera þurfi til að koma á svonefndu e-Call verkefni héraendis í samræmi við viljayfirlýsingu Evrópusambandsins. Er það meðal annars val og þróun búnaðar, nauðsynlegar prófanir og skilgreiningar. Skipuð verður verkefnastjórn til að undirbúa framkvæmd yfirlýsingarinnar. Ísland hefur einnig gerst formlegur aðili að undirbúningi á vegum Evrópusambandsins á þessu sviði og hefur Sturla Böðvarsson samgönguráðherra undirritað viljayfirlýsingu ESB um málið. Verkefnið, sem gengur undir

heitinu e-Call, snýst um að þróa tæknibúnað til að koma á sjálfvirkri hringingu úr bílum eftir neyðaraðstoð ef slyss verður. Er talið að með því megi flýta talsvert viðbrögðum neyðaraðila sem gæti dregið úr slysum og jafnvel bjargað mannlífum. Jafnframt kæmist á talsamband sem þýðir að þeir sem eru á slyssstað gætu þá upplýst neyðarþjónustu nánar um hvað gerst hefur.

Lönd sem þegar hafa skrifað undir viljayfirlýsingu ESB eru Finnland, Svíþjóð, Grikklandi, Ítalía, Litháen, Slóvenía, Kýpur, Sviss og Noregur. Viviane Reding, framkvæmdastjóri upplýsingamála hjá ESB, óskaði Íslandi til hamingju að vera komið í flokk þessara ríkja og sagðist vona að fleiri ríki í Evrópu myndu fylgja þessu fordæmi. Stefnt er að því að fá bílaframleiðendur til að bjóða bíla sína með búnaði fyrir slíkar hringingar frá árinu 2010 og hefur ESB lagt mikla áherslu á að aðildarríki sýni hug sinn í verki til málsins með því að undirrita viljayfirlýsinguna.

UMFERÐARRÁÐ

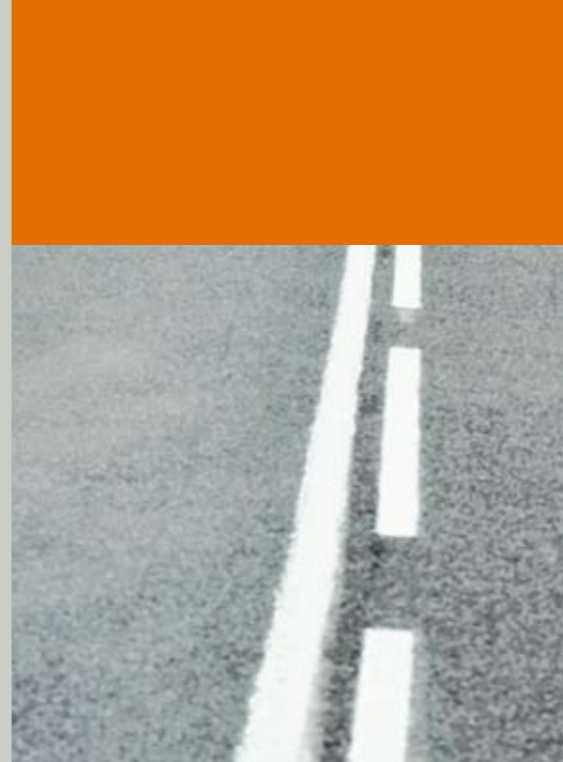
Meginverkefni Umferðarráðs er að beita sér fyrir auknu umferðaröryggi og bættum umferðarháttum, en jafnframt skal Umferðarráð vera samgönguráðherra til ráðgjafar um gerð umferðaröryggisáætlunar og framkvæmd hennar. Samgönguráðherra skipaði Umferðarráð 1. desember 2005 til þriggja ára.

Í Umferðaráði sitja: Kjartan Magnússon borgarfulltrúi, formaður. Birna Hreiðarsdóttir lögfræðingur, varaformaður. Aðrir aðalmenn eru: Auður Þóra Árnadóttir Vega-gerðinni, Ástgeir Þorsteinsson Bandalagi íslenskra leigubifreiðarstjóra, Benedikt Eyjólfsson Bílgreinasambandinu, Birgir Hákonarson Umferðarstofu, Birna Lárusdóttir samgönguráðuneytinu, Dagrún Jónsdóttir Bifhjólasamtökum

Lýðveldisins, Sniglum, Guðmundur Karl Einarsson Bindindisfélagi ökumanna, Guðmundur Haraldsson Reykjavíkurborg, Guðbrandur Bogason Ökukennarafélagi Íslands, Hafdís Gísladóttir Öryrkjabandalagi Íslands, Halla Halldórsdóttir Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Hjálmar Björgvinsson ríkislögreglustjóranum, Ingimundur Einarsson lögreglustjóra höfuðborgarsvæðisins, Jón Ólafsson Sambandi íslenskra tryggingafélaga, Knútur S. Halldórs-son Landssambandi vörubifreiðarstjóra, María Kristín Gylfadóttir dóms- og kirkjumálaráðuneytinu, Morten Lange Landssamtökum hjólréiðamanna, Ólafur Kr. Guðmundsson Landssambandi íslenskra akstursíþróttafélaga, Runólfur Ólafsson Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Sigrún Þorsteinsdóttir Slysavarnafélaginu Landsbjörgu,

Sigurður Arnar Sigurðsson menntamálaráðuneytinu og Sólveig Guðmundsdóttir heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytinu.

Varamenn eru: Anna Björg Aradóttir, Ástríður H. Sigurðardóttir, Einar Guðmundsson, Guðmundur Bogason, Guðríður Ólafsdóttir, Guðrún Elsa Gunnarsdóttir, Gunnar H. Jóhannesson, James Alexandersson, Jóhann Hauksson, Jón Gunnarsson, Jón Haukur Edwald, Jón M. Pálsson, Jónas H. Þorgeirsson, Jónas Þór Steinars-son, Kalman le Sage de Fontenay, Pétur Árni Jónsson, Rafn Arnar Guðjónsson, Sigmar Ármannsson, Sigurbjörg Ásgeirsdóttir, Sigurður Helgason, Tryggvi Jakobsson og Þorvaldur Guðmundsson.





Rannsóknarnefndir gegna þýðingarmiklu hlutverki

Rannsóknarnefndir á sviði samgöngumála eru þýðingarmikill hlekkur á sviði öryggis. Nefndirnar eru þrjár: Rannsóknarnefnd flugslysa, Rannsóknarnefnd sjóslysa og Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Nefndirnar rannsaka slys og atvik sem tengjast öryggi í samgöngum.

Markmið með rannsóknarstarfinu er að finna og skilgreina veikleika og galla sem skaðað geta öryggi svo og að finna orsakabætti eða líklega orsakabætti og meðvirkandi orsakabætti sem leiddu til slyss eða atviks. Tilgangurinn er ekki að úrskurða um hvort lög eða reglur hafi verið brotin eða hvort einhver hafi gerst sekur um vítavert gáleysi eða afglöp í starfi.

Auk þess að annast rannsóknir á slysum og atvikum sem upp kunna að koma sinna nefndirnar hver á sínu sviði sjálfstæðum rannsóknarverkefnum í þágu öryggis eftir því sem mannaflí og fjárhagur leyfa.

Skýrslur rannsóknarnefndanna eru teknar til formlegrar meðferðar í viðkomandi stofnunum og ráðuneytinu eftir atvikum.



RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

Rík áhersla hefur verið lögð á að efla starfsemi rannsóknarnefndar sjóslysa. Með nýrri löggjöf var starfsemi nefndarinnar endurskipulögð og að lögð aukin áhersla á rannsóknir á sjóslysum. Fimm manns skipa nú nefndina auk varamanna og starfsmenn eru tveir í fullu starfi. Nefndin hefur aðsetur í Stykkishólmi.

Á síðasta ári voru 172 mál tilkynnt nefndinni. Þau voru 168 árið áður, 151 árið 2004 og 136 árið 2003. Lögð er áhersla á að ljúka rannsókn og meðferð mála á þremur mánuðum. Skráð slys á sjómönnum eru mun fleiri og þau flest tilkynnt Tryggingastofnun ríkisins en slysin ber einnig að tilkynna RNS. Slysnum fækkaði þó en þau voru 349 árið 2006 en 451 árið 2005.

Tilkynnt slys á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins (TR) á árinu 2006 voru 266 en voru 363 á árinu á undan.

Ekki er hægt að fullyrða um að skráning ársins sé alveg rétt en þó er ljóst að um verulega fækkun er að ræða og er það ánægjuleg þróun. Vegna breytinga sem hefur orðið á valkostum útgerða til að aukatryggja áhafnir sínar höfðu á þessu ári og fyrir það næsta um 93 útgerðir valið að gera það annarsstaðar en hjá TR. Það getur því verið að eitthvað af tilkynningum hafi ekki borist til TR. Ljóst er að stærstur hluti aðila virðir ekki tilkynningarskyldu sína til nefndarinnar samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa.

Eðli mála eru nokkuð sambærileg á milli árunna 2005 og 2006. Verulega færri skip sökkva frá 2004 en aukning er á því þegar skip stranda eða taka niðri og árekstrum. Einnig gefur meðaltal árunna 1996 til 2005 ekki alveg rétta mynd því fjölgun mála frá árinu 2001 má rekja til átaks nefndarinnar í að ná til aðila og efla samstarf við

lögregluþyrirvöld. Undir liðnum Annað eru skráð þau mál sem ekki falla undir flokkun í þessari töflu og má þar nefna atvik þegar skip fengu í skrúfunu, vélarbilanir eða bilanir í búnaði, skemmdir vegna veðurs, farmskemmdir o.fl.

Nefndarmenn eru: Ingi Tryggvason formaður, Lárentsías Kristjánsson varaformaður, Agnar Erlingsson, Hilmar Snorrason, Pálmi K. Jónsson og Pétur Ágústsson. Varamenn eru Júlíus Skúlason, Karl Lúðvíksson, Friðbjörn Óskarsson og Símon Már Sturluson.

Starfsmenn nefndarinnar eru Jón Arilíus Ingólfsson forstöðumaður og Guðmundur Lárusson fulltrúi.

RANNSÓKNARNEFND UMFERÐARSLYSA

Starfsemi Rannsóknarnefndar umferðarslysa hefur verið efld en frá ársbyrjun 2007 eru starfsmenn hennar þrír, sérfræðingarnir Ágúst Mogensen og Sævar Helgi Lárusson og Eyrún Stefánsdóttir ritari. Rannsóknarnefndin hefur til þessa sinnt rannsóknum á alvarlegum umferðarslysum, einkum banaslysum, en með fleiri starfsmönnum verður unnt að útvíkka rannsóknarstarfsemina. Fjárveitingar til rannsóknarnefndarinnar hafa á síðustu þremur árum aukist úr fjórum milljónum króna í 16.

Hlutverk Rannsóknarnefndar umferðarslysa er að leiða í ljós orsakir umferðarslysa til að koma í veg fyrir að sams konar slys verði aftur og draga úr afleiðingum sambærilegra slysa. Rannsóknir umferðarslysa skulu samkvæmt lögum um nefndina ná til allra einstakra slysa og flokka slysa. Rannsóknarmenn fara í vettvangsrannsókn á slyssað og vinna í framhaldi af því skýrslu um viðkomandi slys. Er þar tilgreindar orsakir slyss eftir því sem unnt er og dregið

er saman hvort og þá hvaða lærdóm er unnt að draga. Ef ástæða er til bendir nefndin á hugsanlegar aðgerðir sem grípa þarf til í frekara öryggisskyni og beinir tilmælum til Vegagerðar eða annarra yfirvalda eftir atvikum.

Rannsóknir og úttektir | Annað hlutverk Rannsóknarnefndar umferðarslysa eru sérhæfðar rannsóknir og úttektir á umferðarslysum eða flokkum slysa. Er það gert í því skyni að grafast fyrir um hvort fram koma ákveðnar tilhneigingar eða ábendingar um hegðan ökumanna sem draga megi lærdóm af og nýta við fræðslu eða eftirlit.

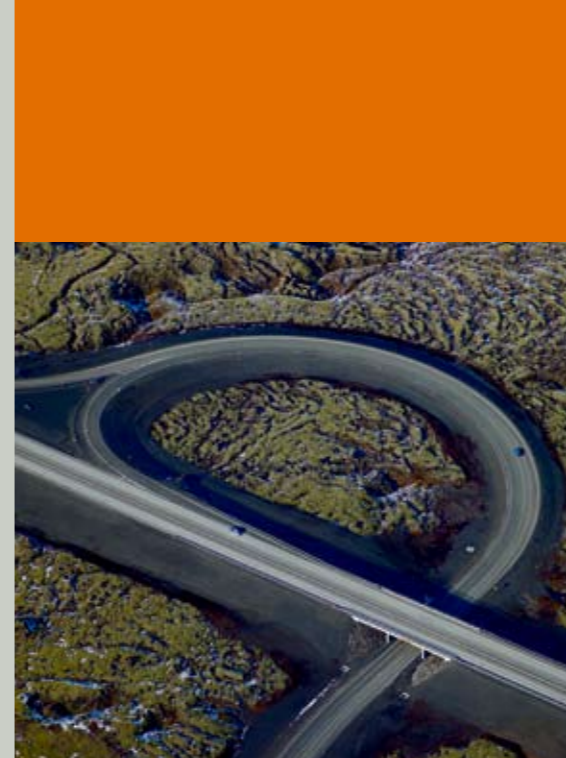
Þá hefur nefndin sent frá sér tillögur um nauðsyn fræðslu um orsakir og afleiðingar alvarlegra umferðarslysa. Leggur nefndin til að fræðsla um raunverulegar orsakir og afleiðingar umferðarslysa verði tekin upp í efstu bekkjum grunnskóla og fyrstu tveimur bekkjum framhaldsskóla. Hefur nefndin einnig lagt fram tillögur að kennsluefni

í þessu sambandi. Einnig leggur nefndin til að útbúið verði nýtt kennsluefni um umferðarslys og því dreift í alla ökuskóla landsins.

Þá segir í tillögum nefndarinnar að kanna þurfi sérstaklega breytt umhverfi í uppvexti ungmenna í tengslum við umferðaröryggismál og áróður fyrir ábyrgum akstri. Er bent á að erlendar rannsóknir sýni að félagslegt umhverfi ungmenna hafi veruleg áhrif á aksturshætti þeirra, börn og ungt fólk tileinki sér í vaxandi mæli gildi, siði og hegðunarmynstur vina- og kunningjahópsins á kostnað gilda og leiðsagnar foreldra. Sýni rannsóknir að ungu fólki hætti til að tjá hugarástand sitt í akstrinum og lítt reyndir ökumenn vanmeti iðulega hættur sem fylgt geta akstri og ofmeta hversu góðir ökumenn þeir séu.

Í Rannsóknarnefnd umferðarslysa sitja Ásdís Rafnar, formaður, Jón Baldursson og Inga Hersteinsdóttir. Með

nefndinni starfa einnig Eiríkur Hreinn Helgason og Lárus Sveinsson. Nefndin starfar sjálfstætt samkvæmt lögum nr. 24/2005 og í framhaldi af því flutti hún úr húsnæði Umferðarstofu í skrifstofuhúsnæði við Flugvallarveg. Þar er Rannsóknarnefnd flugslysa einnig til húsa.



RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

Árið 2004 voru ný lög um rannsókn flugslysa samþykkt á Alþingi. Löggin fela í sér heildarendurskoðun á löggjöf um rannsókn flugslysa. Meðal breytinga er að stjórn-skipulagi flugslysarannsókna var breytt og Rannsóknar-nefnd flugslysa, RNF, er nú skipuð þremur mönnum í stað fimm. Þá er skipaður sérstakur forstöðumaður sem annast daglegan rekstur og er jafnframt rannsóknarstjóri. Til nefndarinnar er að auki ráðinn aðstoðarrannsóknarstjóri sem jafnframt er aðstoðarforstöðumaður.

Á árinu 2006 var sett ný reglugerð um tilkynningar flugslysa, alvarlegra flugatvika, og atvika sem stofni loftfari, þeim sem eru um borð eða öðrum einstaklingum í hættu eða kunni að gera það ef ekki séu gerðar ráðstafanir til úrbóta. Í viðauka reglugerðarinnar eru tilgreind dæmi um alvarleg flugatvik og atvik. Reglugerðin nær til alls flugs um eða yfir íslensku yfirráðsvæði nema herflugs, til allra íslenskra loftfara hvar sem þau eru stödd, til starfsstöðva þeirra sem

lúta eftirliti Flugmálastjórnar hvar sem þær eru og til íslenska flugleiðsögu- og flugupplýsingasvæðisins.

Þorkell Ágústsson, forstöðumaður RNF, segir að í kjölfar reglugerðabreytinga sé nú enn meiri áhersla lögð en áður á að fá fram tilkynningar um flugatvik. Það eigi ekki við um Ísland eingöngu heldur sé það alþjóðleg þróun. Með aukinni tilkynningarskyldu megi hugsanlega afstýra neikvæðri þróun, draga af þeim lærdóm og breyta vinnu-brögðum. Af þessum sökum leggi yfirvöld flugmála sífellt meiri áherslu á að rannsaka atvik ekki síður en flugslys. Þá segir Þorkell samskipti og upplýsingagjöf milli landa fara vaxandi og eigi það til dæmis við um rannsakendur flugslysa og atvika á Norðurlöndunum. Með því að safna upplýsingum í sameiginlegan gagnagrunn geti eitt land dregið lærdóm af reynslu annars.

Námskeið og æfingar | RNF hefur undanfarin ár staðið

fyrir fjórum námskeiðum hér á Íslandi til að auka þekkingu þeirra sem komi að rannsókn flugslysa, viðbragðsaðila, yfirvalda og fulltrúa flugrekenda. Slík námskeið hafa verið bæði bókleg og verkleg og menn æft vinnubrögð og lært verkferla sem þurfi að vera mönnum töm ef eitthvað bregður útaf. Einnig hefur nefndin reglulega tekið þátt í flugslysaæfingum.

Í lokin nefnir Þorkell að með aukinni útrás flugrekenda á Íslandi þurfi fulltrúar Rannsóknarnefndar flugslysa að sinna verkefnum og rannsóknum nánast um allan heim. Þegar atvik eða slys íslensk skráðra loftfara verða á erlendri grund hefur RNF rétt til þátttöku í rannsókninni. Ef viðkomandi ríki ákveður að rannsaka ekki viðkomandi slys eða atvik getur það falið RNF rannsóknina. Gott samstarf hefur verið byggt upp milli systurstofnana í nærliggjandi löndum en með síauknum umsvifum íslenskra flugrekenda í fjarlægum heimshlutum segir Þorkell að

RNF hyggist einnig byggja upp samstarf systurstofnana í fjarlægari löndum.

Rannsóknarnefnd flugslysa skipa: Hallgrímur Viktorsson, flugstjóri er formaður, Ólafur Haraldsson, lögfræðingur og Ragnar Guðmundsson, flugvéla verkfræðingur.



Lög og þingsályktunartillögur samþykkt á Alþingi kjörtímabilið 2003 til 2007

130. löggjafarþing 2003-2004

- Lög um rannsókn flugslysa - Lög nr. 35/2004.
- Lög um breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands nr. 6/1996 með síðari breytingum (siglingavernd, kóðar, gjaldtaka). Lög nr. 39/2004.
- Lög um Siglingavernd – heildarlöggjöf. Lög nr. 50/2004.
- Lög um breytingu á lögum nr. 41/1949, um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, með síðari breytingum. Lög nr. 52/2004.
- Lög um breytingu á lögum um loftferðir nr. 60/1998, með síðari breytingum (Montreal samningurinn, EES reglur ofl.). Lög nr. 88/2004.
- Lög um breytingu á lögum um flugmálaáætlun og fjáröflun til flugmála nr. 31/1987, með síðari breytingum (flugvallaskattur). Lög nr. 95/2004.

131. löggjafarþing 2004-2005

- Lög um þriðju kynslóð farsíma. Lög nr. 8/2005.
- Lög um rannsóknarnefnd umferðarslysa. Lög nr. 24/2005.
- Lög um breytingu á lögum nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi (farmflutningar). Lög nr. 51/2005.
- Frumvarp til laga um breytingu á loftferðalögum,

nr. 60/1998, með síðari breytingum (EES-reglur). Lög nr. 75/2005.

- Lög um skipan ferðamála (heildarlög). Lög nr. 73/2005.
- Frumvarp til laga um breytingu á fjarskiptalögum nr. 81/2003 (fjarskiptaáætlun). Lög nr. 78/2005.
- Þingsályktun um Ferðamálaáætlun - heildartillaga 2006-2015. Ferðamálaáætlun lögð fram í fyrsta skipti.
- Þingsályktun um Samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008.
- Þingsályktun um Fjarskiptaáætlun – stefna í fjarskiptamálum 2005-2016. Fjarskiptaáætlun lögð fram í fyrsta skipti

132. löggjafarþing 2005-2006

- Lög um fjarskiptasjóð (heildarlög – nýtt). Lög nr. 132/2005.
- Lög um breytingu á lögum um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir hönd Íslands samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, nr. 7/1975, með síðari breytingum. Lög nr. 10/2006.
- Lög um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003, (frestun framkvæmda ofl.). Lög nr. 11/2006.
- Lög um breytingu á lögum um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000, með síðari breytingum (staða

forstöðumanna, aðgangur að gögnum). Lög nr. 12/2006.

- Lög um breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands, nr. 6/1996, með síðari breytingum (skipan Siglingaráðs; taka inn ftr. skemmtibáta). Lög nr. 13/2006.
- Lög um breytingu á lögum um bílaleigur, nr. 64/2000, með síðari breytingum (flutningur leyfisveitinga til Vg. ofl.). Lög nr. 26/2006.
- Lög um breytingu á umferðarlögum, nr. 50 30. mars 1987, með síðari breytingum (EES reglur ofl.). Lög nr. 66/2006.
- Lög um brottfall laga nr. 17/1997, um Flugskóla Íslands hf. Lög nr. 99/2006.
- Lög um Flugmálastjórn Íslands (heildarlög). Lög nr. 100/2006.
- Lög um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands. Lög nr. 102/2006.
- Lög um breytingar á siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum (öryggi á sjó). Lög nr. 101/2006.

133. löggjafarþing 2006-2007

- Þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007-2010.

- Lög um íslenska alþjóðlega skipaskrá – ný löggjöf. Lög nr. 38/2007.
- Lög um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald – ný löggjöf. Lög nr. 85/2007.
- Lög um breytingu á lögum um fjarskipti, nr. 81/2003 (öryggi í fjarskiptum og aukin neytendavernd). Lög nr. 39/2007.
- Vegalög (heildarlög.). Lög nr. 80/2007.
- Lög um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003 (gjaldskrá, neyðarhafnir, EES reglur ofl.). Lög nr. 28/2007.
- Lög um breytingu á lögum nr. 50/2004, um siglingavernd (EES-reglur). Lög nr. 18/2007.
- Lög um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa (heildarlög). Lög nr. 30/2007.
- Lög um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum (ökuskírteini, hert viðurlög). Lög nr. 69/2007.
- Lög um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum (EES-reglur). Lög nr. 165/2006.
- Lög um breytingu á lögum um Flugmálastjórn Íslands, nr. 100/2006 (heimildir til gjaldtöku). Lög nr. 171/2006.
- Lög um breytingu á lögum um Póst- og fjarskiptastofnun, nr. 69/2003 (tekjugrunnur). Lög nr. 171/2006.

Fjögurra ára samgönguáætlun áráanna 2007 til 2010 var samþykkt á Alþingi í mars. Á þessum fjórum árum á að verja alls um 109 milljörðum króna til verkefna á sviði samgöngumála. Verkefni á haustþingi verður að ljúka afgreiðslu tólf ára samgönguáætlunar 2007 til 2018 sem liggur fyrir og er hún kynnt í ritinu auk umhverfisskýrslu sem fylgir áætluninni nú í fyrsta sinn. Í ritinu eru að auki viðtöl við nokkra forstöðumenn stofnana sem heyra undir samgönguráðuneytið. Þar kemur vel fram að hvaða verkefnum hefur verið unnið á síðustu árum og hver séu helstu verkefni framundan.

