

*Tillaga unnin af samgönguráði***Tillaga til þingsályktunar**

um samgönguáætlun fyrir árin 2007–2018.

(Lögð fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006–2007.)

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 71/2002, að á árunum 2007–2018 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

- a. stefnumótun í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skal að,
- b. skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur,
- c. áætlun um fjáröflun til samgöngumála,
- d. yfirlit um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála.

1. STEFNUMÓTUN**Markmið um greiðari samgöngur.**

Stefnt skal að nægum hreyfanleika¹ í samgöngukerfinu sem taki bæði til fólks og vöru. Þessu markmiði skal ná með bættu aðgengi að samgöngum og aukinni afkastagetu kerfisins þar sem hún er takmörkuð, einnig með því að skapa skilyrði fyrir flesta landsmenn að komast til og frá þjónustukjarna á ekki meira en einni klukkustund og til og frá höfuðborgarsvæðinu á innan við 3 klst. ferðatíma.

Meðal aðgerða til að ná þessu markmiði verði:

- a. Grunnnetið byggt upp samkvæmt tillögum um forgangsöröðun framkvæmda.
- b. Þjónusta í grunnnetinu aukin.
- c. Lokið endurbyggingu allra helstu stofnleiða á landi og að tengja allar byggðir með meira en 100 íbúa með vegakerfi með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli.
- d. Almenningsamgöngur í lofti, á sjó og á landi skipulagðar þannig að þær nái til allra þéttbýlisstaða með um það bil 200 íbúum eða fleiri. Skoðaðir verði möguleikar á eflingu þessarar samgöngugreinar á áætlunartímabilinu.
- e. Reykjavíkflugvöllur áfram miðstöð innanlandsflugs og byggð verði þar samgöngumiðstöð.
- f. Nýjasta tækni nýtt til að afla og miðla upplýsingum um aðstæður til samgangna í lofti, á láði og legi.
- g. Á þeim hluta grunnkerfisins, þar sem fram fer meginhluti umferðarinnar, á svokölluðum flutningabrautum, lögð áhersla á, að vegir verði með nægjanlegt burðarþol allt árið, breidd þeirra verði nægjanleg og þeir verði lagðir bundnu slitlagi. Fyrir þennan hluta grunnkerfisins verði sett markmið um hraða uppbyggingu vega til að þjóna atvinnulífínu með viðunandi hætti auk þess að stuðla að auknu umferðaröryggi.
- h. Tryggt verði aðgengi fyrir alla, fullfríska sem fatlaða, að mannvirkjum og þjónustu samgöngukerfisins

¹Hreyfanleiki er skilgreindur sem samanlögð farin vegalengd hvers einstaklings á dag, akandi, fljúgandi, hjólandi, gangandi o. sv. fr.v.

Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.

Stefnt skal að aukinni hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna. Þetta taki

til samgöngumannvirkja, leiðsögukerfa og annarrar öryggisþjónustu svo og samgangna í kerfinu að svo miklu leyti sem ríkið kemur að þeim.

Meðal aðgerða til að ná þessu markmiði verði:

- Leitað leiða til þess að nýta kosti markaðsaflanna við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins, m.a. með einkaframkvæmd þar sem það á við.
- Rekstur samgangna í lofti, á sjó og á landi, sem ríkið kemur að, boðinn út til að tryggja eðlilegt samkeppnisumhverfi.
- Á áætlunartímabilinu komið á breyttri skipan gjaldtöku sem byggir á nýjustu tækni þ.m.t. GPS fyrir umferð á vegum og við það miðað að eigi síðar en í lok annars tímabils áætlunarinnar greiði öll ökutæki í samræmi við ekna vegalengd þar sem tillit verði tekið til ytri kostnaðar. Jafnframt verði núverandi kerfi sérstakra eldsneytisskatta lagt niður.
- Nýttar aðferðir hagfræðinnar við forgangsröðun stærri verkefna
- Jafnræðis gætt við gjaldtöku ólíkra samgöngugreina.

Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Stefnt skal að sjálfbærum samgöngum, en það merkir að

(a) notkun á endurnýjanlegum auðlindum sé undir endurnýjunarhraða þeirra og

(b) að ekki sé gengið hraðar á óendurnýjanlegar auðlindir en svo, að mögulegt sé að þróa og skipta yfir í endurnýjanlegar auðlindir.

Markmiðið er í samræmi við alþjóðlega stefnumörkun og tekur til þess að umhverfisáhrifum samgangna, bæði hnattrænum, svæðisbundnum og staðbundnum, verði haldið innan ásættanlegra marka. Dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda með minni notkun jarðefnaeldsneytis og stefnt að því að samgöngutæki nýti orku sem framleidd er með endurnýjanlegum orkugjöfum auk orkusparandi aðgerða við farartæki sem eru og verða fyrir hendi í landinu, eins fljótt og kostur er og hagkvæmt þykir. Markmið þessi taka mið af Kyoto sáttmálanum um losun gróðurhúsalofttegunda, sem Ísland hefur staðfest. Sáttmálinn gildir til 2012 eða um helming áætlunartímabilsins. Á þeim tíma mun umferð bíla aukast, en nauðsynlegt er að útblástur gróðurhúsategunda aukist ekki að sama skapi. Dregið verði úr hávaða og loftmengun frá samgöngum og haldið innan viðmiðunargilda í stöðlum Evrópusambandsins.

Meðal aðgerða til að ná þessu markmiði verði:

- Stuðlað að nýtingu umhverfisvænna orkugjafa. Miðað verði við að í lok áætlunartímabilsins verði notkun vistvæns eldsneytis 20% af heildarnotkun í samgöngum. Fylgst verði grannt með þróun tækni á sviði vetnisnotkunar og hún innleidd þegar hagkvæmt þykir. Einnig verði lögð áhersla á beitingu orkusparandi aðferða og rannsókna til að auka orkusparnað núverandi fiskiskipaflota landsmanna.
- Skattlagning eignarhalds og notkunar bíla með þeim hætti að neyslugrannir bílar, tvinnbílar, bílar sem nota vistvænt eldsneyti og bílar sem nota gasolíu sem eldsneyti verði fýsilegri kostur en nú er. Sama skal gilda um notkun vistvænna skipavéla, sem nota svartolíu og sparneytna aðal- og hjálparvél, og vistvænna véla í flugvélum þar sem þetta getur átt við.
- Gildistaka alþjóðlegra samþykktu og reglna sem takmarka losun efna frá skipum, bílum og flugvélum verði í samræmi við þá alþjóðlegu samninga sem gerðir hafa verið fyrir Íslands hönd.

- d. Almenn fræðsla um akstur og aksturslag (vistakstur) aukin með það í huga að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð.
- e. Hönnun vega í þéttbýli verði með þeim hætti að gætt verði hljóðvistar og uppfylltar verði kröfur reglugerðar um hljóðvist hverju sinni.
- f. Aukin áhersla lögð á rannsóknir á ýmsum þáttum sem geta dregið úr mengun frá skipum, flugvélum og bifreiðum.

Markmið um öryggi í samgöngum.

Stefnt skal að því að öryggi í samgöngum hér á landi verði eins og það gerist best með öðrum þjóðum og áfram verði

- unnið markvisst í flugöryggismálum og stuðlað að enn frekari fækkun atvika og slysa í flugi
- stefnt að því að fækka slysum á sjó enn frekar í samræmi við áætlun um öryggi sjófarenda, sem nú er hluti samgönguáætlunar.
- í samræmi við umferðaröryggisáætlun, sem er hluti samgönguáætlunar, stefnt að því að fækka dauðaslysum í umferð þannig að fjöldi látinna á 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016. Jafnframt skal stefnt að því, að fjöldi alvarlegra slasaðra í umferðinni lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2016 miðað við meðaltal árána 2001-2005. Þessu verði náð með aðgerðum sem nái til ökumanna, ökutækja og vega

Meðal aðgerða til að ná þessum markmiðum verði:

1. Byggt á og þróaðar áfram aðgerðir í öryggismálum, sem leitt hafa til þess að slysatíðni í umferð á vegum, í flugumferð og siglingum hefur verið með því lægsta, sem gerist í heiminum
2. Reglur Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA), Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) og Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) fullgiltar á Íslandi eftir því sem þær verða til sem löggjöf frá Evrópusambandinu. Með markvissum rannsóknum og þátttöku í starfi alþjóðastofnana á sviði öryggismála skal tryggja að alþjóðlegar reglur taki mið af íslenskum aðstæðum.
3. Komið á gæðakerfi um öryggismál flugvalla og flugleiðsöguþjónustu í samræmi við gildandi reglugerðir og sjálfstætt eftirlit með þessari starfsemi eftl.
4. Verkefnaáætlun í öryggismálum sjófarenda gerð fyrir hvert ár með áherslu á
 - i) menntun og þjálfun,
 - ii) fræðsluefni og miðlun upplýsinga,
 - iii) öryggisstjórnun og
 - iv) rannsókn- og þróunarverkefni.
5. Vöktun skipaumferðar, leiðsaga og öryggisþjónusta fyrir skip sem fara um íslenska efnahagslögsögu eflid.
6. Áhersla lögð á öryggismál í höfnum, bæði við forgangsröðun verkefna og við hönnun, framkvæmdir og rekstur mannvirkja.
7. Stuðlað að ábyrgri hegðun á sjó, í umferð á vegum og götum með aukinni fræðslu og áróðri og auknu eftirliti.
8. Tryggt að umferðaröryggisáætlun nái fram að ganga, en þess jafnframt gætt að svigrúm sé til að endurskoða framkvæmdaáætlun hennar reglulega svo að hægt sé að taka inn ný verkefni ef sýnt þykir að þau muni skila meiri árangri. Helstu aðgerðir á fyrsta tímabili umferðaröryggisáætlunar, sem er tímabil gildandi fjögurra ára

samgönguáætlunar, eru eftirfarandi:

- Gert átak í eftirliti, áróðri og fræðslu um hraðakstur bifreiða og bifhjóla og bílbeltanotkun. Eftirlitið fer fram með viðveru lögreglu á völdum stöðum, með föstum og færanlegum hraðamyndavélum og meðalhraðaftirliti
 - Umferðarlög verði endurskoðuð og stefnt verði að því að herða viðurlög við grófum umferðarlagabrotum
 - Komið verði upp sérstökum æfingasvæðum fyrir ökunemendur í svonefndum ökugerðum. Ökunemendum verði gert skylt að þjálfra hæfni sína við óvæntar aðstæður í ökugerðinu. Í drögum að reglugerð er gert ráð fyrir að öllum ökunemendum verði skylt að verða sér úti um reynslu í ökugerði. Sett verður námsskrá um æfingaaksturinn og námskeið haldin fyrir ökukennara.
 - Unnið að uppsetningu leiðbeinandi hraðamerkinga á þjóðvegum þar sem hönnunarhraði er lægri en leyfilegur hraði og aðstæður varasamar
 - Unnið enn frekar að eyðingu svartbletta í vegakerfinu þar sem óvenju mörg slys hafa orðið, með því að bæta aðstæður á viðkomandi stöðum auk bættra merkinga. Unnið verður einnig að umferðaröryggisstjórnun vegakerfa, sem auk lagfæringar svartbletta felur, í sér umferðaröryggismat á fyrstu stigum skoðunar valkosta, umferðaröryggisrýni, sem felur í sér óháða úttekt umferðarmannvirkja á öllum stigum hönnunar og umferðaröryggisúttekt, sem felur í sér reglubundna skoðun vegakerfisins.
 - Tekist á við ölvun og notkun fíkniefna við akstur með eftirliti, áróðri og fræðslu
 - Stuðlað að bættu umferðaröryggi sem hluta af öryggisstjórnun fyrirtækja. Markhópur eru fyrirtæki sem reka 15 ökutæki eða fleiri
 - Unnið að því að umferðaröryggi verði hluti námsskrár leikskóla, grunnskóla og framhaldsskóla
 - Aukin notkun öryggisbelta í hópferðabílum með gerð fræðslu- og kynningarefnis
 - Unnið að forvörnum vegna umferðarslysa, sem erlendir öikumenn hafa verið aðilar að í óvenjuríkum mæli. Aukið flæði upplýsinga til þeirra um séríslenskar aðstæður og hættur
 - Stuðlað að frekari fækkun slysa og óhappa vegna lausagöngu búfjár með gerð girðinga með vegum þar sem áhætta vegfarenda er mest
9. Götur og vegir gerðir öruggari, m.a. með endurskoðun staðla, bættri öryggishönnun, aðskilnaði bílaumferðar og óvarinna vegfarenda þar sem umferðin er mest og fækkun hættulegra staða í vegakerfinu. Við endurskoðun staðla verði sérstaklega hugað að breidd vega, ekki síst á þeim vegum þar sem umferð þungra bíla er mest. Haldið verður áfram breikkun umferðarmestu vega með aðskilnaði akstursstefna. Í fyrsta áfanga verða Vesturlandsvegur og Suðurlandsvegur út frá Reykjavík gerðir sem 2 + 1 vegir. Gerð verði úttekt á umhverfi stofn- og tengivega og lagðar fram tillögur til úrbóta. Gerð verði úttekt á vegakerfinu í þeim tilgangi að meta hæfilegan leyfilegan hámarkshraða miðað við gerð vegar.
10. Samstarf við sveitarfélög og aðra hagsmunaaðila eflt enn frekar á sviði umferðaröryggismála
11. Fylgst með niðurstöðum innlendra og erlendra rannsóknarverkefna á

sviði umferðaröryggis og þær nýttar eins og tilefni er til.

Markmið um jákvæða byggðapróun

Það hefur sýnt sig að samgöngubætur geta haft jákvæð áhrif á þróun byggðar eða í það minnsta skapað betri möguleika fyrir slíkri þróun. Í samgönguáætlun er leitast við að jafna út svo sem kostur er mismunandi aðgengi landsmanna að samgöngukerfinu og reynt að vinna á móti ókostum langra flutningsvegalengda. Undir þetta markmið falla framkvæmdir eða aðgerðir sem ekki geta talist arðsamar á hagkvæmismælikvarða en telja verður nauðsynlegar í því skyni að skapa sem jafnasta stöðu landsmanna. Ekki er hægt að byggja upp samgöngukerfi þjóðarinnar út frá þeirri forsendu að allar einstakar framkvæmdir skili reikningslegri arðsemi. 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 þessa markmiðs er lýtur að þjónustu.

Gott samgöngukerfi og tenging byggðanna skapar möguleika á nýtingu auðlinda til lands og sjávar auk þess sem það stuðlar að auknum jöfnuði á milli landsmanna og auknum möguleikum til þjónustu og menntunar.

2. GRUNNETIÐ

Skilgreining.

Grunnet vegakerfisins nær til allra byggðakjarna með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Það nær jafnframt til þeirra staða sem eru mikilvægastir fyrir félagslega og efnahagslega þróun landsins þ.m.t. fyrir flutninga fólks og vöru, ferðaþjónustuna og flutninga til og frá landinu. Netið er samfellt, liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til á landinu og helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlisstöðunum teljast til netsins. Til grunnnetsins teljast einnig helstu flugvællir og flugleiðir, helstu hafnir og siglingaleiðir meðfram ströndinni og inn á hafnir. Á sama hátt teljast helstu siglingaleiðir og flugleiðir til og frá landinu til grunnnets samgöngukerfisins.

Flug.

Flugvællir í grunnneti skulu vera:

| | |
|----------------------|-----------------------|
| Keflavík | Þórshöfn |
| Reykjavík | Vopnafjörður |
| Bíldudalur | Egilsstaðir |
| Ísafjörður/Þingeyri* | Höfn í Hornafirði |
| Gjögur | Vestmannaeyjar/Bakki* |
| Sauðárkrókur | |
| Akureyri | |
| Grímsey | |

* Flugvællir sem tengjast flugvöllum í grunnneti.

Sérstök áhersla verður á lögð á þjónustu á þeim flugvöllum sem flokkast sem landamærastöðvar skv. reglugerð dómsmálaráðuneytis.

Hafnir

Hafnir í grunnneti skulu vera:

Faxaflóahafnir
 Reykjavíkurhöfn
 Grundartangahöfn
 Akraneshöfn
 Snæfellsbæjarhafnir
 Rifshöfn
 Ólafsvíkurhöfn
 Grundarfjarðarhöfn
 Vesturbyggðarhafnir
 Patrekshöfn
 Bíldudalshöfn
 Bolungarvíkurhöfn
 Ísafjarðarhöfn
 Skagastrandarhöfn
 Sauðárkrókhöfn
 Hafnir í nýju sveitarfélagi
 Siglufjarðarhöfn

Ólafsfjarðarhöfn
 Dalvíkurhöfn
 Akureyrarhöfn
 Húsavíkurhöfn
 Raufarhöfn
 Þórshöfn
 Vopnafjarðarhöfn
 Seyðisfjarðarhöfn
 Hafnir Fjarðabyggðar
 Norðfjarðarhöfn
 Eskifjarðarhöfn
 Reyðarfjarðarhöfn
 Fáskrúðsfjarðarhöfn
 Djúpvogshöfn
 Hornafjarðarhöfn
 Vestmannaeyjahöfn/Bakkafjara
 Þorlákshöfn
 Grindavíkurhöfn
 Sandgerðishöfn
 Reykjaneshöfn
 Hafnarfjarðarhöfn
 Kópavogshöfn
 (Alls 34 hafnir)

Vegir.

Vegir í grunnneti skulu vera:

Stofnvegir:

- 1 Hringvegur
- 22 Dalavegur
- 30 Skeiða- og Hrunamannavegur
- 31 Skálholtsvegur
- 33 Gaulverjabæjarvegur:
 Baldurshagi á Stokkseyri–Eyrarbyggðav.
- 34 Eyrarbyggðavegur
- 35 Biskupstungnabraut
 Hringvegur–Bræðratunguvegur og
 Laugarvatnsvegur–Hrunamannavegur
- 36 Þingvallavegur
- 37 Laugarvatnsvegur
- 38 Þorlákshafnarvegur
- 39 Þrengslavegur
- 40 Hafnarfjarðarvegur
- 41 Reykjanesbraut
- 42 Krýsuvíkurvegur
 Reykjanesbraut–Vatnsskarð
- 43 Grindavíkurvegur
- 44 Hafnavegur
 Reykjanesbraut–Keflavíkflugvöllur
- 45 Garðskagavegur
 Reykjanesbraut–Sandgerði
- 46 Víkavegur
- 47 Hvalfjarðarvegur
- 49 Nesbraut
- 50 Borgarfjarðarbraut
- 51 Akrafjallsvegur
- 54 Snæfellsnesvegur
- 56 Vatnaleið
- 58 Stykkishólmsvegur
- 60 Vestfjarðavegur
- 61 Djúpvvegur
- 62 Barðastrandarvegur
- 63 Bíldudalsvegur
- 64 Flateyrarvegur
- 65 Súgandafjarðarvegur
- 67 Hólmavíkurvegur
- 72 Hvammstangavegur
- 74 Skagastrandarvegur
- 75 Sauðárkróksbraut
- 76 Siglufjarðarvegur
- 77 Hofsósbraut
- 82 Ólafsfjarðarv. um jarðgöng til Siglufjarðar
- 85 Norðausturvegur

- Hringv.–Kópasker og Raufarh.–Hringv.
- 87 Kísilvegur
 - 92 Norðfjarðarvegur
 - 93 Seyðisfjarðarvegur
 - 96 Suðurfjarðavegur um jarðgöng
 - 97 Breiðdalsvíkurvegur
 - 98 Djúpavogsvegur
 - 99 Hafnarvegur
 - 205 Klausturvegur
 - 240 Stórhöfðavegur
 - 343 Álfsstétt
 - 359 Bræðratunguvegur
 - 365 Lyngdalsheiðarvegur
 - 376 Breiðamörk
 - Hringvegur–Skólamörk
 - 379 Hafnarvegur, Þorlákshöfn
 - 409 Fossvogsbraut
 - 410 Elliðavatnsvegur
 - 411 Arnarnesvegur
 - 412 Vífilsstaðavegur
 - 413 Breiðholtsbraut
 - 414 Flugvallarvegur, Reykjavík
 - 415 Álftanesvegur
 - Reykjanesbraut–Túngata
 - 418 Bústaðavegur
 - 419 Höfðabakki
 - 421 Vogavegur
 - 423 Miðnesheiðarvegur
 - 424 Keflavíkurvegur
 - 427 Suðurstrandarvegur
 - 429 Sandgerðisvegur
 - 431 Hafravatnsvegur
 - Úlfarsárvegur–Hringvegur
 - 432 Hallsvegur
 - 450 Sundabraut
 - 453 Sundagarðar
 - 454 Holtavegur
 - 470 Fjarðarbraut
 - 503 Innnesvegur:
 - Höfði við Akranes–Akranesvegur
 - 509 Akranesvegur
 - 531 Borgarbraut
 - 574 Útnesvegur
 - Hellissandur–Ólafsvík
 - 617 Tálknafjarðarvegur
 - Bíldudalsvegur–Lækjargata á Sveinseyri
 - 619 Ketildalavegur
 - Bíldudalsvegur–Hafnarteigur
 - 622 Svalvogavegur
 - Vestfjarðavegur–Hafnargata á Þingeyri
 - 636 Hafnarvegur, Ísafirði
 - 744 Þverárfjallsvegur
 - 808 Árskógssandsvegur
 - 819 Hafnarvegur, Akureyri
 - 820 Flugvallarvegur, Akureyri
 - 821 Eyjafjarðarbraut vestri
 - Hringvegur–Miðbraut
 - 823 Miðbraut
 - 829 Eyjafjarðarbraut eystri
 - Hringvegur–Miðbraut
 - 837 Hlíðarfjallsvegur
 - Hringvegur–vegamót við Glerárbrú efri
 - 859 Hafnarvegur, Húsavík
 - 867 Öxarfjarðarheiðarvegur
 - 917 Hlíðarvegur
 - 952 Hánefsstaðavegur
 - Seyðisfjarðarvegur–ytri vegamót Austurvegar
 - 954 Helgustaðavegur

Norðfjarðarvegur–ytri vegamót Lambeyrarbrautar

Tengivegir:

- 25 Þykkvabæjarvegur
- 26 Landvegur
- 32 Þjórsárdalsvegur
- 33 Gaulverjabæjarvegur
Hringv.–Baldurshagi á Stokkseyri
- 35 Biskupstungnabraut
Bræðratunguvegur–Laugarvatnsvegur
Hrunamannavegur–Gullfoss
- 42 Krýsuvíkurvegur
Vatnsskarð–Suðurstrandarvegur
- 44 Hafnavegur
Keflavíkflugvöllur–Hafnir
- 52 Uxahryggjavegur
Þingvallavegur–Borgarfjarðarbraut
- 59 *Laxárdalsvegur*
- 83 Grenivíkurvegur
- 94 Borgarfjarðarvegur
- 208 Skaftártunguvegur
- 250 Dímonarvegur
- 253 Bakkavegur
- 261 Fljótshlíðarvegur
Hringvegur–Dímonarvegur
- 355 *Reykjavegur*
- 424 *Keflavíkurvegur*
- 430 Úlfarsfellsvegur
- 431 Hafravatnsvegur
Hringvegur–Úlfarsárvegur
- 503 *Innesvegur*
- 511 *Hvanneyrarvegur*
- 518 Hálsasveitarvegur
Borgarfjarðarbraut–Kaldadalsvegur
- 605 *Tröllatunguvegur*
- 606 Karlseyjarvegur
Reykhólasveitarvegur–Reykhólaþorp
- 607 Reykhólasveitarvegur
Vestfjarðavegur–Karlseyjarvegur
- 622 Svalvogavegur
Hafnarvegur á Þingeyri–flugvöllur
- 631 Flugvallarvegur, Ísafirði
- 643 Strandavegur
Djúpvegur–Drangsnisvegur
- 645 Drangsnisvegur
Strandavegur–Drangsnis
- 731 Svínvetningabraut
Kjalvegur–Hringvegur
- 732 Kjalvegur
- 752 Skagafjarðarvegur
Hringvegur–Héraðsdalsvegur
- 809 Hauganesvegur
- 821 Eyjafjarðarbraut vestri
Miðbraut–Eyjafjarðarbraut eystri
- 842 Bárðardalsvegur vestri
- 845 Aðaldalsvegur
- 846 Austurhlíðarvegur
Hringvegur–Laugar
- 848 Mývatnsvegur
- 870 Kópaskersvegur
- 931 Upphéraðsvegur
Hallormsstaður–Hringvegur
- Landsvegir:*
- F26 Sprengisandsleið
35 Kjalvegur
- F208 Fjallabaksleið nyrðri
- 550 Kaldadalsvegur
- 574 Útnesvegur
- F862 Dettifossvegur

Ferjuleiðir og viðkomandi hafnir (hluti af grunnnetinu) :

Vestmannaeyjar-Þorlákshöfn/Bakkafjara, Mjóifjörður- Norðfjörður, Hrísey-Árskógsströnd, Grímsey-Dalvík, Stykkishólmur-Flatey – Brjánslækur, Ísafjörður- Súðavík- Vigur- Æðey

3. ÁÆTLUN UM FJÁRÖFLUN OG ÚTGJÖLD

4. ÁÆTLUN UM HELSTU FRAMKVÆMDIR Í GRUNNETI

Hér á eftir eru taldar upp helstu framkvæmdir, sem til álita koma við samþykkt áætlunarinnar. Er þá taldar upp fleiri framkvæmdir en væntanlega munu rúmast í áætluninni. Er þetta gert vegna vinnulags við áætlunina, en ekki liggja fyrir ákveðnar fjarveitingar nú. Hugsanlegt er, að á síðari stigum komi inn framkvæmdir, sem ekki eru fyrirsjáanlegar við auglýsingu umhverfismats samgönguáætlunar, en mögulegt er, að þær verði kynntar í umhverfismati við næstu endurskoðun samgönguáætlunar. Litlar framkvæmdir sem ekki hafa teljandi áhrif á umhverfið eru ekki taldar með.

Í ljósi þessara athugasemda eru því settir allir fyrirvarar um, hvaða framkvæmdir verða endanlega á samgönguáætlun 2007 – 18, og hvernig þeim verður ráðað á tímabil áætlunarinnar.

Framkvæmdir á sviði flugmála:

Keflavík

Aðgerðir vegna NA/SV brautar

Reykjavík:

Samgöngumiðstöð

Akureyri:

Lenging flugbrautar

Akbrautir og hlöð

Öryggissvæði

Stækkun flugstöðvar

Bílastæði

Endurbætur aðflugs

Egilsstaðir:

Lenging flugbrautar

Aðflugsljós

Flughlað

Öryggissvæði

Lenging flugbrautar (leiðir hugsanlega til færslu á þjóðvegi 1)

Girðing

Stækkun flugstöðvar

Bílastæði

Vestmannaeyjar:

Etiljós

Öryggissvæði

Ísafjörður/Þingeyri:

Aðflugs- og flugleiðsögubúnaður

Bílastæði

Vélageymsla Þingeyri

Bíldudalur:

Öryggissvæði

Gjögur:

Öryggissvæði

Húsafell:

Öryggissvæði

Djúpivogur:

Flugbraut/öryggissvæði

Fagurhólsmýri:

Flugbraut/öryggissvæði

Reykhólar:

Flugbraut/öryggissvæði

Breiðdalsvík:

Flugbraut/öryggissvæði

Hólmavík:

Flugbraut/öryggissvæði

Siglufjörður:

Flugbraut/öryggissvæði

Norðfjörður:

Flugbraut/öryggissvæði

Blönduós:

Flugbraut/öryggissvæði

Stykkishólmur:

Flugbraut/öryggissvæði

Húsavík:

Flugbraut/öryggissvæði

Framkvæmdir á sviði siglingamála:

Ólafsvík

Endurbygging á suður- og norðurgarði.

Rif

Dýpkun og breyting innsiglingar

Grundarfjörður

Verklök ný Litlabryggja, lagnir og þekja.

Patreksfjörður

Endurbygging stálþils rennu (280 m).

Ísafjörður

Ásgeirsbakki, lokið endurbyggingu og Bátahöfn, Olíumúli endurbygging.

Bolungarvík

Endurbygging á þili efst við Brjót (100 m) og Grundargarður endurbygging.

Skagaströnd

Endurbygging Ásgarðs (75 m) og lenging viðlegukants við hafnarvog (40 m).

Sauðárkrókur

Aðgerðir til að draga úr hreyfingu í höfn (suðurgarður).

Siglufjörður

SR-bryggja kaup og niðurrif og lenging skjólgarðs við Öldubrjót.

Dalvík

Timburbyggja Suðurgarði, endurbygging (65 m).

Akureyri

Ísbryggja ÚA endurbygging (70 m).

Húsavík

Bökugarður, lagnir og þekja og endurbygging á Suðurgarði (210 m).

Pórshöfn

Aðgerðir til að draga úr hreyfingu í höfn (lenging Norðurgarðs) og hafskipabryggja endurbygging. (135 m)

Neskaupstaður

Stálþil við bræðslu lengt (52 m).

Reyðarfjörður

Verklok stóriðjuhafnar, hafnsögubátur og innsiglingarmerki Stórhólma.

Hornafjörður

Bryggja við vogarhús endurbygging (50 m) og sandfangari út í Einholtskletta og styrking grjótvagnar á Suðurfjöru.

Vestmannaeyjar

Básaskersbryggja, lokið endurbyggingu og Nausthamarsbryggja endurbyggð. (60m).

Bakkafjara

Gerð nýrrar ferjuhafnar í Bakkafjöru

Þorlákshöfn

Þil norðan Svartaskers, verklok og dýpkun og nýr hafnsögubátur.

Grindavík

Stálþilsbryggja vestan Miðgarðs (100 m) og nýr hafnsögubátur.

Viðhaldsdýpkanir í eftirtöldum höfnum:

Rifshöfn

viðhaldsdýpkun í höfn og innsiglingu (áætlaðir efnisflutningar 1,5 - 2 þús. m³/ár)

Ólafsvíkurhöfn

viðhaldsdýpkun í höfn og innsiglingu (áætlaðir efnisflutningar 1 - 1,5 þús m³/ár)

Ísafjarðarhöfn

viðhaldsdýpkun, innsiglingarrenna (áætlaðir efnisflutningar 2 - 3 þús. m³/ár)

Skagastrandarhöfn

viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn (áætlaðir efnisflutningar 2 - 3 þús. m³/ár)

Sauðárkrókhöfn

viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn (áætlaðir efnisflutningar 5 - 6 þús. m³/ár)

Ólafsfjarðarhöfn

viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn (áætlaðir efnisflutningar 4 - 5 þús. m³/ár)

Dalvíkurhöfn

viðhaldsdýpkun, innsigling (áætlaðir efnisflutningar um 1 þús. m³/ár)

Húsavíkurhöfn

viðhaldsdýpkun, innsigling (áætlaðir efnisflutningar um 1 þús. m³/ár)

Raufarhöfn

viðhaldsdýpkun, innsiglingarrenna (áætlaðir efnisflutningar 1 - 2 þús. m³/ár)

Pórshöfn

viðhaldsdýpkun, innsiglingarrenna (áætlaðir efnisflutningar 1 - 2 þús. m³/ár)

Hornafjarðarhöfn

viðhaldsdýpkun í höfn (áætlaðir efnisflutningar 25 þús. m³/ár)

Vestmannaeyjar

viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn (áætlaðir efnisflutningar 10 - 12 þús. m³/ár)

Þorlákshöfn

viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn (áætlaðir efnisflutningar 8 - 10 þús. m³/ár)

Viðhald skjólgarða

Vitar og leiðsögukerfi.

Miðað er við að framlög til stofnkostnaðar aukist heldur frá því sem verið hefur. Aukin umferð skipa innan íslensku efnahagslögsögunnar gerir kröfu til að leiðsögu- og upplýsingakerfi verið eflað og endurbætt í samræmi við nýjustu og bestu tækni sem völ er á.

Framkvæmdir á sviði vegamála:

a. Suðursvæði

Hringvegur

Um Lón

Um Hornafjarðarfljót

Breikkun brúa á Suðausturlandi

Um Gatnabrún

Jökulsá á Sólheimasandi

Um Steina

Um Hvolsvöll

Um Hellu

Norðan Selfoss

Selfoss – Hveragerði, breikkun og gatnamót

Hveragerði – Hamragilsvegur, breikkun og gatnamót

Litla Kaffistofan – Bláfjallavegur, breikkun og gatnamót

Landvegur

Pingskálavegur – Þjórsárdalsvegur

Skeiða- og Hrunamannavegur

Skipholt – Foss

Stóra Laxá

Hvítá hjá Brúarhlöðum

Þjórsárdalsvegur

Kálfá, Þverá, Sandá, Fossá – breikkun brúa

Gaulverjabæjarvegur

Gaulverjabær – Skipar

Biskupstungnabraut

Brúará

Um Reykholt

Geysir – Tungufljót

Bræðratunguvegur

Flúðir – Galtalækur

Suðurstrandarvegur

Þorlákshöfn – Ísólfskáli

Lyngdalsheiðarvegur

Laugarvatn – Þingvellir

b. Suðvestursvæði

Hringvegur

Sýslumörk – Hafravatnsvegur, breikkun og gatnamót

Lýsing og lagfæringar á Kjalarnesi, breikkun og gatnamót

Reykjanesbraut

Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun

Strandaheiði Reykjanesbær

Keflavíkurvegur

Reykjanesbraut – Njarðarbraut

Ofanbyggðarvegur

Krýsuvíkurvegur – Reykjanesbraut

c. Höfuðborgarsvæði

Hringvegur

Hafravatnsvegur – Nesbraut (með gatnamótum)

Suðurlandsvegur – Kollafjörður (með gatnamótum)

Hafnarfjarðarvegur

Gatnamót við Háleitisbraut

Kringlumýrarbraut/Miklabraut/Listabraut

Nesbraut – Kópavogslækur

Vífilsstaðavegur – Engidalur

Engidalur – Kaplakriki

Reykjanesbraut

Mýrargata

Geirsgata

Lækjargata – Höfðatún

Kringlumýrarbraut – Sundabraut

Bústaðavegur – Álftanesvegur, gatnamót og undirgöng

Tenging við Kópavogs- og Fossvogsgöng

Kaplakriki – Lækjargata

Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur

Krýsuvíkurvegur

Reykjanesbraut – Ásvellir

Nesbraut

Langahlíð – Stakkahlíð

Snorrabraut – Reykjahlíð

Við Háskóla Íslands

Hlíðarfótur

Tenging samgöngumiðstöðvar

Jarðgöng undir Öskjuhlíð

Elliðavatnsvegur

Kópavogur – Hafnarfjörður

Sundabraut

Sæbraut - Kollafjörður

d. Norðvestursvæði

Hringvegur

Grunnafjörður

Hjáleið um Borgarnes

Borgarnes, hringtorg, öryggisaðgerðir

Grafarkot – Brekkunef

Hrútafjörður

Svínavatnsleið (stytting hringvegur)

Norðurárdalur

Borgarfjarðarbraut

Reykjadalsá

Hvítá hjá Kljáfossi

Þverá á Lundahyl

Norðurá hjá Haugum

Uxahryggjavegur

Snæfellsnesvegur

Við Loftorku

Breikkun brúa

Fróðárheiði
 Skógarströnd
 Vestfjarðavegur
 Reykjadalssá og Tunguá, nýjar brýr
 Haukadalsá, Laxá, Fáskrúð og Glerá, nýjar brýr
 Yfir Þorskafjörð
 Þórisstaðir – Eyri
 Fjarðarhornssá og Skálmardalsá, nýjar brýr
 Vattarfjörður - Vatnsfjörður
 Dynjandisheiði
 Arnarfjörður – Dýrafjörður, jarðgöng
 Öundurafjörður, breikkun brúa
 Djúpvegur
 Prestbakki – Guðlaugsvík
 Þambá, Tunguá, Brýr
 Guðlaugsvík – Krossárdalur
 Ennisháls
 Broddanes – Steinadalsvegur
 Ísafjörður – Mjóifjörður
 Hestfjörður – Seyðisfjörður
 Álftafjörður: Hatteyri – Svarthamrar
 Um Óshlíð, jarðgöng
 Bíldudalsvegur
 Bíldudalur Vestfjarðavegur á Dynjandisheiði
 Skagastrandarvegur
 Laxá hjá Syðra – Hóli
 Hringvegur – Skagavegur
 Sauðárkróksbraut
 Austurós Héraðsvatna
 Siglufjarðarvegur
 Þverá og Flókadalsá
 Akranesvegur
 Þjóðbraut
 Tröllatunguheiðarvegur
 Vestfjarðavegur – Djúpvegur
 Strandavegur
 Djúpvegur – Drangnesvegur
 Drangnesvegur
 Strandavegur – Drangnes
 Kjalvegur
 Svínvetningabraut – Blönduvirkjun
 Þverárfjallsvegur
 Skagavegur – Sauðárkrókur

e. Norðaustursvæði

Hringvegur
 Vaðlaheiðargöng
 Skjálfafljót hjá Fosshóli
 Jökulsá á Fjöllum
 Arnórsstaðamúli
 Rangá hjá Flúðum
 Um Lagarfljót
 Gilsá á Völlum
 Litla Sandfell – Skriðdalsvegur

Skriðdalsvegur – Axarvegur
 Axarvegur – Ásunnarstaðir
 Breiðdalur: Breiðá – Ásunnarstaðir
 Hvannarbrekka – Lindarbrekka
 Valtýskambur – Sandbrekka
 Þverun Hamarsfjarðar
 Breikkun brúa
 Þvottár- og Hvalnesskriður
 Ólafsfjarðarvegur
 Vatnsendi – Hóll
 Hóll Reykjaá
 Héðinsfjarðargöng
 Norðausturvegur
 Um Skjálfandafljót hjá Ófeigsstöðum
 Um Tjörn
 Kaldbakur – Húsavík
 Um Köldukvíslargil
 Presthólar – Kópasker
 Katastaðir – Fremri-Háls, um Hófaskarð
 FremriHáls – Sævarland
 Raufarhafnarleið
 Um Sandá
 Um Hölkná
 Langanesvegur – sýslumörk
 Um Fell á Langanesströnd
 Helluland – Skeggjastaðir
 Vopnafjörður – Brunahvammsá
 Kísilvegur
 Hólasandur – Geitafellsá
 Norðfjarðarvegur
 Norðfjarðargöng
 Hólmaháls
 Seyðisfjarðarvegur
 Miðhúsaá
 Um Heiðarvatn
 Borgarfjarðarvegur
 Eiðar – Sandur
 Unaós – Njarðvíkurskriður
 Um Njarðvíkurskriður
 Suðurfjarðarvegur
 Sævarendaströnd
 Stöðvarfjarðarbotn
 Um Snæhvamm
 Eyjafjarðarbraut eystri
 Um Finnastaðaá, Skjóldalsá og Djúpadalsá
 Miðbraut
 Um Eyjafjarðará
 Hlíðarvegur
 Fossvellir – Eyjavegur
 Hellisheiði – Syðrivík
 Axarvegur

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

Formáli.

Samgönguráðherra Sturla Böðvarsson lagði fram lagafrumvarp fyrir vorþing Alþingis 2002 um gerð samgönguáætlunar ásamt frumvarpi til breytinga á ákvæðum annarra laga sem varða samgönguáætlun. Frumvörpin voru samþykkt sem lög nr. 71/2002 og 72/2002. Í beinu framhaldi var fyrsta samönguáætlunin 2003–2014 og fjögurra ára áætlun hennar 2003-2006 samþykkt á vorþingi 2003. Fjögurra ára áætlunin var síðan endurskoðuð með nýrri áætlun 2005-2008. Með framlagningu þessarar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007-2018 fer fram fyrsta endurskoðun tólf ára áætlunarinnar. Samhliða verður lögð fram tillaga að endurskoðun fjögurra ára áætlunarinnar 2007-2010.

Lögin um samgönguáætlun segja til um skipun samgönguráðs sem hefur yfirumsjón með gerð áætlunarinnar. Í samgönguráðinu eiga nú sæti formaður skipaður af ráðherra, Ingimundur Sigurpálsson, Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri, Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri og Þorgeir Pálsson flugmálastjóri. Með ráðinu starfar Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu, og Eiríkur Bjarnason, verkefnastjóri í samgönguráðuneytinu, er starfsmaður þess.

Í lögum nr. 71/2002 segir enn fremur: „Í samgönguáætlun skal skilgreina það grunnkerfi sem ætlað er að bera meginþunga samgangna og gera skal grein fyrir ástandi og horfum í samgöngum í landinu. Jafnframt skal mörkuð stefna fyrir allar greinar samgangna næstu tólf ár. Þá skal í samgönguáætlun meta og taka tillit til þarfa ferðþjónustunnar fyrir bættar samgöngur.

Í samgönguáætlun skal ganga út frá eftirfarandi skilyrðum:

- að ná fram samræmdri forgangsröð og stefnumótun,
- að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla,
- að ná fram víðtæku samspili samgöngugreina og samstarfi stofnana samgönguráðuneytisins.“

Lögin um gerð samgönguáætlunar hafa það í för með sér að hún tekur til allra samgöngugreinanna, áætlanagerðin nær til 12 ára, hefur stefnumótandi hluta og tekur til allra þátta í rekstri stofnana samgöngumála.

Þingsályktunartillagan sem hér birtist er stefnumótandi hluti samgönguáætlunarinnar og er ætlað að uppfylla framangreind skilyrði laganna. Í henni er grunnet samgangna skilgreint, gerð grein fyrir áherslum og markmiðum tímabilsins, fjármálum og helstu framkvæmdum næstu tólf ára skipt niður á þrjú fjögurra ára tímabil. Í fjögurra ára áætluninni eru síðan verkefni skilgreind nánar.

Loks er í lögum um samgönguáætlun ákvæði um að ráðherra skuli árlega fyrir lok vorþings leggja fram á Alþingi skýrslur um framkvæmd samgönguáætlunar. Skýrslurnar innifela yfirlit um flugmálaáætlun, hafnaáætlun, vegáætlun og langtímaáætlun um öryggi sjófarenda.

Að gerð þessarar samgönguáætlunar hefur auk Samgönguráðs komið fjöldi aðila. Má þar nefna vinnuhópa frá viðkomandi stofnunum, sem heyra undir samgönguráðuneytið, og ýmsa ráðgjafa, sem unnið hafa fræðilegar skýrslur fyrir Samgönguráð, m.a. frá Hagfræðistofnun HÍ og Land-Ráði. Ennfremur skal hér nefnt, að borist hefur fjöldi erinda frá einstaklingum, sveitarstjórnnum og samtökum víðsvegar af landinu og hefur verið horft til þeirra við gerð áætlunarinnar. Að lokum skal þess getið að Samgönguráð stóð fyrir samgönguþingi í apríl 2006, þar sem kallað var eftir sjónarmiðum hagsmunaaðila í samgöngum.

Skipulag samgöngumála.

Mynd 0-1 sýnir helstu málaflokka samgöngumála og ábyrgð á þeim. Þar kemur fram hver hefur viðkomandi rekstur með höndum, hvernig málaflokkurinn er fjármagnaður, hver fer með stjórnsýslulega framkvæmd málaflokksins og hvaða ráðuneyti ber ábyrgð á málaflokki.

| Samgöngumál | Rekstur | Fjármögnun | Stofnun. | Ráðuneyti |
|---------------------------------|-------------------|-----------------------|---------------------|-----------|
| Flugvöllir | Fst+UTR | ngj+rsj. | Flugmálastjórn+ UTR | SAM/UTR |
| Hafnir | Hafnasjóðir | ngj.+ rsj.+ svfél. | Siglingastofnun | SAM |
| Vegir | Vg./sv.fél./eink. | mt.+rsj./svfél./eink. | Vg./svfél./eink. | SAM |
| Flugvélar | | | | |
| Skoðun | Flugmálastjórn | Notendagjöld+rsj | Flugmálastjórn | SAM |
| Lofthæfniskírteini | Flugmálastjórn | Notendagjöld+rsj | Flugmálastjórn | SAM |
| Atvinnuskírteini flugm. | Flugmálastjórn | Notendagjöld+rsj | Flugmálastjórn | SAM |
| Umferðarreglur í lofti | Flugmálastjórn | notendagjöld+rsj. | Flugmálastjórn | SAM |
| Leiðsaga og ferðauppl. | Flugstoðir | notendagjöld+rsj. | Flugmálastjórn | SAM |
| Skip | | | | |
| Skoðun | SÍ+einkar. | notendagjöld. | Siglingastofnun | SAM |
| Haffæriskírteini | Siglingastofnun | notendagjöld. | Siglingastofnun | SAM |
| Atvinnuskírteini sjóm. | Siglingastofnun | notendagjöld+rsj. | Siglingastofnun | SAM |
| Umferðarreglur á sjó | Siglingastofnun | ríkissjóður | Siglingastofnun | SAM |
| Leiðsaga og ferðauppl. | SÍ+fleiri | mt.. | Siglingastofnun | SAM |
| Siglingavernd | SÍ+fleiri | notendagjöld+rsj. | Siglingastofnun | SAM |
| Bifreiðar | | | | |
| Skoðun | einkarekstur | notendagjöld | Umferðarstofa | SAM |
| Skoðunartvottorð | einkarekstur | notendagjöld | Umferðarstofa | SAM |
| Öskuskírteini | Lögreglan | notendagjöld | Lögr.+Umf.st. | SAM |
| Umferðarreglur | Lögreglan | ríkissjóður | Lögreglan | SAM |
| Leiðsaga og ferðauppl. | Vegagerðin | Markaðar tekjur | Vegagerðin | SAM |
| Fólks- og vöruflutningar | | | | |
| Áætlunarflug | einkarekstur | notendagjöld+ríkisj. | FMS/Vegag. | SAM |
| Sjóflutningar | einkarekstur | notendagjöld | Siglingastofnun | SAM |
| Strætisvagnar | svfél.+eink. | ngj.+svfél.+rsj. | Vegagerðin | SAM |
| Sérleyfisbifreiðar | einkarekstur | notendagjöld+rsj. | Vegagerðin | SAM |
| Hóperðabifreiðar | einkarekstur | notendagjöld | Vegagerðin | SAM |
| Vöruflutningar á landi | einkarekstur | notendagjöld | Vegagerðin | SAM |
| Ferjur | einkarekstur | notendagjöld+rsj. | Vegagerðin | SAM |
| Leigubifreiðar | einkarekstur | notendagjöld | Vegagerðin | SAM |

Mynd 0-1. Málaflokkar samgangna og ábyrgð þeirra.

Skýringar á táknum: mt.: markaðar tekjur, ngj.: notendagjöld, rsj.: almennt skattfé, eink.: einkaaðilar, SAM: Samgönguráðuneytið, UTR: Utanríkisráðuneytið, FMS: Flugmálastjórn, Fst: Flugstoðir, SÍ: Siglingastofnun Íslands, Vg.: Vegagerðin, Lögr.: lögreglan, Umf.st.: Umferðastofa.

Alþingi samþykkti á 132. löggjafarþingi ný lög sem staðfestu breytingu og uppskiptingu á starfsemi Flugmálastjórnar Íslands. Tilgangur breytinganna er aðskilnaður flugleiðsöguþjónustu og flugvallareksturs Flugmálastjórnar frá stjórnsýslu- og eftirlitsstarfsemi. Stofnað hefur verið sérstakt hlutafélag, Flugstoðir ohf. í eigu ríkisins um þjónustuþætti Flugmálastjórnar (lög nr. 102/2006), en stjórnsýslustarfsemi, þ.m.t. eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar, verður sinnt af sérstakri stofnun, Flugmálastjórn Íslands (lög nr. 100/2006). Uppstokkunin á sér stað vegna þeirra breytinga, sem orðið hafa í umhverfi flugsamgangna, bæði héraðs og erlendis, og vegna nýrra krafna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Evrópsambandsins um aðskilnað eftirlits og þjónustu. Þá er einnig tekið tillit til þess, að samkeppni er hafin í veitingu flugumferðarþjónustu og, að íslenskir flugrekendur hafa aukið starfsemi sína

verulega á erlendum mörkuðum. Ný stofnun og fyrirtæki taka formlega til starfa 1. janúar 2007.

Keflavíkurflugvöllur hefur sérstöðu að því leyti að hann hefur um langt árabíl verið innan varnarsvæðisins sem skilgreint er í varnarsamningi Íslands og Bandaríkjanna. Um varnarsvæði gilda sérstök lög, en samkvæmt þeim hefur utanríkisráðherra farið með allt stjórnvald á þessum svæðum. Í því felst m.a. að utanríkisráðherra hefur farið með yfirstjórn flugmála á Keflavíkurflugvelli, en framkvæmd þeirra hefur verið í höndum Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli sem hefur verið sérstök rekstrar- og stjórnsýslueining á vegum utanríkisráðuneytisins. Sérstök lög um Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli voru sett vorið 2006, sem kveða á um að þessi stofnun taki að sér allan rekstur Keflavíkurflugvallar, þ.m.t. þann hluta sem varnarliðið hefur annast til þessa. Auk þess að hefur stofnunin eftirlit með ýmsum þáttum í rekstri Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, sem nú er í höndum sérstaks hlutafélags í eigu ríkisins. Fagleg stjórnun flugumferðarþjónustu á Keflavíkurflugvelli hefur þó um áratuga skeið verið í höndum flugumferðarsviðs Flugmálastjórnar Íslands. Flugstöðir ohf munu taka að sér þetta hlutverk eftir 1. janúar 2007. Sameiginleg aðflugsstjórn, sem staðsett er í flugturninum á Keflavíkurflugvelli, er rekin fyrir flugvöllina í Reykjavík og Keflavík. Er hún mönnuð flugumferðarstjórum frá báðum aðilum. Flugmálastjórn Íslands annast allt öryggiseftirlit með flugstarfseminni á Keflavíkurflugvelli, þ.m.t. með viðhaldsstöðvum og rekstri flugfélaganna auk þess að hafa eftirlit með flugöryggi og flugvernd.

Núverandi skipulag mála á Keflavíkurflugvelli er til bráðabirgða, en gert er ráð fyrir að yfirstjórn allrar flugstarfsemi á Keflavíkurflugvelli muni í náginni framtíð verða á hendi samgönguráðuneytisins. Þetta er mikilvægt skref í að koma á heildstæðu skipulagi um rekstur flugsamgöngukerfisins á Íslandi og stjórnsýslu flugmála undir yfirstjórn samgönguráðherra, þar sem tekið er mið af þeirri nýskipan flugmála, sem taka mun gildi 1. janúar 2007. Eitt helstu markmið slíkrar endurskipulagningar verður að auka enn flugöryggi og ná meiri hagkvæmni í rekstri með því að aðskilja með skýrum hætti eftirlit með flugstarfseminni og samlegð í rekstri flugvalla og flugleiðsöguþjónustu.

Almennar forsendur og spá um þróun lykilstærða.

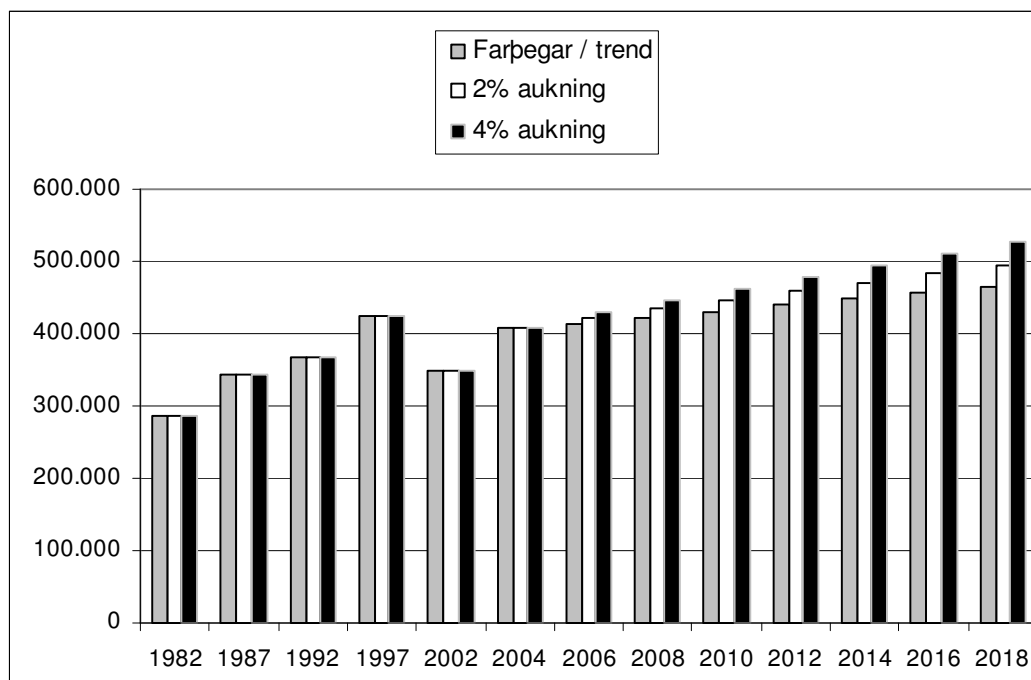
Innanlandsflug.

Á undanförunum tveimur áratugum hefur flugsamgöngukerfi landsins og notkun þess tekið stórfelldum breytingum. Frá árinu 1982 hefur heildarfarþegafjöldi í áætlunarflugi aukist úr tæplega 300 þúsund í rúmlega 400 þúsund farþega árið 2005 eða um 35%. Á sama tíma hefur flugvöllum, sem notaðir eru fyrir áætlunarflug, fækkað úr því að vera á fjórða tug talsins í um tólf. Mikil fjölgun farþega varð þegar óheft samkeppni í innanlandsflugi var löggleidd árið 1997. Þessi áhrif hafa nú gengið til baka og flutningarnir er með jafnari hætti.

Um 87% allra farþega í innanlandsflugi fljúga á fimm flugleiðum, þ.e. milli Reykjavíkur, Akureyrar, Egilsstaða, Ísafjarðar og Vestmannaeyja/Bakka . Um 13% farþega fljúga á öðrum flugleiðum innanlands.

Farþegafjöldi í innanlandsflugi ræðst fyrst og fremst af umfangi og umsvifum atvinnulífsins á landsbyggðinni annars vegar og þróun ferðarþjónustu hins vegar. Eðlilegt er að setja fram fleiri en eina spá um þróunina á næstu árum. Um er að

ræða jafna aukningu, sem væri annars vegar um 2% og hins vegar um 4% á ári eins og sýnt er á meðfylgjandi mynd. (mynd 0-2). Myndin sýnir leiðnitölur (trend) sem byggist á þeirri forsendu að engin veruleg breyting verði á atvinnustarfsemi á landsbyggðinni og erlendum farþegum fjölgi lítið í innanlandsflugi. Hin spáin gerir ráð fyrir stöðugum vexti sem birtist í hægri 2% fjölgun farþega á ári upp í allt að 4% fjölgun, sem telst vera í efri mörkum. Þá má ætla að aukið millilandaflug geti haft töluverð áhrif á innanlandsflugið með fjölgun erlendra ferðamanna. Eftir því sem vegalengdir stytast með betri þjóðvegum eru flugflutningar komnir í verulega samkeppni við einkabílinn. Ef leiðin milli Akureyrar og Reykjavíkur yrði stytt um 50-80 km hefði það áhrif á áætlunarflug til Akureyrar. Einnig má gera ráð fyrir að þegar jarðgöng verða komin milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar hafi það þau áhrif á flugsamgöngur til Sauðárkróks, að áætlunarflug þangað leggist af. Ef áframhaldandi fólksfækkun verður á Vestfjörðum ásamt frekari vegabótum mun það einnig hafa áhrif á áætlunarflugið.



Mynd 0-2. Fjöldi innanlandsfarþega á hverjum legg og spár um þróun næstu ár

Millilandaflug.

Aukið millilandaflug á undanförunum árum hefur verið snar þáttur í atvinnu- og verðmætasköpun landsins. Millilandaflug fer að langstærstum hluta um Keflavíkurlugvöll og náði farþegafjöldinn um þennan flugvöll rúmlega 1,8 milljónum árið 2005. Þetta eru um 98% af farþegafjöldanum í millilandaflugi. Um 2% fóru um flugvellina á Akureyri, Egilsstöðum og Reykjavík, þar af um 70% um þann síðastnefnda. Millilandaflug hefur aukist um Akureyrarflugvöll á undanförunum árum, mest leiguflug með farþega til ýmissa borga í Evrópu. Lággjaldaflugfélög sýna nú Akureyrarflugvelli meiri áhuga og sumarið 2006 var flogið þaðan tvisvar í viku í áætlunarflugi til Kaupmannahafnar og London.

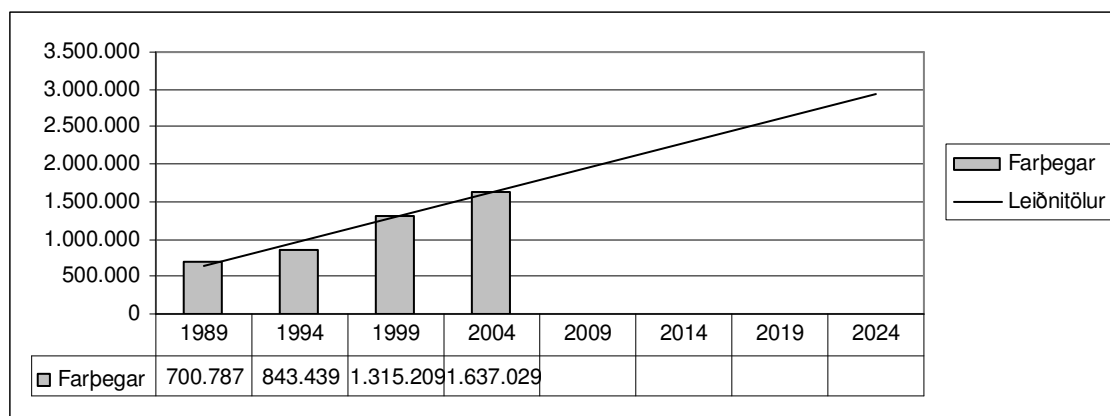
Nauðsynlegt er að endurbætur verði gerðar á aðflugskerfi Akureyrarflugvallar til að lækka blindaðflugslágmörk. Lengja þarf flugbrautina til suðurs um 460 m til að uppfylla betur þau skilyrði, að flugvélagarðir eins og t.d. Boeing 737-800 geti hafið sig til flugs til norðurs í litlum meðvindi en flugtak til suðurs er afar takmarkað fyrir þessa gerð flugvéla. Athuganir, á samfélagslegum og hagrænum þáttum fyrir íbúasvæðið á norður- og austursvæði landsins sýna að sóknarfæri eru í ferðapjónustu með því að bæta aðstöðu á Akureyrarflugvelli.

Á Egilsstaðaflugvelli hefur frá því að nýja flugbrautin var tekin í notkun verið stundað leiguflug með stórum farþegaþotum til annarra landa og þá mest á haustin. Meðan á virkjunar- og stóriðjuframkvæmdum stendur hefur millilandaflug aukist verulega um flugvöllinn og er nú flogið reglubundið áætluarflug milli Kaupmannahafnar og Egilsstaða einu sinni í viku. Ennfremur er í ársbyrjun 2006 hafið vikulegt flug milli Egilsstaða og Póllands. Erfitt er að spá fyrir um reglubundið millilandaflug um Egilsstaðaflugvöll, eftir að þessum stóru framkvæmdum á Austurlandi lýkur, en ljóst er að áfram verður leiguflug að einhverju marki til annarra landa í náninni framtíð. Athugun á lengingu flugbrautar á Egilsstöðum er hafin með tilliti til þarfa flugrekenda og hagsmunaaðila í ferðapjónustu og flutningum.

Frá Reykjavíkurflugvelli er flogið reglubundið áætlunarflug til Voga í Færeyjum og til nokkurra staða á Grænlandi, til Kulusuk og Constable Point á Austur – Grænlandi allt árið, en Narsarsuaq á Suður – Grænlandi á sumrin. Sumarið 2006 hefst í fyrsta sinn áætlunarflug til höfuðstaðar Grænlands, Nuuk, á Vestur – Grænlandi. Gert ráð fyrir að áframhald verði á þessu flugi. Flugvöllurinn er einnig áfangastaður fyrir einkaflugvélar í millilandaflugi, einkum viðskiptaflugi, en það flug er á nokkru undanhaldi vegna styttingar flugbrautanna.

Mjög mikil aukning hefur verið á farþegaflutningum um Keflavíkurflugvöll á undanförunum árum. Á árinu 2004 fóru rúmlega 1,6 milljónir farþega um flugvöllinn og ef þróunin verður svipuð áfram, má búast við að farþegar verði í lok þessa áætlunartímabils um eða yfir 2,5 milljónir á ári. Um þetta er þó mjög erfitt að spá þrátt fyrir að á árinu 2005 voru farþegar rúmlega 1.8 milljónir og hafi því fjölgað um 11% milli ára.

Eftirfarandi mynd sýnir fjölda farþega sem fóru um Keflavíkurflugvöll árin 1989-2004:



Flugleiðsaga.

Á Íslandi eru gerðar sömu kröfur til nákvæmni og áreiðanleika í flugleiðsögu og gerðar eru erlendis, svo sem í Bandaríkjunum og Evrópu. Varðandi kröfur í flugleiðsögu er t.d. skilgreint, hver nákvæmnin skal vera, áreiðanleikinn og

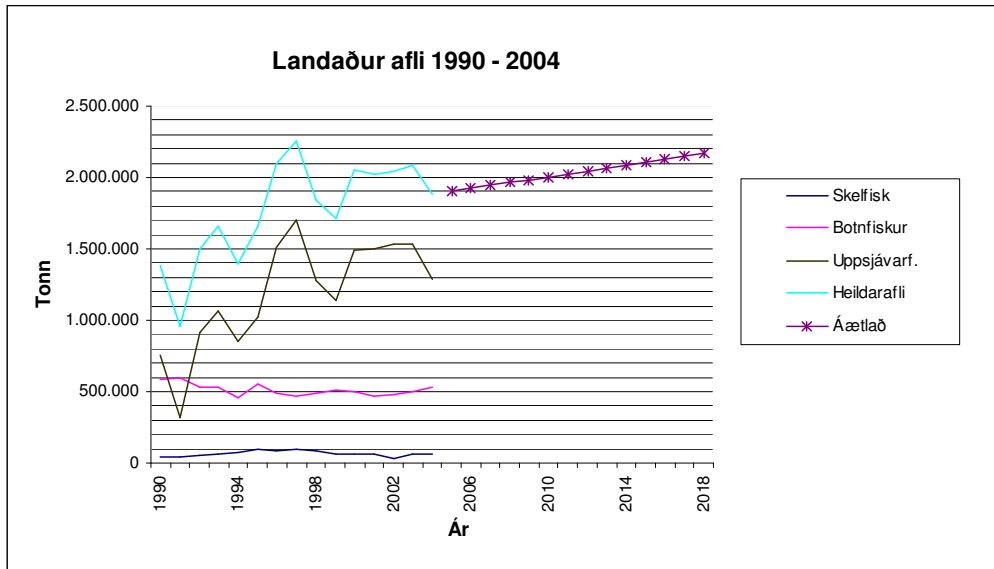
uppítíminn. Þessar kröfur, sem gerðar eru til flugleiðsögu, eru tilkomnar vegna þarfa notendanna og auk þess gerðar með tilliti til öryggisþátta, sem metnir eru af öryggisstofnunum fyrir flugumferð og flugstjórn. Kröfurnar eru birtar af Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO), Flugmálastofnun Evrópu (JAA) og bandarísku flugmálastjórninni (FAA).

Þessi misseri er verið að stíga fyrstu skrefin í notkun GPS við aðflug að flugvöllum á Íslandi. Það er á áætlun að auka þessa notkun GPS verulega hérlendis, en fram að þessu hefur GPS leiðsaga aðeins verið notuð við farflugsleiðsögu flugvéla á milli staða. Þess konar aðflugsleiðsaga, sem hér um ræðir, er þó aðeins svokölluð grunn GPS leiðsaga, en meiri nákvæmni næst með kerfum, sem styðja við GNSS kerfin.

Evrópska EGNOS kerfið mun reynast mikilvægt kerfi innan íslenska flugstjórnarsvæðisins í náinni framtíð, bæði til að auka öryggi við farflug og einnig mun það bjóða upp á nákvæmnisaðflugsleiðsögu að flugbrautum fyrir flugvélar búnað tækjum, sem styðja þessa staðla. Hugsanlega býr í framtíðinni að WAAS komi einnig til notkunar hérlendis, en til þess þurfa að koma til WAAS viðmiðunarstöðvar hérlendis. Með tilkomu þessara kerfa verður viðmiðunin APV-I eða APV-II aðflugstaðlarnir með hugsanlegum möguleika á CAT-I nákvæmni við frekari þróun kerfanna. Þátttaka Íslendinga í bæði evrópska og bandaríska kerfinu er mikilvæg vegna stöðu landsins sem miðpunkts milli þjónustusvæða þessara kerfa. Vegna þeirrar þróunar sem orðið hefur með samvirkni milli kerfanna, munu flugmenn geta notið leiðréttrar GNSS leiðsögu á leið sinni alla leið milli Bandaríkjanna og Evrópu ef stöðvar frá báðum kerfunum væru settar upp hérlendis. Nokkrar stofnanir, þar á meðal Flugmálastjórn, hafa haldið þeim hugmyndum á lofti, að með því að gera þennan möguleika að veruleika aukist enn öryggi farþega innan íslenska flugstjórnarsvæðisins og Ísland verði áfram meðal fremstu þjóða í gæðum flugleiðsögutækni. Þó er ljóst, að EGNOS mun bjóða upp á þjónustu með háum gæðum í kringum landið og austur til Evrópu.

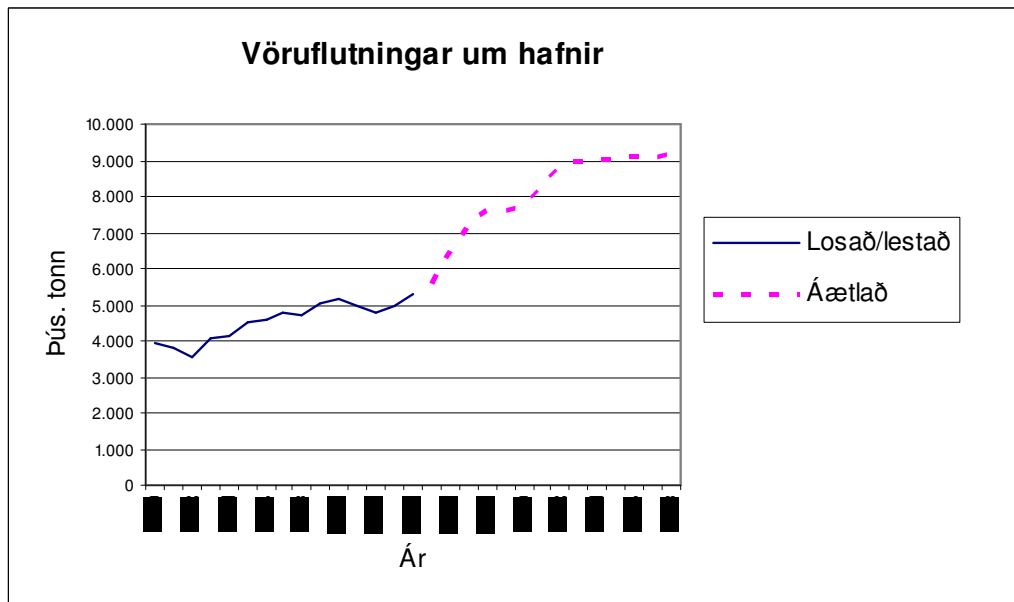
Umsvif í siglingum.

Hafnir þjóna í meginatriðum tvíþættum tilgangi, þ.e. fiskveiðum og vöruflutningum bæði innan lands og milli landa. Auk þess eru ferjusiglingar frá nokkrum höfnum. Á síðasta áratug hefur landað sjávarfang aukist um 15%. Botnfisksaflí hefur dregist saman en meira veiðst af uppsjávarfiski. Talið er að fiskistofnar séu að mestu fullnýttir. Þannig að gert er ráð fyrir að á næstu 12 árum aukist sjávarafli aðeins um 5% og verði rúm 2,1 millj.tonn, en síðustu ár hefur hann verið um 2,0 millj.tonn.



0-3. Landaður afli og spá um þróun næstu ára

Vöruflutningar um hafnir hafa aukist um 30% á síðustu 10 árum og má rekja 75% af þeirri aukningu til flutninga vegna stóriðju. Sjóflutningar milli hafna innan lands hafa dregist saman og strandsiglingar eru að mestu aflagðar nema olúflutningar og annar sértækur flutningur. Töluverð aukning er aftur á móti í umferð leiguskipa sem sigla beint á ákveðnar hafnir. Heildarvöruflutningar um hafnir landsins voru tæplega 4,1 millj. tn. árið 1995 en áratug síðar rúm 5,3 millj. tn. Gert er ráð fyrir að vöruflutningar um hafnir aukist um 90% næstu 12 árin. Aukningin verður að jafnaði rúm 5% á ári. Þetta má að stærstum hluta rekja til fjárfisgjafna aukinna flutninga vegna stóriðju. Flutningar til og frá landinu dreifast nú á fleiri hafnir en áður eftir að strandflutningar lögðust af.

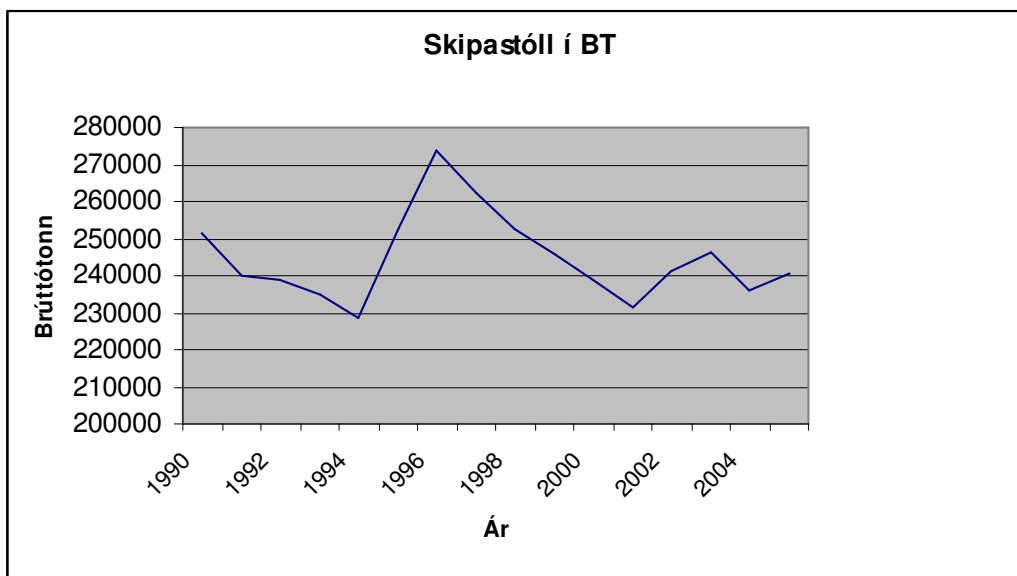


0-4. Vöruflutningar og spá um þróun næstu ára

Heildarflutningar með ferjum hafa aukist lítillega undanfarið ár. Fyrir liggur niðurstaða nefndar um samgöngur við Vestmannaeyjar. Leggur hún til að byggð verði ferjuhöfn í Bakkafjöru að uppfylltum skilyrðum sem verið er að sannreyna með frekari rannsóknum. Niðurstöður rannsókna eiga að liggja fyrir í lok

mars 2007. Gert er ráð fyrir áframhaldandi ferjusiglingum Norrænu milli Íslands og meginlands Evrópu. Talsverð aukning hefur orðið á flutningum með ferjunni og árið 2004 voru farþegar til og frá landinu nálægt 22 þúsund. Á síðustu árum hefur viðkomum skemmtiferðaskipa fjölgað. Árið 2005 fóru um 110 þúsund farþegar um hafnir landsins með þessum skipum og er þá miðað við að farþegar séu taldir í hvert skipti sem skemmtiferðaskip kemur til hafnar. Í Reykjavík og á Akureyri hefur fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum aukist um 120% á einum áratug. Helstu viðkomustaðir skipanna er Reykjavík, Akureyri, Seyðisfjörður, Ísafjörður, Húsavík og Grundarfjörður. Gert er ráð fyrir að við lok tímabilsins muni um 220 þúsund. farþegar fara um hafnir landsins með skemmtiferðaskipum.

Skipaflotinn hefur verið á bilinu 230-270 þús. brúttó tn. síðastliðin 15 ár. Gert er ráð fyrir að hann haldist óbreyttur næstu 12 ár. Engin íslensk farmskip eru lengur á skipaskrá. Öll farmskip í eigu íslenskra aðila eru skráð erlendis.



0-5. Skipastóll

Horfur í siglingum.

Líklegt er að uppbygging í höfnum vegna sjávarútvegs verði í takt við þróun fiskiskipaflotans. Krafa neytenda um ferskt hráefni veldur því að veiðiferðir styttest, öflugir hraðfiskibátar leysi hefðbundin skip af hólmi og jafnvel að í stað stórra línubáta komi aðrir enn stærri sem fara þó í stutta veiðitúra. Þetta þýðir meiri umferð um hafnir og örari landanir. Uppsývarveiðiskipin munu einnig stækka enn frekar sem leiðir af sér kröfu um aukið dýpi í þeim höfnum þar sem þau landa. Góðar samgöngur að millilandaflugvelli verða mikilvægari þar sem ferskar sjávarafurðir eru í sókn. Nálægð við flugvelli verður mikilvæg. Bolfiski er nú landað á rúmlega 60 stöðum á landinu, þar af koma 60% á land í 10 höfnum. Breytt aflasamsetning mun líklega leiða til að afli færist á færri hafnir.

Siglingaleiðir við landið verða óbreyttar. Telja verður víst, að sú þróun til hagræðingar, sem hófst með myndun hafnasamlaga og síðar stofnun sameignarfélags um rekstur Faxaflóahafna, muni halda áfram og sameinaðar verði hafnir á Snæfellsnesi, Vestfjörðum, Eyjafirði og Suðurnesjum svo að nokkur svæði séu nefnd.

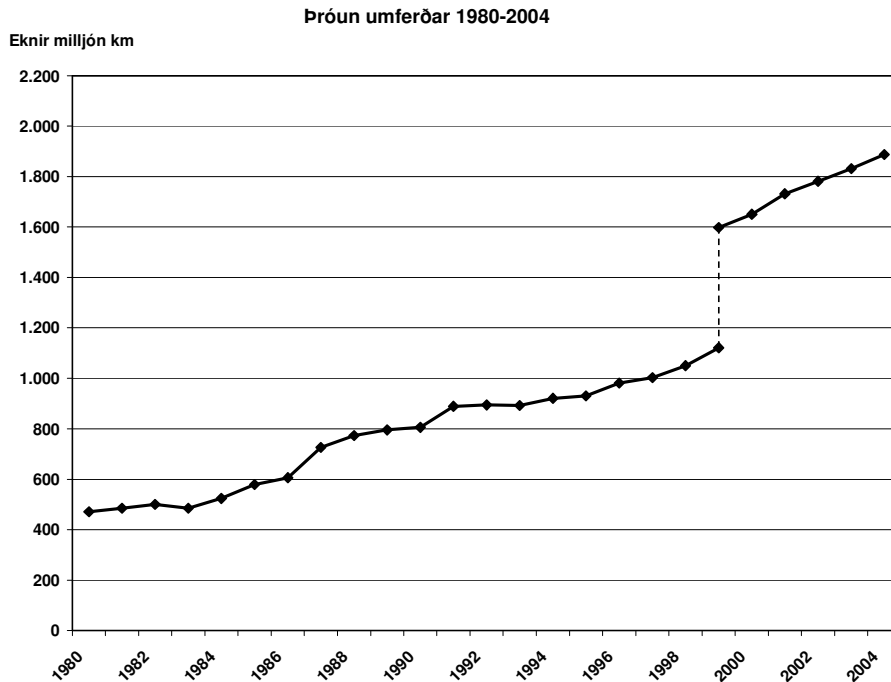
Ógjörningur er nefna hvenær Norðuraustursiglingaleiðin milli Asíu og Evrópu opnast til almennrar skipaumferðar, en þá skapast möguleiki á að hér rísi

umskipunarhöfn Norðursins. Fylgjast þarf vel með ísbráðnun Norðurheimskautsins þannig að Íslendingar geti verið virkir þátttakendur ef Norðausturleiðin opnast. Á næstu 12 árum verða helstu framkvæmdir í höfnum endurbygging hafnamannvirkja, stofndýpkanir og gerð viðlegukanta með meira dýpi.

Akstur á vegum.

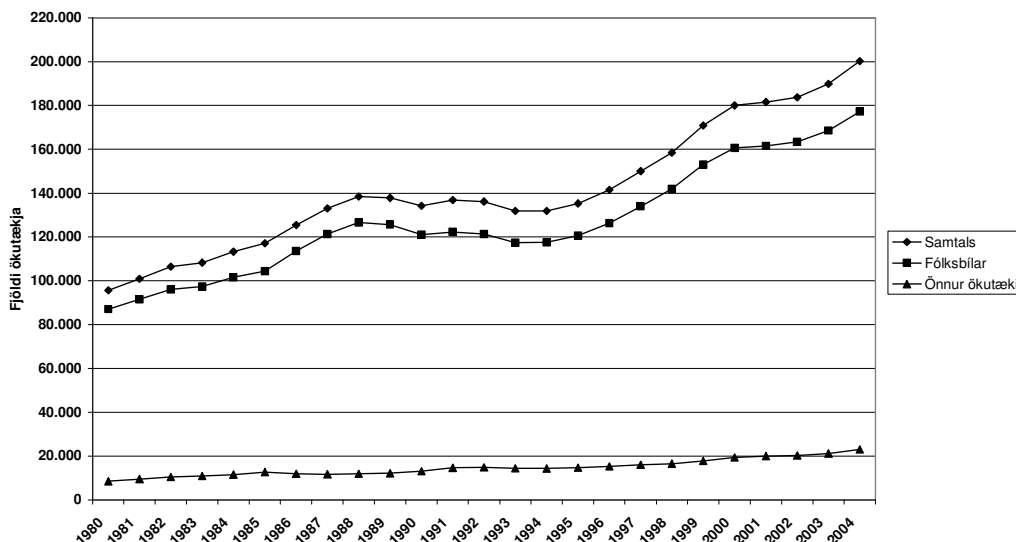
Árið 1980 voru 359 km þjóðvega með bundnu slitlagi, en voru um 4.520 km við síðastliðin áramót. Vegum er nú haldið opnum allt árið í miklu ríkara mæli en áður var. Á þessu tímabili fjölgaði bílum um rúmlega 100 þúsund, sem er meira en tvöföldun, og voru þeir 200 þúsund árið 2004 (sjá mynd 0-4).

Akstur á þjóðvegum utan þéttbýlis jókst um nær 250% á árunum 1980 - 2000. Frá árinu 2000 er akstur talinn á öllum þjóðvegum, sjá stökk í línuriti 0-3, og hefur árleg aukning verið um 3,4% síðan (sjá mynd 0-3). Stökkið í línuritinu skýrist af því að umferð á þjóðvegum í þéttbýli er talin með frá árinu 2000. Bílæign er hér með því mesta sem gerist í heiminum eða 625 fólksbílar á 1.000 íbúa í lok árs 2005 og Íslendingar ferðast meira en flestar aðrar þjóðir þ.e. hver íbúi ferðast að meðaltali 43 km á dag.



Mynd 0-3. Próun umferðar 1980–2004. (Stökkið árið 2000 skýrist af því að þá er farið að telja umferð á þjóðvegum innan þéttbýlis)

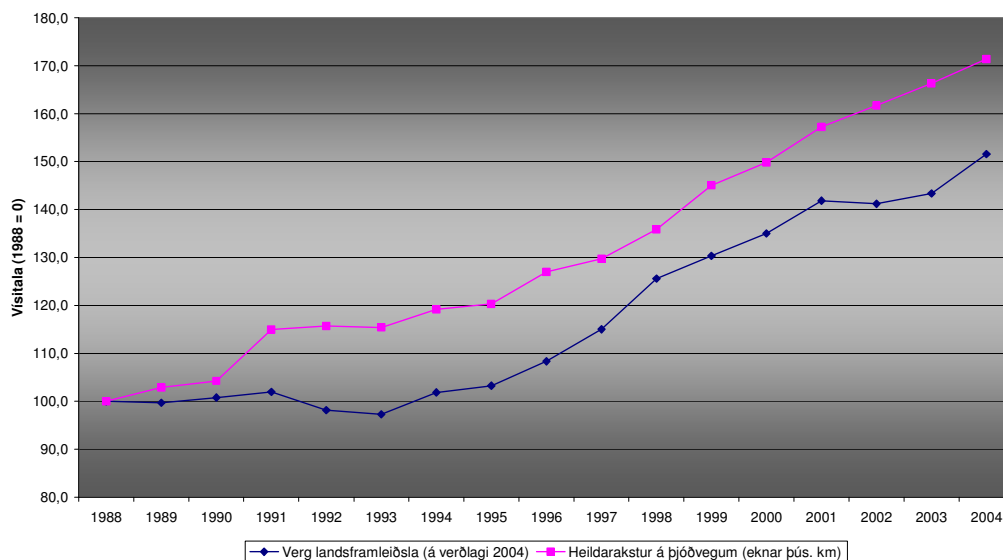
Fjöldi ökutækja 1980-2004



Mynd 0-4. Fjöldi ökutækja 1980–2004.

Á tímabilinu 1980–2006 fjölgaði landsmönnum úr 229 þúsund í 300 þúsund eða um 31%. Hagvöxtur á tímabilinu hefur verið mun meiri en sem því nemur. Vöxtur umferðar hefur verið um 70 % frá 1988 – 2004 á meðan vöxtur landsframleiðslu hefur verið um 50 % á sama tíma. Af þessu sést að heildarumsvif í samgöngum vaxa örvar en íbúatala landsins og jafnvel örvar en sem nemur hagvexti.

Samanburður á landsframleiðslu og heildarakstri á þjóðvegum á Íslandi 1988-2004



Mynd 0-5. Samanburður hagvaxtar og heildaraksturs

Vísbendingar eru um að meira fjármagni, sem hlutfall af þjóðarframleiðslu, sé varið í uppbyggingu samgöngukerfisins en í öðrum Evrópulöndum að Noregi undanskildum. Þetta skýrist af því að samgöngukerfið í báðum löndunum hefur verið mjög ófullkomið og er ennþá a.m.k. á Íslandi. Það er helst að uppbygging vega á höfðuðborgarsvæðinu standist nú orðið erlendan samanburð. Samgönguáætlun tekur mið af áframhaldandi þróun og að heildarumsvif í samgöngum vaxi a.m.k. í takt við hagvöxtinn. Vegaumferðin hefur aukist hraðast

að undanfögnu og líklegt er að svo verði áfram á áætlunartímabilinu. Vegakerfið er á hinn bóginn skemmt á veg komið af samgöngukerfunum þremur. Mest af fjármagni áætlunarinnar fer því í vegakerfið og þar eiga að verða mestar framfarir.

Fjárfestingum í vegakerfinu er að stærstum hluta ætlað að uppfylla lágmarkskröfur sem gera verður til grunnnetsins á landsbyggðinni og hins vegar að auka afkastagetu vegakerfisins á höfuðborgarsvæðinu.

Að höfuðborgarsvæðinu frátöldu má segja að afkastageta kerfisins sé ekki fullnýtt og á þetta við um alla þætti þess. Með hliðsjón af því getur samgöngukerfið tekið allvel við aukinni umferð og er ekki mjög viðkvæmt fyrir því að einstakir þættir samgagna vaxi örar en aðrir.

Sú stefna sem mörkuð er í samgönguáætlun mun stytta ferðatíma og lækka flutningskostnað atvinnulífsins og ferðakostnað almennings. Hún mun að öllu samanlögðu hafa mikil og jákvæð áhrif á líf fólks í landinu. Markmið þessi munu nást m.a. með styttingu leiða, lagningu bundins slitlags þar sem það vantar, betri ferli vega, minni öxulþungatakmörkunum og betri vetrarþjónustu.

1. STEFNUMÓTUN SAMGÖNGUÁÆTLUNAR

Almennt.

Góðar samgöngur eru ein af grundvallarforsendum fyrir öflugum atvinnulífi og kraftmiklu þjóðlífi. Almennt er litið svo á að góðar samgöngur hafi verið meginforsenda framfara á undanfögnu áratugum. Hinn mikli vöxtur í samgöngum hefur þó einnig neikvæð áhrif á lífsgæði og umhverfi og grefur undan þeim ávinningi sem fylgir góðum samgöngum, sé ekkert að gert. Umferðarslys taka allt of stóran toll og áhrif umferðar á umhverfið eru mikil og oft á tíðum neikvæð.

Það er eitt af brýnustu verkefnum næstu ára að draga svo úr neikvæðum áhrifum samgangna að þau falli innan marka sjálfbærrar þróunar, án þess að hinir miklu kostir góðra samgangna glattist. Um þetta verkefni þarf alþjóðlega samstöðu, og skilningur á því fer ört vaxandi í hinum tæknivædda hluta heimsins. Samgönguáætlun tekur mið af þessu.

Ef horft er nokkra áratugi fram í tímann í samgöngumálum þjóðarinnar er ekki líklegt að íslensk stjórnvöld geti stýrt þeirri þróun sem verða mun nema að hluta til. Margir utanaðkomandi þættir munu hafa afgerandi áhrif eins og vaxandi eftirspurn í heiminum eftir orku og þar með herra orkuverð, tæknipróun í notkun nýrra og endurnýjanlegra orkugjafa eða orkubera t.d. metans og vetnis, breyting á aldursuppbyggingu þjóðarinnar með vaxandi öldrun og lækkun á fæðingartíðni, breytt vinnu- og lífsmynstur og tenging upplýsingatækninnar við flutninga. Stjórnvöld geta vart stýrt þessum þáttum, en þau þurfa að vera við þeim búin og takast á við þróunina og aðlagast henni.

Líta þarf heildstætt á málin þegar mótuð er stefna til framtíðar og varast óæskileg hliðaráhrif þeirrar þróunar, sem af stefnumörkuninni kann að leiða. Má þar nefna endurnýjanlega orkugjafa, greiðslu raunkostnaðar í flutningum (notkunargjöld), þróun skipulags þéttbýlis inn á við í stað til úthverfa og heildstætt flutningakerfi. Þannig er krafan um raunkostnað í flutningum nátengd verðþróun fyrir hreyfanleika vegna hækkandi olíuverðs og breytinga yfir í endurnýjanlega orkugjafa eins og metan og vetni. Verður því aðeins unnt að innleiða raunkostnað í áföngum til þess að ofbjóða ekki viðskiptalífínu og þjóðfélaginu í heild. Í stefnumótun til framtíðar verður heldur ekki undan því

vikist að horfa til núll-sýnar í umferðaröryggismálum og nýta öll hugsanleg meðul til að auka umferðaröryggi. Núll - sýnin á uppruna sinn í Svíþjóð og í henni felst sú stefna að hindra með tæknilegum aðgerðum á vegum að umferðarslys leiði til alvarlegra slysa eða dauða. Má í þessu sambandi nefna aðgreiningu akstursstefna, fjarlægingu hindrana á hliðarsvæðum vega, hraðastjórnun umferðar (Intelligent Speed Adaption), þar sem völdin eru beinlínis tekin af ökumanni og hámarks hraða ökutækja miðstýrt á vissum hættulegum vegum eða þegar að varasamar aðstæður skapast, auk ýmissa annarra aðgerða.

Auk öflugrar stefnumörkunar eru mörg einstök atriði, sem þjóna sem stjórnþæki í samgöngumálum. Sem dæmi má nefna umhverfisskatta, viðskipti með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda í flutningum, veggjöld fyrir öll ökutæki, endurbyggingu bæja, bættu þjónustu í almenningssamgöngum, hvatningu til göngu- og hjólaferða, samnýtingu og sameign ökutækja, hraðatakmarkanir og hraðastýringu auk margs annars. Það eru augljóslega óteljandi verkefni framundan á sviði samgöngumála og skipulags á næstu áratugum.

Meginmarkmið samgönguáætlunar.

Í samgönguáætlun þessari er sett fram meginmarkmið í samgöngumálum þjóðarinnar. Síðan eru dregin fram fimm aðalmarkmið frá meginmarkmiðinu og eru þau hér á eftir útskýrð nánar.

Meginmarkmið samgönguáætlunar:

Jafnframt því að ná fram nægum hreyfanleika² (mobility) þarf að stuðla að jafnvægi milli manns, náttúru og hagkvæmrar nýtingar á auðlindum landsins. Það verði gert með því að byggja upp samgöngukerfi sem skapar jöfnuð milli fólks og fellur að þörfum þess og fyrirtækja og eykur velferð og verðmætasköpun í landinu öllu.

Samgönguáætlunin leggur áherslu á fimm aðalmarkmið:

1. Markmið um greiðari samgöngur (hreyfanleiki í samgöngukerfinu).
2. Markmið um hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgangna.
3. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.
4. Markmið um öryggi í samgöngum.
5. Markmið um jákvæða byggðapróun

1.1 Markmið um greiðari samgöngur.

Lögð er áhersla á aukinn hreyfanleika (mobility) í samgöngukerfinu og að hann nái bæði til fólks og vöru. Sterk tengsl eru á milli hreyfanleika og öflugss hagkerfis eins og áður hefur verið rakið. Hér á landi er hreyfanleiki fólks mikill eða um 43 km/dag, nokkru minni en í Bandaríkjunum (rúmlega 50 km/dag), en nokkru meiri en í Vestur-Evrópu (tæplega 40 km/dag). Samgönguáætlun tekur mið af stöðugri kröfu um aukinn hreyfanleika, en jafnframt þarf að gæta þess að auka aðgengið þar sem þess er kostur, en aukið aðgengi getur einmitt minnkað þörfina fyrir samgöngur og þar með hreyfanleikann eins og t.d. með styttingu leiða eða tilfærslu þjónustu nær notendunum. Aukin umferð gangandi og

²Hreyfanleiki er skilgreindur sem samanlögð farin vegalengd hvers einstaklings á dag, akandi, fljúgandi, hjólandi, gangandi o. sv. fr.v.

hjólandi vegfarenda er staðreynd og ber að stuðla að henni. Með auknu aðgengi fyrir slíka umferð má draga úr öðrum tegundum umferðar og ná þannig fram bættum áhrifum fyrir heilbrigði og umhverfi. Í tengslum við endurskoðun vegalaga og hugsanlegar heimildir þar mun koma til skoðunar þátttaka ríkisins í gerð hjóla- og göngustíga meðfram stofnvegum í þéttbýli. Á sama hátt verði skoðuð þátttaka ríkisins í gerð hjóla- og göngustíga meðfram fjölförnustu stofnvegum í dreifbýli.

Með auknum hreyfanleika stækka atvinnu- og þjónustusvæði og grundvöllur myndast fyrir öflug vaxtarsvæði á landsbyggðinni. Tengsl höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar eflast og er miðað við að langflestir landsmenn geti komist til höfuðborgarinnar á minna en 3 klst. með bíl eða flugi, ferju og bíl eða bíl og flugi. Ljóst er að ef þetta markmið á að nást á fullnægjandi hátt verður miðstöð innanlandsflugsins að vera á höfuðborgarsvæðinu. Því er í áætluninni gert ráð fyrir að starfsemi Reykjavíkflugvallar verði óbreytt og byggð verði samgöngumiðstöð við Reykjavíkflugvöll, ásamt tengivegum, sem þjóna mun farþegum í framtíðinni. Í samgönguáætlun þessari er kynnt sú ætlan að skoða ferðatíma að þjónustukjarna í héraði og að sett markmið um að hann verði ekki meiri en ein klukkustund. Leggja þarf hins vegar í verulega greiningarvinnu vegna þessa markmiðs og er ætlunin að henni verði lokið á fyrsta tímabili áætlunarinnar.

Stuðlað er að betri nýtingu auðlinda landsins, svo sem fiskimiða, jarðefna, orkulinda og náttúrunnar í þágu ferðaþjónustu. Samkeppnisstaða íslensks atvinnulífs við útlönd styrkist með tryggari og ódýrari aðdráttum og flutningi framleiðsluvara á markaði innan lands og utan.

Auknum hreyfanleika verður best náð með bættu aðgengi, betri samgöngumannvirkjum og markvissri þjónustu í samgöngum, og aukinni afkastagetu samgöngukerfisins þar sem hún er takmörkuð. Með bættu aðgengi á að tryggja að fólk geti sótt atvinnu, skóla og þjónustu hvers konar á sem auðveldastan hátt. Gott aðgengi tryggir einnig hagkvæma aðdrætti til atvinnulífsins og flutning vara á markað.

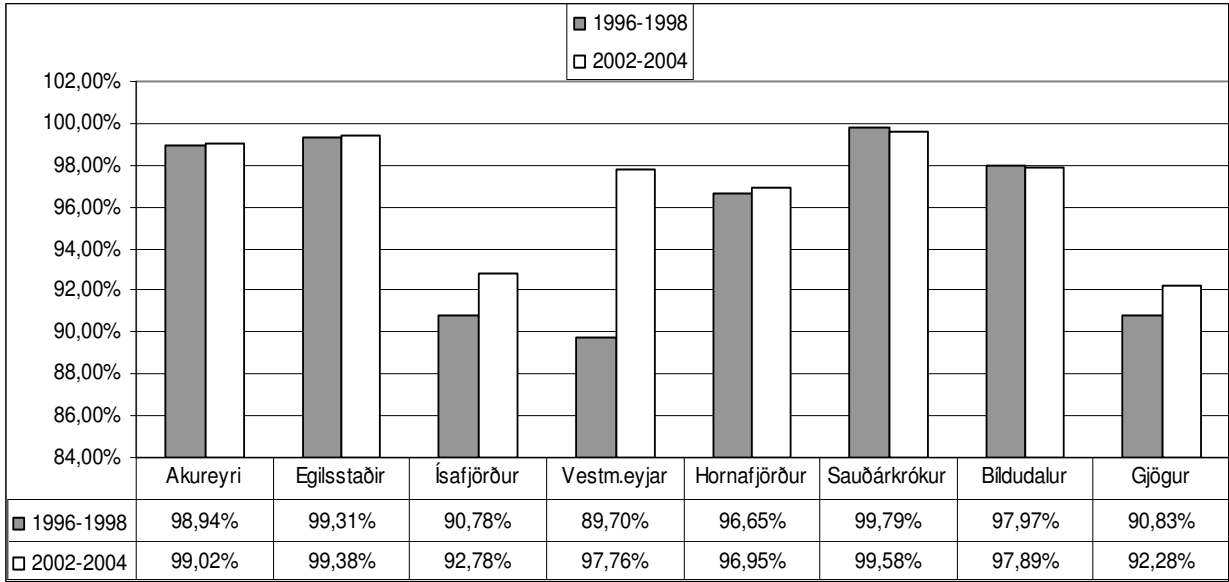
Uppbygging grunnnets, sem nær til allra þéttbýlisstaða landsins með 100 íbúa eða fleiri, ásamt aukinni þjónustu í því grunnneti, er meðal þeirra aðgerða sem samgönguáætlun tilgreinir til að auka hreyfanleikann. Ferðaþjónustan er vaxandi atvinnuvegur sem byggist fyrst og fremst á góðum samgöngum á milli fjölfarinna ferðamannastaða. Lykilatriði fyrir áframhaldandi vöxt hennar er bætt aðgengi og aukinn hreyfanleiki þó svo að huga þurfi jafnframt að því að halda eftir ósnortnum svæðum. Nauðsynlegt er að mæta sérstökum þörfum ferðaþjónustunnar og gerir samgönguáætlun ráð fyrir að það sé gert.

Samgönguáætlun miðar að aukinni upplýsingaþjónustu á öllum sviðum samgangna við notendur og alla umferð. Upplýsingaþjónustan nái bæði til samgöngukerfanna og þeirra samgangna sem boðið er upp á.

Flugmál

Framkvæmdir á flugvöllum miða flestar að því að bæta nýtingarhlutfall þeirra, auka öryggi og veita betri þjónustu við farþega og flugrekendur. Helstu leiðir til að auka nýtingarhlutfall flugvalla felast að bæta búnað vegna blindaðflugs, ljósakerfa, veðurupplýsinga og snjóruðnings auk endurbóta á flugbrautum með hliðsjón af flugvélagerðum sem fara um flugvöllinn. Hér er sýnt nýtingarhlutfall flugvallanna með þeim hætti að skrá hve oft áætlunarflug fellur niður og þau flug sem falla niður eru reiknuð sem hlutfall af uppsettu áætlunarflugi. Skoðuð hafa verið tvö þriggja ára tímabil, árin 1996-1998 og 2002-2004 og þá eingöngu

skoðaðir þeir flugvellir sem hafa áætlun frá Reykjavíkflugvelli. Á fyrra tímabilinu féllu 7,55% af uppsettu áætlunarflugi niður, en á seinna tímabilinu 4,54%. Þannig náðist umtalsverður árangur milli þessara tveggja tímabila sem varð vegna betri aðflugs- og ljósabúnaðar og snjóhreinsitækja. Eftirfarandi súlurit sýnir nýtingarhlutfall átta flugvalla með áætlun út frá Reykjavík:



Nýtingarhlutfall Reykjavíkflugvallar er um 98 % og takmarkast flug frá honum einkum vegna hliðarvinds og skýjahæðar.

Stefnt er að því að auka nýtingarhlutfall Ísafjarðarflugvallar með bættu blindaðflugskerfi og áframhaldandi rekstri flugvallarins á Þingeyri eftir að uppbyggingu hans er lokið til að tryggja greiðari flugsamgöngur til norðursvæða Vestfjarða. Sama á við um aðra áætlunarflugvelli þar sem leitast verður við að nýta nýjustu tækni á hverjum tíma til þess að bæta nýtingarstuðul þeirra.

Á Íslandi eru gerðar sömu kröfur til nákvæmni og áreiðanleika í flugleiðsögu og gerðar eru erlendis, svo sem í Bandaríkjunum og Evrópu. Varðandi kröfur í flugleiðsögu er t.d. skilgreint, hver nákvæmnin skal vera, áreiðanleikinn og uppítíminn. Þessar kröfur sem gerðar eru til flugleiðsögu eru tilkomnar vegna þarfa notendanna og auk þess gerðar með tilliti til öryggisþátta sem metnir eru af öryggisstofnunum fyrir flugumferð og flugstjórn. Kröfurnar eru birtar af Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO), Flugmálastofnun Evrópu (JAA) síðar EASA og Bandarísku flugmálastjórninni (FAA).

Ljóst er að ákvörðun um óbreytta stöðu Reykjavíkflugvallar skiptir mjög miklu máli til að viðhalda háu nýtingarhlutfalli annarra innanlandsflugvalla, en nýtingarhlutfall Reykjavíkflugvallar er í dag um 98%. Samkvæmt aðal- og deiliskipulagi Reykjavíkurborgar fyrir Reykjavíkflugvöll verður starfsemi flugvallarins nánast í núverandi mynd fram til ársins 2016. Ef aðeins verður ein flugbraut eftir 2016 er öruggt að nýtingarhlutfall flugs um Reykjavíkflugvöll snarminnkar og verði um 91% eins og gert er grein fyrir í skýrslu Samvinnunefndar um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins í janúar 2001. Í skýrslu samráðsnefndar um úttekt á Reykjavíkflugvelli, yfirlit um stöðu verkefnisins í maí 2006, er nýtingarhlutfallið fyrir eina braut talið vera innan við 80%. Af þessu leiðir að fyrir áframhaldandi rekstur Reykjavíkflugvallar eru a.m.k. tvær flugbrautir nauðsynlegar. Lokun NA/SV brautar á Reykjavíkflugvelli leiðir til þess að færa þarf starfsemi þeirrar brautar á

Keflavíkurflugvöll.

Almennt má segja að hlutverk og þýðing Reykjavíkurflugvallar endurspeglar í eftirfarandi atriðum: Flugvöllurinn er tenging höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina, hann tryggir greiðar samgöngur við háæðisjúkrahús, hann er varaflugvöllur fyrir alþjóðaflugið, er sjúkraflugvöllur og frá honum er stundað millilandflug. Jafnframt er mikilvægt af öryggisástæðum að tveir flugvellir, Keflavíkurflugvöllur og Reykjavíkurflugvöllur, verði til staðar á suðvesturhorni landsins. Í alþjóðlegu samhengi sjást kostir Reykjavíkurflugvallar vel á því að allar höfuðborgir Evrópu eru með flugvöll innan við 20 km frá borgarmiðju og 50% þeirra eru með flugvöll í innan við 10 km frá borgarmiðju.

Siglingamál

Leiðsögukerfi og önnur upplýsingakerfi fyrir sjófarendur eru í stöðugri framþróun í samvinnu þjóða og nauðsynlegt er að vel sé fylgst með á því sviði. Þannig verða áfram best tryggðar greiðar siglingar að og frá landinu. Uppsetningu landstöðva sjálfvirks auðkenniskerfis skipa (AIS) verður lokið hér árið 2006 og rafrænt tilkynningakerfi Efnahagsbandalagsins um siglingar skipa (SafeSeaNet) verður tekið upp hér á landi árið 2007. Í Evrópu er víðtækt samstarf milli ríkja um upplýsingaskipti varðandi siglingar skipa bæði í Eystrasalti og Norðursjó. Norðmenn hafa óskað eftir samstarfi við Íslendinga um slík skipti á upplýsingum og samstarfi um vöktun umferðar á sameiginlegu hafsvæði. Kystverket í Noregi og Siglingastofnun hafa átt nokkra fundi af því tilefni. Allt útlit er fyrir að á árinu 2008 verði komið upp, fyrir tilstuðlan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, eftirliti með siglingum skipa á úthöfum með gervihnöttum. Eftir 2008 ætti því að vera unnt að fylgjast með allri skipaumferð í lögsögunni.

Siglingastofnun hefur skilgreint staðalkröfur fyrir fiskihafnir. Þar er bæði um að ræða tæknikröfur, sem lúta t.d. að skipulagi hafna, gæðum innsiglingar og kyrrð í höfn, svo og notendakröfur varðandi mat á atriðum eins og nýtingu á bryggjuplássi. Höfnum hefur verið skipt niður í fjóra flokka og eru mismunandi staðalkröfur gerðar í hverjum flokki. Áætlanir um ríkisstyrki til hafnargerðar hafa verið við það miðaðar að ná því markmiði að hver höfn uppfylli viðeigandi staðalkröfur. Framkvæmdir í höfnum eru flestar vegna endurnýjunar eða til þess að mæta breytingum í fiskiskipaflotanum eða útgerðarhátum. Eins getur þurft að breyta eldri höfn eða byggja nýja ef verksmiðjurekstur eða stóriðja kallar eftir nýrri eða aukinni aðstöðu. Eftir 2008 er ekki gert ráð fyrir að ríkisvaldið veiti fjármuni til nýframkvæmda í hafnagerð í grunnneti. Ríkissjóður mun þó eftir sem áður taka þátt í grunnrannsóknnum í hafnagerð, styrkja áfram framkvæmdir í minnstu höfnum og endurnýja mannvirki í höfnum sem búa við óhagstæðustu náttúrulegu skilyrðin.

Vegamál

Vegir í grunnneti eru með mismunandi mikla umferð og má þar af leiðandi skipta þeim í nokkra flokka. Hér verður þeim skipt í fjóra flokka eftir framkvæmdamarkmiðum. Við þessa endurskoðun samgönguáætlunar er hér reiknað með eftirtöldum framkvæmdamarkmiðum til viðbótar þeim sem eru í gildandi samgönguáætlun:

1a Vegir utan höfuðborgarsvæðisins með ÁDU um það bil 1000 bílar á dag eða

meira.

Þessir vegir, sem eru hluti umferðarþyngstu flutningabrautanna, eru með bundið slitlag og á áætlunartímabilinu verða þeir styrktir þannig að ekki þurfi að koma til áspungatakmakana á þeim. Þær brýr sem enn eru með aðeins einni akrein á þessum vegum verða breikkaðar. Stefnt er að því að minnsta breidd þessara vega verði 8,5 m, en meiri þar sem þörf er á vegna umferðar. Lagfæra þarf vegamót á þessum vegum og fækka þeim eins og unnt er.

Ib Vegir á höfuðborgarsvæði.

Gera þarf nýja vegi á höfuðborgarsvæðinu, endurbæta eldri vegi og lagfæra gatnamót a.m.k. í þeim mæli að umferðarástand versni ekki frá því sem nú er. Hafa þarf í huga að vegabætur í þéttbýli eru yfirleitt kostnaðarsamar vegna mikillar umferðar sem oft leiðir til flókinna mannvirkja. Tekið verði til sérstakrar athugunar varðandi vegi nálægt miðkjarna að hönnunarhraði vega verði tiltölulega lágur, t.d. 50 – 60 km/klst, þannig að minnka megi rýmisþörf veganna. Með þessu móti er unnt að fella umferðarmannvirkin mun betur að umhverfi sínu en ella og geta þau eftir aðstæðum orðið lítt áberandi. Með þessu móti má einnig draga úr umhverfisáhrifum vegna hávaða.

II. Aðrar þýðingarmiklar landshluta- og þéttbýlistengingar.

Í þessum flokki eru aðalflutningavegir landsins sem ekki eru í flokki Ia. Þar er um að ræða þann hluta Hringvegarins sem ekki er í flokki Ia ásamt tengingum til stærstu þéttbýlisstaða utan Hringvegar. Á áætlunartímabilinu þarf að ljúka endurbyggingu og lögn bundins slitlags á þessa vegi. Allir nýir vegir verði minnst 7,5 m breiðir og hafi fullt burðarþol. Lokið verði að mestu endurbyggingu og breikkun einbreiðra brúa á þjóðvegi 1 á áætlunartímabilinu og á öðrum vegum þar sem ÁDU er meira en 250 bílar á dag.

III. Aðrir vegir í grunnneti.

Áhersla verður lögð á endurbætur á hættulegum og ógreiðfærum vegaköflum og bundið slitlag lagt eins og fjármagn leyfir.

Framkvæmdir við jarðgöng eru hluti samgönguáætlunar, og er miðað við að unnið sé samfellt að gerð jarðganga á vegakerfinu allt áætlunartímabilið. Helstu jarðgangaframkvæmdir á áætlunartímabilinu eru Héðinsfjarðargöng, Óshlíð, Dýrafjarðargöng og Oddskarð. Ennfremur er gert ráð fyrir að framkvæmdir geti hafist við jarðgöng við Hlíðarfót undir Öskjuhlíð í Reykjavík.

Þá er einnig miðað við að endurskipuleggja almenningssamgöngur á landi og að þær nái til allra þéttbýlisstaða með meira en 200 íbúa. Sérleyfi vegna þessara samgangna voru boðin út á árinu 2005 að mestu í óbreyttri mynd. Fyrir liggur að farþegum í almenningssamgöngum úti á landi hefur fjölgað lítillega á undanförunum árum. Hér er gert ráð fyrir áfram verði unnið að því að finna leiðir til þess að bæta þjónustu þessa og verður m.a. skoðað hvort taka megi upp aukið samstarf við sveitarfélögin í því skyni. Með bættu skipulagi almenningssamgangna á að nást enn frekar áðurnefnt markmið um ferðatíma og bætt aðgengi. Ef orkuverð heldur enn áfram að hækka má við því búast að á tilteknum tímavörðum þurfi að leita sérstakra leiða til þess að efla þessa samgöngugrein.

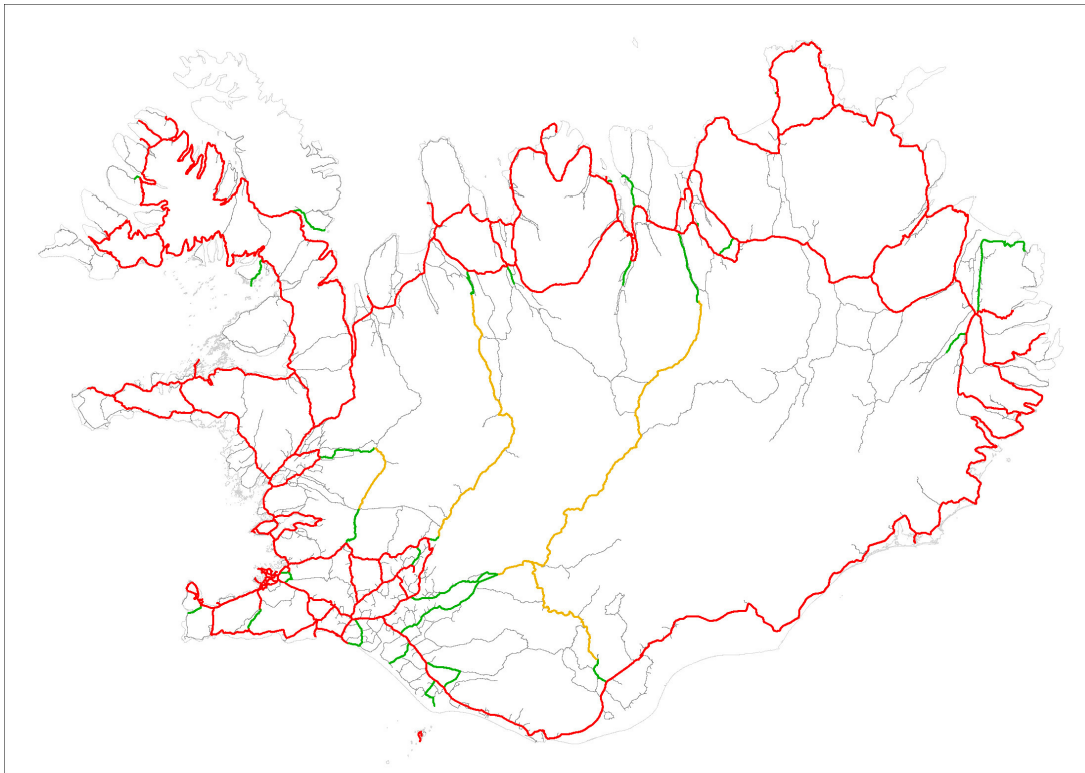
Almenningssamgöngur í þéttbýli hafa verið á hendi sveitarfélaga. Ríkið hefur styrkt sveitarfélögin við þetta verkefni með því að endurgreiða þeim meiri hluta þeirra gjalda sem lögð eru á þessa samgöngugrein. Lagt er til að í samráði

við sveitarfélög verði farið yfir fyrirkomulag og kostnað við almenningssamgöngur í þéttbýli.

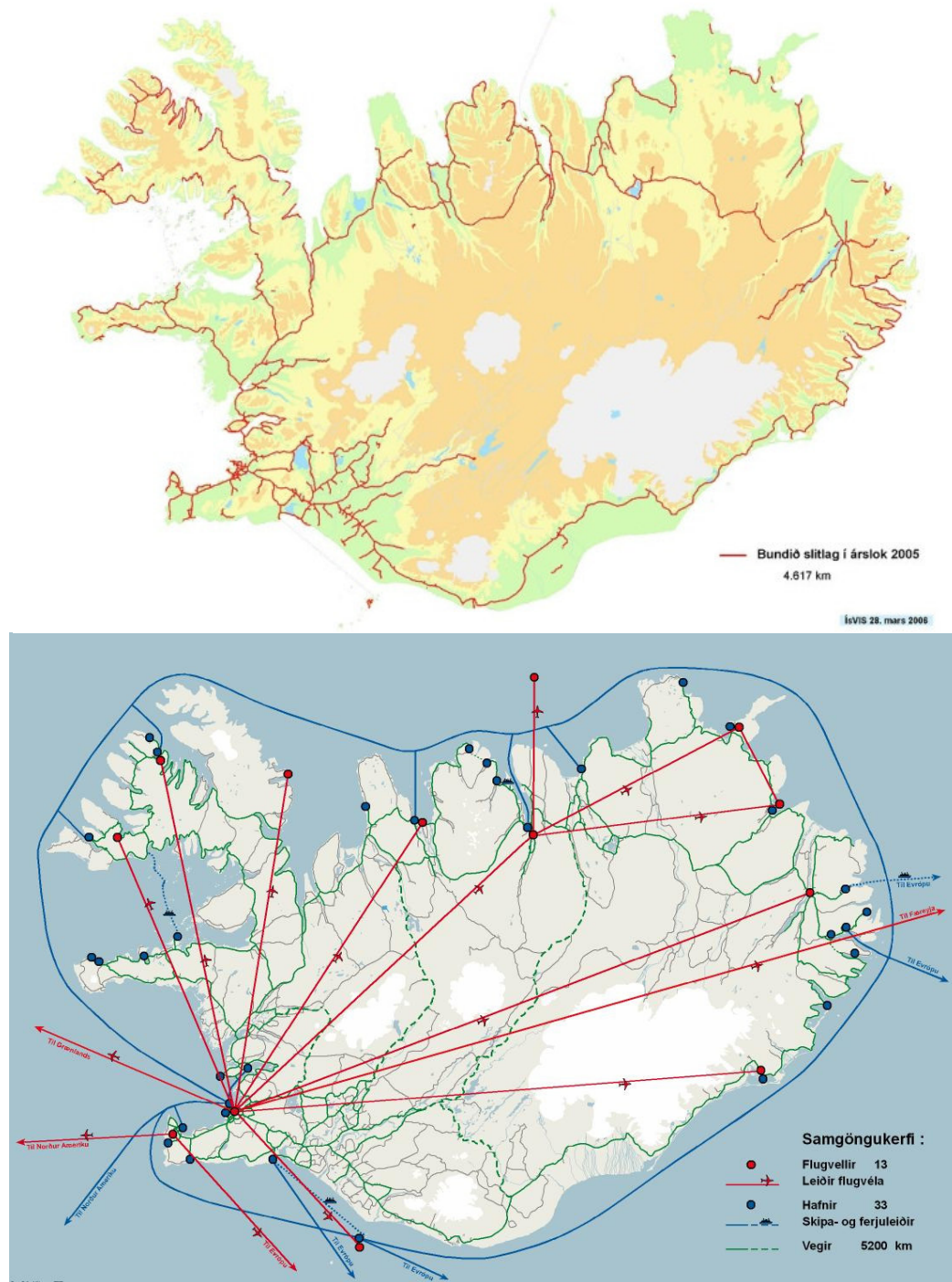
Afkastageta samgöngukerfisins er fyrst og fremst takmörkuð á höfuðborgarsvæðinu og í næsta nágrenni þess. Takmarkanir eru þó ekki meiri en gerist á borgarsvæðum erlendis af svipaðri stærð en ástandið hefur farið versnandi. Sett eru fram markmið um að tryggja afkastagetuna, og gerðar tillögur um uppbyggingu grunnnetsins á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við það. Meðal verkefna til að ná þessu markmiði er að ljúka tvöföldun Reykjanesbrautar með mislægum gatnamótum, framkvæmdir við Sundabraut, Þjóðveg 1, Arnarnesveg auk margra annarra verkefna.

Langstærsti hluti fjármuna samgönguáætlunarinnar fer í að byggja upp samgöngumannvirki og bæta þau. Af samgöngugreinunum þremur fer mest til vegamála. Miðað er við það að lokið verði við að mestu að leggja bundið slitlag á Þjóðveg 1 um á 1. og 2. tímabili.

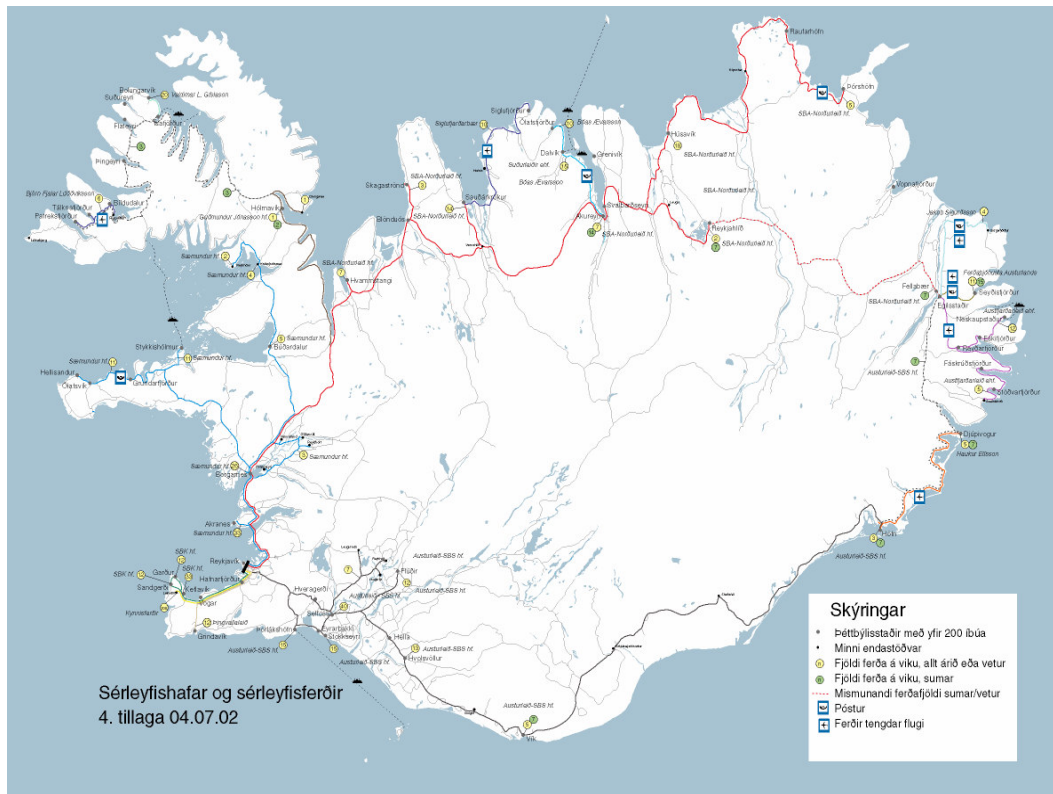
Vegir í grunnneti 1. janúar 2005



Vegir með bundnu slitlagi 1. janúar 2005



Grunnet samgagna (ásamt flokkun vega í grunnneti)



Sýrleyfishafar og sérleyfisferðir

Samgöngur fyrir alla

Samgöngumannvirki og –tæki í eigu og rekstri ríkisins eða sem háð eru samþykki ríkisins verði þannig úr garði gerð, að allir geti notað þau, jafnt fullfrískir sem fatlaðir. Þessu markmiði skal náð með markvissri hönnun samgöngumannvirkja og með viðeigandi kröfum við gerð útboðs- og verklýsinga við úthlutun leyfa og kaup á samgönguþjónustu.

Í skipulags- og byggingarlögum og byggingarreglugerð er mælt fyrir um kröfur vegna aðgengis fatlaðra í mannvirkjum. Fyrirmælin gilda um samgöngumannvirki sem önnur mannvirki og efnislega má draga af þeim ályktanir í þeim tilvikum, þegar vafi leikur á, hvort byggingarreglugerðin gildir. Við hönnun gatnamannvirkja hjá sveitarfélögum hafa orðið til vinnureglur, sem líta má á sem ígildi staðla. Má þar nefna frágang og niðurtektir gangstétta fyrir blinda og sjónskerta og fyrir notendur hjólastóla.

Með hækkandi meðalaldri þjóðarinnar á næstu áratugum mun fjöldi fólks með skerta hreyfigetu aukast. Því verður æ brýnna, að horft verði á heildstæðan hátt til aðgengis fyrir alla við hönnun samgöngumannvirkja. Við hönnun vega og tengdra mannvirkja í þéttbýli verður litið til frágangs gangstétta, skábrauta, göngustíga og fleira fyrir notendur hjólastóla og sjónskerta. Við gerð flugstöðvabygginga gildir byggingarreglugerð. Við kaup á þjónustu almenningssamgangna, ferja og áætlanarbíla, verður gerð krafa um fullt aðgengi fyrir fatlaða í samræmi við bestu lausnir hvers tíma.

Samgönguráðuneytið mun setja á laggirnar vinnuhóp með hagsmunaaðilum og sérfræðingum stofnana, sem heyra undir ráðuneytið, sem verður ætlað að yfirfara

stöðu mála varðandi aðgengi fatlaðra í samgöngumannvirkjum, sem rekin eru af ríkinu. Vinnuhópurinn mun meta ástand núverandi mannvirkja og gera tillögur um frágang til framtíðar.

1.2 Markmið um hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgangna.

Grunnnet samgangna hefur verið skilgreint til þess að tryggja góðar og öruggar samgöngur á landinu öllu á sem hagkvæmasta hátt. Grunnnetið er skilgreint annars vegar út frá umferðarþunga og hins vegar markmiðum um aðgengi og þjónustu. Í samgönguáætlun er uppbyggingu og þjónustu í grunnnetinu ætlaður forgangur. Með því er stuðlað að hagkvæmni í samgöngum, enda grunnnetið mikilvægasti hluti samgöngukerfisins sem ber uppi mesta umferðarþungann.

Það að skilgreina grunnnetið var í sjálfu sér fyrsti áfanginn í að afmarka mikilvægasta viðfangsefnið og ráðstafa fjármagni á hagkvæman hátt við uppbyggingu samgöngukerfisins. Hins vegar eru verkefni mörg og hægt að meta þau frá ólíkum forsendum, svo sem út frá slyshættu, áhrifum á flutningskostnað, byggðarsjónarmiðum, arðsemi og aðgengi. Unnið hefur verið að öflun grunnagna um gjaldtöku og samfélagslegan kostnað við land- og sjóflutninga, og skoðaðar aðferðir nágrannalanda við forgangsröðun framkvæmda. Þessi gögn ásamt frekari rannsóknum verða notuð til að leggja mat á þjóðhagslega hagkvæmni og þjóðhagsleg áhrif af uppbyggingu og rekstri grunnkerfis samgangna, og til að byggja upp líkön til að nota við forgangsröðun og mat á hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu. Hagfræðistofnun Háskólans hefur í skýrslu um „Forgangsröðun í samgöngum“ lagt fram tillögur um aðferðafræði til að ákvarða hagkvæmni við uppbyggingu, og er stefnt að því að móta þá aðferðafræði frekar á fyrsta áætlunartímabilinu.

Í þessu samhengi þarf einnig að fylgjast grannt með og jafnvel taka frumkvæði í fjölþjóðaumræðu um þróun nýrra siglingaleiða milli heimsálfa um Norðurheimskautið. Hlutverk lands og lýðs í því efni getur skipt miklu í efnahagslegri framvindu landsmanna.

Stefnt verði að því að stuðla að markvissri uppbyggingu hafna m.t.t. hagkvæmustu lausna. Það verði gert með því að stuðla að grunnrannsóknum og líkanatilraunum. Ennfremur verði stuðlað að enn frekari sameiningu hafna innan svæða með það að markmiði að efla starfsemina í breyttu umhverfi, styrkja hafnirnar sem mikilvæga undirstöðu atvinnulífs svæðanna og bjóða viðskiptavinum betri og hagkvæmari þjónustu. Með sameiningu hafna má ennfremur ná fram betri landnýtingu og verkaskiptingu.

Einnig eru sett fram ýmis markmið sem varða t.d. samvinnu samgöngustofnana, og samræmingu milli þeirra, gjaldtöku af notendum, samkeppni sem ætlað er að stuðla að hagkvæmustu lausnum í viðkomandi málaflokki, og um hlutverk markaðsaflanna í rekstri og uppbyggingu samgangna.

Stefnt er að markvissum rekstri samgöngustofnana og samgöngukerfisins. Í því skyni verði hugað að frekari viðskiptavæðingu stofnananna séu markaðsforsendur fyrir hendi. Unnið verði að athugunum og úttektum á hinum ýmsu þáttum í rekstrinum í þessu skyni. Í því sambandi verða skoðaðir kostir þess að sameina rannsóknir, frumáætlanir og og framkvæmdir t.d. fyrir vegi og hafnarmannvirki. Einnig kemur til greina að horfa til samstarfs á sviði umferðaröryggismála og siglingaöryggismála. Meðal verkefna sem unnið verður að, auk þeirra sem talin eru í þingsályktunartillögunni, má nefna eftirfarandi:

- Kostir eignastjórnunarkerfis (asset management) verði kannaðir og kerfið tekið upp ef hagkvæmt þykir.
- Nýttir verði til fullnustu þeir kostir til hagræðingar, sem fylgja því að mörkum varnarsvæðisins á Keflavíkurflugvelli hefur verið breytt
- Rekstur flugvalla er stöðugt í endurskoðun í ljósi óbreyttra fjárframlaga og síaukinna krafna. Gerðir hafa verið samningar við Vegagerðina, sveitarfélög og einstaka verktaka um rekstur sjö flugvalla utan grunnnets þar sem hlutverk þeirra og þjónustustig hefur verið skilgreint. Áfram verður unnið að því að ná slíkum samningum með aukna hagræðingu í huga. Athugað verði hvort hagkvæmt sé að bjóða út sérstaka rekstrarþætti flugvallanna. Þetta þarf að endurskoða með hliðsjón af uppskiptingu FMS.
- Væntingar eru til um að aukin notkun GPS og leiðréttingakerfa í flugleiðsögu bjóði upp á það að hefðbundnum leiðsögutækjum á jörðu niðri megi fækka og leiða þannig til sparnaðar í rekstri flugkerfa í landinu. Ekki er á þessu stigi ljóst hversu umfangsmikill sparnaðurinn getur orðið, en nú þegar er fyrirséð að nokkra vita megi leggja niður. Hægfara þróun í uppsetningu GPS búnaðar í flugflota á alþjóðavettvangi hefur tafið notkun þessa búnaðar til blindaðflugs.
- Unnið verður áfram að hagræðingu í rekstri sjúkraflugvalla í samvinnu við heilbrigðis- og tryggingaráðuneytið og Tryggingastofnun ríkisins, þar sem kveðið verður á um hvaða flugvellir og lendingarstaðir skuli þjóna sem sjúkraflugvellir og verkefni þeirra skilgreind.
- Unnið verði að skilgreiningu neyðarflugvalla vegna hamfara.
- Unnið verði að skilgreiningu á þörfum ferðaþjónustunnar fyrir flugvelli í samráði við Ferðamálastofu og Samtök ferðaþjónustunnar.
- Unnið verði að skilgreiningu á þörfum einkaflugsins og flugskóla fyrir flugvelli í samráði við þá aðila.
- Unnið verði áfram að aukinni sjálfvirkni í rekstri vita- og leiðsögukerfa fyrir sjófarendur, er leiði til hagræðingar sem m.a. verði nýtt til að þróa og byggja upp nýjungar á því sviði.
- Á undanförunum fáum árum hefur orðið sú grundvallarbreyting á vöruflutningum innanlands, að flutningar hafa að mestu leyti flust af sjó yfir á vegakerfið. Hefur þessi þróun orðið m.a. með kröfu markaðarins um skjóta þjónustu alla leið heim að dyrum. Breyting þessi er fyrirvaralítill og um leið afdrifarík fyrir vegakerfið. Með tilkomu mikils fjölda stórra og þungra ökutækja á vegakerfið eykst þörfin fyrir breiðari vegi og vegi með fullt burðarþol allt árið. Um leið liggur alls ekki fyrir, hve hagkvæm nýting flutningakerfisins í rauninni er, hvort fjöldi flutningabíla er á ferðinni á sömu leiðum og sömu tímum með takmarkaða nýtingu flutningsgetunnar. Hagkvæmni vöruflutningakerfisins á vegum er lykilatriði fyrir flutningskostnað og afkomu íbúa landsins. Auk þess kann að skipta máli fyrir slysatíðni á vegum, að landflutningum verði haldið í lágmarki. Því mun verða gerð könnun á skipulagi og nýtingu landflutningakerfisins og leitað leiða til að auka hagkvæmni þess. Jafnframt verði gjaldskrár hafna skoðaðar með það að markmiði, að þær verði byggðar upp með það í huga, að þær mismuni ekki notendum hafnanna. Með því móti kann að vera unnt að skapa grundvöll fyrir því, að einhver hluti landflutninganna geti flust yfir á skip á hagkvæman hátt. Mat á flutningakerfinu verði unnið í samráði

við samtök í atvinnulífinu.

Samkeppni og jafnræði notenda.

Mikil umræða hefur farið fram um landflutninga samanbórið við sjóflutninga og að gjaldtaka hins opinbera mismuni notendum og hafa ýmsar hliðar þessara mála verið rannsakaðar. Í þessu sambandi þykir rétt að minna á skýrslu Hagfræðistofnunar HÍ um jöfnuð samgöngugreina. Í henni komu fram ábendingar um að gjaldtaka af strandflutningum væri til muna meiri en samfélagslegur kostnaður við greinina. Þegar gjaldtakan af greininni var skoðuð sérstaklega kom fram að hlutfall hafnargjalda var óeðlilega hátt a.m.k. sé miðað við fiskiskip. Samgönguráð telur brýnt að þessi mál verði skoðuð frekar, en telja verður líklegt að fyrirtækin í greininni muni á hverjum tíma skoða þá möguleika sem fyrir hendi eru, ekki síst í ljósi vaxandi flutningskostnaðar á landi með síhækkandi orkuverði. Þá er við setningu laga og reglugerða lögð áhersla á að:

- Reglur sem settar eru stuðli að bættu öryggi án þess að mismuna notendum umfram það sem óhjákvæmilegt er,
- Stuðningur ríkisins sé skilgreindur og sýnilegur og skekki ekki samkeppnisstöðu einstakra flutningagreina.

Gjaldtaka fyrir not samgöngukerfisins.

Nýjar aðferðir við gjaldtöku vegna notkunar vegamannvirkja eru mjög til umræðu í Evrópu. Megininntak þeirrar umræðu er tvenns konar:

- Gjaldtakan miðist við jaðarkostnaðarregluna og taki bæði til innri og ytri kostnaðar.
- Gjaldtakan færast við stund og stað notkunar. Með því að færa gjaldtöku að stund og stað notkunar er átt við að mæld notkun á samgöngumannvirki sé reikningsfærð t.d. með aðstoð nýrrar tækni sem verið er að þróa bæði héraðs og erlendis og byggir m.a. á GPS sambandi við gervihnött og gagnasendingum gegnum þráðlaust símkerfi. Jaðarkostnaður er þekkt hagfræðilegt hugtak og tekur til innri og ytri kostnaðar sem ein bifreið til viðbótar veldur, t.d. við slit á mannvirki eða með útblæstri gróðurhúsalofttegundar. Gjaldtaka byggð á jaðarkostnaði stuðlar að hagkvæmustu nýtingu kerfisins. Með því að sömu reglur gildi fyrir allar samgöngugreinar á að koma í veg fyrir að þeim sé mismunað þannig að flutningar fari eftir þeim leiðum sem hagkvæmar eru þjóðhagslega hverju sinni. Innri kostnaður snýr að beinni notkun samgöngumannvirkja en ytri kostnaður lýtur að slysum, töfum í umferð, notkun á umhverfisgæðum o.þ.h. Að innleiða aðferðir af þessu tagi krefst mikillar vinnu, jafnframt því sem fylgjast verður vel með þróuninni í Evrópu, bæði að því er varðar aðferðir og tæknilegar lausnir. Nú þegar hafa þessar aðferðir verið teknar upp hvað varðar akstur flutningabifreiða í Sviss, Austurríki og Þýskalandi. Aðferðum þessum er jafnframt farið að beita með góðum árangri á borgarumferð til þess að minnka umferð t.d. í London og nú nýverið í Stokkhólmi. Tiltekið er að þessar aðferðir byggjast ekki á hreinum jaðarkostnaðarútreikningi. Reiknað er með að nýjar aðferðir verði teknar upp víða í Evrópu á samgönguáætlunartímabilinu og því nauðsynlegt að marka stefnu íslenskra stjórnvalda á þessu sviði sem fyrst, samanber tillögur nefndar um gjaldöku sem skilaði tillögum til samgönguráðherra í febrúar 2005. Varðandi gjaldtöku af vegaumferð mætti hugsa sér að hún miðist í upphafi við að

standa undir öllum rekstri, viðhaldi og almennri uppbyggingu og endurbótum á vegakerfinu. Stærri mannvirki eins og jarðgöng, stórar fjarðarþveranir og stærstu mannvirki á höfuðborgarsvæðinu mætti svo fjármagna með hærri gjöldum eða sérstökum framlögum. Markmiðið ætti þó að vera að ná fram gjaldtöku sem byggir á jaðarkostnaði þar sem tekið er tilliti til ytri áhrifa eins og umhverfisáhrifa, þrengsla, slysakostnaðar osfrv. Það er samt fyrirséð að erfiðlega mun ganga að endurheimta kostnað með hliðsjón af jaðarkostnaði á fáfarnari vegum á landsbyggðinni. Hér þarf því sérstök aðlögun að koma til. Í þessari samgönguáætlun er lagt upp með það markmið að koma nýju gjaldakerfi í framkvæmd eigi síðar en á öðru áætlunartímabili.

Í kjölfar þess að EFTA-dómstóllinn úrskurðaði að eldra gjaldtökakerfi flugvallagjalds væri ólöglegt var lögum um flugmálaáætlun og fjáröflun til flugmála breytt í maí 2004, þannig að greiddur er sérstakur skattur (flugvallaskattur) vegna hvers manns sem ferðast með loftfari innanlands eða frá Íslandi til annarra landa. Flugvallaskatturinn er sama upphæð hvort heldur flogið er í innanlandsflugi eða utanlandsflugi. Til að fjármagna viðbótarkostnað vegna reksturs og viðhalds alþjóðlegra varaflugvalla á Íslandi er greitt sérstakt gjald (varaflugvallagjald) vegna hvers manns sem ferðast með loftfari í flutningaflugi frá Íslandi til annarra landa.

Gjaldtaka í höfnum er frjáls og alfarið á ábyrgð eigenda hafna.

Markaðslausnir.

Á undanförunum árum hafa einkaaðilar komið í auknum mæli að ýmsum þáttum samgöngumála. Þróun þessi hefur átt sér stað af ýmsum ástæðum. Þær helstu eru auknar kröfur um að markaðslögmálin séu nýtt þar sem aðstæður leyfa, svo sem virk samkeppni, og einnig hafa skapast nýjar leiðir fyrir aðkomu einkafjármagns að opinberum framkvæmdum. Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir að þessi þróun haldi áfram og markaðurinn verði nýttur í vaxandi mæli þar sem hagkvæmt er. Leitast verður við að:

- nýta rekstrarþekkingu einkaaðila í samgöngumálum. Sem dæmi má nefna svokallaða skuggaframkvæmd, þar sem rekstraraðilinn fær greitt eftir notkun mannvirkisins,
- vinna að frekari útboðum stórra þjónustuverkefna,
- skoða hvort einstök verkefni henti sem einkaframkvæmd með gjaldtöku að miklu eða öllu leyti. Dæmi um einkaframkvæmd með gjaldtöku eru Vaðlaheiðargöng sem til umræðu eru um þesar mundir
- halda áfram að bjóða út rekstur samgangna í lofti, á sjó og landi, sem ríkið kemur að, til að tryggja eðlilegt samkeppnisumhverfi.
- Skoðaðir verði kostir þess að sameina rekstur á Keflavíkurflugvelli og rekstur Flugstoða ohf

1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Stefnt skal að því að samgöngur verði sjálfbærar. Markmið um sjálfbærar samgöngur fela í sér að samgöngur séu í samræmi við stefnumótun stjórnvalda til ársins 2020, sem fram kemur í ritinu “Velferð til framtíðar – sjálfbær þróun í íslensku samfélagi”. Þannig fjalla markmið um sjálfbærar samgöngur um að samræma umhverfisleg, efnahagsleg og samfélagsleg markmið innan samgöngugeirans. Umhverfisleg markmið fela m.a. í sér takmörkun á nýtingu óendurnýjanlegra auðlinda, að ekki sé gengið á endurnýjunarmöguleika auðlinda, samgöngur ógni ekki heilsu fólks eða vistkerfum og mótvægisáðgerðum sé beitt til að sporna við neikvæðum umhverfisáhrifum. Sett

eru fram markmið er stuðla að sjálfbærum samgöngum og fjallað um leiðir til að ná markmiðunum, að svo miklu leyti sem unnt er innanlands. Árangur á þessu sviði ræðst þó að mjög miklu leyti af alþjóðlegri tækniþróun. Samgöngur hafa áhrif á náttúrulegt og manngert umhverfi og á heilsu fólks. Umhverfisáhrif samgangna geta verið staðbundin, svæðisbundin eða hnattræn eftir því hvar umhverfisáhrifanna gætir miðað við upptök þeirra. Þau eru margs konar og ná m.a. yfir loftmengun, gróðurhúsaáhrif, áhrif á heilsu, hávaða, sjónræn áhrif o.s.frv. Mörg þessara áhrifa samgangna á umhverfið hafa aukist á síðustu árum, önnur hafa staðið í stað eða minnkað, en munu hugsanlega aukast á ný með auknum samgöngum, verði ekki brugðist við í tíma.

Markmiðið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur tekur í ríkum mæli mið af alþjóðlegum skuldbindingum Íslands og er þar helst að nefna Kyoto bókunina, sem íslensk stjórnvöld hafa staðfest. Gildistími hennar er til 2012 og er Íslandi heimilt að auka losun gróðurhúsalofttegunda um 10 % til 2012 miðað við losun 1990. Aukning bílaumferðar verður líklega umfram þessi mörk og er verkefnið að sjá til þess að aukning losunar gróðurhúsalofttegunda frá umferð verði minni en aukning bílaumferðarinnar.

Flug

Millilandaflugið er í alþjóðlegu samkeppnisumhverfi og ekki er gert ráð fyrir að innanlandsflugið standi undir umhverfiskröfum umfram millilandaflugið. Því er ekki gert ráð fyrir séríslenskum reglum á þessu sviði. Umhverfismálanefnd Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (CAEP) vinnur stöðugt að endurskoðun staðla, útgáfu leiðbeininga og mati á umhverfisáhrifum flugsins. Einnig er mikið unnið á þessu sviði innan Evrópusambandsins og búast má við því að nýjar reglur um þetta verði settar fyrir atvinnugreinina.

Siglingar

Siglingar eru mjög háðar alþjóðlegu samkeppnisumhverfi og umhverfiskröfur til íslenskra skipa og erlendra skipa er hingað sigla hljóta því að taka mið af því sem gerist í nágrannalöndunum. Taka ber upp alþjóðlegar kröfur um áhrif siglinga á umhverfið og taka stefnumarkandi ákvarðanir um beitingu þvingunarúrreða þar sem það á við. Auka þarf rannsóknir sem taka á orkusparandi aðgerðum skipa sem eru og verða í íslenska fiskiskipaflotanum næsta áratug. Beina þarf sérstaklega athyglinni að sparnaði í eldsneytisnotkun skipa, að botnmálning þeirra sé umhverfisvæn og að kælimiðlar hafi ekki neikvæð áhrif á umhverfið. Nauðsynlegt er einnig að gerðar verði mælingar á útblæstri fiskiskipa til að mæla mengunarefni í útblæstri frá aðalvélum þeirra. Komið verði upp starfshópi frá Siglingastofnun og Vegagerðinni sem á tveggja ára fresti leggi fram stöðuskýrslu um vetni og aðra umhverfisvæna orkugjafa í samgöngum bæði héraðs og erlendis byggða á tæknilegum, viðskiptalegum og umhverfislegum þáttum og kynntar nýjungar til að beisla þessa tækni sem aflagjafa í íslenska samgöngukerfinu og fiskiskipaflotanum. Eftirfarandi má draga saman sem áhersluatriði í umhverfismálum siglinga:

- Vinna að upplýsingamiðlun og fræðslu um leiðir til þess að bæta umhverfið.
- Meta losun CO₂ frá skipum og setja reglur sem stuðla að takmörkun þess.
- Leita leiða til að farga úreltum skipum og skipsflökum.
- Stefna að gildistöku alþjóðlegra reglna sem leiða til frekari takmörkunar á mengandi efnum frá samgöngutækjum.
- Stuðla að notkun umhverfisvænna orkugjafa eins og t.d. vetnis.

- Setja reglur um takmörkun siglinga, þá sérstaklega skipa með sjókjölfestutanka (ballast water tanks), um líffræðilega mikilvæg hafsvæði.
- Leitast við að draga úr notkun spilliefna í siglingum og við uppbyggingu og rekstur hafna.

Vegir

Vegir og umferð eiga langstærstan þátt í umhverfisáhrifum samgangna innanlands. Áhrifunum má skipta í 4 flokka: Hnattræn áhrif, svæðisbundin áhrif, staðbundin áhrif í þéttbýli og staðbundin áhrif í dreifbýli.

- Hnattræn áhrif.
 - Losun gróðurhúsalofttegunda: Dregið verði úr losun frá jarðefnaeldsneyti. Áfram verði unnið að því að beita hagrænum aðgerðum til að hvetja til notkunar umhverfisvænna farartækja og eldsneytis. Fræðsla og áróður, stjórnun umferðar og fleira getur einnig komið að gagni við að draga úr eldsneytisnotkun. Gjaldtaka af umferð er sennilega áhrifaríkasta stjórnækið í þessum tilgangi.
 - Orkunotkun: Hlutfall endurnýjanlegra orkugjafa verði aukið og stefnt að því að notkun jarðefnaeldsneytis verði óveruleg innan fárra áratuga. Stefnt verði að því að farartæki nýti orku sem framleidd er með endurnýjanlegum orkugjöfum eins fljótt og kostur er og hagkvæmt þykir.

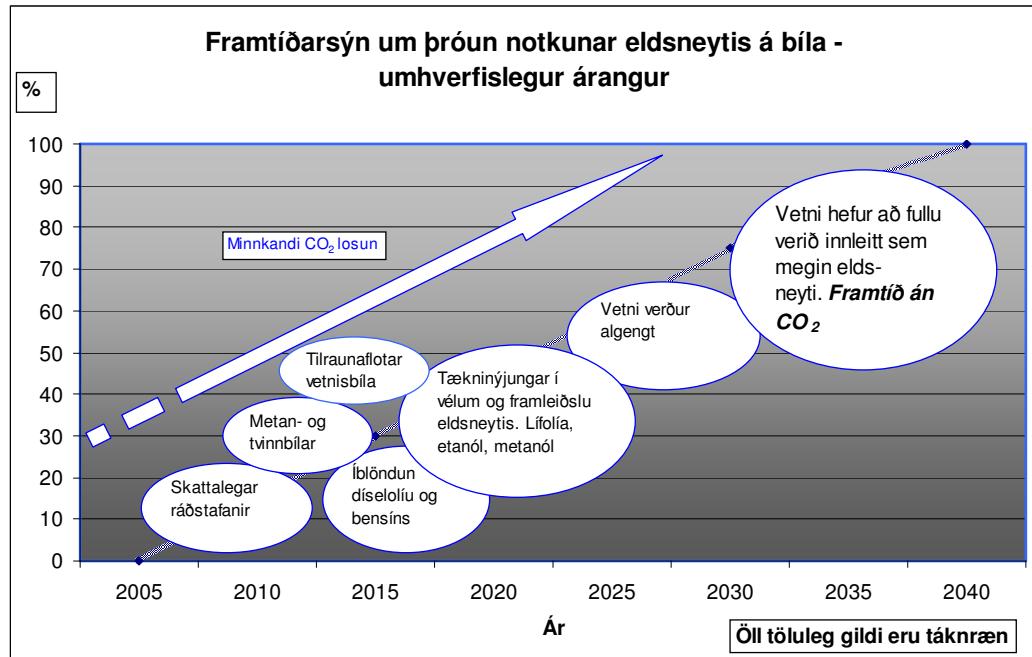
Allar líkur eru á að heimsmarkaðsverð jarðefnaeldsneytis muni fara stighækkandi á næstu árum og verði þeirri þróun vart snúið við. Auk þess hefur þjóðin tekið á sig þær skuldbindingar að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, m.a. í samgöngum, sem ekki verður gert á annan hátt en að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis. Til fróðleiks má geta þess að í tilskipun Evrópusambandsins, sem að vísu gildir ekki hér, kveður á um, að 10% díselolíu og bensíns skuli unnin úr plöntum árið 2010. Því er áriðandi nú þegar að undirbúa og ráðast í breytingar, sem gera þjóðina óháðari jarðefnaeldsneyti en nú er. Þær breytingar, sem hér um ræðir, eru umfangsmiklar og munu hafa mikil áhrif á allt þjóðfélagið. Því er nauðsynlegt, að hafist verði handa strax við að undirbúa jarðveginn fyrir þær og láta þjóðina aðlagast þeim hægt og sígandi. Á þessum tíma verða miklar breytingar á dreifingarkerfi eldsneytisins, og er áriðandi, að þær breytingar gerist hægt og nái yfir langan tíma. Lokasýnin er því sem næst algjör umskipti frá notkun jarðolíu yfir í vetni, en þessi breyting mun taka nokkra áratugi. Fram að þeim tíma þarf að eiga sér stað aðlögun, sem auðvitað getur orðið á ýmsa vegu, en hér er sett fram eftirfarandi sýn:

1. Hvatt verði til notkunar neyslugrannra ökutækja með skattalegum aðgerðum. Þannig verði notkun lítilla díselbifreiða gerð sérstaklega álitleg, en einnig stórra díselbifreiða, þar sem díselvélin er bæði neyslugrennri og mengar minna en bensínvélin
2. Hvatt verði með skattalegum aðgerðum til notkunar bíla, sem nota annað og umhverfisvænna eldsneyti en jarðolíu
3. Athugað verði, hvort hagkvæmt sé strax að blanda díselolíu með lífolíu og bensín með etanóli. Bæði dísel- og bensínvélar geta tekið við þessum efnum án teljandi breytinga. Aðgerðir þessar verði studdar með skattalegum aðgerðum
4. Unnið verði að því að metanvæða ákveðna markhópa ökutækja á

höfuðborgarsvæðinu. Hugsanlega væri hægt að reka tvinnbíla, sem bæði gengju fyrir metani og dísel, sem eykur sveigjanleikann varðandi dreifingarkerfi eldsneytis

5. Lokamarkið er, að bílaflotinn gangi fyrir vetni, og reyndar fiskiskipafлотinn líka, en því markmiði verður ekki náð fyrr en vetnisbílar eru orðnir almenn markaðsvara a.m.k í Evrópu

Á eftirfarandi línuriti er sýn þessi á myndrænu formi:



- Svæðisbundin áhrif

- Félagssleg- og efnahagsleg áhrif: Gerð verður grein fyrir þessum áhrifum í sérstökum kafla samgönguáætlunar, sem fjallar um mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar. Unnið verði að því að festa í sessi aðferðir til að meta svæðisbundin áhrif sem þátt í forgangsröðun framkvæmda.

- Staðbundin áhrif í þéttbýli.

- Loftmengun: Loftmengun af völdum umferðar verði haldið í lágmarki eftir því sem kostur er, og mið tekið af Evrópustöðlum. Dregið verði úr loftmengun, einkum svifryki, á höfuðborgarsvæðinu, þannig að hún verði umtalsvert lægri innan nokkurra ára en í dag. Telja má víst að aukin þrif gatna geti breytt hér allmiklu og er það skjótvirkasta aðgerðin til að stemma stigu við vaxandi rykmengun. Er því nauðsynlegt að taka tillit til þess við ákvörðun þjónustustigs vega í þéttbýli.
- Hávaði: Hávaði við helstu umferðargötur verði kortlagður í samvinnu við sveitarfélög í samræmi við kröfur í reglugerð nr. 1000/2005 um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlanir. Tekið verði tillit til hljóðvistar við hönnun umferðarmannvirkja í samvinnu við sveitarfélög eins og verið hefur, og fylgst með þróun í aðferðum til að bæta hljóðvist í þéttbýli.

- Landnotkun: Aukin verði samvinna samgöngustofnana og skipulagsyfirvalda til að halda landnotkun samgöngumannvirkja í lágmarki, og draga úr umferðarþörf eins og kostur er með styttingu leiða við skipulag byggðar. Þetta er ef til vill eitt af mikilvægustu verkefnum framtíðarinnar á þessu sviði.
- Hjóla- og göngustígar: Stefnt skal að því að breyta vegalögum í þá átt að heimilað verði að taka þátt í gerð hjóla og göngustíga meðfram stofnbrautum í þéttbýli og meðfram umferðarmestu þjóðvegum í dreifbýli til jafns við reiðvegi. Sérstök fjárveiting verði tryggð til þessa í samgönguáætlun.
- Staðbundin áhrif í dreifbýli.
 - Loftmengun: Unnið verði að rannsóknum á aðferðum til að draga úr loftmengun við framkvæmdir.
 - Vatnsmengun: Við framkvæmdir skal gæta sérstaklega að mengunarvörnum á vatna- og strandsvæðum. Gera þarf úttekt á flutningi hættulegra efna um vatnsverndarsvæði. Skilgreina þarf öruggar hjáleiðir við mikilvæg vatnsból.
 - Landnotkun: Tekið skal tillit til umhverfissjónarmiða við hönnun mannvirkja. Gerð skal grein fyrir landnotkun í mati á umhverfisáhrifum einstakra framkvæmda. Landnýtingu verði hagað með tilliti til náttúruvár.
 - Frágangur: Huga skal sérstaklega að frágangi við hlið vega, bæði með tilliti til umhverfis- og öryggissjónarmiða. Fylgja skal eftir sérstakri áætlun um frágang gamalla efnisnáma.
 - Jarð- og menningarminjar: Forðast skal röskun sérstakra minja og gera skilmerkilega grein fyrir þeim í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda.
 - Lífríki: Forðast skal eins og kostur er að skerða votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands. Stefnt skal að endurheimt votlendis sem samsvarar því sem raskað er við framkvæmdir.
 - Sjónræn áhrif: Gæta skal að staðsetningu, útliti og umhverfi mannvirkja með tilliti til þess að halda sjónrænum áhrifum í lágmarki. Fella skal öll mannvirki að landslagi svo sem kostur er.
 - Víðerni: 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.
 - Förgun og spilliefni: Draga skal eins og unnt er úr myndun úrgangs frá samgöngum og stefna að endurnotkun og endurnýtingu þar sem þess er kostur. Notkun spilliefna verði takmörkuð eins og mögulegt er.
 - Akstur utan vega: Ljúka skal í samvinnu við umhverfisráðuneyti kortlagningu vegslóða og taka ákvörðun um lokun einhverra þeirra fyrir umferð. Takmarka skal eins og kostur er akstur vinnuvéla utan vegsvæðis við framkvæmdir.

Til að unnt sé að meta árangur þarf að skilgreina markmið varðandi mörg framangreindra verkefna og ákvarða mælikvarða fyrir hvert þeirra. Markmiðin þurfa að vera metnaðarfull en jafnframt raunsæ og mælanleg svo unnt sé að fylgjast með og stýra þróuninni. Með markmiðssetningu er unnt að einbeita sér að aðgerðum til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna. Unnið er að því á vegum Evrópusambandsins og ýmissa alþjóðlegra samtaka að ákveða og

staðla mælikvarða til að fylgjast með umhverfisáhrifum af völdum samgangna í einstökum löndum. Stefnt er að því að nota þessa mælikvarða hérlendis. Tímasett markmið með mælikvörðum þar sem það á við, ásamt upplýsingum um þróun áhrifamestu umhverfisþátta, koma fram í umhverfisstefnu og umhverfisskýrslum einstakra stofnana samgöngumála, og eru m.a. hluti af grænu bókhaldi þeirra stofnana sem það færa.

Umhverfisráðuneytið fer með yfirstjórn laga og reglna um umhverfismál en eftirlit með framkvæmd þeirra er í mörgum tilfellum á hendi samgönguráðuneytisins. Góð samvinna við umhverfisráðuneytið og reyndar fjármálaráðuneytið einnig er nauðsynleg til þess að tryggja framgang margra markmiða varðandi umhverfismál. Ýmsar leiðir sem kynntar hafa verið í stefnumörkun umhverfisyrivalda fela m.a. í sér stjórnvaldsaðgerðir af ýmsu tagi, upplýsingamiðlun og kennslu, rannsóknir og nýtingu tækniþróunar. Með því að fara þessar leiðir má ná góðum árangri í umhverfismálum samgangna. Alþjóðleg tækniþróun ræður þó mestu um árangur á flestum sviðum umhverfisáhrifa samgangna og þá ekki síst hvað varðar hin hnattrænu áhrif.

1.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

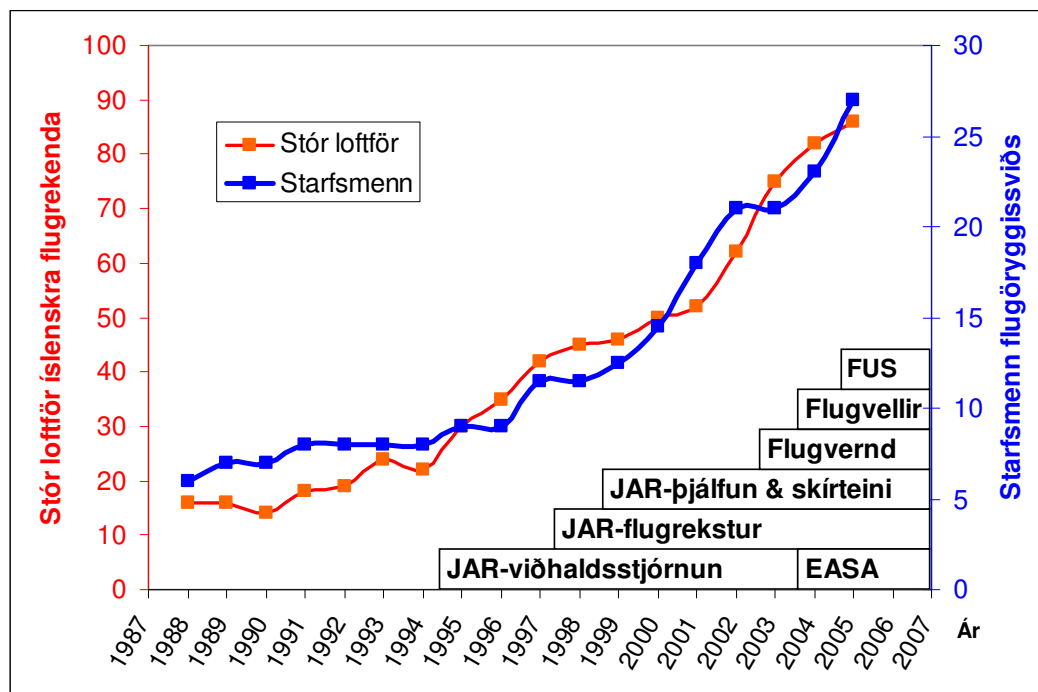
Flugmál

I Forsaga og staða

Grunnurinn að núverandi stjórnunar- og eftirlitskerfi með flugöryggi á Íslandi var lagður árið 1990 með aðild Flugmálastjórnar Íslands að flugöryggissamtökum Evrópu JAA. Fram til þessa tíma hafði fyrst og fremst verið farið að almennum kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Fyrsta reglugerðin vegna aðildar að JAA kom út 1994 og fjallaði um kröfur til viðhalds í flutningaflugi (JAR-145). Síðan komu kröfur og reglugerðir um flugrekstur (JAR-OPS) árið 1998 og um þjálfunar- og skírteinamál (JAR-FCL) árið 1999. Flugöryggissvið Flugmálastjórnar Íslands tók virkan þátt í þróun og mótun þessara krafna og reglna og var Ísland oftast í hópi þeirra Evrópuþjóða sem fyrstar komu þessum reglum formlega á. Flugöryggissamtök Evrópu (JAA) sendu síðan hópa sérfræðinga til að taka út og fylgjast með því að þessar reglur væru ekki aðeins teknar upp formlega, heldur væri farið eftir þeim og þeim fylgt eftir af flugöryggissviði Flugmálastjórnar Íslands. Niðurstöður úttekta sérfræðinga á vegum JAA voru í flestum tilfellum jákvæðar og leiddu allar til gagnkvæmra viðurkenninga annarra ríkja JAA á viðkomandi sviði og leiddu til þess að að íslensk vottorð og skírteini hlutu viðurkenningu í öðrum ríkjum JAA.

Starfsmenn Flugmálastjórnar hafa síðan tekið þátt í að endurbæta reglur JAA og komið sjónarmiðum og hagsmunum íslenskra aðila í flugrekstri á framfæri.

Evrópusambandið kom árið 2003 á fót Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) m.a. til að tryggja innleiðingu krafna JAA í öllum aðildaríkjum ESB. Stofnuninni er því ætlað að taka við starfi JAA og þróa það áfram. 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. Á mynd 1 má sjá þróun íslensks flugrekstrar og umsvif flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands sem haldist hafa í hendur við innleiðingu nýrra krafna um flugöryggi.



2 Stefnan og framtíðin.

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 þessar:

1. Á árinu 2006 og 2007 verður skoðunum á erlendum loftförum sem fljúga til Evrópu (SAFA-skoðanir) komið í fastara form, þar á meðal ákvörðunum um bannlista og jafnvel sérstakt evrópskt flugrekendaskírteini.
2. Á árinu 2007 verður samevrópskum reglum EASA um flugrekstur og þjálfunar- og skirteinamál komið í gagnið. Reglur sem væntanlega byggja að mestu á JAR-OPS og JAR-FCL. Að þessu er unnið.

Flugmálastjórn er vel í stakk búin að taka við og innleiða þessar reglur, enda hefur hún unnið eftir slíkum reglum undanfarin ár um leið og stofnunin hefur tekið virkan þátt í SAFA samstarfinu. Hins vegar þarf að huga vel að eflingu og þjálfun starfsfólks, túlkun krafna og framkvæmd eftirlits með reglugerðunum í þeim nýja búningi sem þeim verður búinn og tryggja að hið innra verklag Flugmálastjórnar verði í samræmi við nýjar áherslur.

3. Frá árinu 2008 mun EASA hafa sett reglur um framkvæmd við vottun flugvalla, vottun flugleiðsöguþjónustu og eftirliti með því.

Hér er mikið og mikilvægt verk að vinna fyrir íslensk flugmálayfirvöld. Í fyrsta lagi með því að taka virkan þátt í þróun evrópskra reglna og hefur það

verið gert að nokkru leyti hvað flugvelli varðar. Áhersla verður lögð á þessa þætti á komandi árum sem og innleiðingu evrópskra flugöryggisreglna í flugleiðsöguþjónustunni. Í öðru lagi verður rekstur flugvalla og flugleiðsögu aðlöguð að nýjum kröfum EASA. Þó svo að flugvellir á Íslandi hafi fengið heimildir til rekstrar samkvæmt íslenskri reglugerð um flugvelli sem byggir fyrst og fremst á kröfum ICAO er líklegt að kröfur og reglur EASA verði mun ítarlegri og óvíst hver staða íslenskra flugvalla verður með tilliti til þeirra krafna. Má gera ráð fyrir að verulegar og kostnaðarsamar kröfur verði að gera til varanlegra mannvirkja og rekstrar ef fylgja á þessum reglum til hins ítrasta í framtíðinni. Skipting Flugmálastjórnar í þjónustuhluta annars vegar og stjórnarsýslu- og eftirlitshluta hinsvegar er liður í þessari þróun.

Til að vera samstíga öðrum Evrópuríkjum er nauðynlegt að huga að því að styrkja enn frekar þær heimildir sem eru í loftferðalögum til að geta tekið upp tæknilegar kröfur jafngildar reglugerðum án tafa og þá áður en þeim er komið á sem viðbót við EES samninginn.

Hvað varðar verkaskiptingu Flugmálastjórnar og EASA verður lögð áhersla á það að við þáttöku í gerð og túlkun reglna að Flugmálastjórn geti veitt sem flestar heimildir fyrir hönd EASA svo að viðskiptavinir þurfi ekki að sækja slíka þjónustu beint til höfuðstöðva EASA í Köln. Það getur þó ekki átt við meiriháttar tæknilegar vottanir svo sem tegundarskírteini loftfara. Ennfremur verði reynt að stuðla að því að einkareknar vottunarstofur (fyrirtæki) t.d. svonefndar DOA fyrirtæki (Design Organisational Approval) verði starfræktar á Íslandi.

Meginmarkmið Flugmálastjórnar auk þess að sinna eftirlitsskyldu er að leiðbeina og aðstoða aðila í flugstarfsemi við að uppfylla kröfur á virkan og hagkvæman hátt jafnframt því að fylgjast grannt með því og votta að svo sé. Ennfremur er það meginmarkmið að standast með sóma úttektir EASA og Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) á sviði flugöryggis.

Hvað varðar aðra flugstarfsemi sem reglugerðir EASA taka ekki til verður haldið áfram á sömu braut og nú að stuðla að því að slíkt flug sé innan félaga sem annist að mestu sín mál sjálf, þó þannig að þau þurfi samþykki Flugmálastjórnar til starfans í samræmi við reglugerðir og hafi viðurkenndar handbækur þar sem fram koma ábyrgðarmenn og verklag við stjórnun flugöryggis. Við gerð slíkra reglugerða verða öryggiskröfur á Norðurlöndunum og í Evrópu hafðar að leiðarljósi en jafnframt verður tekið tillit til sérstöðu Íslands hvað varðar veðurfar og strjálbýli.

3 Flugvernd

Reglugerð ESB um flugvernd 2320/2003 var staðfest formlega árið 2005 hérlandis svo og viðbótarreglugerðir sem lýsa nánar framkvæmd við flugvernd. Sýnt var fram á með áhættumati að framkvæmd flugverndar í innanlandsflugi hérlandis gæti verið með öðrum hætti en í öðrum ríkjum ESB. Hvað varðar alþjóðaflug verður framkvæmdin með sama hætti og innan ESB.

Kostnaðaráhrif reglugerðar um flugvernd nr. 361/2005 voru metin á miðju ári 2004 miðað við þáverandi kröfur, sem síðan hafa aukist. Til að uppfylla kröfurnar hefur þurft og þarf að ráðast í verulega kostnaðarsamar aðgerðir, sem felast annars vegar í breyttu fyrirkomulagi á flugvöllum eins og afmörkun og lokun svæða og kaupum á búnaði til leitar. Hins vegar er um að ræða kostnað vegna daglegs reksturs sérstakrar stoðeildar hjá Flugstöðum ohf. (eftir 1. janúar 2007) vegna flugvalla í þágu flugverndar. Til viðbótar þessu kemur síðan beint eftirlit og úttektir Flugmálastjórnar Íslands á almennt og daglegri framkvæmd

flugverndar hérlendis. Ennfremur verða flugrekendur, flutningsaðilar og þeir sem þjónusta flugfarþega að koma sér upp verklagi í flugvernd sem Flugmálastjórn Íslands samþykkir og fylgist með. Unnið verður áfram að innleiðingu ráðstafana vegna flugverndar á millilandaflugvöllum Flugstoða ohf. (flugvellir í flokki I) til samræmis við þróun alþjóðlegra og innlendra krafna á því sviði. Þá þarf að taka á þeim vanda, sem er óljóst stjórnsluvald varðandi reglugerðir um flugvernd og flugvelli á Keflavíkflugvelli.

Stefnan er eðlilega að að fylgja kröfum Evrópusambandsins svo og að gera flugrekendum kleift að stunda flug til og frá Bandaríkjunum og annarra ríkja sem gera sérstakar kröfur um flugvernd. Í þeim tilvikum geta rekstraraðilar flugvalla svo og flugrekendur þurft að uppfylla kröfur til viðbótar kröfum ESB. Að auki er nauðsynlegt að vera viðbúinn því að aðstæður geti breyst hérlendis og framkvæmd flugverndar í innanlandsflugi verði að vera með sama hætti og annars staðar í Evrópu.

Á tímabili þessarar samgönguáætlunar er mikilvægt er að tryggja verklag og aðstöðu við flugvernd, svo sem við skoðun á frakt, skimun og þjálfun starfsfólks á flugvöllum í flokki I. Á Reykjavíkflugvelli er aðstaða ekki fullnægjandi til að afgreiða og aðskilja millilanda- og innanlandsflug og verður ekki séð að hægt sé að leysa úr því máli nema með tilkomu nýrrar samgöngumiðstöðvar. Hafinn er undirbúningur að byggingu nýrrar flugstöðvar á Egilstöðum sem leysa á aðskilnaðarmál farþega.

Á undanförunum árum hafa lögregluembættin annast þann þátt flugverndarráðstafana á flugvöllum sem lýtur að öryggisskoðun farþega og farms (vopnaleyti) sem fjármagnað hefur verið með fjárveitingum til samgönguráðuneytis og dómsmálaráðuneytis.

4 Varaflugvellir

Í tengslum við sívaxandi starfsemi millilandaflugs á Keflavíkflugvelli er augljós nauðsyn góðra varaflugvalla fyrir flugvöllinn. Flugöryggislega séð skipta varaflugvellir miklu máli þurfi flugvél skyndilega að lenda. Veðurfarslega séð er nauðsynlegt að hafa varaflugvelli á ólíkum veðursvæðum. Þar að auki gerir það að hafa varaflugvelli á Íslandi mögulegt að spara eldsneytisbirgðir flugvéla miðað við að fljúga þyrfti til varaflugvalla í öðrum löndum. Varaflugvellir fyrir Keflavíkflugvöll eru þrír: Egilsstaðir, Reykjavík og Akureyri. Egilsstaðaflugvöllur hefur þann meginkost að vera á öðru veðursvæði en Keflavíkflugvöllur og aðflug er tiltölulega auðvelt. Akureyri er einnig á öðru veðursvæði, en aðflug er erfitt fyrir þá sem ekki þekkja til aðstæðna.

5 Rannsókn- og þróunarverkefni

Um 1980 var á vegum Flugmálastjórnar byrjað að þróa kerfi hér á landi til notkunar við stjórnun flugumferðar. Þessi þróun fór fram í samvinnu við Kerfisverkfræðistofu Háskóla Íslands, enda hafði komið í ljós að slík þróun væri hagkvæm. Þessi þróunarstarfsemi jókst jafnt og þétt næstu tvo áratugina. Árið 1997, í ljósi aukinna umsvifa, stofnaði Flugmálastjórn ásamt Háskóla Íslands hlutafélagið Flugkerfi hf. til að taka við þróunarverkefnum sem áður voru unnin í samstarfi þessara tveggja stofnana. Starfsfólk Flugmálastjórnar og Flugkerfa gegnir mikilvægu hlutverki í því að tryggja að fyrir hendi sé staðgóð og sérhæfð þekking á öllum þáttum flugumferðarstjórnar.

Þótt umsvif Flugmálastjórnar hafi einkum verið á sviði kerfisþróunar hafa rannsóknarverkefni farið vaxandi á undanförunum árum. Til dæmis tók stofnunin þátt í umfangsmiklu rannsóknarverkefni á sviði gervihnattaleiðsögu ásamt bandarísku flugmálastjórninni (FAA) árin 1997–99. Einnig hefur FMS tekið þátt í þróun EGNOS-kerfisins. Stofnunin hefur stýrt umfangsmiklum rannsóknum á flugumferð yfir Norður-Atlantshafi, sem unnin er á vegum þeirra ríkja er veita flugumferðarstjórn á þessu svæði. Í árslok 2005 setti stofnunin upp þrjár ADS-B jarðstöðvar til þess að rannsaka og fylgjast með þróun í nýrri gagnafjarskiptatækni við flugumferðarstjórn. Rannsóknir FMS á undanförunum árum hafa meðal annars verið í samstarfi við Háskóla Íslands, Bandarísku flugmálastjórnina, Bandarísku flug- og geimvísindastofnunina (NASA), Airbus, Evrópsku flugstjórnarstofnunarinnar (Eurocontrol) og MIT tækniháskólans í Bandaríkjunum. Þessi verkefni eru unnin í þágu Alþjóðaflugþjónustunnar og fjármögnuð af tekjum hennar. Gert er ráð fyrir aukinni þátttöku Alþjóðaflugþjónustunnar á næstu árum í alþjóðlegum rannsóknarverkefnum á þessu sviði.

Auk framangreindra verkefna hefur verið unnið að margvíslegum rannsóknum fyrir fé af flugmálaáætlun. Þessar rannsóknir hafa aðallega beinst að ýmsum verkefnum tengdum innanlandsflugi, svo sem reiknilíkönnum og áhættugreiningu. Einnig hafa hávaðamælingar og úrvinnsla slíkra mælinga vegna flugumferðar um Reykjavíkurlugvöll verið fjármagnaðar af þessum lið. Reiknað er með að rannsóknar- og þróunarvinna innan vébanda Flugmálastjórnar muni aukast verulega á gildistíma samgönguáætlunar, enda hefur reynsla undanfarinna ára staðfest gagnsemi hennar. Sérstaklega má búast við auknum rannsóknum á sviði flugöryggis.

Siglingamál

Í áætlun um öryggi sjófarenda 2001 - 2003 / 2005 - 2008 var málaflökkum áætlunarinnar skipt upp í níu áhersluatriði en í áætluninni 2007 - 2018 verða þau dregin saman í 4 áhersluatriði og þá með tilliti til samræmingar og þeirrar reynslu sem fengist hefur frá árinu 2001. Grunnur að áætluninni, sem lagður var árið 2000, verður endurmetinn. Reynt verður að leggja mat á viðhorf sjómanna til öryggismála sinna og áætlunarinnar með skoðanakönnun eins og gert var árið 2000 þegar áhersluatriði langtímaáætlunarinnar voru endanlega ákveðin. Einnig er stefnt að fræðilegu mati á slysum, alvarlegum slysum og dauðaslysum.

Helstu málaflökkar áætlunar um öryggi sjófarenda 2007 -2018 eru:

- a. Menntun og þjálfun
- b. Fræðsluefni og miðlun upplýsinga
- c. Öryggisstjórnun
- d. Rannsókn- og þróunarverkefni

Í áætlun um öryggi sjófarenda 2007 til 2018 eru lagðar til breytingar á áherslum verkefna. Breytingin felur það í sér að öryggisstjórnun mun fá meira vægi í verkefnum en áður. Tilgangur öryggisstjórnunar er að tryggja sem best að öryggisþættir séu undir stjórn og að búnaður skips og hæfni skipverja sé eins góð og mögulegt er hverju sinni. Virk öryggisstjórnun hjá útgerðum og í skipum þeirra mun hafa í för með sér aukna öryggisvitund allra starfsmanna á landi sem á sjó sem aftur mun leiða af sé aukið öryggi þeirra. Undir öryggisstjórnun teljast

öryggisstjórnunarkerfi, öryggisfulltrúar og áhættumat.

Á vegum áætlunar um öryggi sjófarenda 2003-2006 hófst vinna að undirbúningi þess að formleg öryggisstjórnun verði almennt viðhöfð í íslenskum fiskiskipum. Má hér nefna útgefið fræðsluefni um öryggisfulltrúa í skipum, hættumat í skipum og notkun þjónustu-, þjálfunar- og vinnuöryggishandbóka í fiskiskipum.

Fyrsti áfanginn er að öryggisfulltrúar verði skipaðir í fiskiskipum. Gert verður fræðsluefni fyrir þá og þeim verður boðið upp á viðeigandi námskeið.

Í öðrum áfanga verður lögð áhersla á að hættumat verði gert í hverju skipi með það að markmiði að greina hættu við störfin og koma í veg fyrir eða minnka hana.

Þriðji áfanginn er að tekin verði upp öryggisstjórnunarkerfi í öllum íslenskum fiskiskipum

1. Þróun og núverandi staða

Í byrjun árs 2000 ákvað samgönguráðherra að láta hefja undirbúning að gerð langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda. Eftir undirbúning ráðuneytisins var skipuð sérstök verkefnisstjórn til að halda utan um verkið. Hún var skipuð fulltrúum frá samtökum sjómanna og útgerðarmanna, frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu, Siglingastofnun og auk formanns frá samgönguráðuneyti.

Eftir frekari undirbúning á vettvangi samgönguráðuneytisins og siglingaráðs var framkvæmdin falin Siglingastofnun, sem vann með verkefnastjórninni að framkvæmd verksins. Verkefnið var kynnt á heimasíðu Siglingastofnunar og voru allir, sem láta sig öryggismál sjómanna varða, hvattir til að koma með hugmyndir til að bæta öryggi um borð í skipum.

Þegar athugasemdir höfðu verið teknar saman kom í ljós að taka þurfti til hendinni í þessum málaflokki. Sett var upp verkáætlun með áhersluatriðum sem að meginhluta voru byggð á tillögum og athugasemdum sjómanna sjálfra.

Áhersluatriði við gerð langtímaáætlunarinnar tóku meðal annars á menntun sjómanna, stöðugleika skipa, átaksverkefnum, gerð fræðsluefnis og leiðbeininga, miðlun upplýsinga til sjómanna og rannsóknnum á sviði öryggismála.

Ákveðið var að festa áætlunina í sessi og bera hana undir Alþingi í formi þingsályktunartillögu um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda. Í tillögunni, sem Alþingi samþykkti 19. maí 2001, ályktaði Alþingi um að á árunum 2001 til 2003 skyldi gert átak í öryggismálum sjófarenda. Markmið átaksins skyldi vera að treysta öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra sem og farþega á íslenskum skipum og skipum sem sigla í íslenskri efnahagslögsögu. Stefnt skyldi að því að skilgreina hlutverk þeirra sem vinna að öryggismálum sjófarenda og að slysum til sjós fækkaði um að minnsta kosti þriðjung fram til ársins 2004 og að sama skapi drægi úr tjóni vegna sjóslysa.

Í dag eru öryggismál sjófarenda orðin hluti af samgönguáætlun samkvæmt lögum um samgönguáætlun, sem áætlun um öryggi sjófarenda.

Á vegum áætlunar um öryggi sjófarenda hefur verið gefið út ýmislegt fræðsluefni fyrir sjófarendur, í formi handbóka, mynddiska og bæklinga, og er því m.a. dreift í öll íslensk skip. Einnig hefur verið haldin öryggisvika sjómanna með ráðstefnu o.fl. í september annað hvert ár og farin fundaherferð um landið þau ár sem öryggisvikan er ekki haldin.

Aðrir mikilvægir þættir sem komið hefur verið í framkvæmd síðast liðin ár eru ný lög um rannsóknarnefnd sjóslysa og endurskipulagning á starfsemi hennar ásamt stofnun Vaktstöðvar siglinga í Skógarhlíð. Þá hefur fjölgun björgunarskipa Slysavarnafélagsins Landsbjargar umhverfis landið bætt öryggi sjófarenda og

mun tilkoma nýs varðskips og flugvélar hjá Landhelgisgæslunni auka öryggið enn fremur.

2. Framtíðarsýn um þróun næstu ára

Í áætlun um öryggi sjófarenda 2007 til 2018 eru lagðar til breytingar á áherslum verkefna. Breytingin felur það í sér að öryggisstjórnun mun fá meira vægi í verkefnum en áður.

Tilgangur öryggisstjórnunar er að tryggja sem best að öryggisþættir séu undir stjórn og að búnaður skips og hæfni skipverja sé eins góð og mögulegt er hverju sinni. Undir öryggisstjórnun teljast öryggisstjórnunarkerfi, öryggisfulltrúar og áhættumat. Einnig flokkast hér undir skipuleg fræðsla og þjálfun áhafnar ásamt skráningu slysa og atvika („*næstum-því-slys*“) og greining á orsökum þeirra. Virk öryggisstjórnun hjá útgerðum og í skipum þeirra mun hafa í för með sér aukna öryggisvitund allra starfsmanna á landi sem á sjó sem aftur mun leiða af sé aukið öryggi þeirra.

Fyrsti áfanginn er að öryggisfulltrúar verði skipaðir í fiskiskipum. Gert verður fræðslufni fyrir þá og þeim verður boðið upp á viðeigandi námskeið. Hluti verkefna öryggisfulltrúa er að fylgjast með skráningu slysa og atvika og taka þátt í greiningu þeirra. Lokið verður við gerð handbókar fyrir öryggisfulltrúa og settar upp hugmyndir að námskeiðum fyrir þá árið 2006.

Í öðrum áfanga verður lögð áhersla á að hættumat verði gert í hverju skipi með það að markmiði að greina hættu við störf og koma í veg fyrir eða minnka hana. Þess má geta að frá 14. desember 1998 hefur verið í gildi reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 786/1998. Meðal krafna í reglugerðinni er að öryggisfulltrúar séu tilnefndir og að hættumat sé gert. Ljóst er að þessi reglugerð hafi verið aðeins á undan sinni samtíð en segja má að síðan hafi átt sér stað breyting á viðhorfi til þessara mála og því verði betur hægt nú en áður að koma á slíku fyrirkomulagi.

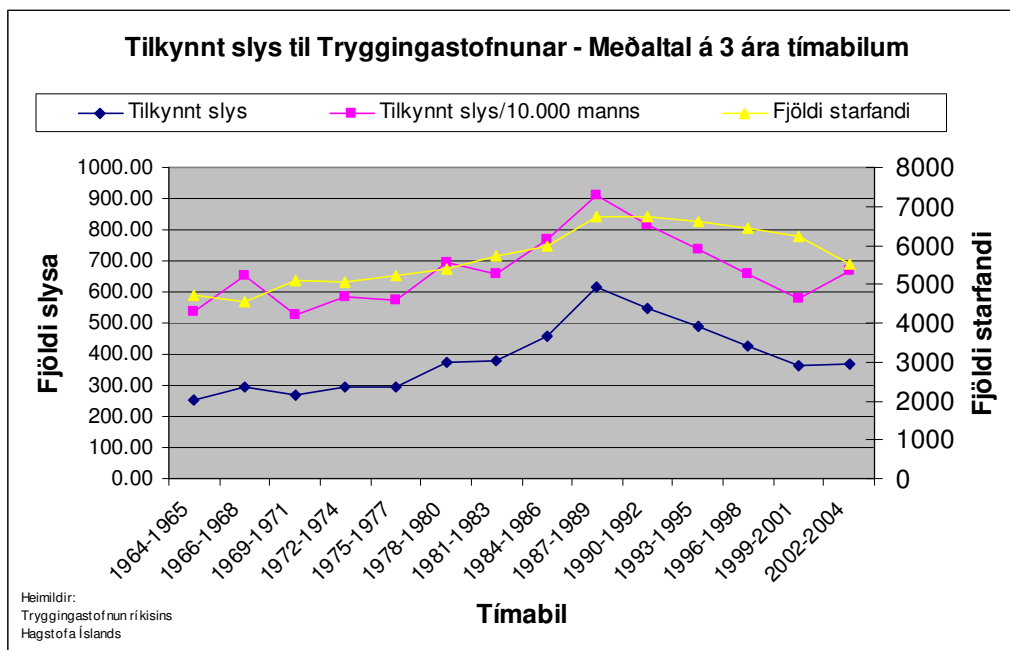
Þriðji áfanginn er að tekin verði upp öryggisstjórnunarkerfi í öllum íslenskum fiskiskipum. Vegna krafna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) starfa öll farþegaskip, olú- og efnaflutningaskip og önnur flutningaskip stærri en 500 BRT eftir öryggisstjórnunarkerfum byggðum á svokölluðum ISM kóða. Þörfin á formlegri stjórnun öryggismála í öðrum skipum er ekki minni en í kaupskipunum. Undirbúningur að þessu verkefni hefur staðið yfir um tíma og verður hægt meðal annars að byggja á öryggisstjórnunarkerfi sem þróað hefur verið fyrir fiskiskip en samgönguráðuneytið styrkti gerð þess kerfis á sínum tíma.

Samhliða þessum verkefnum er áhugi á að láta fara fram tryggingafræðilega úttekt á sjóslysum og kostnaði vegna þeirra og bera úttektina saman við það sem er að gerast í nágrennalöndum okkar.

3. Skilgreining stefnumótandi áherslna og markmiða

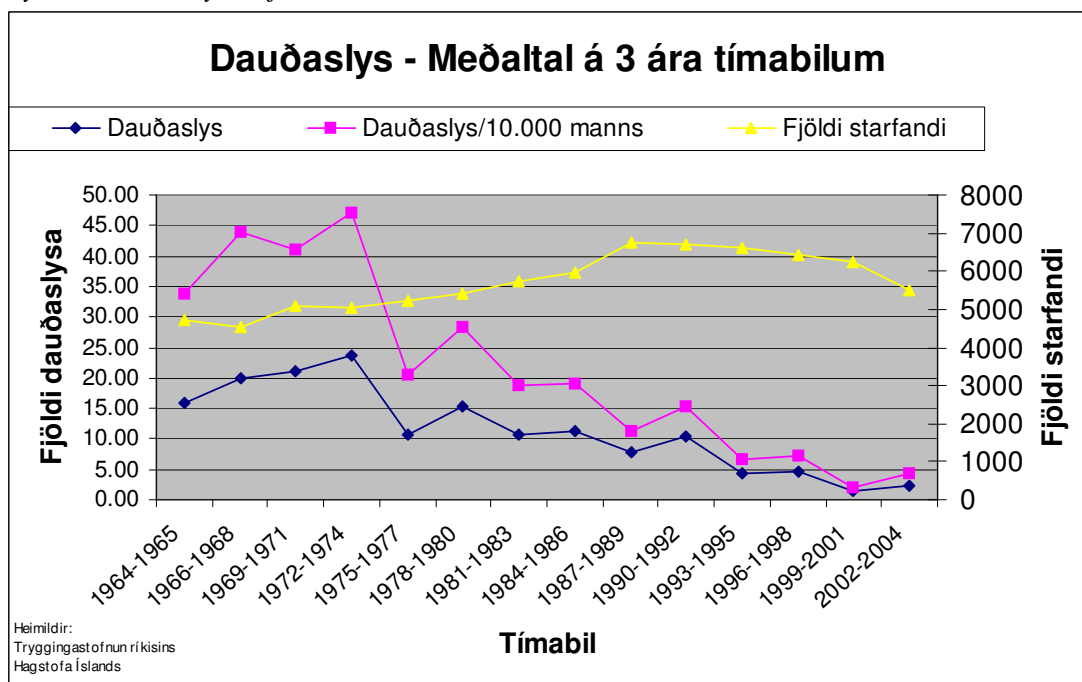
Meginmarkmið áætlunar um öryggi sjófarenda er að fækka slysum á sjó. Stefnit skal að því að öryggi íslenskra skipa verði eins og það gerist best með öðrum þjóðum. Hafin er úrvinnsla er varðar skilgreiningu á stefnumótandi áherslum og markmiðum og eru myndir hér að neðan fyrsti liður í þessari úrvinnslu.

Mynd 1: Tilkyningar um slys

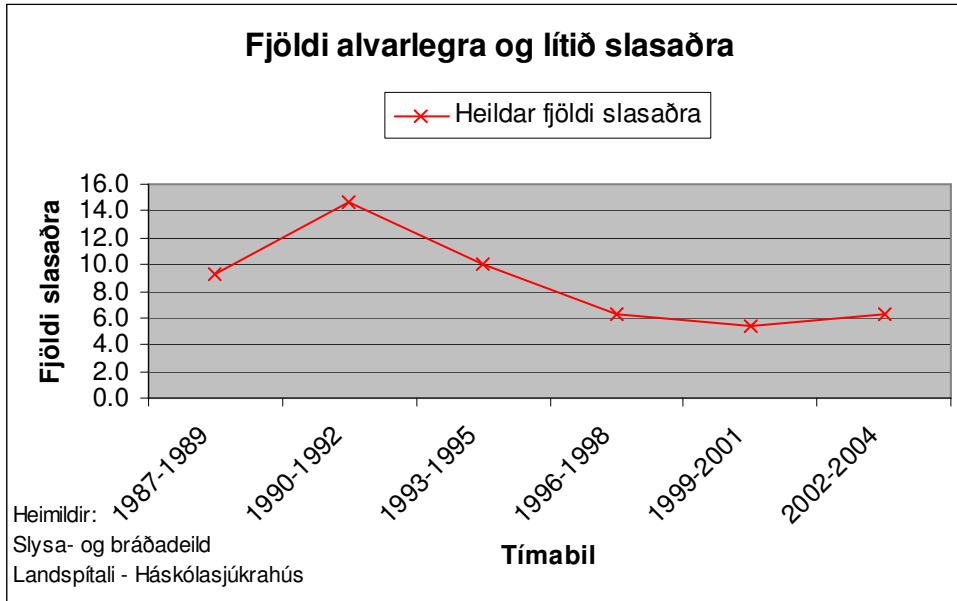


Mynd 1 sýnir 3 ára meðaltalsfjölda tilkynntra slysa á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins og mynd 2 fjölda dauðaslysa. Þessar tilkynningar eru frá öllum skipum en fjöldi starfandi á eingöngu við um fiskveiðar. Fjöldi starfandi sjómanna á kaupskipum á fyrri hluta tímabilsins var talsverður en er hverfandi á seinni hlutanum þannig að tilkynnt slys og dauðaslys per 10.000 manns eru marktæk á seinni hlutanum. Aukningu á tilkynningum um slys frá tímabilinu 1984-1986 má skýra að hluta með breytingum á lögum um slysbætur.

Mynd 2: Dauðaslys á sjó



Mynd 3: Alvarleg slys (eftir að færa inn gögn frá slysa- og bráðadeild)

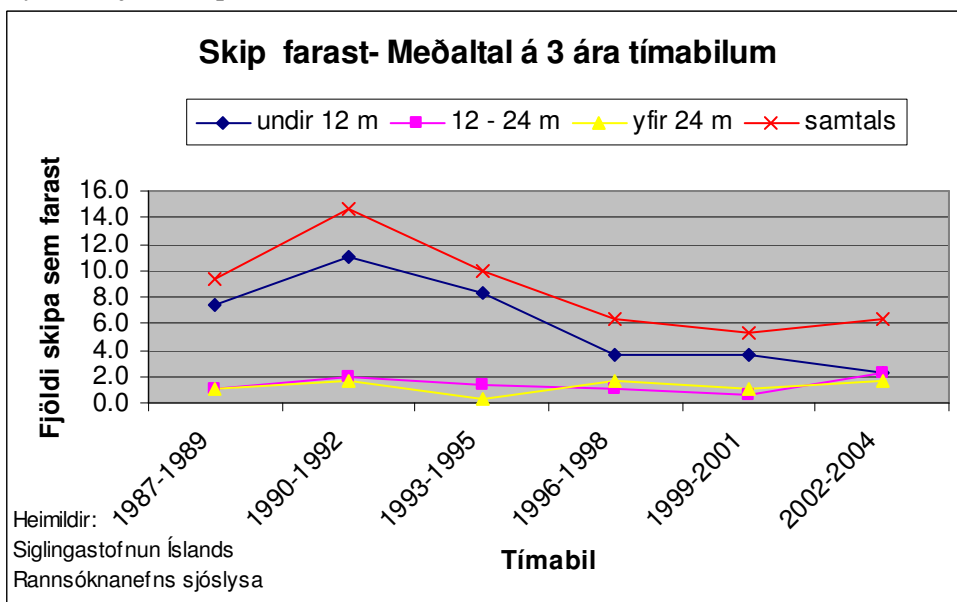
*Slys með meiðslum:*

Beinbrot, heilahristingur, innvortis meiðsl, kramin líffæri, alvarlegir skurðir og rifnir vefir, alvarleg lost (taugaáfall) sem þarfnast lækni meðferðar og sérhver önnur alvarleg meiðsl sem hafa í för með sér nauðsynlega dvöl á sjúkrahúsi.

Lítill meiðsl:

Annars flokks meiðsl, svo sem tognun, liðskekkja eða mar. Fólk sem kvartar um lost (taugaáfall) en hefur ekki orðið fyrir öðrum meiðslum, ber ekki að telja nema það hafi greinileg einkenni losts (taugaáfalls) og hafi hlotið lækni meðferð samkvæmt því.

Mynd 4: Fjöldi skipa sem hafa farist



4. Mælanleg undirmarkmið

Markmið 1:

Stefnt verður að því að árin 2007-2018 verði ekki fleiri dauðaslys en 4 á ári miðað við hverja 10.000 starfandi sjómenn að meðaltali á 3 ára tímabilum.

Markmið 2:

Stefnt verður að því að árin 2007-2018 farist ekki fleiri en 10 fiskiskip á ári af hverjum 10.000 skipum að meðaltali á 3 ára tímabilum.

Markmið 3:

Stefnt verður að fækkun alvarlegra slysa hjá sjómönnum og að þau verði færri með hverju ári þegar miðað er við skráningar LSH og Slysaskrá Íslands. Þegar skráning þessara aðila liggur fyrir er hægt að takast á við þetta verkefni af fullum krafti.

Siglingavernd

Lög um siglingavernd 50/2004 tóku gildi þann 14. júní 2004 og komu til framkvæmda 1. júlí 2004. Markmið með siglingavernd er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og öðrum ólögumætum aðgerðum.

Í dag eru 29 vottaðar hafnir með 79 hafnaraðstöðum á Íslandi. Siglingastofnun hefur reglulega framkvæmt úttektir á hafnaraðstöðunum og skipum síðan siglingaverndin kom til framkvæmda. Í dag eru engin skip skráð á Íslandi sem þurfa að uppfylla kröfur um siglingavernd.

Siglingavernd hefur kallað fram miklar og kostnaðarsamar aðgerðir fyrir hafnir, útgerðarfélag og fyrirtæki sem bera sjálf kostnað af siglingavernd svo og stofnanir ríkisins vegna undirbúnings, innleiðingar, viðhalds, námskeiða, eftirlits og úttekta á siglingavernd.

Siglingastofnun í samstarfi við aðrar stofnanir hefur haldið regluleg námskeið fyrir verndarfulltrúa og starfsmenn hafna með sérstakt hlutverk varðandi siglingavernd.

Siglingastofnun tekur þátt í alþjóðlegu samstarfi vegna siglingaverndar, m.a. hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) og Evrópusambandinu (ESB). Fyrirséð er að þetta samstarf mun aukast á komandi árum m.a. með aðkomu Eftirlitsstofnunar EFTA, Evrópusambandsins og Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA). Því má gera ráð fyrir að kostnaður Siglingastofnunar vegna siglingaverndar fari eitthvað vaxandi.

Stefnan er að uppfylla kröfur IMO og ESB hvað varðar siglingavernd til íslenskra hafna og skipa. Það er gert til að gera íslenskum höfnum mögulegt að taka á móti og þjónusta skip sem falla undir siglingavernd og íslenskum skipum mögulegt að stunda siglingar til og frá löndum sem gera kröfu um siglingavernd.

Framkvæmd siglingaverndar hefur gengið vel en fyrirséð er að kröfur og vinna því tengd mun aukast á næstu árum, en náði er fylgst með þróun krafna og reglna IMO og ESB á sviði siglingaverndar. Vætanlegar breytingar á alþjóðlegum skuldbindingum Íslands vegna IMO sem tengjast siglingavernd eru viðbætur á STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) og LRIT (Long Range Identification and Tracking Systems). Vætanlegar reglugerðir Evrópusambandsins um siglingavernd sem verða innleiddar í íslenska löggjöf á

næstunni eru Reglugerð Evrópuþingsins og -ráðsins (EB) nr. 725/2004 frá 31. mars 2004 um aukið öryggi skipa og öruggari hafnaraðstöðu, Reglugerð framkvæmdarstjórnarinnar (EB) nr. 884/2005 frá 10. júní 2005 um eftirlit framkvæmdarstjórnarinnar á sviði siglingaverndar og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2005/65/EB frá 26. október 2005 um aukna hafnavernd. Auk þess er væntanlegt nýtt rafrænt komuskráningakerfi skipa (SafeSeaNet) sem mun m.a. innihalda upplýsingar í tengslum við siglingavernd.

Vegamál

Í samgönguáætlun er það markmið sett að öryggi í umferð verði eins og það gerist best í öðrum löndum Evrópu.

Þann 1. janúar 2004 voru umferðarmál flutt frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis og í framhaldi af því skipaði samgönguráðherra stýrihóp til þess að móta nýja heildarstefnu í umferðaröryggismálum og um leið stilla saman krafta stofnana sem fara með umferðaröryggismál. Til grundvallar vinnu hópsins var m.a. lögð fram skýrsla um tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 sem unnin var á vegum dómsmálaráðherra. Í hinni nýju umferðaröryggisáætlun var í fyrsta sinn gerð grein fyrir fjármögnun verkefnaáætlunar um aukið umferðaröryggi á Íslandi og varð hún hluti samgönguáætlunar fyrir tímabilið 2005-2008.

Umferðarslys hafa fylgt umferð frá upphafi. Á síðustu áratugum hefur þó tíðni alvarlegra slysa stórlækkað víðast hvar í heiminum, enda er ekki ásættanlegt fyrir menningarþjóðfélög að takast ekki á við þennan vanda. Margt þarf að koma til. Utanaðkomandi þættir eru t.d. rannsóknir til grundvallar betri og öruggari bílum og búnaði þeirra, en inn á við þarf að takast á við gerð betri umferðarmannvirkja, eftirlit með umferðinni, fræðslu þátttakenda í umferðinni og ekki síst hugarfarsbreytingu þjóðarinnar, sem mun ekki setta sig við, að tiltekinn fjöldi meðborgaranna látist eða örkumlist af völdum umferðarslysa.

Þau lönd sem eru í fararbroddi hvað umferðaröryggi varðar eru Bretland, Svíþjóð, Holland og Noregur með 6-7 íbúa látna á 100.000 íbúa m.v. meðaltal árána 1999-2003. Á sama tímabili voru 9 látnir á 100.000 íbúa á Íslandi. Til að ná sama árangri og þau lönd sem best standa þarf að efla öryggisstarfið og miðar samgönguáætlun við það. Reyndar er íhugunarefni, hvort samanburður við erlend lönd með fjölda látinna á 100.000 íbúa gefur rétta mynd. Fjöldi látinna á milljón ekinna km gefur væntanlega betri mynd, en þá er komið inn í myndina hve stór hluti ferða er farinn í bíl, sem er afar mismunandi eftir löndum. Sem dæmi má nefna eru 42% allra ferða í Danmörku farnar í bíl, en 82% í Bandaríkjunum. Ferðamynstur Íslendinga er væntanlega mun líkara ferðamynstri Bandaríkjamanna en Dana. Í vegaumferð eru ekki fyrir hendi alþjóðlegar reglur í sama mæli og í flugi og siglingum, þótt þess sé að vænta að í framtíðinni leggi ESB aukna áherslu á þetta svið. Alþjóðlegt samstarf er meira í því fólgið að skiptast á upplýsingum um aðferðir og rannsóknir. Rannsóknir þessar snúa bæði að öikumanni, samgöngumannvirkjum og tæknibúnaði hvers konar. Áfram verður að fylgjast vel með nýjungum á þessu sviði. Sem dæmi um erlent samstarf á vettvangi umferðaröryggismála má nefna að á vegum OECD er að störfum vinnuhópur sem hefur safnað saman öllum tiltækum rannsóknarniðurstöðum um öryggi ungra ökumanna. Ísland á fulltrúa í vinnuhópnum og er skýrsla væntanleg árið 2006. Vitað er að yngstu ökumennirnir eru í mestri hættu í umferðinni og er mikil áhersla lögð á að leita leiða til að draga úr umferðarslysum af þeirra völdum. Því er miðað við að niðurstöður skýrslunnar verði skoðaðar ítarlega af

þar til bærum aðilum með það í huga að auka öryggi þessa aldurshóps í umferðinni.

Í umferðaröryggisáætlun er lögð mikil áhersla á eftirlit með hraðakstri, bílbeltanotkun og ölvun/fíkniefnanotkun. Jafnframt er þar lögð áhersla á áróður og fræðslu. Með samspili aðgerða annars vegar og áróðri og fræðslu hins vegar er stuðlað að ábyrgri hegðun í umferð á vegum og götum. Mikil ástæða er til að fylgjast með hraða á þjóðvegum í dreifbýli en þar verður stærstur hluti slysa með meiðslum á fólki við útafakstur. Nauðsynlegt er að fara kerfisbundið yfir vegakerfið og meta hvaða leyfilegur hámarkshraði sé hæfilegur. T.d. þarf að meta hvar eigi hugsanlega að lækka leyfilegan hámarkshraða á löngum vegköflum sem ekki þola núgildandi hámarkshraða. Skv. núgildandi reglum er leyfður hámarkshraði allt að 90 km/klst á vegum með bundnu slitlagi en allt að 80 km/klst á malarvegum. Norðmenn lækkuðu leyfilegan hámarkshraða úr 80 km/klst í 70 km/klst á 247 hættulegum vegarköflum árið 2001 og leiddi það til að slysum með meiðslum fækkaði en fækkunin var þó mest í fjölda látinna og mjög alvarlega slasaðra. Jafnframt lækkuðu þeir hámarkshraða úr 90 km/klst í 80 km/klst á 47 hættulegum köflum en sú lækking hafði hins vegar ekki tilætluð áhrif. Vorið 2004 hækkuðu Danir almennan hámarkshraða á hraðbrautum úr 110 km/klst í 130 km/klst. Þessi ný hámarkshraði er ekki merktur með skiltum. Hraðbrautir þar sem hámarkshraði er áfram 110 km/klst eru hins vegar merktar með skiltum. Samhliða breytingunni var lögregluftirlit aukið og sektarákvæði hert. Eftir breytinguna er meðalhraði nokkurn veginn óbreyttur en hraðadreifing er jafnari, færri aka mjög hægt eða mjög hratt. Því minni sem hraðadreifingin er því meira er umferðaröryggi, t.d. dregur mjög úr framúrakstri. Svíar hafa einnig hækkað leyfilegan hámarkshraða á tilteknum harðbrautum. Úttekt á leyfilegum hámarkshraða á vegum í dreifbýli er í raun forsenda þess að vænta megi umtalsverðs árangurs af sjálfvirku hraðaeftirliti en mikil áhersla er lögð á þess konar eftirlit í umferðaröryggisáætlun. Í því sambandi má sérstaklega nefna svonefnt meðalhraðaeftirlit en það felst í því að mældur er meðalhraði ökutækja á nokkurra km kafla. Norðmenn og fleiri þjóðir eru nú að gera tilraunir með sjálfvirkt meðalhraðaeftirlit og er fyrstu niðurstaða að vænta frá Noregi í byrjun árs 2006. Kostir meðalhraðaeftirlits eru fyrst og fremst þeir að það kemur í veg fyrir svonefndan „kengúruakstur“ sem er þannig að menn hemla rétt áður en þeir koma að hraðaeftirlitsmyndavél. Meðalhraðaeftirlit virðist einnig henta vel fyrir íslenskar aðstæður þar sem slys eru oft dreifð yfir langa vegarkafla.

Þótt frumorsök umferðarslysa sé í langflestum tilvikum tengd ökumanninum sjálfum er nauðsynlegt að gera samgöngumannvirki og umhverfi þeirra þannig úr garði að afleiðingar mistaka ökumanns verði sem minnstar. Í ljósi þess að á tímabilinu 2001-2004 varð þriðjungur banaslysa, tæp 60% slysa með miklum meiðslum og 2/3 hlutar slysa með litlum meiðslum á þjóðvegum í dreifbýli við útafakstur er lögð sérstök áhersla á úttekt og lagfæringar á umhverfi vega. Vegfarendur sem verða fyrir því óláni að aka út af vegi ættu ekki að þurfa að slasast, a.m.k. ekki alvarlega, að því gefnu að þeir hafi beltin 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.

Rúm 36% banaslysa á þjóðvegum í dreifbýli á tímabilinu 2001-2004 urðu við það að bifreið ók framan á aðra sem kom úr gagnstæðri átt. Í útafakstrinum sem áður var getið er oft um að ræða að ekið er út af vegi til vinstri. Með vaxandi umferð er aukin hætta á að bifreið sem stefnir í að aka til vinstri út af vegi lendi í árekstri við bifreið sem á móti kemur. Full ástæða er því til að huga að enn frekari aðgreiningu akstursstefna á umferðarmestu vegum. Nýlega var

opnaður fyrsti 2+1 vegurinn á Íslandi með aðskildum akstursstefnum en hann er gerður að sænskri fyrirmynd. Þess konar vegir eru þannig að akreinin í miðju er notuð til framúraksturs, þannig að til skiptis eru kaflar með tveimur akreinum í aðra áttina og tveimur akreinum í gagnstæða átt. Búast má við aukinni snjósöfnun vegna víravegriðsins sem er á milli akstursstefna og verður því að auka vetrarþjónustu til að koma í veg fyrir að vandamál skapist.

Eins og áður segir er fjármögnun umferðaröryggisáætlunar nú hluti fjögurra ára samgönguáætlunar. Stærstur hluti fjármagnsins hefur verið merktur verkefnum er snúa að eftirliti með hegðun ökumanna. Þar fyrir utan felur meiri hluti aðgerða í rekstri og uppbyggingu vegakerfisins í sér úrbætur í öryggismálum. T.d. er unnið markvisst að fækkun einbreiðra brúa hjá Vegagerðinni og hefur slysum við einbreiðar brýr fækkað verulega á undanförunum árum. Samvinna allra aðila sem vinna að öryggismálum er mjög mikilvæg og þá um leið að hlutverkaskipan sé skýr. Þess er vænst að færsla umferðarmála frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis geri vinnu í málaflöknum skilvirkari. Umferðarstofa sinnir verkefnum er varða skráningu ökutækja, tæknileg atriði sem tengjast ökutækjum, umferðarreglur og reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, forskriftir að skoðun ökutækja og eftirlit með skoðunarstofum og skráningu á evrópskum heildargerðarviðurkenningum ökutækja á EES-svæðinu fyrir Norðurlöndin. Einnig annast Umferðarstofa innleiðingu EES reglugerða um gerð, búnað og notkun ökutækja, umsjón og eftirlit með ökunámi og ökuþrófum, slysaskráningu, fræðslu og miðlun upplýsinga um umferðaröryggismál. Ljóst er að markmið um aukið öryggi í vegumferð munu ekki nást nema áfram verði mikið og gott samstarf Vegagerðarinnar og Umferðarstofu við lögreglu í landinu.

Í samræmi við umferðaröryggisáætlun skal stefnt að því að fækka dauðaslysum í umferð þannig að fjöldi látinna á 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016. Jafnframt skal stefnt að því að fjöldi alvarlegra slasaðra í umferð lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2016 miðað við meðaltal árána 2001-2005. Náist fullnægjandi árangur miðað við markmið umferðaröryggisáætlunar verður minnst fjórum dauðsföllum forðað á ári og í lok áætlunartímabils umferðaröryggisáætlunar 2016 hefur alvarlega slösuðum fækkað um 45%.

Meðal aðgerða til að ná þessu markmiði verði:

a) Tryggt verði að umferðaröryggisáætlun nái fram að ganga, en þess jafnframt gætt að svigrúm sé til að endurskoða framkvæmdaáætlun hennar reglulega í fjögurra ára samgönguáætlun svo að hægt sé að taka inn ný verkefni ef sýnt þykir að þau muni skila meiri árangri.

b) Götur og vegir verði gerðir öruggeri, m.a. með endurskoðun staðla, bættri öryggishönnun, aðskilnaði bílaumferðar og óvarinna vegfarenda þar sem umferðin er mest og fækkun hættulegra staða í vegakerfinu. Við endurskoðun staðla verði sérstaklega hugað að breidd vega, ekki síst á þeim vegum þar sem umferð þungra bíla er mest. Haldið verður áfram kerfisbundnum aðskilnaði akstursstefna á umferðarmestu vegum. Gerð verði úttekt á umhverfi stofn- og tengivega og lagðar fram tillögur til úrbóta. Gerð verði úttekt á vegakerfinu í þeim tilgangi að meta hæfilegan leyfilegan hámarks hraða miðað við gerð vegar.

Varðandi afköst vega og val á kennisniði má hafa til hliðsjónar að tveggja akreina vegur, 1 + 1 vegur, afkastar um 10 – 12.000 bílum/sólarhring, þriggja

akreina vegur, 1 + 2 vegur, afkastar um 15 – 20.000 bílum/sólarhring og fjögurra akreina vegur, 2 + 2 vegur, getur afkastað allt að 60.000 bílum/sólarhring. Hér ber að hafa í huga að afköst hinna einstöku gerða vega ráðast af mörgum ólíkum atriðum, eins og samsetningu umferðar (% þungra bíla), dreifingu umferðar yfir sólarhringinn, planlegu vegarins og hæðarlegu svo að eitthvað sé nefnt. Sérstaklega ber að geta þess að vegir geta verið misbreiðir í hverjum flokki og hefur breiddin einnig mikil áhrif á afköst.

Samkvæmt athugunum verkfræðistofunnar Línuhönnunar á slysatíðni mismunandi vegflokka má áætla að við breytingu á 1 + 1 vegi í 2+ 1 veg lækki tíðni allra slysa um 25 – 30 % og tíðni slysa með meiðslum um 45 %, Við breytingu á 1 + 1 vegi í 2 + 2 veg má vænta að tíðni allra slysa lækki um 40 %, en tíðni slysa með meiðslum um 55%. Fyrirvari er um að aðstæður eins og bratti vega, fjöldi og gerð gatnamóta o.fl. geta skipt hér nokkru máli.

c) Niðurstöður rannsóknarverkefna sem Rannsóknarráð umferðaröryggismála styrkti á tímabilinu 2001-2005 verði nýttar í þágu umferðaröryggis. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur verið eflað enn frekar þannig að unnt er að kanna orsakir fleiri umferðarslysa en banaslysa. Lögð verði áhersla á að fylgjast með rannsóknarverkefnum annarra Evrópulanda og nýta niðurstöður þeirra í þágu umferðaröryggis hér á landi.

Auk þeirra verkefna í öryggismálum sem áður eru talin þarf að:

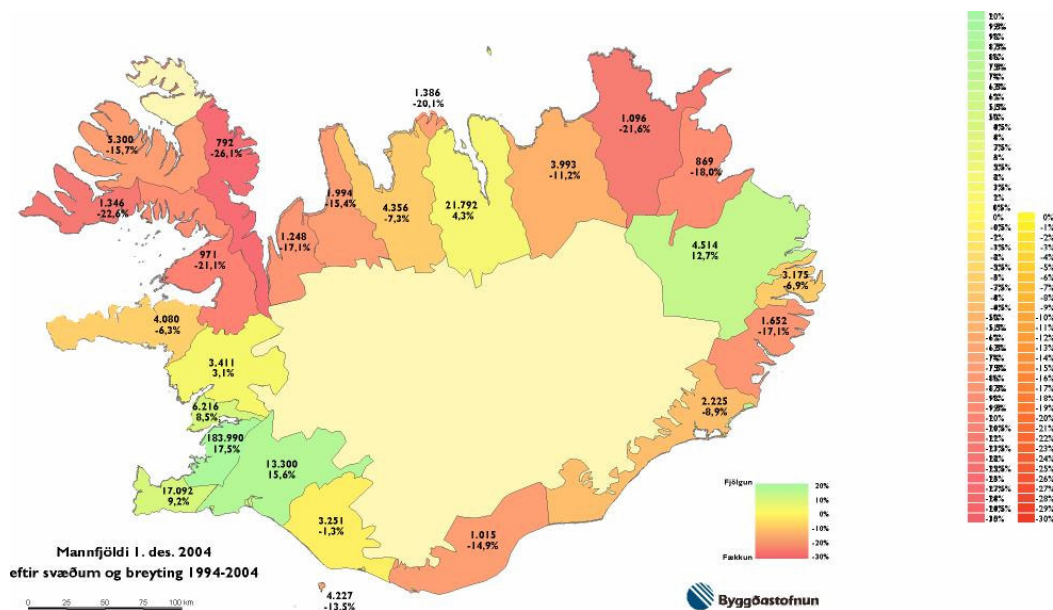
- Auka vetrarþjónustu, sérstaklega hálkuvörnir á vegum. Kannað hefur verið hversu stórt hlutfall slysa með meiðslum á fólki á þjóðvegum í dreifbýli varð við aðstæður þar sem hálka eða ísing var á vegi á tímabilinu 2001-2004. Tæp 20% banaslysa á þjóðvegum í dreifbýli urðu í ísingu eða hálku á því tímabili sem skoðað var. Rúmur fjórðungur slysa með miklum meiðslum á þjóðvegum í dreifbýli varð við vetraraðstæður, en tæp 36% slysa með litlum meiðslum á þjóðvegum í dreifbýli urðu við þannig aðstæður.
- Tryggja GSM-símasamband við vegi grunnnets og helstu ferðamannavegi utan grunnnets í samræmi við Fjarskiptaáætlun. Ef slys verður getur skipt sköpum að ná sambandi við viðbragðsaðila sem allra fyrst. Fjarskiptaáætlun 2005 – 2010 gerir ráð fyrir að GSM farsímaþjónusta verði aðgengileg á þjóðvegi 1, öðrum helstu stofnvegum og helstu ferðamannastöðum árið 2006.
- Huga að því að koma flutningi flugvélabensíns af þjóðvegum sem liggja um þéttbýli, sbr. flutningar frá Örfirisey til Keflavíkurflugvallar.
- Huga að hertum reglum um vöruflutninga á vegum með tilliti til hæðar, þyngdar og umbúnaðar farms auk reglna og aukins eftirlits með hættulegum efnum á þeim leiðum, sem það á við.
- Fylgjast með því sem efst er á baugi varðandi nýja tækni (ITS), þ.e. búnað meðfram vegum sem kemur í veg fyrir bifreiðar fari út af eða rekist saman.
- Stuðla enn frekar að innlendum rannsóknum og innleiðingu niðurstaðna úr erlendum verkefnum sem hafa leitt til gagnlegra aðgerða.

Rannsóknanefndir – RNF, RNS, RNU

Þessar nefndir eru þýðingarmikill hlekkur í öryggi samgangna. Rannsóknanefndirnar annast rannsókn slysa og atvika sem tengjast öryggi í samgöngum. Markmið með rannsóknum rannsóknanefndanna er að finna og skilgreina veikleika og galla sem skaðað geta öryggi, svo og að finna orsakapætti eða líklega orsakapætti, og einnig meðvirkandi orsakapætti sem leiddu til þess að slys eða atvik varð. Tilgangurinn er ekki að úrskurða um hvort lög eða reglur hafi verið brotnar eða hvort einhver hafi gerst sekur um vítavert gáleysi eða afglöp í starfi. Mikilvægt er að skýrslur rannsóknanefndanna séu ávallt teknar til formlegrar meðferðar í viðkomandi stofnunum.

1.5 Markmið um jákvæða byggðaðróun.

Góðar samgöngur eru ein af grundvallarforsendum fyrir öflugu atvinnulífi og kraftmiklu þjóðlífi. Gæði samgangna geta haft afgerandi áhrif á stærð atvinnu-, verslunar- og þjónustusvæða. Þannig geta bætтар samgöngur stuðlað að stækkun markaðssvæða og breytt um leið samkeppnis- og búsetuskilyrðum. Bætтар samgöngur eru mikilvæg forsenda fyrir styrkingu landshluta- og byggðakjarna og leggja grunninn að farsælli sameiningu sveitarfélaga. Aukin þjónusta við bílaumferð, endurbætur hins almenna vegakerfis, gerð jarðgangna undir fjöll og firði og þverun fjarða hafa á undanförunum árum leitt til mikillar styttingar vegalengda og ferðatíma og þar með fært byggðirnar nær hver annri í anda markmiðs um jákvæða byggðaðróun. Í samgönguáætlun er leitast við að jafna út svo sem kostur er mismunandi aðgengi landsmanna að samgöngukerfinu og reynt er að vinna á móti ókostum langra flutningsvegalengda. Undir þetta markmið falla einnig framkvæmdir eða aðgerðir sem ekki geta talist arðsamar á hagkvæmnismælikvarða en telja verður nauðsynlegar í því skyni að skapa sem jafnasta stöðu landsmanna. Nýjar aðferðir hagfræðinnar taka tillit til félagslegra þátta, sem ekki verða beinlínis metnir til fjár, og geta þær þannig stutt ákvarðanir, sem tengjast markmiði um jákvæða byggðaðróun. Mjög mikilvægt er að í samgönguáætlun sé leitast við að ná jafnvægi á milli hinna mörgu ólíku sjónarmiða sem um þetta eru. Í henni er litið á það sem grunnréttindi allra þegna þessa lands að hafa tiltekinn aðgang að grunneti samgöngukerfisins. Þau markmið, sem hér hefur verið lýst, eru í meginatriðum samhljóða markmiðum þingsályktunartillögu um stefnumótandi byggðáætlun fyrir árin 2006 – 2009 varðandi samgöngumál. Eftirfarandi mynd sýnir byggðaðróun á Íslandi 1994 – 2004:



2. GRUNNET SAMGÖNGUKERFISINS

2.1 Skilgreining grunnnets.

Samgöngukerfinu er ætlað að uppfylla þarfir þjóðarinnar fyrir alla flutninga á fólki og vöru þ.m.t. flutninga vegna fiskveiða og vinnslu. Í víðasta skilningi eru því öll mannvirki sem nota má til þessara flutninga hluti af samgöngukerfinu. Þegar unnið er að samgönguáætlun er mikilvægt að draga sérstaklega fram þau mannvirki sem mestu skipta fyrir heildina og mynda eðlilegt samfellt samgöngukerfi um land allt. Þetta grunnkerfi samgangna er hér nefnt grunnnet:

- Með grunnnetinu er burðarkerfi samgangna skilgreint. Það er þýðingarmesti hluti samgöngukerfisins sem tengir saman byggðarlög landsins og myndar eina heild og því eðlilegt að það njóti forgangs við uppbyggingu.
- Líta ber á grunnnetið sem landskerfi er gagnast landsmönnum öllum. Uppbygging þess er í þágu landsins alls fremur en einstakra byggðarlaga.

Miðað er við að allir byggðakjarnar með u.þ.b. 100 íbúa eða fleiri tengist grunnnetinu. Einnig er grunnnetið látið ná til þeirra staða sem gert er ráð fyrir að verði hvað mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðamennsku og flutninga að og frá landinu. Grunnnetið er samfellt, liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til og helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlissvæðunum teljast til netsins.

Grunnnetinu eru gerð nánari skil hér á eftir og gerð grein fyrir helstu atriðum sem liggja að baki hugmyndum að því. Það er sýnt í stórum dráttum á mynd 2-1. Þar sem breytingar á samgönguháttum eru örur má búast við að endurskoða þurfi skilgreiningar á grunnnetinu reglulega. Að því er vegina varðar er lega þeirra á kortinu sýnd eins og hún er nú. Í einhverjum tilvikum munu vegir flytjast til þegar kemur að því að endurbyggja þá. Nú þegar liggja fyrir hugmyndir um tilflutning á nokkrum stöðum. Landsvegirnir eru í nokkurri sérstöðu að þessu leyti en þar er undirbúningur skemmst á veg kominn. Verður að reikna með því að verulegar breytingar geti orðið á legu þeirra.

Á flutningabrautum grunnkerfisins verði lögð áhersla á, að vegir verði með nægjanlegt burðarþol allt árið, breidd þeirra verði nægjanleg og þeir verði lagðir bundnu slitlagi. Fyrir þennan hluta grunnkerfisins verði sett markmið um hraða

2.2 Almennar áherslur varðandi grunnnetið.

Forsendur fyrir skilgreiningu grunnnetsins eru metnaðarfullar og miðað við fjármagn samgönguáætlunar tekur langan tíma að uppfylla sett markmið, sérstaklega er varðar vegakerfið. Þær miðast við að styrkja samgöngur á landinu öllu og efla þjónustu- og vaxtarkjarna á landsbyggðinni. Grunnnetið styður vel að vexti slíkra kjarna með því að stuðla að styttingu ferðatíma og efla samgöngur innan svæða og milli þeirra. Í þessari áætlun er horft á samgöngugreinarnar saman. Vegakerfið tengir byggðir, hafnir og flugvelli. Bætt vegakerfi stækkar þjónustusvæði flugvalla og hafna. Samgönguáætlunin tekur mið af því að nýta betur þá fjármuni sem í samgöngur fara og er skilgreining grunnnetsins liður í þeirri viðleitni.

Ferðaþjónusta og samgöngur

Í samgönguáætlun er víða komið til móts við þarfir ferðaþjónustunnar með ýmsum vegabótum, t.d. fækkun einbreiðra brúa, lagningu bundins slitlags og endurbyggingu vega. Á sama hátt nýtast áform um almenningssamgöngur mjög vel fyrir ferðaþjónustuna. Þá er mörkuð stefna um framtíð Reykjavíkurflugvallar í áætluninni sem er ferðaþjónustunni mjög mikilvæg. Við Reykjavíkurflugvöll er gert ráð fyrir byggingu samgöngumiðstöðvar, sem þjóna mun öllu landinu á sviði ferðamála. Aðrar umferðarmiðstöðvar verði nýttar til tengingar og samræmingar allra tegunda ferðaþjónustunnar. Við það er miðað í áætluninni að auka vetrarþjónustu og mun hún koma ferðaþjónustunni til góða. Mikilvægt er að bæta merkingar í samgöngukerfinu og við það miðað að þær verði á erlendum tungumálum auk íslensku. Aðgengi að fjölmönnum ferðamannastöðum verði bætt enn frekar. Nauðsynlegt er að upplýsingar um ástand vega séu aðgengilegar, auðskildar og í samræmi við árstíð. Á nokkrum stöðum er verið að bæta aðstöðu fyrir ferðaþjónustu í höfnum. Það er ljóst að fara þarf yfir sértækar þarfir ferðaþjónustunnar í samgöngumálum.

Stytting vegalengda

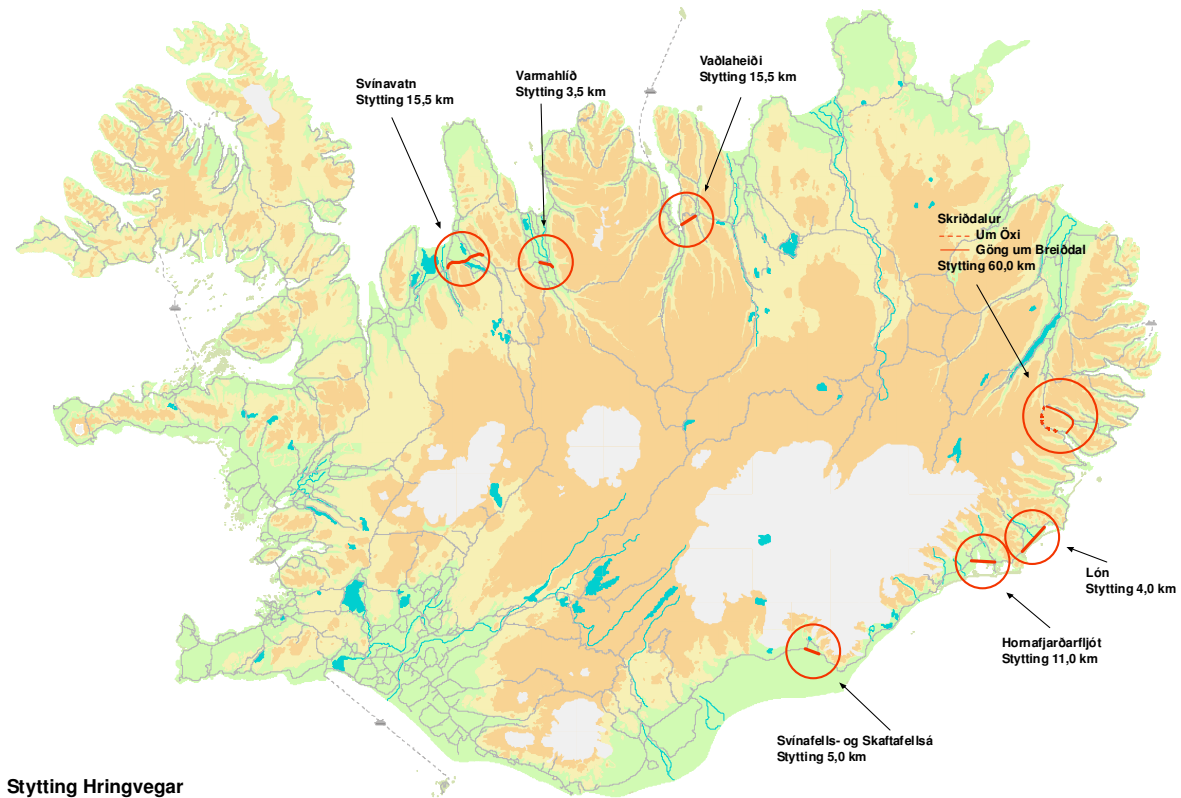
Styttingu leiða, sem eru til hagræðis fyrir alla flutninga, er mikill gaumur gefinn í þessari áætlun. Í allmörgum þeim verkefnum, sem áætlunin tekur til, styttest leiðir. Dæmi um þetta eru hringvegur á nýjum stað um brú á Hornafjarðarfljóti, Þverárfjallsvegur á milli Skagafjarðar og Húnaflóa og Norðausturvegur um Öxarfjarðarheiði. Þá leiða jarðgöng samkvæmt áætluninni til mikillar styttingar vegalengda. Má þar nefna kaflann á milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar og Vestfjarðaveg milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar. Eftirfarandi eru dæmi um mögulegar styttingar á þjóðvegi 1:

- Svínavatnsleið 15.5 km
- Varmahlíð 3,5 km
- Vaðlaheiði 15,5 km
- Skriðdalur - Berufjörður 60 km
- Lón 4 km
- Hornafjarðarfljót 11 km
- Svínafells- og Skaftafellsá 5 km

Aksturstími styttist jafnan þegar leiðir styttest. Aksturstími styttist einnig vegna betri legu nýrra vega en gamalla og þegar lagt er bundið slitlag í stað malar. Í heild mun því aksturstími styttest víða á vegakerfinu. Eftirfarandi eru dæmi um styttingu ferðatíma með gerð hjáleiða:

- Hjáleið um Borgarnes

○ Hjáleið um Selfoss



Mynd 2-2. Möguleg stytting hringvegjarins

Unnið er að athugunum á styttingarmöguleikum á öllu grunnnetinu og nær hún til leiðanna Reykjavík–Akureyri og Reykjavík–Ísafjörður/Patreksfjörður. Að auki er þjóðvegur 1 skoðaður í heild svo og hálendisvegir frá Reykjavík til Egilsstaða. Litið er á hugmyndir um styttingar, gamlar og nýjar, gerð grein fyrir nýrri legu vega í grófum dráttum og metin hver stytting fyrir sig, og kostnaður við hana. Í samgönguáætlun er stytting vegalengda forgangsmál þar sem það er talið hagkvæmt.

Tenging stofnvega fram hjá byggðakjörnum.

Stofnvegir landsins liggja gjarnan í gegnum þéttbýli, með þeim kostum og göllum sem því fylgja. Víða leitar byggðin í átt að vegunum og þorp og kaupstaðir myndast við vegamót. Venjan er að þéttbýli vilji hafa það gagn sem af umferðinni leiðir vegna atvinnustarfsemi og viðskipta og eru þá frekar reiðubúin til að taka á sig ókostina. Ljóst er að með því að leggja þjóðvegi og leiða fjarumferðina framhjá byggðakjörnum má auka ferðahraðann og auka jafnframt umferðaröryggi á þéttbýlisstöðunum. Samráð er haft við sveitarfélögin um þessi mál.

2.3 Staða grunnnetsins og horfur.

Flug.

Allir flugvellir grunnnetsins eru með uppbyggðum flugbrautum sem eru malbikaðar eða lagðar klæðingu. Flugstöðvar á öllum þessum flugvöllum, nema Reykjavíkurlflugvelli, eru nýlegar eða hafa verið endurbyggðar. Á flestum flugvallanna hafa brautarljós verið endurnýjuð, svo og fjarskiptabúnaður og

annar fastur öryggisbúnaður. Jafnframt hefur mikið áunnist í endurnýjun hreyfanlegs öryggisbúnaðar. Aðflugsbúnaður er í meginatriðum eins fullkominn og landfræðilegar aðstæður leyfa og tækjabúnaður þeirra flugvéla, sem nota þessa flugvelli, gefur tilefni til. Leiðsögu- og fjarskiptabúnaður vegna flugs milli flugvalla innanlands er góður og í mörgum tilvikum mun betri en hægt væri að búast við í svo strjálbýlu landi. Þetta skýrist m.a. af kerfum sem komið hefur verið upp vegna alþjóðaflugþjónustunnar eða á vegum varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli.

Þrátt fyrir þessa stöðu eru mikilvæg framkvæmdaverkefni fram undan til að þessir flugvellar uppfylli þær kröfur sem til þeirra eru gerðar samkvæmt þeim stöðlum sem Flugmálastjórn vinnur eftir, og meðal annars má finna í reglugerð um flugvelli. Fyrst og fremst er brýnt að ljúka þeim verkefnum sem varða flugöryggi, einkum gerð öryggissvæða kringum flugbrautir og endurnýjun og viðbætur við ljósa- og aðflugsbúnað. Mikilvægt er að ekki dragist að byggja nýja samgöngumiðstöð á Reykjavíkurflugvelli enda uppfyllir núverandi flugstöð ekki þær kröfur sem gerðar eru til slíks mannvirkis. Samgöngumiðstöð hefur gildi umfram það að vera miðstöð flugsamgangna í landinu. Hún er miðstöð áætlunarsamgangna með langferðabílum fyrir allt landið, auk þess sem hún tengir báðar þessar tegundir samgangna við almenningssamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins.

Víða þarf að bæta byggingar á flugvöllum til að hýsa þann búnað sem notaður er til að reka flugsamgöngumannvirki. Mikilvægt er að halda áfram að endurnýja vélbúnað sem notaður er við almennan rekstur flugvallanna, þ.m.t. vegna snjóruðnings. Einnig þarf að endurnýja öryggis- og björgunarbúnað í samræmi við hertar kröfur á þessu sviði. Sífellt verða háværi nýjar kröfur um flugvernd, sem krefjast hvers konar búnaðar og aðstöðu til vopnaleyta á farþegum og í farangri og flutningi.

Meðal helstu viðfangsefna í rekstri flugsamgöngukerfisins er að innleiða ný rekstrarkerfi, svo sem öryggisstjórnunarkerfi og önnur gæðastjórnunarkerfi sem auka öryggi, skilvirkni og gæði þjónustunnar á flugvöllum og í flugumferðarþjónusta. Innleiðing þessarra nýju kerfa er átaksverkefni sem er lykillinn að því að starfsemi flugvalla og flugumferðarþjónustu hljóti vottun og sæti ytra öryggiseftirliti í samræmi við alþjóðlegar kröfur. Ein af þeim meginkröfum sem uppfylla þarf í þessu sambandi er að tryggja að á litlu flugvöllum séu nægilega margir starfsmenn, einkum til að tryggja að nægilegur viðbúnaður sé til staðar þegar umferð er um þá. Þá fer þörf fyrir meiri þjálfun starfsmanna stöðugt vaxandi svo að uppfylla megi kröfur um flugöryggi. Þetta mun allt valda auknum kostnaði.

Nýting flugsamgöngukerfisins á Íslandi er nú langt undir þeirri afkastagetu sem er fyrir hendi. Þannig er ljóst að flugumferð innanlands gæti aukist stórlega án mikils aukakostnaðar. Tvöföldun núverandi umferðar myndi líklega hafa í för með sér óverulega fjölgun starfsmanna og ekki krefjast neinna verulegra fjárfestinga í byggingum og búnaði. Núverandi flugstöðvar á Reykjavíkurflugvelli, Akureyri og Egilstöðum munu þó ekki anna slíkri aukningu. Nákvæm greining hefur þó ekki farið fram á því hver áhrif mikillar aukningar yrðu. Ákvörðun hefur verið tekin um stækkun flugstöðvar á Egilstaðaflugvelli en greiningarvinna er hafin vegna flugstöðvar á Akureyri.

Eftir stækkun flugstöðvarinnar á Keflavíkurflugvelli er auðvelt að auka afköst hennar langt umfram það sem núverandi umferð krefst. Keflavíkurflugvöllur getur tekið við margfalt meiri umferð og því engin vandkvæði á því að auka farþegaflug milli Íslands og annarra landa. Þetta á einnig við um vöruflutninga,

þar sem nýrri aðstöðu til vöruafgreiðslu hefur verið komið upp á flugvellið á vegum tveggja fyrirtækja.

Nýja flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík getur tekið við aukinni umferð bæði í innanlands- og millilandaflugi. Engar hindranir eru í vegi fyrir því að taka á móti þeirri auknu umferð sem búist er við á komandi árum samkvæmt alþjóðlegum spám um flugumferð yfir Norður-Atlantshafi.

Reykjavíkurflugvöllur hefur verið endurbyggður, þ.e. flugbrautir og akstursbrautir, auk þess sem flugbrautaljós og ýmis annar tækjabúnaður hefur verið endurnýjaður. Lögð hefur verið áhersla á umhverfismál flugvallarsvæðisins sem hefur verið ræktað upp og fegrað. Þessu til viðbótar er aðkallandi að byggja samgöngumiðstöð við Reykjavíkurflugvöll, sem yrði miðstöð almennings-samgangna í landinu. Ákvörðun um þær framkvæmdir, sem þegar hafa verið gerðar, var m.a. byggð á arðsemismati sem Hagfræðistofnun Háskóla Íslands gerði árið 1997 fyrir Flugmálastjórn og Reykjavíkurborg þar sem gengið var út frá 25 ára afskriftatíma.

Hlutverk Reykjavíkurflugvallar er fyrst og fremst að vera miðstöð innanlandsflugsins auk þess sem þaðan er stundað áætlunarflug til Grænlands og Færeyja. Hann gegnir einnig mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir millilandaflugið. Reykjavíkurflugvöllur er jafnframt miðstöð sjúkraflugsins í landinu og þar hefur Landhelgisgæslan aðstöðu fyrir allan flugrekstur sinn. Þá er flugvöllurinn áfangastaður fyrir einkaflugvélar í millilandaflugi, einkum viðskiptaflugi. Flugkennsla í landinu er að mestu leyti rekin á Reykjavíkurflugvelli, þótt unnið sé að því að flytja æfingaflug (snertilendingar) á aðra flugvelli. Þá er aðalaðstaða einkaflugs í landinu á Reykjavíkurflugvelli.

Helsta breyting sem fyrirsjáanleg er á framangreindu hlutverki Reykjavíkurflugvallar er að æfingaflug mun flytjast af flugvellið, sem mun draga verulega úr fjölda flughreyfinga. Þá mun einkaflug væntanlega dragast saman eftir því sem aðstaða fyrir einkaflug verður byggð upp á öðrum flugvöllum.

Siglingar/hafnir.

Löng reynsla hefur sýnt að kröfur til íslenskra hafna eru síbreytilegar og að þróun þeirra verður að haldast í hendur við þróun fiskiskipaflotans. Á undanförunum áratugum hefur hvert þróunartímabilið tekið við af öðru í hafnargerð þar sem lögð hefur verið áhersla á að mæta þörfum mismunandi fiskiskipa fyrir öruggar og afkastamiklar hafnir, þ.e. góða viðlegu- og löndunarkanta, athafnasvæði á landi, dýpi í höfn og á innsiglingaleið og víða einnig ytri mannvirki til að veita skjól.

Víðast er búið að ná því marki að bátum, sem gerðir eru út frá viðkomandi höfn, hefur verið skapað öruggt skjól í öllum veðrum og því er ekki mikil þörf fyrir nýja skjólgarða á næstunni.

Mikil endurnýjun hefur átt sér stað í fiskiskipaflotanum síðustu árin og nýjustu uppsjávarveiðiskipin rista yfir 9 metra, en á síðasta áratugi var yfirleitt miðað við 7 til 7,5 metra djúpristu við hönnun hafna. Til að koma á mótis við þessa þróun er því dýpkunar þörf í nokkrum höfnum. Í öðrum höfnum eiga sér stað enfisflutningar eða sandburður og þar þarf að dýpka með reglulegu millibili.

Nokkrar bryggjur sem eru í góðu ástandi eru orðnar úreltar vegna þess að þær voru hannaðar fyrir minna dýpi en fiskveiðiflotinn krefst í dag. Þá eru allvíða hafnarmannvirki sem endast ekki öllu lengur. Þetta á einkum við um viðlegukanta úr tré og stáli sem nú þarfnast endurbyggingar.

Ytri mannvirki verða fyrir mikilli áraun frá hendi náttúruaflanna. Gera verður

ráð fyrir að þau þurfi að styrkja eða endurbyggja með reglulegu millibili.

Siglingastofnun hefur skilgreint staðalkröfur fyrir fiskiskipahafnir og flokkað hafnir í fjóra flokka eftir umfangi þeirrar starfsemi sem þar fer fram. Fyrir hvern flokk hafna eru annars vegar gerðar ákveðnar tæknilegar kröfur er lúta að gæðum hafnar og hafnarmannvirkja og hins vegar miðað við reglur um nýtingu mannvirkja. Við gerð áætlunarinnar er við það miðað að hafnir í grunnneti uppfylli staðalkröfur. Þá er fyrirséð að endurnýja þarf hafnarmannvirki í nokkrum mæli til að uppfylla þarfir sjávarútvegsins og jafnframt að mæta nýjum þörfum sem leiða af þróun atvinnugreinarinnar.

Með lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 og reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa nr. 672/2006 var tilskipun Evrópuþingsins og Evrópuráðsins 2002/59/EC um að setja á stofn rafrænt eftirlits- og upplýsingakerfi varðandi siglingar skipa til hafna innan sambandsins innleidd hér á landi. Samgönguráðherra fer með yfirstjórn mála er varða vaktstöð siglinga, en Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd þeirra. Með sérstökum þjónustusamningi sem Siglingastofnun Íslands gerði við Landhelgisgæsluna, Neyðarlínuna og Slysavarnarfélagið Landsbjörg var þessum aðilum falið að annast daglegan rekstur vaktstöðvarinnar.

Verkefni og hlutverk vaktstöðvar siglinga er m.a. að

- Sinna eftirlits- og upplýsingakerfi fyrir umferð á sjó með það að markmiði að auka öryggi og skilvirkni skipaumferðar og bæta viðbrögð við atvikum, slysum eða hættum sem kunna að skapast á sjó og stuðla þannig betur að því að koma í veg fyrir eða greina mengun af völdum skipa
- Taka á mótí öllum tilkynningum og hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að skipstjórar, rekstraraðilar og umboðsaðilar skipa sem og farmsendendur eða eigendur hættulegra eða mengandi vara sem fluttar eru um borð í slíkum skipum uppfylli tilskildar kröfur
- Gegna hlutverki leitar- og björgunarmiðstöðvar á hafinu umhverfis Ísland í samræmi við alþjóðasamning um leit og björgun í hafinu. Landhelgisgæslan fer með faglega stjórn vaktstöðvarinnar samkvæmt þjónustusamningi við Siglingastofnun

Vaktstöð siglinga skal auk þess annast, eftir því sem nánar er ákveðið í þjónustusamningi:

- Vöktun, rekstur og viðhald á sjálfvirku tilkynningakerfi skipa (STK)
- Vöktun á sjálfvirku alþjóðlegu auðkennikerfi skipa (AIS)
- Vöktun, rekstur og viðhald á alþjóðlegu neyðar- og öryggisfjarskiptakerfi skipa (GMDSS)
- Almenna fjarskiptaafgreiðslu fyrir skip
- Móttöku og miðlun neyðarkalla frá skipum, tilkynninga frá farþegaskipum vegna talningar og skráningar farþega og frá skipum sem flytja hættulegan varning. Vaktstöðin móttækur og miðlar tilkynningum um óhöpp eða slys á sjó, um komu skipa til íslenskra hafna og skráningu skipa sem falla undir hafnarríkiseftirlit. Þá tekur vaktstöðin á mótí og miðlar tilkynningum og upplýsingum um bilanir í vitakerfinu og farartálma á sjó og upplýsingum um neyðarhafnir og skipaafdrepp og samskipti við hafnir sem Siglingastofnun hefur tilnefnt sem neyðarhafnir.

Haustið 2004 hóf Siglingastofnun Íslands að setja upp sjálfvirkt auðkennikerfi skipa (Automatic Identification System, AIS) með ströndum landsins og lauk verkinu árið 2006. Nú er hægt að fylgjast með siglingum skipa er falla undir

Þetta kerfi á öllum siglingaleiðum við landið. Fyrir liggja tillögur frá Evrópuráðinu um innleiðingu AIS búnaðar í öll fiskiskip 15 m að lengd og stærri fyrir árið 2010

Haustið 2005 hófst innleiðing rafræns tilkynningakerfis skipa í samræmi við áðurnefnda tilskipun. Kerfi þetta nefnist Safe Sea Net og nær til allra skipa 300 BT og stærri sem falla undir SOLAS reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og sigla til hafna innan Evrópusambandsins auk Noregs og Íslands. Kerfi einstakra aðildarlanda eru tengd miðlægum netþjóni þannig að hægt er að senda fyrirspurnir um skip innbyrðis milli aðildarríkja og fá svör á sjálfvirknan hátt. Áætlað er að kerfið verði komið í notkun hér á landi á árinu 2007. Ennfremur er unnið að útnefningu svonefndra neyðarhafna (Places of refuge) í samræmi við áðurnefnda tilskipun. Neyðarhafnir eru hafnir eða skjólsælar legur þar sem hægt er að beina skipum inn til að fá aðstoð í neyðartilvikum. Á vettvangi IMO er nú unnið að samþykkt um hnattrænt tilkynningakerfi skipa LRIT (Long Range Information and Tracking) og flest bendir til að þetta kerfi verði komið í notkun í lok árs 2008. Með tilkomu LRIT, ásamt með þeim kerfum sem til staðar eru, verður í fyrsta sinn til staðar yfirlit yfir siglingar allra skipa í lögsögu landsins.

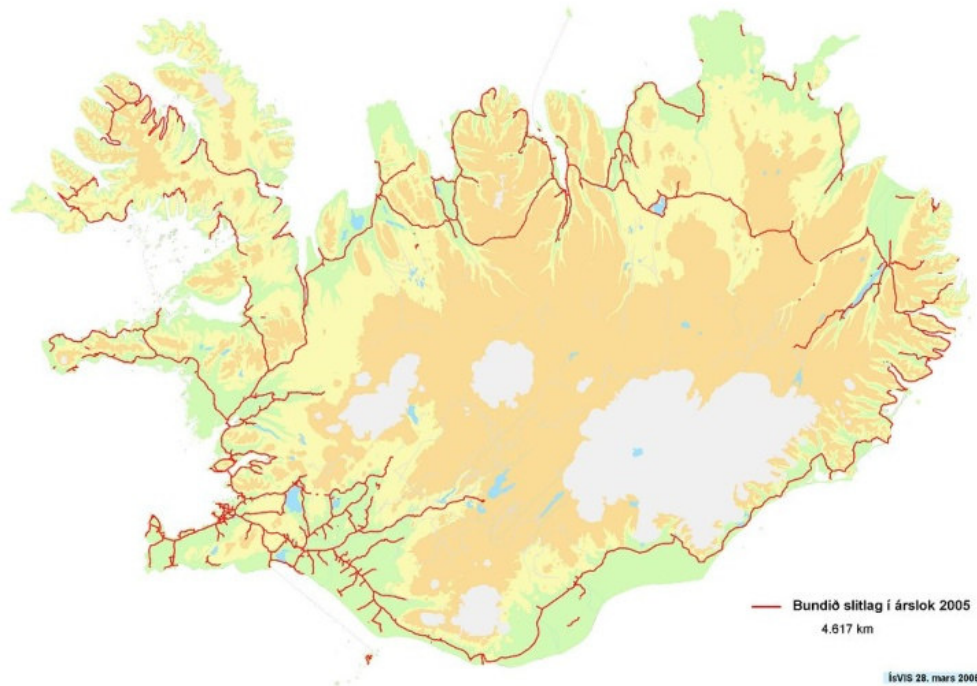
Vegir.

Vegakerfið er umfangsmest hinna þriggja samgöngukerfa í grunnnetinu og þar af leiðandi langdýrast í uppbyggingu og rekstri. Miklar framfarir hafa orðið á vegakerfinu undanfarin ár og áratugi. Ástand þess er þó enn mjög mismunandi. Stórir landshlutar búa við malarvegi, þar sem takmarka verður leyfðan þunga hluta úr árinu. Eitt af brýnustu verkefnum þessarar samgönguáætlunar er að leysa frumþarfir þessara byggðarlaga fyrir vegasamgöngur. Það krefst hins vegar mikilla fjármuna.

Á mynd 2-1 eru sýndir þeir vegir sem voru með bundið slitlag um síðustu áramót. Af 3.966 km eru 3.450 km á grunnnetinu, en grunnnetið er um 5.200 km. Lengd malarvega á grunnnetinu er því um 1.750 km.

Annað fjárfrekt verkefni er að endurbæta vegakerfið á höfuðborgarsvæðinu, þannig að umferðarástand versni ekki frá því sem nú er. Ætla má að umferðarástand á höfuðborgarsvæðinu nú standist samanburð við sambærileg borgarsvæði í nágrannalöndunum. Fjölgun íbúa hefur þó verið ör og það ásamt vaxandi bílaeign veldur hraðri aukningu umferðar. Frá sjónarmiði hagkvæmni, umferðaröryggis og umhverfis er brýnt að mæta þessari þróun með auknum fjárfestingum frá því sem verið hefur.

Auk þessara tveggja verkefnaflokka eru nokkrir aðrir sem sinna verður til að bæta úr ágöllum vegakerfisins. Má þar nefna framkvæmdir við að byggja upp elstu vegina, stytta leiðir, breikka brýr þar sem mjóar brýr skapa hættu, lagfæra vegi þar sem erfiðar aðstæður skapast að vetrarlagi og styrkja vegi gagngert til þess að koma í veg fyrir öxulþungatakmarkanir. Jafnframt er það nefnt hér að byggja þarf upp samgöngumiðstöð í Reykjavík m.a. til þess að unnt sé að koma á betra almenningssamgöngukerfi við landsbyggðina.



Mynd 2-3. Bundið slitlag í árslok 2005

Öryggi í vegasamgöngum er í verulegum mæli sambærilegt við það sem best er í nálægum löndum. Ekki verður þó hjá því komist að beina verulegum kröftum að öryggismálum veganna. Þetta snýr þá einnig að þeirri þjónustu sem veitt er í vegakerfinu og þá ekki síst vetrarþjónustu, þ.m.t. hálfuvarnir. Þetta kallar á aukið fjármagn og tekur samgönguáætlun nokkurt mið af því. Landsvegirnir fjórir, sem teljast til grunnnetsins, hafa mikla sérstöðu. Mestur hluti þessara vega er óuppbyggðar malarslóðir. Samgönguáætlun miðar við að þeim verði komið í „gott horf“ samkvæmt nánari skilgreiningu. Fjármagn í áætluninni dugir þó einungis fyrir litlum hluta verkefnisins, en hefjast þarf handa hið fyrsta við að skilgreina hlutverk þeirra og hvaða kröfur þeir eiga að uppfylla.

Þrjár ferjuleiðir eru í grunnnetinu, og eru tvær þeirra allangar, Vestmannaeyjar–Þorlákshöfn og Stykkishólmur–Brjánslækur. Nú hefur lokið störfum nefnd til að meta samgöngukosti við Vestmannaeyjar. Leggur hún til að byggð verði ný ferjuhöfn í Bakkafjöru og keypt ný ferja. Stýrihópur um höfn í Bakkafjöru vinnur að undirbúningi málsins í samráði við Siglingastofnun.

Mælikvarðar á árangur samgönguáætlunar

Við gerð þessarar samgönguáætlunar hafa verið þróaðir árangursmælikvarðar í því skyni að unnt verði að meta á ýmsum tímasteiðum áætlunarinnar hvernig horfir um að ná fram markmiðum hennar. Eftirfarandi eru helstu mælikvarðarnir:

Samræmd samgönguáætlun:

- Mældar verði á tímabilinu vísbendingar um aukna samræmingu í samgöngustefnunni og samgöngufjárfestingum milli samgöngugreina á tímabilinu.
- Mældar verði tilvísanir og tillit til stefnu samgönguáætlunar í markmiðum stjórnvalda á öðrum sviðum

Skipulagsmál og landnotkun:

- Mæld verði aukning á skipulagsáætlunum þar sem áhersla er á samræmingu við samgönguáætlun sem taki mið af markmiðum um umhverfislega sjálfbærarar samgöngur, þ.m.t. styttingu vegalengda, minni akstri o.sv.fr.v. strax við skipulag byggðar.
- Lagt verði mat á árangur samræmingar skipulagsáætlana og samgönguáætlunar á tímabilinu.

Umhverfislega sjálfbærar samgöngur

- Lagt verði mat á að hve miklu leyti sjónarmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur eru tekin inn í ákvarðanir er varða samgöngustefnuna.
- Sýnt fram á minnkun gróðurhúsalofttegunda vegna ákvarðana sem teknar eru í samgönguáætlun.

ITS-intelligent transport systems

- Aukning á notkun upplýsingatækninnar sem felur í sér framfarir í samgöngumálum á tímabilinu, m.a. á öryggissviðinu

Tölfræði

- Bætt tölfræði og upplýsingaöflun er varðar samgöngur
- Sýnt fram á vísbendingar um bætt notkun á tölfræði við ákvarðanatökuna

Vegir

- Hvernig er framkvæmd samgönguáætlunar miðað við áætlun.
- Hver er árangur í styttingu á ferðatíma fólks á áætlunartímanum
- Hver er árangur í ferðatíma á höfðuðborgarsvæðinu m. v. áætlun
- Árangur í umferðaröryggismálum m.v. sett markmið
- Árangur varðandi flutningatíma milli staða
- Árangur varðandi nýtingarhlutfall flutningakerfisins, lokanir vegna takmarkaðs burðarþols
- Árangur varðandi eftirlit með brotum á reglugerðum varðandi frágang farms og leyfilega þyngd

Almenningssamgöngur

- Aukning á fjölda fólks sem notar almenningssamgöngur á tímabilinu.
- Aukning á hlut almenningssamgangna í samgöngum almennt

Flug

- Kostnaðarhagkvæmni flugvalla borið saman við aðra flugvelli innlenda og erlenda
- Árangur vegna nýtingarhlutfalls flugvalla
- Mat á hvernig flugvöllum gengur að standast öryggisreglur og aðrar reglur
- Breytingar á flugi til og frá landinu á tímabilinu-mat á hvernig Keflavíkurflugvöllur heldur tengihlutverki sínu
- Mat á fjölda notenda íslenskra flugvalla á áætlunartímabilinu
- Mat á hvernig umbreyting á FMS heppnast
- Mat á hvort flugöryggi sé haldið á því stigi sem nú er eða jafnvel aukist
- Ísland komi vel út í alþjóðlegu flugöryggisrýni, t.d. hvað varðar flugvelli, flugumferðarstjórn og flugvernd
- Hvernig gangi að framkvæma löggjöfina um samevrópska loftrýmið

Siglingar

- Hvernig framkvæmdum við hafnir og sjóvarnir miði í samanburði við tíma- og kostnaðarmarkmið samgönguáætlunar.
- Hversu vel miði að því markmiði að fiskihafnir landsins uppfylli settar staðalkröfur.
- Hvort árangur í öryggismálum sé í samræmi við áætlun um öryggi sjófarenda.
- Hversu vel hafi tekist til að hrinda í framkvæmd ábendingum frá Rannsóknarnefnd sjóslýsa.
- Hvort upplýsinga- og leiðsögukerfi byggi ávallt á nýjustu rannsóknum og tækni.
- Hvort uppitími einstakra hluta upplýsinga- og leiðsögukerfa fyrir sjófarendur sé í samræmi við sett markmið.
- Hversu vel sé staðið við alþjóðlegar kröfur á sviði siglingaverndar og hafnarríkiseftirlits.
- Hversu vel gangi að standa við sett markmið um skyndiskoðanir skipa.
- Hversu vel gangi að innleiða nýjar alþjóðlegar reglur á sviði siglingamála.

| | |
|---|-----------|
| 1. STEFNUMÓTUN | 1 |
| Markmið um greiðari samgöngur (hreifanleiki í samgöngukerfinu)..... | 1 |
| Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna. | 2 |
| Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur. | 2 |
| Markmið um öryggi í samgöngum..... | 3 |
| Markmið um jákvæða byggðapróun | 5 |
| 2. GRUNNETIÐ | 5 |
| Skilgreining. | 5 |
| 3. ÁÆTLUN UM FJÁRÖFLUN OG ÚTGJÖLD | 9 |
| 4. ÁÆTLUN UM HELSTU FRAMKVÆMDIR Í GRUNNETI | 9 |
| ATHUGASEMDIR VIÐ ÞINGSÁLYKTUNARTILLÖGU ÞESSA | 16 |
| Formáli. | 16 |
| Skipulag samgöngumála. | 17 |
| Almennar forsendur og spá um þróun lykilstærða..... | 19 |
| Innanlandsflug..... | 19 |
| Millilandaflug | 19 |

| | |
|---|-----------|
| Flugleiðsaga..... | 21 |
| Umsvif í siglingum..... | 21 |
| Horfur í siglingum..... | 23 |
| Akstur á vegum..... | 24 |
| 1. STEFNUMÓTUN SAMGÖNGUÁÆTLUNAR | 26 |
| Almennt..... | 26 |
| Meginmarkmið samgönguáætlunar..... | 27 |
| 1.1 Markmið um greiðari samgöngur. | 27 |
| Flugmál..... | 29 |
| Siglingamál..... | 30 |
| Vegamál..... | 31 |
| Samgöngur fyrir alla..... | 34 |
| 1.2 Markmið um hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgangna. | 35 |
| Samkeppni og jafnræði notenda..... | 37 |
| Gjaldtaka fyrir not samgöngukerfisins..... | 37 |
| Markaðslausnir..... | 38 |
| 1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur. | 38 |
| Flug..... | 39 |
| Siglingar..... | 39 |
| Vegir..... | 40 |
| 1.4 Markmið um öryggi í samgöngum. | 43 |
| Flugmál..... | 43 |
| 1. Forsaga og staða..... | 43 |
| 2. Stefnan og framtíðin..... | 44 |
| 3. Flugvernd..... | 45 |
| 4. Varaflugvellir..... | 47 |
| 5. Rannsókn- og þróunarverkefni..... | 47 |
| Siglingamál..... | 47 |
| 1. Þróun og núverandi staða..... | 48 |
| 2. Framtíðarsýn um þróun næstu ára..... | 49 |
| 3. Skilgreining stefnumótandi áherslna og markmiða..... | 49 |
| 4. Mælanleg undirmarkmið..... | 52 |
| Vegamál..... | 54 |
| Rannsóknanefndir - RNF, RNS, RNU..... | 57 |
| 1.5 Markmið um jákvæða byggðapróun. | 57 |
| 2. GRUNNET SAMGÖNGUKERFISINS | 58 |
| 2.1 Skilgreining grunnnets. | 58 |
| Flugvellir..... | 59 |
| Siglingar/hafnir..... | 59 |
| Vegir..... | 59 |
| 2.2 Almennar áherslur varðandi grunnnetið. | 60 |
| Ferðþjónusta og samgöngur..... | 61 |
| Stytting vegalengda..... | 61 |
| Tenging stofnvega fram hjá byggðakjörnum..... | 62 |

| | |
|--|-----------|
| 2.3 Staða grunnnetsins og horfur..... | 61 |
| Flug..... | 61 |
| Siglingar/hafnir..... | 63 |
| Vegir..... | 65 |