

Tillaga til þingsályktunar

um samgönguáætlun fyrir árin 2003–2014.

(Lögð fyrir Alþingi á 128. löggjafarþingi 2002–2003.)

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 71/2002, að á árunum 2003–2014 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

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

1. STEFNUMÓTUN

Markmið um greiðari samgöngur (flytjanleika samgöngukerfisins).

Stefnt skal að auknum flytjanleika í samgöngukerfinu sem taki bæði til fólks og vöru. Þessu markmiði skal ná með bætту 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 höfuðborgarsvæðinu á innan við 3½ klst. ferðatíma.

Meðal aðgerða til að ná þessu markmiði verði:

- Grunnnetið byggt upp samkvæmt tillögum um röð framkvæmda.
- Þjónusta í grunnnetinu aukin.
- Almenningssamgöngur í lofti, á sjó og á landi skipulagðar þannig að þær nái til allra þéttbýlisstaða með um það bil 200 íbúum eða fleiri.
- Reykjavíkurlugvöllur áfram miðstöð innanlandsflugs og byggð verði þar samgöngumiðstöð.
- Upplýsingaþjónusta við almenning og aðra notendur samgöngukerfisins aukin.

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.
- Rekstur samgangna í lofti, á sjó og á landi, sem ríkið kemur að, boðinn út til að tryggja eðlilegt samkeppnisumhverfi.
- Stefnt að sanngjarnri og skilvirkri gjaldtöku fyrir afnot af samgöngukerfinu.

Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Stefnt skal að sjálfbærum samgöngum, en það merkir meðal annars að (a) notkun á endurnýjanlegum auðlindum sé undir endurnýjunarhraða og (b) að ekki sé gengið hraðar á óendurnýjanlegar auðlindir en svo að mögulegt sé að þróa og skipta yfir í endurnýjanlegar auðlindir. Markmiðið tekur einnig til þess að umhverfisáhrifum samgangna, bæði hnattrænum og staðbundnum, verði haldið innan ásættanlegra marka. Þannig sé miðað við að losun CO₂ frá samgöngum árið 2010 verði ekki meiri en árið 1990. Jafnframt verði dregið úr hávaða frá samgöngum og loftmengun verði haldið innan viðmiðunargilda í stöðlum Evrópusambandsins.

Meðal aðgerða til að ná þessu markmiði verði:

- Stuðlað að nýtingu umhverfisvænna orkugjafa. Staðið verði fast við það markmið stjórnvalda að 20% af bifreiða- og fiskiskipaflota landsmanna noti vetni í stað jarðefnaeldsneytis árið 2020.
- Skattlagning eignarhalds og notkunar bíla með þeim hætti að léttari bílar og bílar sem nota olíu sem eldsneyti verði fýsilegri kostur en nú er.
- Ísland í fararbroddi með að fullgilda alþjóðlegar samþykktir gegn mengun sjávar.
- Stefnt að gildistöku alþjóðlegra samþykktu og reglna sem takmarka losun efna frá skipum og bílum.
- Almenn fræðsla um akstur og aksturslag aukin með það í huga að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð.
- Aukin áhersla lögð á rannsóknir á ýmsum þáttum sem geta dregið úr mengun frá samgöngum.

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.

Áfram verði innleiddar reglur Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA), sem Ísland er aðili að, eftir því sem þær verða til. Stefnt verði að því að Ísland taki frá byrjun virkan þátt í starfi Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) og Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA).

Áfram verði stefnt að því að fækka slysum á sjó enn frekar í samræmi við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda sem Alþingi samþykkti 2001, þ.e. um að minnsta kosti þriðjung til ársins 2004.

Stefnt verði að því að fækka dauðaslysum og öðrum alvarlegum slysum í umferðinni um 40% til 2012 miðað við meðaltal árána 1996–2000 í samræmi við umferðaröryggisáætlun 2001–2012 sem Alþingi hefur samþykkt.

Langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda verði hluti samgönguáætlunar og taki mið af þessum sérstöku öryggisáætlunum.

Meðal aðgerða til að ná þessu markmiði verði:

- a. Reglur Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA), Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) og síðar Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) fullgiltar á Íslandi eftir því sem þær verða til.
- b. Komið upp gæðakerfi um öryggismál allra flugvalla sem í rekstri eru sem og í flugumferðarþjónustu.
- c. Unnið eftir sömu stefnu í öryggismálum sjófarenda og mörkuð var með samþykkt langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda fyrir árin 2001–2003.
- d. Komið á fót vaktstöð siglinga til að annast leiðsögu- og öryggisþjónustu fyrir skip sem fara um íslenska efnahagslögsögu.
- e. Áhersla lögð á öryggismál í höfnum, bæði við forgangsröðun verkefna og við hönnun, framkvæmdir og rekstur mannvirkja.
- f. Stuðlað að ábyrgri hegðun í umferð á vegum og götum með aukinni fræðslu og áróðri og auknu eftirliti.
- g. Götur og vegir og umhverfi vega gert öruggara, meðal annars með endurskoðun staðla, bættri öryggishönnun, aðskilnaði bílaumferðar og óvarinna vegfarenda þar sem umferðin er mest og fækkun hættulegra staða í vegakerfinu.
- h. Unnið að enn virkara samstarfi við lögreglu, Umferðarstofu, Umferðarráð og sveitarfélög til að auka umferðaröryggi.
- i. Efldar rannsóknir sem varða öryggismál allra greina samgangna.

2. GRUNNETIÐ

Skilgreining.

Grunnnet samgöngukerfisins nær til allra byggðakjarna með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Það nær til þeirra staða sem eru mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðamennsku 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.

Flug.

Flugvellir í grunnneti skulu vera:

Reykjavík	Þórshöfn
Bíldudalur	Egilsstaðir
Ísafjörður/Þingeyri*	Höfn í Hornafirði
Sauðárkrókur	Vestmannaeyjar/Bakki*
Akureyri	Keflavík

* Flugvellir sem tengjast flugvöllum í grunnneti.

Haldið verður uppi nauðsynlegu þjónustustigi, sem þarf fyrir áætlunarflug, á Gjögri í Grímsey og á Vopnafirði.

Hafnir.

Hafnir í grunnneti skulu vera:

Grundartangi	Raufarhöfn
Akranes	Þórshöfn
Snæfellsbær (Rif og Ólafsvík)	Vopnafjörður
Grundarfjörður	Seyðisfjörður
Stykkishólmur	Fjarðabyggð (Norðfj., Eskifj. og Reyðarfj.)
Vesturbyggð (Patreksfjörður)	Fáskrúðsfjörður
Bolungarvík	Djúpivogur
Ísafjarðarbær (Ísafjörður)	Hornafjörður
Skagaströnd	Vestmannaeyjar
Skagafjörður (Sauðárkrókur)	Þorlákshöfn
Siglufjörður	Grindavík
Ólafsfjörður	Sandgerði
Dalvíkurbyggð (Dalvík)	Reykjanesbær (Keflavík/Njarðvík)
Akureyri	Hafnarfjörður
Húsavík	Reykjavík

Vegir.

Vegir í grunnneti skulu vera:

Stofnvegir:

1 Hringvegur	62 Barðastrandarvegur
22 Dalavegur	63 Bíldudalsvegur
30 Skeiða- og Hrunamannavegur	64 Flateyrarvegur
31 Skálholtsvegur	65 Súgandafjarðarvegur
33 Gaulverjabæjarvegur:	67 Hólmavíkurvegur
Baldurshagi á Stokkseyri–Eyrarbakka.	72 Hvammstangavegur
34 Eyrarbakkavegur	74 Skagastrandarvegur
35 Biskupstungnabraut	75 Sauðárkróksbraut
Hringvegur–Bræðratunguvegur og	76 Siglufjarðarvegur
Laugarvatnsvegur–Hrunamannavegur	77 Hofsósbraut
36 Þingvallavegur	82 Ólafsfjarðarv. um jarðgöng til Siglufjarðar
37 Laugarvatnsvegur	85 Norðausturvegur
38 Þorlákshafnarvegur	Hringv.–Kópasker og Raufarh.–Hringv.
39 Þrengslavegur	87 Kísilvegur
40 Hafnarfjarðarvegur	92 Norðfjarðarvegur
41 Reykjanesbraut	93 Seyðisfjarðarvegur
42 Krýsuvíkurvegur	96 Suðurfjarðavegur um jarðgöng
Reykjanesbraut–Vatnsskarð	97 Breiðdalsvíkurvegur
43 Grindavíkurvegur	98 Djúpavogsvegur
44 Hafnavegur	99 Hafnarvegur
Reykjanesbraut–Keflavíkurflugvöllur	205 Klausturvegur
45 Garðskagavegur	240 Stórhöfðavegur
Reykjanesbraut–Sandgerði	343 Álfsstétt
46 Víknavvegur	359 Bræðratunguvegur
47 Hvalfjarðarvegur	365 Gjábyggavegur
49 Nesbraut	376 Breiðamörk
50 Borgarfjarðarbraut	Hringvegur–Skólamörk
51 Akrafjallsvegur	379 Hafnarvegur, Þorlákshöfn
54 Snæfellsnesvegur	409 Fossvogsbraut
56 Vatnaleið	410 Elliðavatnsvegur
58 Stykkishólmsvegur	411 Arnarnesvegur
60 Vestfjarðavegur	412 Vífilsstaðavegur
61 Djúpvegur	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:
Leynir 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
- 845 Aðaldalsvegur
- 859 Hafnarvegur, Húsavík
- 867 Óxarfjarðarheiðarvegur
- 917 Hlíðarvegur
- 952 Hánefsstaðavegur
Seyðisfjarðarvegur–ytri vegamót Austur-
vegar
- 954 Helgustaðavegur
Norðfjarðarvegur–ytri vegamót Lamb-
eyrarbrautar
- 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
Keflavíkurflugvöllur–Hafnir
- 52 Uxahryggjavegur
Þingvallavegur–Kaldadalsvegur
- 83 Grenivíkurvegur
- 94 Borgarfjarðarvegur
- 208 Skaftártunguvegur
- 250 Dímonarvegur
- 252 Landeyjavegur
Hringvegur–Gunnarshólmavegur
Hólmavegur–Gunnarshólmavegur
- 253 Gunnarshólmavegur
Landeyjavegur–Landeyjavegur
- 254 Hólmavegur
- 261 Fljótshlíðarvegur
Hringvegur–Dímonarvegur
- 430 Úlfarsfellsvegur
- 431 Hafravatnsvegur
Hringvegur–Úlfarsárvegur
- 518 Hálsasveitarvegur
Borgarfjarðarbraut–Kaldadalsvegur
- 606 Karlseyjarvegur
Reykholasveitarvegur–Reykholaláþorp
- 607 Reykhólasveitarvegur
Vestfjarðavegur–Karlseyjarvegur
- 622 Svalvogavegur
Vestfjarðavegur á Þingeyri–flugvöllur
- 631 Flugvallarvegur, Ísafirði
- 643 Strandavegur
Djúpvegur–Drangsnesevegur
- 645 Drangsnesevegur
Strandavegur–Drangsnesevegur
- 731 Svínvetningabraut
Kjalvegur–Hringvegur
- 732 Kjalvegur
- 752 Skagafjarðarvegur
Hringvegur–Héraðsdalsvegur
- 809 Hauganesvegur
- 821 Eyjafjarðarbraut vestri
Miðbraut–Eyjafjarðarbraut eystri
- 842 Bárðardalsvegur vestri
- 846 Austurhlíðarvegur
Hringvegur–Laugar
- 848 Mývatnsvegur
- 870 Kópaskersvegur
- 931 Upphéraðsvegur
Hallormsstaður–Hringvegur

Landsvegir:

F26 Sprengisandsleið
 F35 Kjalvegur
 F208 Fjallabaksleið nyrðri
 F550 Kaldadalsvegur

Ferjuleiðir:

Vestmannaeyjar–Þorlákshöfn
 Stykkishólmur–Brjánslækur
 Hrísey–Árskógssandur

3. ÁÆTLUN UM FJÁRÖFLUN OG ÚTGJÖLD**3.1 Flugmál**

Verðlag fjárlaga fyrir 2003, millj. kr.	1. tímabil 2003–2006	2. tímabil 2007–2010	3. tímabil 2011–2014
Tekjur og framlög			
Markaðar tekjur			
Flugvallagjald	2.523	2.816	3.049
Afgreiðslugjald	66	66	66
Framlög úr ríkissjóði	3.817	3.617	3.617
Ríkistekjur	605	605	605
Sértekjur			
Tekjur vegna alþjóðaflugþjónustu	5.877	6.427	6.427
Aðrar sértekjur	1.830	1.830	1.830
Tekjur og framlög alls:	14.718	15.361	15.594
Viðskiptahreyfingar			
Lántökur	0	0	0
Afborganir lána	-339	-339	0
Viðskiptahreyfingar samtals:	-339	-339	0
Til ráðstöfunar alls:	14.379	15.022	15.594
Gjöld			
Rekstur og þjónusta			
Yfirstjórn	1.066	1.066	1.066
Flugvalla- og leiðsöguþjónusta	3.426	3.426	3.426
Flugumferðarþjónusta innan lands	994	994	994
Framlag Íslands vegna sammings um alþjóðaflugþjónustu	416	455	455
Alþjóðaflugþjónusta	5.877	6.427	6.427
Eftirlit og öryggismál	580	580	580
Rannsóknir	53	72	72
Minjar og saga	20	20	20
Rekstur samtals:	12.432	13.040	13.040
Viðhald og styrkir			
Viðhaldssjóðir	537	658	833
Styrkir til innanlandsflugs	0	100	400
Viðhald og styrkir samtals:	537	758	1.233
Stofnkostnaður			
Flugvellir í grunnneti	1.071	991	425
Áður framkvæmt/afborganir	-339	-339	
Áætlunarflugvellir utan grunnnets	5	116	125
Aðrir flugvellir utan grunnnets	277	117	146
Önnur mannvirki, búnaður og verkefni	396	339	625
Stofnkostnaður samtals:	1.410	1.224	1.321
Gjöld alls:	14.379	15.022	15.594

3.2 Siglingamál.

Verðlag fjárlaga fyrir 2003, millj. kr.	1. tímabil 2003–2006	2. tímabil 2007–2010	3. tímabil 2011–2014
Tekjur og framlög			
Markaðar tekjur			
Skipagjald	256	256	256
Vítægjald	423	449	477
Sérstakt vörugjald til Hafnabótasjóðs	872	926	983
Markaðar tekjur samtals:	1.551	1.631	1.715
Framlag úr ríkissjóði samtals:	6.608	4.695	4.689
Aðrar ríkistekjur			
Vottorð	5	5	5
Aðrar ríkistekjur samtals:	5	5	5
Sértekjur	498	498	498
Tekjur og framlög alls:	8.663	6.828	6.907
Viðskiptahreyfingar			
Skuldbinding ríkissjóða við hafnarsjóði	-186	0	0
Lántökur	0	0	0
Viðskiptahreyfingar samtals:	-186	0	0
Til ráðstöfunar alls:	8.477	6.828	6.907
Gjöld			
Rekstrargjöld			
Yfirstjórn	781	839	889
Vítar og leiðsögukerfi	430	456	484
Skipaskoðun	460	460	460
Vaktstöð siglinga	705	729	729
Hafnir, líkantilraunir og grunnkort	78	80	80
Langtímaáætlun um öryggi sjófarenda	75	80	80
Þjónustusamningar um öryggismál	461	437	437
Rannsóknir og þróun	190	160	160
Minjar og saga	60	80	80
Rekstrargjöld alls:	3.239	3.320	3.399
Stofnkostnaður			
Tæki og búnaður	91	96	96
Vítar og leiðsögukerfi	63	80	80
Hafnir í grunnneti, ríkisstyrktar	4.458	2.400	2.400
Áður framkvæmt/afborganir	-186	0	0
Hafnir utan grunnnets, ríkisstyrktar	285	360	360
Lendingabætur	18	20	20
Ferjubryggjur	29	32	32
Sjóvarnargarðar	386	400	400
Hafnabótasjóður framlag	93	120	120
Stofnkostnaður samtals:	5.237	3.508	3.508
Gjöld alls:	8.477	6.828	6.907

3.3 Vegamál.

Verðlag fjárlaga fyrir 2003, millj. kr.	1. tímabil 2003–2006	2. tímabil 2007–2010	3. tímabil 2011–2014
Tekjur og framlög			
Markaðar tekjur	42.946	45.113	46.424
Framlag úr ríkissjóði alls	12.752	12.152	9.332
Ríkistekjur alls			
Sértekjur alls			
Tekjur og framlög alls:	55.698	57.265	55.756
Viðskiptahreyfingar			
Lántökur	0	0	0
Afborganir	-1.413	-820	0
Viðskiptahreyfingar samtals:	-1.413	-820	0
Til ráðstöfunar alls:	54.285	56.445	55.756
Gjöld			
Rekstrargjöld			
Yfirstjórn	1.233	1.330	1.400
Upplýsingaþjónusta	313	330	350
Umferðareftirlit	238	250	270
Þjónusta	10.384	10.889	11.496
Almenningssamgöngur	3.920	3.070	2.770
Þar af afborgun lána	-1.253	-240	-
Rannsóknir	426	451	464
Mínjar og saga	35	80	100
Rekstrargjöld alls:	15.296	16.160	16.850
Viðhald samtals	9.628	10.600	11.100
Stofnkostnaður			
Grunnnet			
Almenn verkefni	1.920	1.740	1.740
Höfuðborgarsvæðið	5.986	7.246	7.762
Stórverkefni	8.100	9.319	8.914
Áður framkvæmt/afborgarnir	-160	-80	-
Orku- og iðjuvegir	417	-	-
Jarðgöng	6.400	5.000	2.000
Landsvegir í grunnneti	120	200	520
Samtals grunnnet	22.783	23.425	20.936
Utan grunnnets			
Tengivegir	2.115	2.160	2.180
Til brúargerðar	1.158	1.160	1.160
Ferðamannaleiðir	1.050	1.100	1.100
Girðingar	262	300	350
Landsvegir utan grunnnets	397	400	400
Safnvegir	1.178	1.200	1.200
Styrkvegir	235	240	260
Reiðvegir	183	200	220
Samtals utan grunnnets	6.578	6.760	6.870
Afborgun skuldar frá 1999		-500	
Stofnkostnaður samtals	29.361	29.685	27.806
Gjöld alls:	54.285	56.445	55.756

4. ÁÆTLUN UM HELSTU FRAMKVÆMDIR Í GRUNNETI

Helstu framkvæmdum í grunnneti skal raðað á tímabil eins og hér er gerð grein fyrir:

Flug.

Flugvellir í grunnneti	1. tímabil 2003–2006 millj. kr.	2. tímabil 2007–2010 millj. kr.	3. tímabil 2011–2014 millj. kr.
Samtals framkvæmdakostnaður	732	652	425
Reykjavík	322	319	278
Akureyri	166	67	6
Egilsstaðir	31	87	0
Vestmannaeyjar/Bakki	96	96	40
Ísafjörður/Þingeyri	92	47	47
Sauðárkrókur	0	5	18
Hornafjörður	5	0	10
Bíldudalur	20	3	26
Þórshöfn	0	28	0

Hafnir.

Hafnir í grunnneti	1. tímabil 2003–2006 millj. kr.	2. tímabil 2007–2010 millj. kr.	3. tímabil 2011–2014 millj. kr.
Akranes	131		
Snæfellsbær (Rif og Ólafsvík)	148		
Grundarfjörður	18		
Stykkishólmur	22		
Vesturbyggð (Patreksfjörður)	143		
Ísafjarðarbær (Ísafjörður)	202		
Bolungarvík	97		
Skagaströnd	10		
Skagafjörður (Sauðárkrókur)	16		
Siglufjörður	94		
Hafnasamlag Eyjafjarðar (Dalvík og Ólafsfjörður)	84		
Hafnasamlag Norðurlands (Akureyri)	152		
Húsavík	208		
Raufarhöfn	10		
Þórshöfn	213		
Vopnafjörður	161		
Seyðisfjörður	98		
Fjarðabyggð (Neskaupstaður, Eskifj. og Reyðarfj.)	845		
Fáskrúðsfjörður	24		
Djúpivogur	31		
Hornafjörður	295		
Vestmannaeyjar	412		
Þorlákshöfn	331		
Grindavík	598		
Sandgerði	2		
Reykjanesbær	65		
Samtals:	4.410	2.320	2.320
Viðskiptahreyfingar	-186		
Óskipt til slysavarna o.fl.	48	80	80
Hafnir í grunnneti alls, þrjú fjögurra ára tímabil	4.272	2.400	2.400

Vegir.

Verkefni á höfuðborgarsvæði.

Nafn vegar Heiti verkefnis	1. tímabil 2003–2006 millj. kr.	2. tímabil 2007–2010 millj. kr.	3. tímabil 2011–2014 millj. kr.
Hringvegur			
Tengingar við Norðlingaholt		300	
Gatnamót við Breiðhóltsbraut			120
Breikkun, Breiðhóltsbraut–Nesbraut		400	
Gatnamót við Nesbraut	400		
Breikkun, Víkurvegur–Skarhólabraut	500		
Gatnamót við Hallsveg	250	250	
Gatnamót við Korpúlfsstaðabraut			500
Breikkun, Skarhólabraut–Langitangi		220	
Breikkun í Ullarnesbrekku			100
Hafnarfjarðarvegur			
Gatnamót við Listabraut		480	220
Breikkun, Fossvogur–Arnarnesvegur		156	314
Gatnamót við Nýbýlaveg	50		
Reykjanesbraut			
Laugarnesvegur–Dalbraut	180		
Gatnamót við Skeiðarvog			500
Gatnamót við Bústaðaveg		500	
Gatnamót við Stekkjarbakka	670		
Gatnamót við Breiðhóltsbraut	96		
Fífuhvamsvegur–Kaplakriki, breikkun	900		
Arnarnesvegur, gatnamót		500	
Vífilsstaðavegur, gatnamót		400	
Urriðaholtsvegur, gatnamót		300	
Álftanesvegur–Lækjargata		50	850
Kaplakriki–Krýsuvíkurvegur	400		800
Nesbraut			
Kringlumýrarbraut–Bjarkargata	1.000	1.300	500
Hlíðarfótur			
Hringbraut–Flugstöð	100	280	
Ellidavatsvegur			
Kópavogur–Hafnarfjörður			100
Arnarnesvegur			
Reykjanesbraut–Breiðhóltsbraut	100	300	300
Vífilsstaðavegur			
Hafnarsvæði–Hafnarfjarðarvegur		70	
Breiðhóltsbraut			
Við Arnarnesveg			60
Álftanesvegur			
Hafnarfjarðarvegur–Bessastaðavegur	260	240	
Úlfarsfellsvegur			
Hringvegur–Hafravatnsvegur			258
Hallsvegur			
Hringvegur–Víkurvegur		160	

Sundabraut

Sæbraut–Geldinganes	500	800	2.500
Göngubrýr og undirgöng	240	240	240
Umferðarstýring	100		
Smærri verk og ófyrirséð	240	300	400
Samtals	5.986	7.246	7.762

Verkefni á landsbyggð.

Heiti verkefnis	1. tímabil 2003–2006 millj. kr.	2. tímabil 2007–2010 millj. kr.	3. tímabil 2011–2014 millj. kr.
Þjórsá	86		
Bræðratunguvegur	80	520	80
Gjábakkavegur	112	338	
Hringvegur, Reykjavík–Hveragerði		100	500
Reykjanesbraut, Hafnarfjörður–Keflavík	1.100	1.500	1.600
Suðurstrandarvegur		100	500
Hvalfjarðartengingar	240	120	
Hringvegur um Stafholtstungur	300	290	
Hálsasveitarvegur að Húsafelli	160		
Fróðarheiði			100
Snæfellsnesvegur um Kolgrafafjörð	700	160	
Vestfjarðavegur, Brattabrekka, Svínadalur	170	100	
Vestfjarðavegur, Bjarkarlundur–Flókalundur	800	800	1.000
Djúpvegur um Strandir (Hólmavíkurvegur)		400	500
Ísafjarðardjúp	700	800	400
Djúpvegur, Súðavík–Bölungarvík	50	50	104
Hringvegur um Norðurárdal í Skagafirði	440	280	
Síglufjarðarvegur	25		
Þverárfjallsvegur	50	191	300
Lágheiði	50		
Hringvegur á Mývatnsheiði	200		
Tenging Norðurland–Austurland	480	190	
Skjálfandafljót			500
Norðausturvegur, Húsavík–Þórshöfn	900	950	950
Kísilvegur	100	240	
Hringvegur á Austurlandi	450	400	400
Hringvegur um Bragðavallahóla			220
Lagarfljót			700
Hornafjarðarfljót	200	400	
Jökulsá á Breiðamerkursandi	50	50	
Brýr í Örafum		150	
Norðausturvegur, Þórshöfn–Bakkafjörður.			270
Norðausturvegur, Hringvegur–Vopnafjörður	100	850	
Breikkun brúa á Suðurlandi	130	100	200
Breikkun brúa á Vesturlandi		100	100
Breikkun brúa á Norðurlandi vestra	137	100	100
Breikkun brúa á Norðurlandi eystra			100
Breikkun brúa á Austurlandi			50
Samgöngurannsóknir	40	40	40
Skuldir, skuldbindingar og óráðstafað	250		200
Samtals	8.100	9.319	8.914

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

Formáli.

Haustið 1999 ákvað samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson, að gerð skyldi samgönguáætlun fyrir Ísland til 12 ára, þ.e. fyrir árin 2003–2014, sem tæki til allra þriggja samgöngumátanna, flugs, siglinga og landsamgangna. Í framhaldi af því skipaði hann stýrihóp í maí 2000 til þess að stýra vinnunni. Stýrihópurinn skilaði í lok ársins 2001 tillögu að samgönguáætlun 2003–2014 sem hefur verið gefin út og kynnt m.a. fyrir samgöngunefnd Alþingis.

Samgönguráðherra lagði í framhaldi af vinnu stýrihóps 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 á vorþingi og er þessi þingsályktunartillaga lögð fram á grundvelli þeirra. Hún byggist að miklu leyti á fyrrnefndri vinnu sem unnin var á vegum stýrihóps við gerð tillögu að samgönguáætlun 2003–2014.

Í þessari greinargerð er einungis vikið að helstu atriðum í samgöngumálum. Í tillögu stýrihóps er að finna mun ítarlegri upplýsingar um mörg atriði og vísast til hennar um þau efni.

Lögin um samgönguáætlun segja til um skipun samgönguráðs sem hefur yfirumsjón með gerð áætlunarinnar. Í fyrsta samgönguráðinu eiga sæti formaður skipaður af ráðherra, Vilhjálmur Þ. Vilhjálmsson, formaður Sambands íslenskra sveitarfélaga, Helgi Hallgrímsson vegamálastjóri, Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri og Þorgeir Pálsson flugmálastjóri. Með ráðinu starfar Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu, og Sigurbergur Björnsson, 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 ferðaþjónustunnar fyrir bættar samgöngur.“

Í samgönguáætlun skal gera ráð fyrir eftirfarandi skilyrðum:

- a. að ná fram samræmdri forgangsröð og stefnumótun,
- b. að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla,
- c. að ná fram viðtæku samspili samgöngumáta og samstarfi stofnana samgönguráðuneytisins.“

Lögin um gerð samgönguáætlunar hafa þau nýmæli í för með sér að hún tekur til allra samgöngumátanna, áætlunargerðin nær til 12 ára, hefur stefnumótandi hluta og tekur til allra þátta í rekstri stofnana samgöngumála. Þá kveða lögin á um gerð fjögurra ára áætlunar sem nær til fyrsta fjögurra ára tímabilsins. Sú áætlun verður lögð fram sem sérstök þingsályktunartillaga.

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. Samgönguáætlun (tólf ára og fjögurra ára) kemur í stað flugmálaáætlunar, hafnaáætlunar, sjóvarnaáætlunar, langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda, vegáætlunar og langtímaáætlunar í vegagerð.

Loks er í lögum um samgönguáætlun ákvæði um að ráðherra skuli árlega fyrir lok vorþings leggja fram á Alþingi skýrslu um framkvæmd samgönguáætlunar. Skýrslan kemur í stað svipaðra skýrslna um flugmálaáætlun, hafnaáætlun, vegáætlun og langtímaáætlun um öryggi sjófarenda en tekur mið af breytingum sem samgönguáætlun felur í sér á fyrri áætl-

anagerð, svo sem markmiðasetningu stefnumótunarhluta áætlunarinnar. Sett eru fram áform í þessari áætlun um að rannsaka áhrif samgönguáætlunar og finna mælikvarða fyrir árangur hennar sem geta nýst í skýrslu um framkvæmd samgönguáætlunar.

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 stjórnýslulega framkvæmd málaflokksins og hvaða ráðuneyti ber ábyrgð á málaflokknum.

Samgöngumál	Rekstur	Fjármögnun	Stofnun/framkv.	Ráðuneyti
Flugvellir	Flugmálastjórn	Markaðar tekjur+rsj.	Flugmálastjórn	SAM.
Hafnir	Hafnasjóðir	ngj.+mt.+rsj.+svfél.	Siglingastofnun	SAM
Vegir	Vg./svfél./eink.	mt.+rsj./svfél./eink.	Vg./svfél./eink.	SAM
Flugvélar				
Skoðun	Flugmálastjórn	notendagjöld	Flugmálastjórn	SAM
Lofthæfniskirteini	Flugmálastjórn	notendagjöld	Flugmálastjórn	SAM
Atvinnuskirteini flugm.	Flugmálastjórn	notendagjöld	Flugmálastjórn	SAM
Umferðarreglur í lofti	Flugmálastjórn	notendagjöld+rsj.	Flugmálastjórn	SAM
Leiðsaga og ferðauppl.	Flugmálastjórn	notendagjöld+rsj.	Flugmálastjórn	SAM
Skip				
Skoðun	SÍ+fleiri	notendagjöld+rsj.	Siglingastofnun	SAM
Haffæriskirteini	Siglingastofnun	notendagjöld+rsj.	Siglingastofnun	SAM
Atvinnuskirteini sjóm.	Siglingastofnun	notendagjöld+rsj.	Siglingastofnun	SAM
Umferðarreglur á sjó	Siglingastofnun	rikissjóður	Siglingastofnun	SAM
Leiðsaga og ferðauppl.	SÍ+fleiri	notendagjöld+rsj.	Siglingastofnun	SAM
Bifreiðar				
Skoðun	einkarekstur	notendagjöld	DÓM	DÓM
Skoðunarvottorð	einkarekstur	notendagjöld	Umferðarstofa	DÓM
Öskuskirteini	Lögreglan	notendagjöld	Lögr.+Umf.st.	DÓM
Umferðarreglur	Lögreglan	rikissjóður	Lögreglan	DÓM
Leiðsaga og ferðauppl.	Vegagerðin	Markaðar tekjur	Vegagerðin	SAM
Fólks- og vöruflutningar				
Áætlunarflug	einkarekstur	notendagjöld+rsj.	FMS/Vegag.	SAM
Sjóflutningar	einkarekstur	notendagjöld	Siglingastofnun	SAM
Strætisvagnar	svfél.+eink.	ngj.+svfél.+rsj.	Vegagerðin	SAM
Sérleyfisbifreiðar	einkarekstur	notendagjöld+rsj.	Vegagerðin	SAM
Hópfreiðabifreiðar	einkarekstur	notendagjöld	Vegagerðin	SAM
Vöruflutningar á landi	einkarekstur	notendagjöld	Vegagerðin	SAM
Ferjur	einkarekstur	notendagjöld+rsj.	Vegagerðin	SAM
Leiðgubifreiðar	einkarekstur	notendagjöld	Vegagerðin	SAM

Mynd 0-1. Málaflokkar samgangna og ábyrgð þeirra.

Skýringar á táknum: mt.: markaðar tekjur, ngj.: notendagjöld, rsj.: almennt skattfé, SAM: Samgönguráðuneytið, FMS: Flugmálastjórn, SÍ: Siglingastofnun Íslands, Vg.: Vegagerðin, DÓM: Dómsmálaráðuneytið, Lögr.: lögreglan, Umf.st.: Umferðastofa.

Sjá má að skipan stjórnýslu umferðarmála er á annan veg en gerist um skip og flugvélar, og einnig á annan veg en víðast hvar hjá þeim þjóðum sem við berum okkur saman við. Hjá þeim teljast umferðaröryggismál, nema umferðareftirlit og stjórnun, til samgöngumála. Margt mælir með því að þessi mál færist til samgönguráðuneytisins fyrir utan stjórnun umferðar og eftirlit með henni. Vegagerðin lætur nú þegar mikla fjármuni renna til umferðaröryggismála og umferðareftirlits.

Keflavíkurflugvöllur hefur sérstöðu að því leyti að hann er innan varnarsvæðisins sem skilgreint er í varnarsamningi Íslands og Bandaríkjanna. Um varnarsvæði gilda sérstök lög, en samkvæmt þeim fer utanríkisráðherra með allt stjórnvald á þessum svæðum. Í því felst m.a. að utanríkisráðherra fer með yfirstjórn flugmála á Keflavíkurflugvelli, en framkvæmd þeirra hefur verið í höndum Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli sem er sérstök rekstrar-eining á vegum utanríkisráðuneytisins. Hlutverk hennar er einkum að stjórna rekstri flugvallarins, þ.m.t. flugturnsins, í samvinnu við varnariðrið, auk þess að hafa eftirlit með ýmsum þáttum í rekstri Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, sem nú er í höndum sérstaks hlutafélags í eigu ríkisins. Fagleg stjórnun flugumferðarstjórnar á Keflavíkurflugvelli er þó í höndum flugumferðarsviðs Flugmálastjórnar Íslands. 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. viðhaldsstöðvum flugfélaganna. Mörg rök hniga til þess að skýra þurfi betur en gert er í dag hlutverk og ábyrgð þeirra aðila sem fara með framkvæmd og eftirlit með flugöryggi á Keflavíkurflugvelli í ljósi nýrra alþjóðlegra krafna og úttekta sem flugmála-yfirvöld sæta í auknum mæli af hendi alþjóðastofnana.

Dreifing verkefna og ábyrgðar með framangreindum hætti í litlu landi er órökrétt og felur í sér aukakostnað og óhagræði. Hér er lagt til að farið verði yfir þessi tvö málefni og fundnar leiðir til þess að skýra ábyrgð og sameina krafta við skyld verkefni.

Almennar forsendur og spá um þróun lykilstærða.

Innanlandsflug.

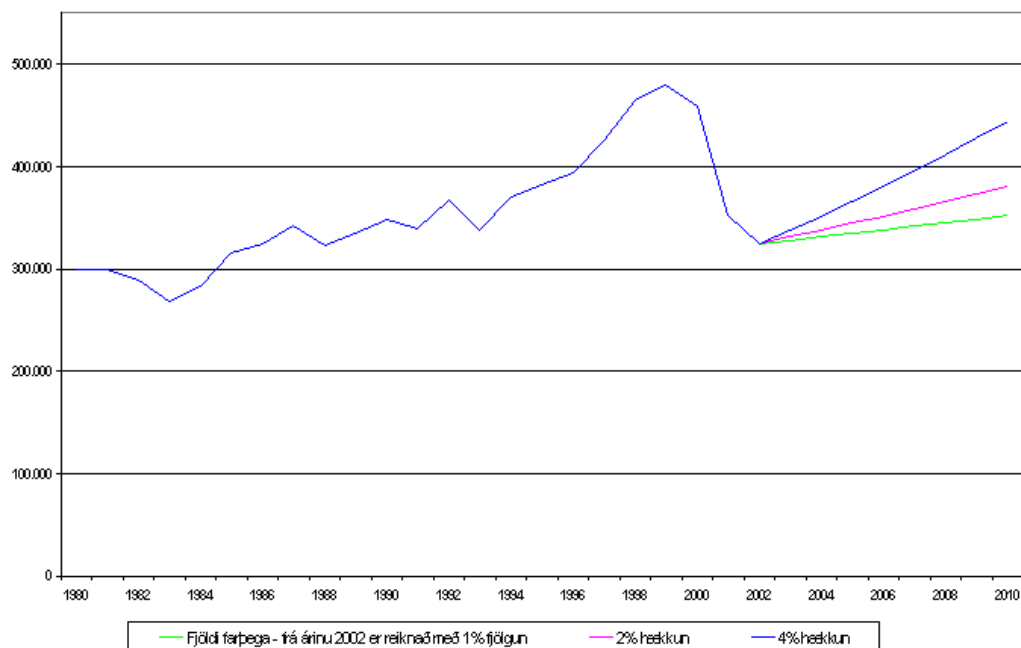
Á undanförunum tveimur áratugum hefur flugsamgöngukerfi landsins og notkun þess tekið stórfelldum breytingum. Frá árinu 1980 hefur farþegafjöldi í áætlunarflugi aukist úr um 300 þúsund í rúmlega 450 þúsund árið 1999 eða um rúmlega 50% (sjá mynd 0-2). Á sama tíma hefur flugvöllum, sem notaðir eru fyrir áætlunarflug, fækkað úr því að vera á fjórða tug talsins í um tólf. Mikil fjölgun farþega varð þegar óheft samkeppni í innanlandsflugi var lögleidd árið 1997. Þessi fjölgun hefur nú gengið til baka og var farþegafjöldi árið 2001 rúmlega 350 þúsund.

Um 85% allra farþega í innanlandsflugi fara um fimm flugvelli landsins, þ.e. Reykjavík, Akureyri, Egilsstaði, Ísafjörð og Vestmannaeyjar. Flestir þessara farþega eru á leið til eða frá Reykjavík, þótt einnig sé um að ræða farþega á flugleiðum innan svæða, þ.e. til og frá Akureyri og milli Vestmannaeyja og Bakka. Um 15% farþega fljúga á öðrum flugleiðum til og frá Reykjavík, einkum til Bíldudals, Sauðárkróks, Hornafjarðar og Gjögurs.

Farþegafjöldi í innanlandsflugi ræðst fyrst og fremst af umfangi og umsvifum atvinnulífsins á landsbyggðinni annars vegar og þróun ferðaþjónustu hins vegar. Eðlilegt er að setja fram fleiri en eina spá um þróunina á næstu árum. Annars vegar er um að ræða 1% fjölgun farþega og hins vegar um jafna aukningu, sem væri annars vegar um 2% og hins vegar um 4% á ári eins og sýnt er á meðfylgjandi mynd. Fyrri spáin 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. Í reynd yrði stökkbreyting í eftirspurninni ef stóriðjuframkvæmdir hæfust á Austurlandi. Þá má ætla að farþegum fjölgi um a.m.k. 20 þúsund á ári á flugleiðinni Reykjavík–Egilsstaðir.

Fjöldi innanlandsfarþega frá árinu 1980



Mynd 0-2. Fjöldi innanlandsfarþega og spár um þróun næstu ára.

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 síðustu tveimur áratugum hefur landaður afli aukist verulega eða um 30%. Vöruflutningar á milli landa hafa aukist um 87% (sjá töflur 0-1 og 0-2) og má rekja mikið af þeirri aukningu til flutninga vegna stóriðju. Sjóflutningar innan lands jukust jafnt og þétt fram á miðjan síðasta áratug en síðustu 5 árin hafa þeir dregist saman um rúmlega 10%. Fjöldi hafna hefur ekki breyst svo teljandi sé en flutningar milli landa skiptast nú á færri hafnir en áður.

Landaður afli	1980	1990	1995	2000
Uppsjávarfiskur	823	782	1.029	1.440
Botnfiskur, skelf. (þús. tonn)	691	662	680	535
Afli samtals (þús. tonn)	1.514	1.444	1.709	1.975

Tafla 0-1. Landaður afli.

	1980	1990	1995	2000
Innfluttar vörur	1.430	1.689	1.779	2.778
Útfluttar vörur	747	859	1.168	1.302
Vöruflutningar alls (þús. tonn)	2.177	2.548	2.947	4.080

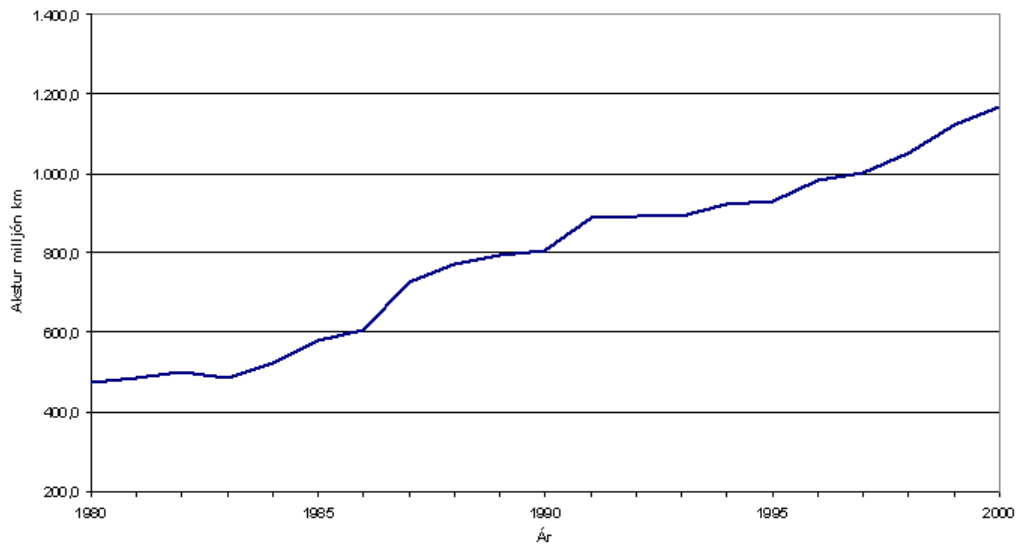
Tafla 0-2. Vöruflutningar með skipum til og frá landinu.

Heildarflutningar með ferjum minnkuðu mikið þegar Akraborgin hætti siglingum en þróunin að öðru leyti sýnir aukningu.

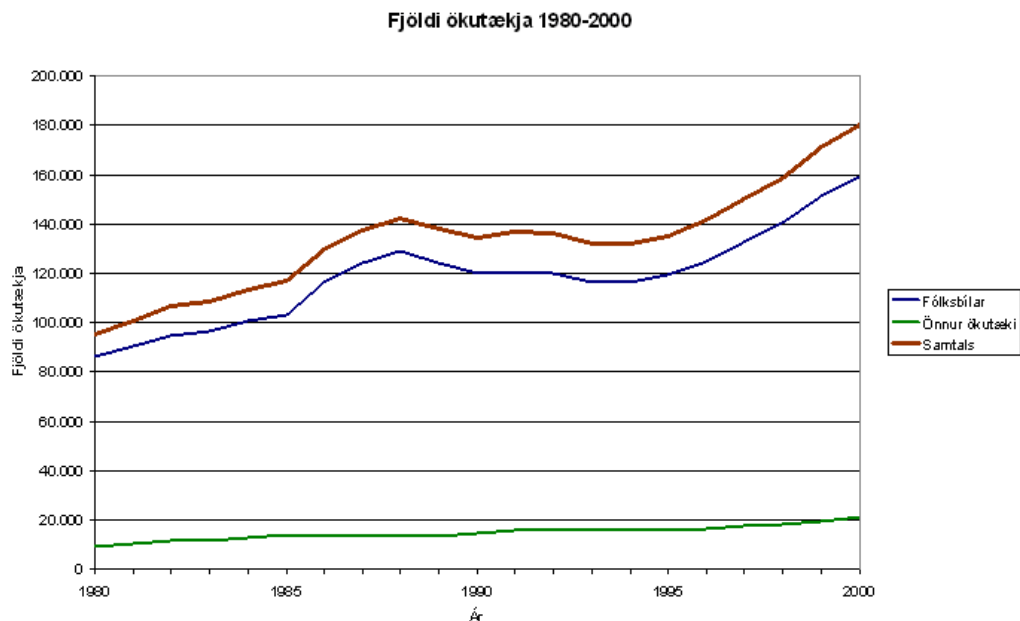
Akstur á vegum.

Árið 1980 voru 359 km þjóðvega með bundnu slitlagi en voru 3.966 km við síðastliðin áramót. Vegum er nú haldið opnum allt árið í miklu ríkara mæli en var. Á þessu tímabili fjölgaði bílum um rúmlega 80 þúsund eða um rúmlega 80% og voru 180 þúsund árið 2000 (sjá mynd 0-3). Akstur á þjóðvegum utan þéttbýlis hefur aukist enn meira eða um 250% (sjá mynd 0-4). Bílaeign er hér með því mesta sem gerist í heiminum (558 fólksbílar á 1.000 íbúa) og Íslendingar ferðast meira en flestar aðrar þjóðir (hver íbúi ferðast að meðaltali 41 km á dag).

Þróun umferðar 1980-2000



Mynd 0-3. Þróun umferðar 1980–2000.



Mynd 0-4. Fjöldi ökutækja 1980–2000.

Horfur.

Á tímabilinu 1980–2000 fjölgaði landsmönnum úr 229 þúsund í 283 þúsund eða um 24%. Hagvöxtur á tímabilinu hefur verið mun meiri eða nálægt 70%. Af þessu sést að heildarumsvif í samgöngum vaxa örar en íbúatala landsins og jafnvel örar en sem nemur hagvexti. Vísbendingar eru um að meira fjármagni, sem hlutfall af þjóðarframleiðslu, sé varið í uppbyggingu samgöngukerfisins en í öðrum Evrópulöndum að Noregi undanskildum.

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 langskemmst 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 samgangna 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.

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 undanförunum 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.

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

Meginmarkmið samgönguáætlunar.

Samgönguáætlunin leggur áherslu á fjögur meginmarkmið:

1. Markmið um greiðari samgöngur (flytjanleiki samgöngukerfisins).
2. Markmið um hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgangna.
3. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.
4. Markmið um öryggi í samgöngum.

1.1 Markmið um greiðari samgöngur.

Lögð er áhersla á aukinn flytjanleika í samgöngukerfinu og að hann nái bæði til fólks og vöru. Sterk tengsl eru á milli flytjanleika og öflugs hagkerfis. Hér á landi er flytjanleiki fólks mikill (hver íbúi ferðast rúmlega 40 km á dag að meðaltali yfir allt árið), nokkru minni en í Bandaríkjunum (rúmlega 50 km/dag), en nokkru meiri en í Vestur-Evrópu (tæplega 40 km/dag). Samgönguáætlun tekur mið af því að Ísland haldi stöðu sinni í þessum efnum. Til að svo verði þarf enn að auka flytjanleikann.

Með auknum flytjanleika 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 3½ klst. með bíl eða flugi eða ferju og bíl. 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 byggingu samgöngumiðstöðvar við Reykjavíkflugvöll, ásamt tengivegum, sem getur þjónað farþegum í framtíðinni og miðast fjárfestingin við að svo verði.

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 flytjanleika 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 bæta aðgengi. Þá er einnig miðað við að endurskipuleggja almenningssamgöng-

ur og að þær nái til allra þéttbýlisstaða með meira en 200 íbúa. Tilhögun þessara samgangna hefur verið sú að veitt eru sérleyfi á einstökum leiðum. Hafa þau fengið verulega styrki úr ríkissjóði, sem farið hafa vaxandi. Sérleyfin skulu boðin út eigi síðar en 2005, en óvist er að það leiði til minni styrkja. Með góðu grunneti og skipulegum almenningsamgöngum á að nást áðurnefnt markmið um ferðatíma til höfuðborgarinnar.

Almenningsamgöngur 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 þessar samgöngur af hálfu ríkisins. Frekari stuðningur er æskilegur og ætti að stefna að því að ríkið endurgreiði álögd gjöld að fullu. Lagt er til að í samráði við sveitarfélög verði farið yfir fyrirkomulag og kostnað við almenningsamgöngur í þéttbýli.

Afkastageta samgöngukerfisins er fyrst og fremst takmörkuð á höfuðborgarsvæðinu og í næsta nágreppi þess. Takmarkanir eru þó ekki meiri en gerist á borgarsvæðum erlendis af svipaðri stærð. Sett eru fram markmið um að tryggja afkastagetuna, og gerðar tillögur um uppbyggingu grunnnetsins á höfuðborgarsvæðinu.

Langstærsti hluti fjármuna samgönguáætlunarinnar fer í að byggja upp samgöngumannvirki og bæta þau. Af samgöngumátunum þremur fer mest til vegamála, enda má segja að uppbygging vegakerfisins sé skemmst á veg komin. Miðað er við það að lokið verði við að leggja bundið slitlag á hringveginn 2007–8. Framkvæmdir á flugvöllum miða flestar að því að auka öryggi þeirra eða þjónustu. Framkvæmdir í höfnum eru flestar vegna endurnýjunar eða til þess að mæta breytingum í fiskiskipaflotanum eða útgerðarháttum.

Ferðaþjónustan er vaxandi atvinnuvegur sem byggist fyrst og fremst á góðum samgöngum. Lykilatriði fyrir áframhaldandi vöxt hennar er bætt aðgengi og aukinn flytjanleiki 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 allan almenning. Upplýsingaþjónustan nái bæði til samgöngukerfanna og þeirra samgangna sem boðið er upp á fyrir tilstyrk ríkisvaldsins.

1.2 Markmið um hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgangna.

Grunnnet samgangna hefur verið skilgreint til þess að tryggja góðar samgöngur á landinu öllu á sem hagkvæmasta hátt. Grunnetið 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 er í sjálfu sér fyrsti áfanginn í að afmarka mikilvægasta viðfangsefnið og ráðstafa fjármagni á hagkvæman hátt við uppbyggingu samgöngukerfisins. Hins vegar eru verkefnið mörg og hægt að meta þau frá ólíkum forsendum, svo sem út frá slyshættu, áhrifum á flutningskostnað, byggðarsjónarmiðum, arðsemi og aðgengi. Til þess að stuðla að enn frekari hagkvæmni er áformað að efna til rannsókna á grunnnetinu og þróa ýmsa mælikvarða, t.d. fyrir mat á þjóðhagslegri hagkvæmni þess, áætlun um uppbyggingu þess, rekstri, forgangsröðun framkvæmda og á ýmsum þjóðfélagslegum áhrifum þess.

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 hagkvæmstu 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 ef markaðsforsendur eru fyrir hendi. Unnið verði að athugunum og úttektum á hinum ýmsu þáttum í rekstrinum í þessu skyni. Meðal verkefna sem unnið verður að, auk þeirra sem talin eru í þingsályktunartillögunni, má nefna eftirfarandi:

- Kostir eignastjórnunarkerfis verði kannaðir og kerfið tekið upp ef hagkvæmt þykir.
- Rekstur flugvalla verði endurskoðaður í ljósi óbreyttra fjárframlaga og síaukinna krafna, t.d. með því að taka upp samninga um rekstur einstakra flugvalla þar sem hlutverk þeirra og þjónustustig verði skilgreint.
- Athugað verði hvort færa eigi þjónusturekstur Flugmálastjórnar í nýtt rekstrarform.
- Stefnt að því að gefa einkaaðilum kost á að taka að sér skoðun skipa um leið og þessi þáttur í rekstri Siglingastofnunar verði endurmetinn.
- Farið verði yfir skipulag rekstrar hjá Vegagerðinni og lagðar fram tillögur um þau efni.

Samkeppni og jafnræði notenda.

Mikil umræða hefur farið fram um landflutninga samanborið við sjóflutninga og að gjaldtaka hins opinbera mismuni notendum. Ýmsar hliðar þessara mála hafa verið rannsakaðar, en enn er mörgum spurningum ósvarað. Samgönguáætlun gerir ráð fyrir að þessi mál verði skoðuð frekar og leitað leiða til að leiðrétta mismununun ef hún er til staðar. 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 fyrirtækja.

Gjaldtaka fyrir not samgöngukerfisins.

Nýjar aðferðir við gjaldtöku vegna notkunar samgöngumannvirkja eru mjög til umræðu í Evrópu. Meginþemu þeirrar umræðu eru tvö:

- 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 stað og stund notkunar er átt við að mæld notkun á samgöngumannvirki sé reikningsfærð t.d. með aðstoð nýrrar tækni sem verið er að þróa erlendis. 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 alla samgöngumáta á að koma í veg fyrir að samgöngumátum sé mismunað þannig að flutningar fari eftir þeim leiðum sem hagkvæmar eru 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 í þessum dóm krefst mikillar vinnu, jafnframt því sem fylgjast verður vel með þróuninni í Evrópu, bæði að því er varðar aðferðir og tæknilegar lausnir. Nokkuð hefur verið unnið að einstökum þáttum þessa máls að undanförmum og miðar samgönguáætlun við að settur verði aukinn kraftur í þá vinnu.

Markaðslausnir.

Á undanförmum árum hafa einkaaðilar komið í auknum mæli að ýmsum þáttum samgöngumála. Þessi þróun hefur átt sér stað af ýmsum ástæðum. Þær helstu eru auknar kröfur

um að markaðslögmálin séu nýtt þar sem aðstæður leyfa 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,
- vinna að frekari útboði stórra þjónustuverkefna ef skilyrði eru fyrir hendi,
- skoða hvort einstök verkefni henti sem einkaframkvæmd með gjaldtöku að miklu eða öllu leyti,
- bjóða út rekstur samgangna í lofti, á sjó og landi, sem ríkið kemur að, til að tryggja eðlilegt samkeppnisumhverfi.

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 stefnu um sjálfbæra þróun, þar sem þörfum núverandi og komandi kynslóða er mætt. 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 innan lands. 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 af þessum áhrifum 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.

Vegir og umferð eiga langstærstan þátt í umhverfisáhrifum samgangna. Millilandaflugjið er í alþjóðlegu samkeppnisumhverfi og ekki er gert ráð fyrir að innanlandsflugjið standi undir íþyngjandi kröfum umfram það. Því er ekki gert ráð fyrir séríslenskum reglum á þessu sviði. Umhverfisnefnd Alþjóðaflugmálastofnunarinnar vinnur stöðugt að endurskoðun staðla, samningu leiðbeininga og mati á umhverfisáhrifum flugsins. Einnig er mikið unnið á þessu sviði innan Evrópusambandsins og ýmissa samtaka og félaga í Evrópu. 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.

Þegar stefnt er að því að samgöngur verði umhverfislega sjálfbærar þarf að takast á við marga ólíka þætti og verkefni. Helstu verkefni sem takast þarf á við eru:

1. *Aukin eftirspurn eftir samgöngum.*
2. *Aukin losun á koldíoxíði frá samgöngum.*
3. *Hávaðamengun frá samgöngum.*
4. *Loftmengun frá samgöngum.*
5. *Landnotkun vegna samgangna.*
6. *Förgun og spilliefni frá samgöngum.*

Til að unnt sé að meta árangur þarf að skilgreina mælanleg markmið varðandi framangreind verkefni og ákvarða mælikvarða fyrir hvert þeirra. Markmiðin þurfa að vera metn-

aðarfull 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 umhverfisáhrifum samgangna. Unnið er að því á vegum Evrópusambandsins og ýmissa alþjóðlegra samtaka að ákveða mælikvarða til að styðjast við þegar fylgst er með þróun umhverfisáhrifa af völdum samgangna í einstökum löndum. Stefnt er að því að nota þessa mælikvarða hérlendis.

Umhverfisráðuneytið fer með yfirstjórn málaflokksins en eftirlit með framkvæmd laganna er í mörgum tilfellum á hendi samgönguráðuneytisins. Góð samvinna við umhverfisráðuneytið er nauðsynleg til þess að tryggja framgang margra áforma varðandi umhverfismál. Í tillögu stýrihóps eru sett fram markmið, meðal annars um losun CO₂, loftmengun og hávaða frá umferð og bent á leiðir til að ná árangri. Samgönguáætlun miðar við þessi markmið. Þessar leiðir 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.

Meðal verkefna í umhverfismálum, sem unnið verður að, auk þeirra sem talin eru upp í þingsályktunartillögunni, má nefna:

- Vinna að upplýsingamiðlun og fræðslu um leiðir til þess að bæta umhverfið.
- Meta losun CO₂ frá skipum og setja reglur sem stuðla að takmörkun hennar.
- Leita leiða til að farga úreltum skipum.
- Stefnt er að gildistöku alþjóðlegra reglna sem leiða til frekari takmörkunar á mengandi efnum frá samgöngutækjum.
- Stuðla að notkun umhverfisvænna orkugjafa.
- Setja reglur um takmörkun siglinga um líffræðilega mikilvæg hafsvæði.
- Leitast er við að draga úr notkun spilliefna í samgöngum og við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfa.
- Taka tillit til hljóðvistar við hönnun umferðarmannvirkja og uppfylla kröfur reglugerða í samráði við sveitarfélög.

1.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

Í samgönguáætlun er það markmið sett að öryggi í samgöngum verði eins og það gerist best í öðrum löndum Evrópu og eru þá Norðurlöndin einkum höfð í huga. Í tillögu stýrihóps voru lagðar fram tölulegar upplýsingar um stöðu þessara mála, sett markmið um árangur og fjallað um leiðir til að ná þeim markmiðum. Samgönguáætlun tekur mið af þessu. Öryggismál flugsamgangna og siglinga er á ábyrgð samgönguráðuneytisins en framkvæmd þeirra eru í höndum fagstofnana. Öryggismál landsamgangna eru hins vegar að mestu á ábyrgð dómsmálaráðuneytisins.

Óhöpp og slys er einn af aðal fylgikvillum samgangna. Viða um lönd hefur verið lögð á það þung áhersla á undanförunum árum að reyna að draga úr þessum neikvæðu áhrifum samgangna og hefur náðst verulegur árangur. Norðurlöndin hafa þar gjarnan verið í fararbroddi og segja má að Ísland sé á svipuðu róli og hin Norðurlöndin í öryggismálum samgangna. Til að svo verði áfram þarf að taka til hendinni og miðar samgönguáætlun við það.

Íslendingar taka virkan þátt í alþjóðlegu samstarfi um öryggismál. Það hefur farið vaxandi á undanförunum árum, sérstaklega á sviði flug- og siglingamála. Mikilvægasta ástæðan er að þeir hafa skuldbundið sig til að fara eftir alþjóðlegum stöðlum og reglum auk þess sem slík samvinna skilar mikilli og nauðsynlegri þekkingu með tiltölulega litlum kostnaði. Einnig má nefna að í samgöngum á milli landa er nauðsynlegt að samræmi sé í öryggiskröfum.

Í vegumferð eru ekki fyrir hendi alþjóðlegar reglur í sama mæli og í flugi og siglingum, heldur er alþjóðlegt samstarf meira í því fólgið að skiptast á upplýsingum um aðferðir og rannsóknir. Fylgjast verður vel með nýjungum á þessu sviði. Meðal þeirra má nefna þriggja akreina vegi sem Svíar hafa þróað á síðustu árum og kalla „2+1 vegi“ en áður hafa þeir verið reyndir í nokkrum löndum. Akreinin í miðju er þá notuð til framúraksturs þannig að til skiptis eru kaflar með tveim akreinum í aðra áttina og tveim akreinum í gagnstæða átt. Þó að aðstæður hér séu að ýmsu leyti öðruvísi en í Svíþjóð verður að reyna aðferðina hér á landi. Hringvegurinn milli Reykjavíkur og Selfoss er á nokkrum köflum með þrem akreinum og því eðlilegt að þróa hann áfram í þessa veru. Fleiri vegir koma til greina í þessu samhengi.

Öryggismál eru einn mikilvægasti þátturinn í rekstri samgöngustofnana og koma með beinum og óbeinum hætti inn á flesta þætti starfseminnar. Hjá þessum stofnunum eru gerðar tillögur að öryggisreglum er varða búnað og rekstur flugvéla, skipa og í sumum tilfellum bifreiða. Þær fylgjast með því að kröfur um búnað séu uppfylltar og að öryggisreglum sé framfylgt. Þær gefa út ýmiss konar heimildir til reksturs, svo og skírteini til flugliða og sjómanna sem votta hæfni þeirra til starfans. Þá reka stofnanirnar leiðsögukerfi fyrir umferð í lofti og á legi. Einnig reka þær upplýsingakerfi um veður, sjólag og færð. Loks skulu stofnanirnar sjá til þess að farið sé að öryggiskröfum við hönnun, uppbyggingu og rekstur samgöngumannvirkja. Allt er þetta í þágu öryggis við samgöngur.

Alþingi hefur samþykkt sérstakar áætlanir um öryggismál sjófarenda og öryggi í vegumferð. Samgönguáætlun tekur mið af þeim. Í henni eru settar fram tillögur um nokkrar helstu aðgerðir til að ná settum markmiðum. Í tillögu stýrihóps eru tillögurnar miklu fleiri og miðar samgönguáætlun við að þær verði framkvæmdar. Þessar tillögur snúa að setningu reglna, auknu eftirliti með farartækjum og stjórnendum þeirra svo og aukinni ábyrgð stjórnenda og rekstraraðila. Þá má nefna aukna fræðslu til allra sem gegna hlutverkum í samgöngum. Lögð er mikil áhersla á að bæta öryggisþátt samgöngumannvirkja og taka áætlaðar framkvæmdir meðal annars mið af því. Loks má nefna þá áherslu sem lögð er á rannsóknir tengdar öryggismálum.

Vegumferð hefur að mörgu leyti sérstöðu í öryggismálum. Þar eru nánast allir landsmenn þátttakendur og meiri hluti þeirra gegnir hlutverki stjórnenda ökutækja. Kröfur um hæfni þeirra til verksins hafa lengstum verið mjög takmarkaðar. Þá er vegakerfinu einnig í mörgu ábótavant þó að mikið hafi áunnist á síðustu áratugum. Slysín eru þá einnig langflest í vegumferð. Rannsóknir sýna að frumorsök umferðarslysa er í langflestum tilvikum (a.m.k. 80–90%) hjá öikumanninum. Hversu alvarlegar afleiðingarnar verða ræðst hins vegar oft af veginum og vegamannvirkjum, svo og umhverfi vegarins. Í ljósi þessa er brýnt að sinna báðum þessum þáttum, þ.e. öikumanninum og hegðun hans í umferðinni, og jafnframt að ástandi vega og umhverfis þeirra. Fyrri þátturinn heyrir undir dómsmálaráðuneytið og er því ekki sérstaklega til umfjöllunar hér. Samgönguáætlunin tekur til seinni þáttarins. Í henni eru tillögur um sérstakt fjárframlag til öryggisaðgerða (undir liðnum viðhald), auk þess sem mikill meiri hluti aðgerða í rekstri og uppbyggingu vegakerfisins felur í sér úrbætur í öryggismálum. Reynt hefur verið að meta hverju framkvæmda- og þjónustumarkmið samgönguáætlunar geti skilað í auknu umferðaröryggi. Niðurstaðan er sú að alvarlegum slysum gæti fækkað um a.m.k. 20% á ári miðað við meðaltal árunna 1996–1999. Telja verður líklegt að ná megi a.m.k. jafnmikilli fækkun með aukinni fræðslu og forvörnum af ýmsu tagi sem snerta öikumenn og aðra vegfarendur, og væri þá markmiðum umferðaröryggisáætlunar náð.

Samvinna allra aðila sem vinna að öryggismálum er mjög mikilvæg og þá um leið að hlutverkaskipan sé skýr. Þetta á ekki síst við um öryggi vegumferðar, en mjög veigamiklir þætt-

ir þess heyra undir stofnanir dómsmálaráðuneytisins eins og áður var nefnt. Með samstilltu átaki allra aðila á að vera unnt að ná meginmarkmiði um öryggi í samgöngum. Meðal verkefna í öryggismálum, sem vinna þarf að, auk þeirra sem talin eru í þingsályktunartillögunni, má nefna:

- Halda áfram vinnu í samráði við aðra að bættu skipulagi fyrir leit og björgun.
- Ísland taki virkan þátt í undirbúningi að stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA).
- Ísland taki virkan þátt í undirbúningi að stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA).
- Komið verði á ytra eftirliti með rekstri flugvalla og flugumferðarþjónustu.
- Setja reglugerð um flugvelli.
- Setja reglur um rekstur flugstöðva.
- Gefa út öryggishandbækur fyrir notendur hafna.
- Auka vetrarþjónustu og gæði hennar á vegum.

2. GRUNNET SAMGÖNGUKERFISINS

2.1 Skilgreining grunnnets.

Samgöngukerfinu er ætlað að uppfylla þarfir þjóðarinnar fyrir alla fólks- og vöruflutninga, fiskveiðar 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.
- Umferðin er mest á grunnnetinu og því mikilvægt 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 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 örar 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 byggja 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.

Flug.

Flugvöllum er skipt í flokka eftir stærð flugvéla sem geta athafnað sig á þeim. Í flokki I eru þeir flugvellir sem þjóna hefðbundnum flugvélum í innanlandsflugi en geta auk þess þjónað sem varaflugvellir fyrir millilandaflugvélar. Fyrir utan Keflavíkflugvöll eru Reykja-

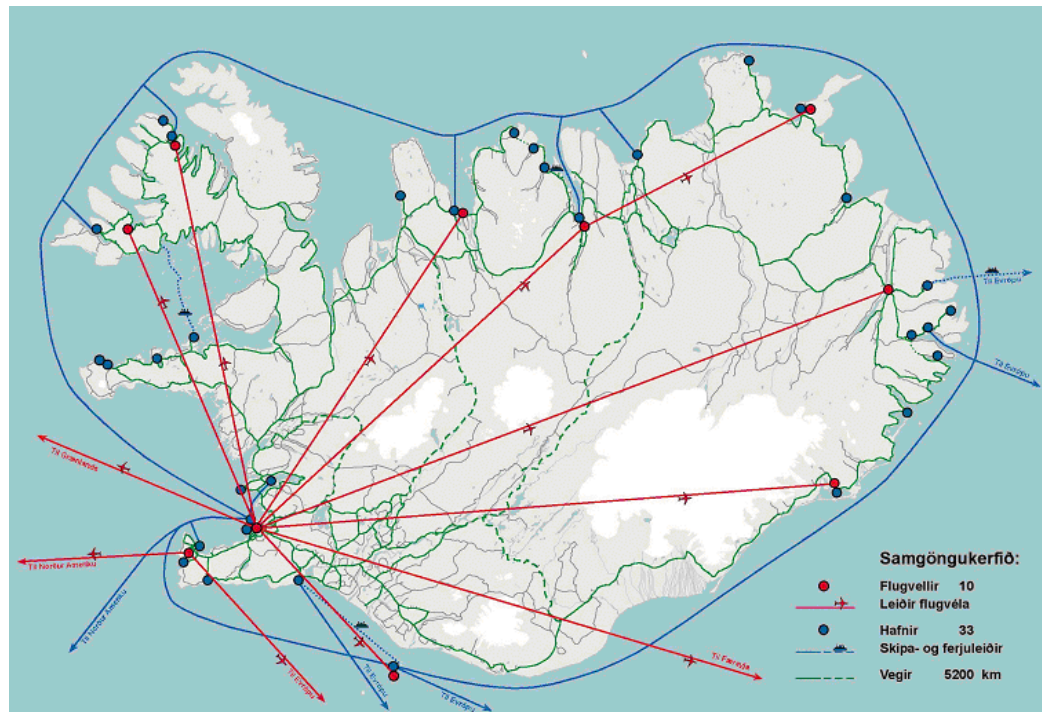
víkurlugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur í þessum flokki. Þeir eru varaflugvallir fyrir millilandaflug um Keflavíkurlugvöll. Aðrir flugvallir grunnnetsins eru í flokki II sem þjóna flugvélum í innanlandsflugi.

Siglingar/hafnir.

Þær hafnir teljast til grunnnets samgönguáætlunar sem um fara árlega meira en 10 þúsund tonn af vörum eða þar sem landað er meira en 8 þúsund tonnum af sjávarafla. Stórskipahafnir, þar sem yfir 50 þúsund tonn af vörum fara um árlega, eru í 13 sveitarfélögum. Til viðbótar fara árlega yfir 10 þúsund tonn af vörum og/eða yfir 8 þúsund tonna afli um hafnir 17 sveitarfélaga. Samtals teljast því hafnir 30 hafnarsjóða til grunnnetsins.

Vegir.

Vegir flokkast í stofnvegi, tengivegi, safnvegi og landsvegi. Allir stofnvegir teljast til grunnnetsins nema Heydalsvegur. Netið tekur einnig til jarðganga samkvæmt jarðgangaáætlun (þ.e. Siglufjörður–Ólafsfjörður og Reyðarfjörður–Fáskrúðsfjörður) en á móti falla út þeir stofnvegir sem göngin leysa af hólmi. Þá eru teknir með tengivegir og landsvegir, sem falla undir skilyrði grunnnetsins. Lengd vega í netinu er um 5.200 km. Þá teljast þrjár ferjuleiðir til grunnnetsins.



Mynd 2-1. Grunnnet samganga.

2.2 Almennar áherslur varðandi grunnetið.

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. Grunnetið 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 samgöngumátana 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 tillögu stýrihóps að samgönguáætlun 2003–2014 er fjallað um þarfir ferðaþjónustunnar fyrir samgöngubætur. Í samgönguáætlun er víða komið til móts við þessar þarfir með ýmsum vegabótum, t.d. fækkun einbreiðra brúa, lagningu bundins slitlags og endurbyggingu vega. Þá er mörkuð stefna um framtíð Reykjavíkurflugvallar í áætluninni sem er ferðaþjónustunni mjög mikilvægur. Einnig er við það miðað í áætluninni að auka vetrarþjónustu og mun hún koma ferðaþjónustunni til góða. Þá er á nokkrum stöðum verið að bæta aðstöðu fyrir ferðaþjónustu í höfnum. Það er ljóst að fara þarf yfir sértækar þarfir ferðaþjónustunnar í samgöngumálum.

- Unnin verði úttekt á þörfum ferðaþjónustunnar sem höfð verði hliðsjón af við gerð næstu áætlunar.

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, Þverárfallsvegur á milli Skagafjarðar og Húnaflóa, Norðausturvegur um Öxarfjarðarheiði og Snæfellsnesvegur um Kolgrafafjörð. Þá leiða jarðgöng samkvæmt áætluninni til mikillar styttingar vegalengda.

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.

Unnið er að athugunum á styttingarmöguleikum á öllu grunnnetinu. Er þar um frumathugun að ræða, og nær hún til leiðanna Reykjavík–Akureyri og Reykjavík–Ísafjörður. Að auki er Hringvegurinn 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. Slík athugun getur ekki verið nákvæmari eðli málsins samkvæmt, en hún á þó að geta gefið allgott yfirlit um möguleika á styttingu hinna ýmsu leiða, svo og hugmynd um kostnað. Niðurstöður þessarar frumathugunar verða lagðar fram við meðferð samgönguáætlunar á Alþingi.

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. Samráð er haft við sveitarfélögin um þessi mál. Þannig er nýlega lokið sameiginlegri skoðun Borgarbyggðar og Vega-

gerðarinnar á þjóðveginum í gegnum Borgarnes. Þar varð niðurstaðan sú að fara skyldi í lagfæringar á veginum fremur en að færa hann út fyrir byggðina. Selfoss er annar staður þar sem umferð er mikil í gegnum bæinn, og þar þarf að huga að þessum málum í samvinnu við sveitarfélögin.

Samgönguáætlun gerir ekki ráð fyrir miklum framhjálaupum af þessu tagi, en fylgjast þarf með þróun umferðar í gegnum þéttbýlisstaði með hliðsjón af ferðatíma og grípa til aðgerða ef ástæða er til.

2.3 Staða grunnnetsins og horfur.

Flug.

Innviðir grunnnets flugsamgangna eru í meginatriðum í góðu lagi. Allir flugvellir grunnnetsins eru með nýlega uppbyggðum flugbrautum sem eru malbikaðar eða lagðar bundnu slitlagi. Flugstöðvar á öllum þessum flugvöllum eru nýlegar eða hafa verið endurbyggðar nýlega. Á flestum þeirra 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. Búnaður vegna flugs milli flugvalla innan lands er góður og í mörgum tilvikum mun betri en hægt væri að búast við í svo strjálbýlu landi. Þetta skýrist af kerfum sem komið hefur verið upp vegna alþjóðaflugþjónustunnar eða á vegum varnarliðsins.

Þrátt fyrir þessa stöðu eru mikilvæg framkvæmdaverkefni fram undan til að þessir flugvellir uppfylli þær kröfur sem til þeirra eru gerðar samkvæmt þeim stöðlum sem Flugmálastjórn vinnur eftir. 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. Þá er mikilvægt að ekki dragist að byggja nýja flugstöð á Reykjavíkurlflugvelli enda uppfyllir núverandi flugstöð ekki þær kröfur sem gerðar eru til slíks mannvirkis. Þá þarf víða að bæta byggingar á flugvöllum til að hýsa þann búnað sem notaður er til að reka þessi mannvirki. Mikilvægt er að halda áfram að endurnýja hreyfanlegan búnað sem notaður er við almennan rekstur flugvallanna en ekki síður að endurnýja öryggis- og björgunarbúnað í samræmi við hertar kröfur á þessu sviði. Þá verða sífellt háværar nýjar kröfur um flugvernd, sem krefjast hvers konar búnaðar og aðstöðu til vopnaleitar 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. Þessi átaksverkefni eru einnig lykillinn að því að starfsemi flugvalla og flugumferðarþjónustu hljóti vottun og sæti ytra öryggiseftirliti í samræmi við alþjóðlegar kröfur sem hafa verið boðaðar eða eru í undirbúningi. Ein af þeim meginkröfum sem uppfylla þarf í þessu sambandi er að tryggja að á minni 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.

Nýting flugsamgöngukerfisins á Íslandi er nú langt undir þeirri afkastagetu sem er fyrir hendi. Þannig er ljóst að flugumferð innan lands gæti aukist stórlega án mikils aukakostnaðar. Tvöföldun umferðar í núverandi umferðarmynstri mundi líklega hafa í för með sér óverulega fjölgun starfsmanna og ekki krefjast neinna verulegra fjárfestinga í byggingum og búnaði, nema hvað núverandi flugstöð á Reykjavíkurlflugvelli gæti ekki annað slíkri aukningu. Nákvæm greining hefur þó ekki farið fram á því hver áhrif mikillar aukningar yrðu. 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 flugvellingum á vegum tveggja fyrirtækja.

Nýja flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík getur tekið við mjög aukinni umferð bæði í innanlands- og millilandaflugi. Engar hindranir eru því 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.

Flugvellir í grunnkerfi eru vel búnir til að afgreiða farþega, ef undan er skilin flugstöðin á Reykjavíkurflugvelli. Aðflugsbúnaður er með þeim hætti á öllum flugvöllum grunnkerfisins að erfitt er að bæta hann þannig að verulegar breytingar verði á nýtingu flugvallanna, þar sem landfræðileg aðstaða og veðurfar eru veigamesti þátturinn. Hins vegar er þörf á að nýta til hins ýtrasta nýja tækni sem er að ryðja sér til rúms og byggist á gervihnattastaðsetningu og gagnafjarskiptum. Jafnframt krefst ýmis hefðbundinn tæknibúnaður endurnýjunar eða endurbóta til að tryggja fyllsta öryggi bæði frá sjónarmiði flugöryggis sem og rekstraröryggis. Þá er ljóst að nýjungar í mæli- og upplýsingatækni gefa marga möguleika til að auka enn nýtingu og öryggi flugsamgöngukerfisins, ekki hvað síst við að afla og dreifa upplýsingum um flugveður.

Reykjavíkurflugvöllur hefur nú að stórum hluta verið endurbyggður, þ.e. flugbrautir og akstursbrautir, auk þess sem flugbrautaljós og ýmis annar tækjabúnaður hefur verið endurnýjaður. Þá hefur verið lögð áhersla á umhverfismál flugvallarsvæðisins sem hefur verið ræktað upp og fegrað. Gera má ráð fyrir að hátt á annan milljarð króna hafi farið til þessara framkvæmda þegar þeim verður lokið. Ákvörðun um þessar framkvæmdir 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 í auknum mæli 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 flugvellingum, 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.

Viðast 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 áratug 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 efnisflutningar 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 fyrir séð að endurnýja þarf hafnarmannvirki í nokkrum mæli til að uppfylla þarfir sjávarútvegsins og jafnframt að mæta nýjum þörfum sem leiða af þróun atvinnugreinarinnar.

Vegir.

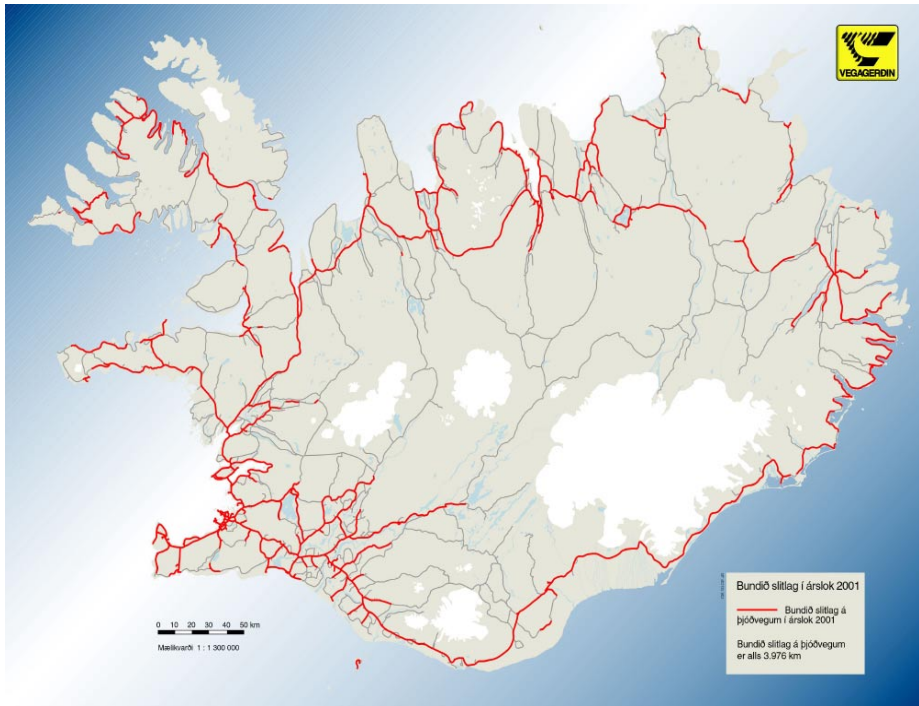
Vegakerfið er umfangsmest hinna þriggja samgöngukerfa í grunnnetinu og þar af leiðandi langdýrast í uppbyggingu og rekstri. Það er einnig skemmt á veg komið hvað uppbyggingu varðar svo og þjónustu.

Miklar framfarir hafa orðið á vegakerfinu undanfarin ár og áratugi. Ástand þess er þó enn mjög breytilegt. 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 nágrennalöndunum. Fjölgun íbúa hefur þó verið ör og það ásamt vaxandi bílæign 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 og lagfæra vegi þar sem erfiðar aðstæður skapast að vetrarlagi.



Mynd 2-1.

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 hér frekar en annars staðar. 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 úppbyggðar 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 alllangar, Vestmannaeyjar–Þorlákshöfn og Stykkishólmur–Brjánslækur. Samgönguráðherra hefur skipað nefndir til að meta þá þjónustu sem veita beri á komandi árum og hvernig henni verði hagað. Vestmannaeyjanefndin hefur skilað áfangaskýrslu og hefur ferðum á þeirri leið verið fjölgað í samræmi við tillögur nefndarinnar. Niðurstöður beggja nefndanna eiga að liggja fyrir við afgreiðslu samgönguáætlunar á Alþingi.

3. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR

Verðlag.

Áætlunin er sett fram á föstu verðlagi og er það verðlag fjárlagafrumvarpsins 2003. Til að áætlunin haldi gildi sínu þarf að auka tekjuöflun til samræmis við hækkun verðlags eins og það verður á áætlunartímanum. Er þá miðað við að tekjustofnar samgöngustofnananna verði hækkaðir til verðlags, svo og framlag ríkisins.

3.1 Tekjur samgönguáætlunar.

Í stórum dráttum er miðað við sömu fjáröflunaraðferðir og nú eru viðhafðar í flugmálaáætlun, hafna- og sjóvarnaáætlun og vegáætlun. Fjárhagsrammi samgönguáætlunar er svipaður og síðustu ár.

Verðlag fjárlagafr. 2003	Samgönguáætlun		
	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Flugmál			
Tekjur	10.901	11.744	11.977
Ríkisframlag	3.817	3.617	3.617
Samtals	14.718	15.361	15.594
Siglingamál			
Tekjur	2.055	2.134	2.218
Ríkisframlag	6.608	4.695	4.689
Samtals	8.663	6.828	6.907
Vegamál			
Tekjur	42.946	45.113	46.424
Ríkisframlag	12.752	12.152	9.332
Samtals	55.698	57.265	55.756
Samgöngumál			
Tekjur	55.902	58.991	60.619
Ríkisframlag	23.177	20.464	17.638
Samtals	79.079	79.455	78.257

Tafla 3-1. Yfirlit um tekjur og ríkisframlög.

Flug.

Flugvallagjald er lagt á brottfararfarþega í innanlands- og millilandaflugi. Gert er ráð fyrir að tekjur af flugvallagjaldi verði óbreyttar 2002–2004 en aukist síðan um 5% 2005 og 2006 en 2% á ári eftir það út áætlunartímabilið. Samkvæmt þessu verða tekjur árið 2006 þær sömu og árið 2001, þ.e. þegar atburðirnir 11. september urðu. Gert er ráð fyrir að framlag ríkissjóðs aukist til móts við minni tekjur af flugvallagjaldi fram til ársins 2006. Reiknað er með að á árunum 2004–2009 verði greiddar afborganir vegna lána til framkvæmda við Reykjavíkurflugvöll. Frá og með 2010 er gert ráð fyrir að verja 100 millj. kr. af tekjum af flugvallagjaldinu til að standa straum af kostnaði við styrki til innanlandsflugsins. Ríkistekjur Flugmála-stjórnar eru m.a. lendingargjald sem greitt er af flugrekendum, eftirlitsgjöld loftfara og flugrekenda og prófgjöld vegna bóklegra og verklegra prófa. Gert er ráð fyrir að kostnaður vegna

þjónustu við alþjóðaflugið aukist í samræmi við áætlaða aukningu á umferð þannig að notendagjöld verði óbreytt. Stuðst er við áætlun „The North Atlantic Traffic Forecasting Group“ um áætlaða árlega aukningu á umferð. Gert er ráð fyrir að umferð aukist um 4,9% 2004 frá árinu 2003, 3,8% á árinu 2005, 3,6% á árinu 2006 og 3,4% á árinu 2007. Á síðari tveimur tímabilunum, sem samgönguáætlun nær til, er gert ráð fyrir óbreyttum tölum. Tekjur af alþjóðaflugþjónustu miðast við að notendur greiði 95% af kostnaði við flugumferðarþjónustu milli landa. Ísland ber 5% kostnaðar vegna þess hagræðis sem talið er felast í samningnum.

Í áætluninni er ekki tekið tillit til útgjalda sem koma til vegna breytinga á alþjóðlegum kröfum, t.d. vegna aukins öryggiseftirlits sem hefur verið boðað. Gert er ráð fyrir að slík viðbótarútgjöld verði fjármögnuð með auknu framlagi úr ríkissjóði og/eða auknum gjöldum á notendur þegar ljóst er hverjar kröfurnar verða og hvaða kostnað þær hafa í för með sér.

Siglingamál/hafnir

Gert er ráð fyrir að framlög ríkissjóðs til rekstrarverkefna hjá Siglingastofnun haldist öll 12 árin lítt breytt frá því sem er í dag. Á hinn bóginn er við það miðað að framlög til stofnkostnaðar lækki frá fyrsta áætlunartímabili til þess næsta. Meginástæða þessarar lækkunar er fyrirhuguð breyting á kostnaðarþátttöku ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum hjá stærri hafnarsjóðum. Einnig er á fyrsta áætlunartímabilinu gert ráð fyrir sérstökum framlögum til að ljúka ferjuaðstöðu á Seyðisfirði og til stóriðjuhafnar við Hraun í Reyðarfirði. Af öðrum stofnkostnaðarliðum má nefna að gert er ráð fyrir að framlög til sjóvarnargarða og Hafnabótasjóðs hækki nokkuð frá því sem er í dag. Nýleg úttekt Siglingastofnunar sýnir að ekki má slá slöku við í vörnum gegn landbroti af völdum ágangs sjávar og hvað Hafnabótasjóð varðar, þá hefur verið gengið verulega á höfuðstól hans síðustu árin.

Gert er ráð fyrir lítið eitt vaxandi umsvifum í rekstri í takt við aukna skipaumferð. Þá er við það miðað að festa í sessi 20 millj. kr. framlag til langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda undir liðnum yfirstjórn. Gert er ráð fyrir árlegu 10 millj. kr. tímabundnu framlagi 2004–2006 til rannsókna á aðstæðum til siglinga við suðurströnd landsins, m.a. í tengslum við hugsanlega ferjuhöfn við Bakkafjöru og afmörkun siglingaleiða fyrir flutningaskip. Miðað er við að vaktstöð siglinga taki við fjarskiptapjónustu við skip og stjórnstöð tilkynningarskyldu, sem verið hefur í Gufunesi. Þá er reiknað með að fjárheimildir, til að kosta þjónustusamninga við Slysavarnafélagið Landsbjörg, flytjist frá aðalskrifstofu samgönguráðuneytisins til Siglingastofnunar.

Nokkur lagafrumvörp eru nú í undirbúningi sem geta haft áhrif á fjárveitingar til siglingamála í þá átt að fjármögnun flytjist frá ríkissjóði til eigenda skipa eða notenda hafna. Dæmi um þetta eru frumvarp til laga um breytingu á lögum um eftirlit með skipum og frumvarp til nýrra hafnalaga.

Vegir

Hinir mörkuðu tekjustofnar til vegamála eru bundnir í lögum og renna allar tekjur þeirra til málaflokksins. Miðað er við að svo verði áfram út tímabilið. Ekki er reiknað með gjaldskrárhækkunum frá því sem nú er. Gert er ráð fyrir óbreyttri bensínsölu á ári, 190 milljónir lítra. Er þá haft í huga að fjölgun bíla vegi upp á móti sparneytnari hreyflum og minnkandi akstri á hvern bíl. Miðað er við að tekjur af km-gjaldi þungaskattsins aukist að meðaltali um 2% á ári vegna aukins aksturs. Þungaskattur í formi árgjalds hefur aukist hraðar en aðrir stofnar að undanförunu og er reiknað með að svo verði áfram. Heildarvöxtur markaðra tekna er áætlaður 1–1,5% á ári að meðaltali.

Vegagerðin hefur lítills háttar ríkistekjur og eru það einkum leyfisgjöld flutningaiðnaðarins.

Í gildandi vegáætlun er gert ráð fyrir umtalsverðum framlögum úr ríkissjóði á seinni árum áætlunarinnar (2,7–2,8 milljarðar kr. á ári). Hefur þetta tengst áformum ríkisstjórnarinnar um að nota hluta af söluverði ríkisfyrirtækja til átaks í vegamálum. Það gefur meðal annars svigrúm til að ráðast í jarðgangagerð, flýta fyrir ýmsum brýnum stærri verkefnum á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni, og sinna jaðarbyggðum og ferðamannaleiðum í ríkara mæli en verið hefur. Samgönguáætlun tekur mið af þessu. Þá er miðað við að hefja uppbyggingu helstu landsvega yfir hálendið, þ.e. Sprengisandsleiðar, Kjalvegur, Fjallabaksleiðar nyrðri og Kaldadalsvegur.

Reiknað er með ríkisframlagi til flugs til tiltekinna staða, en Vegagerðinni hefur nýlega verið falin umsjón með útboðum á því flugi.

Heildarfjáröflun helst nokkuð stöðug út áætlunartímann. Markaðar tekjur hækka nokkuð en ríkisframlag lækkar. Eins og sést á töflu 3-1 fá vegirnir mest fjármagn í sinn hlut eða um 70% af heildinni. Þetta tengist þeim staðreyndum að vegakerfið er skemmst á veg komið hinna þriggja samgöngukerfa og kröfur íbúa og atvinnulífs um endurbætur og bætta þjónustu á því eru mjög miklar og stöðugt vaxandi.

Að því er varðar fjáröflunarleiðir til að standa undir útgjöldum til vegamála má benda á að tekjur ríkisins af bifreiðum og notkun þeirra eru mun meiri en það fjármagn sem rennur til vegamála.

Viðskiptahreyfingar eru fólgnar í afborgunum lána til ríkissjóðs. Um er að ræða lán vegna smíði ferja, vegagerðar að Hvalfjarðargöngum og lán til framkvæmda í vegagerð árið 1999.

3.2 Útgjöld samgönguáætlunar.

Útgjöld samgönguáætlunar skiptast í aðalatriðum í þrennt, rekstur og þjónusta, viðhald og stofnkostnað. Í greinargerðinni er farin sú leið að taka fyrir hvern útgjaldaflokk fyrir sig og gera grein fyrir honum hjá stofnununum hverri fyrir sig. Er þetta gert með það í huga að fá yfirlit yfir útgjaldaflokkinn í heild. Útgjaldaliðir eru nokkuð breytilegir milli stofnana og kemur það bæði fram í tillögunni og greinargerðinni.

3.2.1 Rekstur og þjónusta.

Undir þennan lið fellur yfirstjórn samgöngustofnana, rekstur leiðsögukerfa og upplýsingamiðlunar, þjónustan sem veitt er á samgöngukerfunum, eftirlitsstörf stofnananna, svo og almenningssamgöngur sem ríkið kemur að. Enn fremur rannsóknir og þróun, fræðslustarfsemi og varðveisla minja og sögu.

Yfirstjórn.

Verkefni yfirstjórna samgöngustofnana eru hliðstæð í veigamiklum atriðum, svo sem stefnumörkun og áætlanagerð, samræming og stjórnun, fagleg og fjármálaleg, auk samskipta við Alþingi, ráðuneyti og vegna alþjóðasamninga. Gert er ráð fyrir lítið eitt vaxandi umsvifum, m.a. vegna nýrra verkefna sem stofnunum eru falin.

Leiðsögukerfi og umferðarþjónusta.

Mikil þróun hefur orðið í leiðsögukerfum á nýliðnum árum og mun halda áfram auk þess sem notkunarsviðið mun stækka verulega. Fram að þessu hafa merki frá gervihnöttum til leiðsögu verið opin til notkunar á eigin ábyrgð. Í framtíðinni mun verða hægt að gerast

áskrifandi að þeim þar sem sendandinn ábyrgist þau að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Þetta gefur margvíslega möguleika til notkunar við leiðsögn og raunar einnig til ýmissa annarra umbóta, svo sem í öryggismálum, gjaldtöku fyrir afnot af samgöngukerfum o.fl. Þessi mál verða á dagskrá hjá öllum samgöngustofnunum á áætlunartímanum.

- Áætlun um leiðsögumál verði gerð fyrir landið á fyrsta tímabili áætlunarinnar.

Flug.

Starfsemi Flugmálastjórnar á þessu sviði felst í rekstri flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík, flugturna á flugvöllum landsins og flugleiðsögu- og fjarskiptakerfis.

Flugstjórnarmiðstöðin og stór hluti flugleiðsögu- og fjarskiptakerfisins þjóna alþjóðlegu flugi á stóru flugstjórnarsvæði yfir Norður-Atlantshafi, þar sem Ísland ber ábyrgð á að stjórna flugumferð, veita almenna flugupplýsingaþjónustu auk þess að annast leitar- og björgunarþjónustu. Þessi þjónusta við alþjóðaflugið er ásamt veður- og fjarskiptaþjónustu að stærstum hluta greidd af notendunum og stefnt er að því að í framtíðinni verði hún að öllu leyti greidd af þeim. Flugstjórnarmiðstöðin annast einnig stjórnun innanlandsflugsins á flugleiðum milli flugvalla. Flugmálastjórn rekur skóla til að mennta og þjálfa flugumferðarstjóra og aðra starfsmenn til starfa við flugupplýsingaþjónustu.

Ekki er gert ráð fyrir breytingum í flugleiðsögu að öðru leyti en því að líklegt er að notkun gervihnattaleiðsögu muni aukast á áætlunartímabilinu. Með þeirri aukningu verður nauðsynlegt að taka í notkun eftirlitskerfi með útsendingu gervihnattanna. Þessu markmiði verður best náð með því að taka þátt í eftirlitskerfum Bandaríkjanna og Evrópu. Fjarskiptaþjónusta við flugvélar mun taka miklum breytingum á næstu árum eftir því sem sjálfvirkur gagnaflutningur leysir hefðbundin talviðskipti af hólmi. Því má gera ráð fyrir að breytingar verði á núverandi skipulagi fjarskipta við flugvélar í alþjóðlegu flugi.

Siglingar.

Undir þennan lið fellur rekstur og viðhald landsvitakerfisins og eftirlit með rekstri hafnarvita. Rekstur og eignarhald vitakerfisins er tvískipt. Vitar í eigu ríkisins eru til leiðbeiningar á almennum siglingaleiðum en hafnarvitar í eigu sveitarfélaga vísa leið inn til hafna. Þá fellur rekstur og viðhald upplýsingakerfis um veður og sjólag undir þennan lið.

Siglingastofnun Íslands vinnur að því að undirbúa útboð vegna fjarskiptaþjónustu við skip og tengdrar þjónustu. Stefnt er að því að samið verði við verktaka um að sinna þessu verkefni frá og með ársbyrjun 2004. Í dag er stór hluti verkefnisins hjá Landssímanum hf. og Slysavarnafélaginu Landsbjörg.

Gert er ráð fyrir að vaktstöð siglinga taki til starfa á 1. tímabili áætlunarinnar. Hún verði undir umsjón Siglingastofnunar og fái ný verkefni auk ýmissa verkefna á ábyrgðarsviði hennar. Vaktstöðin verði miðstöð skipaumferðar í íslenskrri efnahagslögsögu og haldi utan um siglingar erlendra skipa sem koma til landsins, sbr. nýlega tilskipun Evrópusambandsins um stjórnun skipaumferðar. Vaktstöðin mun fylgjast með og vakta ferðir skipa sem tilkynna sig í gegnum sjálfvirka tilkynningarkerfið. Einnig mun vaktstöðin sinna ýmsum verkefnum fyrir Siglingastofnun Íslands, t.d. móttöku bilanatilkynninga í vitakerfinu, taka saman upplýsingar um skip sem falla undir hafnarriðiseftirlit og vakta upplýsingakerfi um veður og sjólag. Þá mun vaktstöðin hlusta eftir og taka við neyðartilkynningum frá skipum og koma á framfæri við stjórnstöð leitar og björgunar. Mikil þróun er í upplýsinga- og leiðsöguþjónustu og tækni fyrir sjófarendur og er miðað við að nýta nýjustu og bestu tækni hverju sinni við að leiðbeina sjófarendum.

Vegir.

Vegagerðin rekur umfangsmikið upplýsingakerfi fyrir vegfarendur. Þar er einkum um að ræða upplýsingar um veður, færð á vegum og ástand vega. Kostað er kapps um að gera upplýsingarnar sem aðgengilegastar fyrir almenning. Verður áfram unnið að þróun kerfisins og tekið mið af nýjustu tækni á hverjum tíma. Þá verður leitað leiða til þess að bæta fjarskipta-samband á vegakerfinu.

Á næstu árum er að vænta hraðrar þróunar í fjarskiptatækni, sem gerir mögulegt að vegumferð verði í miklu nánari tengslum við upplýsingaveitur og vegfarendur geti aflað sér upplýsinga í ökutækjum sínum jafnharðan og þeirra er þörf. Vegagerðin mun fylgjast með þeirri þróun og taka fyrir sitt leyti þátt í henni og stuðla þannig að virkri upplýsinga- og leiðsöguþjónustu á vegakerfinu.

Eftirlitsstörf samgöngustofnana.

Eftirlitsstörf samgöngustofnana lúta að stærstum hluta að því að tryggja öryggi þeirra sem nota samgöngukerfið. Það snýr að því að gæta þess að fyrirtæki, farartæki og einstaklingar uppfylli lágmarksöryggiskröfur sem settar eru í lögum og reglugerðum um þá sem nota samgöngukerfið eða koma að rekstri þess.

Flug.

Eftirlitskerfi Flugmálastjórnar er undir stjórn flugöryggissviðs og byggist á alþjóðlega viðurkenndum aðferðum og reglum Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA). Í aðalatriðum skiptist eftirlitskerfið í ytra eftirlit á vegum flugöryggissviðs og innra eftirlit á vegum þjónustuaðilanna í flugstarfsemi. Hingað til hefur eftirlitshlutverk flugöryggissviðs aðallega beinst að lofthæfi flugvéla, flugrekstri og handhöfum hvers konar flugréttinda. Á næstunni verður byggt upp hliðstætt ytra eftirlit með rekstri flugumferðarþjónustu og flugvalla. Uppbygging þessa eftirlits hefur í för með sér aukin verkefni og starfslið, annars vegar hjá flugöryggissviði í ytra eftirliti og hins vegar í innra eftirliti hjá flugvalla- og leiðsögusviði og flugumferðarsviði. Uppbyggingin þarf að eiga sér stað á skömmum tíma með hliðsjón af kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um að starfsleyfi skuli gefin út fyrir flugvelli eigi síðar en 27. nóvember 2003. Virkt eftirlitskerfi er hluti af skilyrðum fyrir umræddu starfsleyfi.

Flugvernd er starfsemi sem hefur að markmiði að koma í veg fyrir að loftfari sé rænt eða öryggi þess ógnað með ofbeldi, sprengjum eða hættulegum efnum. Flugmálastjórn ber að sjá til þess að íslenskum lögum og alþjóðlegum reglum, þar á meðal kröfum Evrópusambandsins á þessu sviði, sé framfylgt af flugrekendum og þeim sem reka flugvelli, flugumferðarstjórn eða stunda starfsemi tengda flugflutningum. Hjá Flugmálastjórn setur flugöryggissvið fram kröfur og fer með eftirlit vegna flugverndar. Framkvæmd flugverndar fer í meginatriðum fram hjá aðiljum er annast rekstur flugvalla, flugumferðarþjónustu og þeim er stunda atvinnuflug. Ljóst er að kröfur Evrópusambandsins munu hafa í för með sér þörf á auknum búnaði og starfsliði í flugvallarekstri vegna vopnaleitar og enn frekara starfsliði hjá flugöryggissviði. Eins og fram hefur komið hefur ekki verið tekið tillit til viðbótargjalda sem aukið eftirlit kallar á.

Ljóst er að mikil aukning verður í eftirlitsstörfum Flugmálastjórnar á áætlunartímabilinu, einkum öryggiseftirliti. Formlegt eftirlit með flugvöllum og flugumferðarþjónustu mun kalla á aukið starfslið vegna frekari eftirlitsverkefna bæði innan þessara þjónustusviða og hjá flugöryggissviði.

Siglingar.

Öll íslensk skip, 6 metrar að lengd og lengri, eru skráningar- og skoðunarskyld. Skipin eru flokkuð í tvo meginflokka, opna vélbáta og þilfarsskip. Fjöldi opinna vélbáta á skrá er um 1.300 og þilfarsskipa rúmlega 1.100. Allir opnu bátarnir eru undir eftirliti Siglingastofnunar Íslands og mikill meiri hluti þilfarsskipa. Viðurkennd flokkunarfélög annast einnig skoðanir á skipum.

Siglingastofnun Íslands annast eftirlit með ástandi og mönnun erlendra kaupskipa í íslenskum höfnum samkvæmt svonefndu Parísarsamkomulagi um hafnarrikiseftirlit.

Stofnunin hefur eftirlit með nýsmíðum, breytingum á eldri skipum og innflutningi skipa og staðfestir að teikningar og tæknilegir útreikningar séu í samræmi við gildandi reglur á hverjum tíma. Stór hluti þessarar þjónustu er greiddur beint af viðkomandi útgerð. Í þessari áætlun er miðað við svipað umfang skipaefirlits og verið hefur. Stefnt verður að því að auka möguleika annarra á því að skoða skip um leið og hlutverk Siglingastofnunar verður endurmetið á því sviði. Breytingin komi til framkvæmda á öðru tímabili áætlunarinnar.

Vegir.

Eftirlitsstörf Vegagerðarinnar með umferðinni hafa farið mjög vaxandi á undanförunum árum. Kemur þar hvort tveggja til að samgönguráðuneytið hefur fært verkefni frá sér til stofnana í samræmi við stjórnsýslulög og svo hitt að umferðareftirlit í samvinnu við lögreglu og Umferðarráð hefur verið stóraukið. Þessi þróun hefur kallað á aukið vinnuframlag frá Vegagerðinni auk þess sem hún greiðir hluta af kostnaði við mannhald lögreglunnar. Miðað er við að þróunin verði áfram í þá átt að auka eftirlitið.

Þjónusta í samgöngukerfinu.

Þjónustan miðar að því að tryggja greiða og örugga umferð í öllum greinum samgangna.

Flug.

Þjónusta á flugvöllum er skipt í tvo flokka. Annars vegar er um að ræða þjónustu við flugrekendur sem er skilgreind í alþjóðastöðlum og er í öllum tilvikum veitt af Flugmálastjórn. Hins vegar er um að ræða almenna þjónustu við flugfarþega og flugrekendur sem ýmist er veitt af Flugmálastjórn eða öðrum. Sú þjónusta sem skilgreind er í alþjóðastöðlum lýtur að rekstri flugleiðsögukerfa, lýsingarkerfa flugvalla og veðurupplýsingakerfa. Einnig fellur undir þennan málaflokk rekstur búnaðar til hreinsunar flugbrauta sem og allur slökkvi- og björgunarbúnaður flugvalla. Hversu umfangsmikil þessi þjónusta er fer eftir flugumferð og stærð flugvéla sem nota flugvöllinn og einnig eftir því hver er lágmarksflughæð í aðflugi að flugvellinum. Þannig er þjónusta Flugmálastjórnar mismunandi á flugvöllum eftir því hvort þeir eru í flokki I, II eða III.

Meginhluti almennrar þjónustu á flugvöllum er rekstur flugstöðva. Flugmálastjórn rekur flugstöðvar á öllum flugvöllum á Íslandi, að undanteknum Keflavíkur- og Reykjavíkurflugvöllum. Stærð og umfang flugstöðva er mismunandi eftir fjölda farþega sem um flugvöllinn fara. Flugrekendum er leigð aðstaða í flugstöðvum og ef um veitingarekstur er að ræða er hann yfirleitt boðinn út. Hlaðþjónusta við flugvélar, sem og eldsneytisþjónusta, er í höndum flugrekenda og olíufélaga.

Skilgreind eru markmið fyrir þjónustuna sem hér segir:

- Flugvellir í flokki I skulu geta þjónað samtímis einni fullhlaðinni millilandaflugvél auk hefðbundinnar umferðar.

- Flugvellir í flokki II skulu hafa rými til að geta þjónað samtímis a.m.k. tveimur flugvélum fyrir innanlandsflug.

Siglingar /hafnir.

Hafnir landsins eru nær allar í eigu viðkomandi sveitarfélaga. Hafnarsjóðirnir eru sjálfstæðar rekstrareiningar og annast rekstur mannvirkja og ýmsa þjónustu hafnanna. Það er á þeirra ábyrgð að setja markmið um þjónustuna önnur en þau sem fram koma í lögum og lúta að öryggi og starfsumhverfi.

Skilgreind eru markmið fyrir þjónustuna sem hér segir:

- Hafnir uppfylli skilgreinda þjónustu- og öryggisstaðla.

Vegir.

Þjónusta á vegakerfinu tekur til almennrar þjónustu og vetrarþjónustu. Vegmerkingar og vegbúnaður fellur einnig undir þjónustu sem og heflun vega og öll umhirða um vegi og vegsvæði, þar með taldar brýr, jarðgöng og annað sem tilheyrir vegunum. Kröfur til þjónustu á vegakerfinu hafa vaxið undanfarin ár og mun svo verða áfram. Áætlunin tekur mið af þessu og fara útgjöldin því vaxandi á áætlunartímanum. Kostnaður við þjónustu sundurliðast á helstu þætti samkvæmt töflunni.

	2003–2006	2007–2010	2011–2014
	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Þjónustusvæði í alm. þjón.	1.345	1.430	1.520
Vegir og vegyfirborð	1.680	1.760	1.885
Brýr, göng, varnargarðar	280	310	370
Vegmerkingar og vegbúnaður	1.790	1.960	2.100
Þéttbýlisvegir	1.189	1.220	1.255
Vetrarþjónusta	4.100	4.209	4.366
	10.384	10.889	11.496

Tafla 3-2. Útgjöld til þjónustu á vegum.

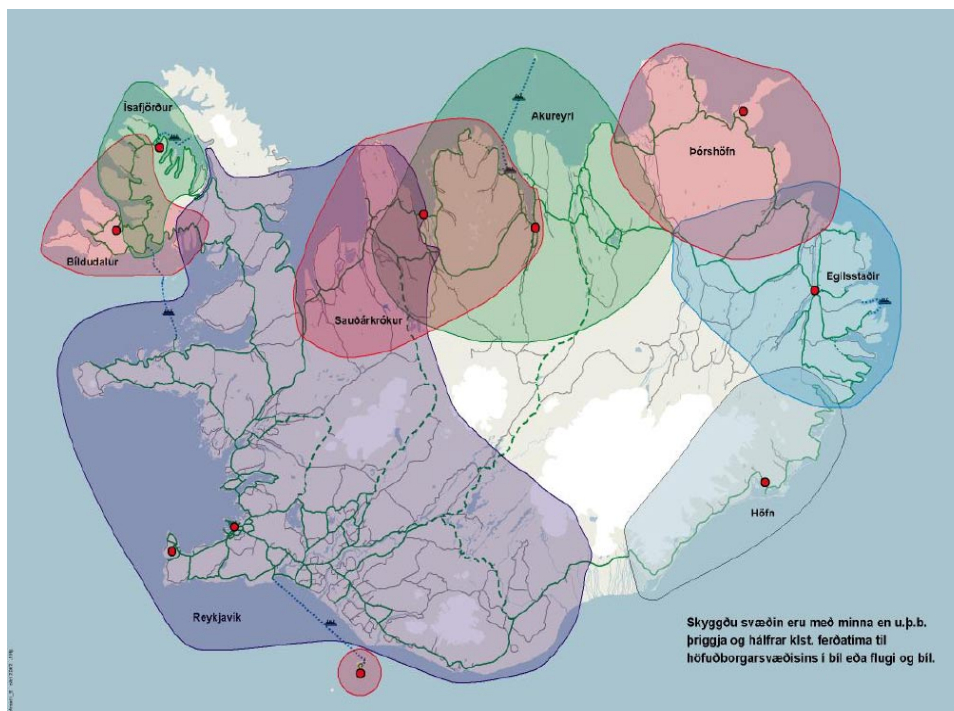
Miðað er við að hægt verði að opna heildregið (sbr. mynd 2-1) vegakerfi grunnnetsins alla daga vikunnar að vetrinum. Einnig er ráðgert að auka háلكuvarnir samkvæmt sérstakri áætlun þar um.

Skilgreind eru markmið fyrir þjónustuna sem hér segir:

- Þjónusta á vegakerfinu uppfylli gæðastaðal.
- Eyjabyggðum og byggðarlögum án vegasamgangna hluta ársins séu tryggðar samgöngur sem fullnægi almennri flutningaþörf.
- Aðgengi að fjölsóttustu ferðamannastöðunum verði tryggt allt árið með bættri vetrarþjónustu.

Almenningssamgöngur á landsvísu.

Það er eitt af meginmarkmiðum samgönguáætlunar að öruggum almenningssamgöngum verði haldið uppi. Þær skulu ná til allra þéttbýlisstaða með 200 íbúa og fleiri. Ferðatími frá þéttbýlisstöðum á landinu til höfuðborgarinnar verði ekki meiri en um 3½ klukkustund með bíl eða flugi og bíl (sjá kort).



Mynd 3-1. Ferðatími til Reykjavíkur.

Allir samgöngumátar, sem gefa almenningi kost á að kaupa far milli staða samkvæmt útgefni tímaáætlun, teljast til almenningsgangna. Allt áætlunarflug telst því til þeirra.

Greiðar flugsamgöngur við höfuðborgina eru forsenda þess að fyrirtæki og stofnanir á landsbyggðinni geti tekið virkan þátt í atvinnulífi landsins. Miðað er við að áætlunarflug verði starfrækt á öllum flugleiðum í grunnnetinu og til nokkurra flugvalla að auki, einkum til að tryggja lágmarkssamgöngur á einangruðum stöðum. Meginhluti áætlunarflugs er rekinn á viðskiptagrundvelli án styrkja. Ríkið styrkir flug á nokkra staði þar sem ekki hefur reynst mögulegt að halda uppi áætlunarflugi án þess. Afborganir af lánum til smíði ferja eru teknar með hér. Er reiknað með að þær fari lækkandi á tímabilinu. Miðað er við að ferjusiglingar á Breiðafirði verði endurskipulagðar þegar unnt er að tryggja vegasamgöngur allt árið í Vestur-Barðastrandarsýslu. Framlög til ferja fara lækkandi á tímabilinu í samræmi við það.

Vestmannaeyjar hafa sérstöðu í samgöngum að því leyti að þar er einungis um almenningsamgöngur að ræða. Allir vöruflutningar og meiri hluti fólksflutninga fer fram sjóleiðis með Herjólfí. Reglubundnar flugferðir eru einnig milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur og Vestmannaeyja og Bakkflugvallar. Nýlega hefur verið tekin ákvörðun um að fjölga ferðum Herjólfis og annar hann vel bæði fólks- og vöruflutningum. Það tekur Herjólf tæplega 3 klst. að sigla milli Eyja og Þorlákshafnar. Óskir um styttingu þess tíma hafa verið ofarlega á baugi undanfarið. Tvær leiðir koma til álita ef verða á við þeim. Annars vegar að kaupa stærra og hraðskreiðara skip og hins vegar að gera höfn við Landeyjasand. Báðir eru kostirnir dýrir og krefjast vandaðs undirbúnings. Höfn við Landeyjasand hefði miklu meiri breytingu í för með sér en kaup á nýju skipi og því ætti að skoða þann kost vel áður en stefnan er mörkuð. Í sam-

gönguáætlun er miðað við að þessir kostir verði kannaðir áfram en ekki er gerð tillaga um fjárfestingu, enda ekki raunhæft á þessu stigi.

Kerfi áætlunarleiða á vegum sérleyfishafa verður endurskipulagt frá grunni. Reiknað er með að kostnaður aukist nokkuð frá því sem nú er.

Vegagerðinni hefur verið falin umsjón með öllum almenningsamgöngum sem ríkið styrkir. Er því kostnaður við þær felldur inn í vegahluta samgönguáætlunar.

Rannsóknir og þróun.

Rannsóknir, þróun og tilraunir af ýmsu tagi verða stöðugt nauðsynlegri á öllum sviðum þjóðlífsins. Það á ekki síður við um samgöngusviðið en önnur. Samgöngustofnanir líta einnig svo á og leitast við að sinna þessum verkefnum eins og unnt er. Þær standa sjálfar að rannsóknum og hafa samvinnu við rannsóknarstofnanir af ýmsu tagi innan lands og utan. Þær hafa einnig samvinnu sín á milli og standa sameiginlega að ýmsum rannsóknarverkefnum.

Rannsóknarverkefni á sviði samgöngumála eru einkum af eftirfarandi toga:

1. Tæknileg rannsóknarverkefni sem hafa að markmiði að finna nýjar lausnir á tilgreindum viðfangsefnum í gerð eða rekstri einhvers hluta samgöngukerfisins.
2. Hagrænar rannsóknir á eðli samgöngukerfisins og hvernig staðið skuli að uppbyggingu þess, m.a. til að ákveða hvernig ráðstafa skuli opinberu fé.
3. Rannsóknir sem varða öryggi í samgöngum.
4. Rannsóknir sem varða umhverfisáhrif samgangna og hvernig draga megi úr óæskilegum áhrifum þeirra á umhverfið.

Ljóst er að stofnanir samgöngumála reka nú þegar umfangsmiklar rannsóknir hver á sínu sérsviði, sem einkum falla í fyrsta flokkinn. Auk þess hafa þær sameinast um hagrænar rannsóknir á samgöngukerfinu. Samgönguáætlun gerir ráð fyrir að samvinna á sviði rannsókna verði styrkt og umfang þeirra aukið. Samgönguráð hafi yfirumsjón með samgöngurannsóknum og móti samræmda rannsóknarstefnu sem verði sett fram í samgönguáætlun og fylgt eftir m.a. með gerð rannsóknaráætla. Einkum verður lögð áhersla á verkefni sem eru til þess fallin að auka skilning á eiginleikum og eðli samgöngukerfisins í heild og möguleikum þess til að ná markmiðum um flytjanleika, hagkvæmni, öryggi og umhverfisáhrif. Samgönguráð mun útfæra þessar hugmyndir nánar og koma með tillögur um tilhögun þessara mála.

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 áratugin. Í ljósi aukinna umsvifa stofnaði Flugmálastjórn ásamt Háskóla Íslands hlutafélagið Flugkerfi hf. árið 1997 til að taka við þróunarverkefnum sem áður voru unnin í samstarfi þessara tveggja stofnana. Starfsfólk þessa fyrirtækis ásamt starfsfólki Flugmálastjórnar gegnir nú mikilvægu hlutverki í því að tryggja að fyrir hendi sé staðgóð þekking á flugstjórnartækni, sem er mjög sérhæfð.

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 árin 1997–99. Stofnunin hefur stýrt umfangsmiklum rannsóknum á flugumferð yfir Norður-Atlantshafi, sem unnin er á vegum þeirra ríkja er veita flugumferðarstjórn á þessu svæði. Þá tekur stofnunin þátt í rannsóknum á nýrri gagnafjarskiptatækni við flugumferðarstjórn á vegum Evrópusambandsins. Nú liggur fyrir áætlun um rannsóknarsamstarf Flugmálastjórnar, Háskóla Íslands, Bandarísku flugmálastjórnarinnar (FAA) og MIT tækniháskólans í Banda-

ríkjunum um rannsóknir á sviði stjórnunar á flugumferð yfir úthafssvæðum. Þá hefur Flugmálastjórn verið boðin þátttaka í sameiginlegum rannsóknarvettvangi Flugstjórnarstofnunar Evrópu (Eurocontrol) og Bandarísku flugmálastjórnarinnar (FAA). 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 reiknilíkönun og áhættugreiningu. Einnig hafa hávaðamælingar og úrvinnsla slíkra mælinga vegna flugumferðar um Reykjavíkflugvöll 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.

Siglingastofnun vinnur að frumrannsóknum í öryggismálum sjófarenda. Unnið verður að frumáætlunum og líkantilraunum vegna endurbóta á höfnum og innsiglingum samkvæmt verkáætlun samgönguáætlunar. Unnið verður að dýptarmælingum, botnrannsóknum og rannsóknum á efnisflutningum, m.a. vegna brimrofs við strendur. Í gangi er rannsóknarverkefni um stöðugleika skipa og haldið verður áfram að þróa upplýsingakerfið um veður og sjólag þar sem megináhersla verður lögð á öryggismál sjófarenda og umhverfismál. Á fyrsta tímabili áætlunarinnar verður lögð sérstök áhersla á verkefni er tengjast suðurströnd Íslands og við það miðað að framlög til rannsókna verði aukin um 10 millj. kr. á ári þess vegna. Meðal annars verður unnið að rannsóknum á sjólagi á mismunandi siglingaleiðum, landbroti og hugsanlegri nýbreytni í ferjusiglingum milli lands og Eyja. Á síðari tímabilunum verður aukin áhersla lögð á að vinna úr niðurstöðum rannsókna á sjóslysum og kappkostað að lærdómur, sem af þeim má draga, skili sér inn í reglur um öryggi skipa og áhafna.

Samkvæmt vegalögum skal 1% af mörkuðum tekjum til vegagerðar renna til tilrauna, rannsókna og þróunar. Ákveðið hefur verið að efna til átaks í 5–7 ár um afmörkuð efni. Þannig var á árunum 1995–2000 lögð áhersla á rannsóknir á sviði steinefna, burðarlags og slitlags, en á árunum 2001–2006 verður lögð sérstök áhersla á umferðaröryggi. Í því tilefni stóð Vegagerðin fyrir því að koma á fót Rannsóknarráði umferðaröryggismála, með þátttöku 15 opinberra stofnana, félaga og samtaka. Hugmyndir eru þegar uppi um að næsta átak beinist að umhverfismálum.

Vegagerðin stýrir mestu af þessum rannsóknum, en þær eru að miklum meiri hluta unnar af háskólastofnunum, rannsóknastofnunum atvinnuveganna, verkfræðistofum og öðrum sjálfstæðum aðilum. Þá er einnig nokkuð um að veittir séu styrkir til rannsóknarverkefna á vegum annarra aðila en Vegagerðarinnar, enda snerta þá verkefnin vegi og umferð.

Minjar og saga.

Siglingastofnun, Vegagerðin og fyrirrennari þeirra, Landsverkfræðingsembættið, eiga sér sögu sem nær aftur til loka 19. aldar. Það lætur að líkum að til eru margar og merkar minjar á verksviðum þessara stofnana, þó að margt hafi fallið fyrir tímans tönn. Er hér bæði um mannvirki að ræða svo og tækjabúnað af ýmsu tagi. Þó að saga flugsins sé nokkuð styttri, eru þar einnig fyrir hendi merkar minjar, enda hófst flug hér á landi tiltölulega snemma þó að saga þess sé ekki samfelld.

Minjavernd stuðlar í ríkum mæli að varðveislu sögu samgangna og samgöngustofnana. Sögunni þarf þó einnig að sinna með öðru móti, svo sem með söfnun mynda og síðast en ekki sist með ritun á sögu framkvæmda og stofnana.

Hjá Flugmálastjórn er unnið að því að skrá sögu stofnunarinnar í þau sextíu ár sem liðin eru frá stofnun hennar. Hér er tekið á öllum þáttum í starfsemi stofnunarinnar, þ.e. uppbyggingu flugvalla og flugleiðsögukerfa og þróun flugumferðarstjórnar og flugöryggismála. Þá verður þróun í alþjóðlegum flugsamgöngum og þátttöku Íslands í þeim gerð skil. Þá býr stofnunin yfir umtalsverðum búnaði og gögnum, sem nauðsynlegt er að halda til haga og gera sýningarhæf eftir því sem aðstæður leyfa.

Hjá Siglingastofnun er nú lokið ritun og útgáfu sögu vita á Íslandi til dagsins í dag en m.a. var sagnfræðingur ráðinn til stofnunarinnar til að sinna því verkefni. Næsta stóra verkefni sem ætlunin er að ráðast í er ritun sögu hafnargerðar á Íslandi og er gert ráð fyrir að því verkefni ljúki á fyrsta áætlunartímabilinu. Að því loknu þarf að halda til haga sögu annarra verkefna sem stofnunin færst við, svo sem skipaskoðunar og öryggismála sjófarenda almennt.

Af öðrum verkefnum sem undir þennan lið heyra má nefna: Að koma upp upplýsingaskiltum þar sem fram komi saga merkra vita, verstöðva, landingarstaða og hafnarmannvirkja og leggja fé til varðveislu valinna mannvirkja (vita, siglingarmerkja, landingarstaða og hafnarmannvirkja) sem ekki eru lengur í notkun. Fyrsta árið er áætlað að Siglingastofnun verji 5 millj. kr. til verkefna af þessu tagi en 20 millj. kr. á ári þegar fram líða stundir.

Minjar Vegagerðarinnar eru einkum af tvennum toga. Annars vegar eru mannvirki, brýr, vegakaflar eða vegahlutar (t.d. hleðslur) frá fyrstu áratugum vegagerðar í landinu. Hins vegar eru tæki og búnaður af ýmsu tagi og frá ýmsum tímum, sem varpa ljósi á vinnubrögð og tæknistig við vega- og brúargerð, aðbúnað fólks o.þ.h.

Á undanförunum árum hefur Vegagerðin hugað nokkuð að báðum þessum þáttum. Nokkrum eldri mannvirkjum hefur verið haldið við í þessu skyni og sum færð til upphaflegs horfs. Reynt er að finna þessum mannvirkjum léttara hlutverk en áður, en gjarnan kappkostað að halda þeim í einhverri notkun. Þá hafa tæki frá upphafi vélaaldar verið gerð upp í nokkrum mæli, sem og eldri tæki og búnaður. Nokkuð af tækjum og búnaði Vegagerðarinnar hefur verið til sýnis í Samgönguminjasafni Íslands að Skógum, samkvæmt sérstökum samningi milli aðila. Er það í samræmi við þá stefnu Vegagerðarinnar, að sýning gripa hennar sé betur komin hjá söfnum sem hafa sýningarhald á verkefnaskrá sinni, fremur en að Vegagerðin komi sér sjálf upp sýningarstöðu

Kostnaður við rekstur og þjónustu.

Sett markmið hafa verið metin til kostnaðar og er niðurstaðan sýnd í töflunum hér á eftir.

Flug.

Í töflu 3-3 er birtur kostnaður við rekstur og þjónustu flugmála fyrir áætlunartímabilið. Helsta breytingin er vegna aukinna umsvifa alþjóðaflugþjónustunnar og sammingsbundins framlags Íslands til hennar sbr. kafla 3.1.

	2003–2006	2007–2010	2011–2014
	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Yfirstjórn	1.066	1.066	1.066
Flugvalla- og leiðsöguþjónusta	3.426	3.426	3.426
Flugumferðarþjónusta innan lands	994	994	994
Framlag Íslands vegna samnings um alþjóðaflugþjónustu	416	455	455
Alþjóðaflugþjónusta	5.877	6.427	6.427
Eftirlit og öryggismál	580	580	580
Rannsóknir	53	72	72
Minjar og saga	20	20	20
Rekstur samtals	12.432	13.040	13.040

Tafla 3-3. Kostnaður við rekstur og þjónustu.

Siglingar.

Samgönguráðuneytið hefur átt árangursríkt samstarf við Slysavarnafélagið Landsbjörg og forvera þess um langt árabil. Til að treysta þetta samstarf enn frekar ákvað samgönguráðherra að ganga frá þjónustusamningum við félagið um alla þá þætti sem það hefur annast á liðnum árum í öryggismálum sjófarenda og mun Siglingastofnun hafa umsjón með þeim.

Samningarnir ná m.a. til reksturs Slysavarnaskóla sjómanna, Tilkynningarskyldu íslenskra skipa, Þjálfunar- og fræðslumiðstöðvar að Gufuskálum og reksturs björgunarbáta víðs vegar um land.

	2003–2006	2007–2010	2011–2014
	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Yfirstjórn	781	839	889
Vitar og leiðsögukerfi	430	456	484
Skipaskoðun	460	460	460
Vaktstöð siglinga	705	729	729
Hafnir, líkantilraunir og grunnkort	78	80	80
Langtímaáætlun um öryggi sjófarenda	75	80	80
Þjónustusamningar um öryggismál	461	437	437
Rannsóknir og þróun	190	160	160
Minjar og saga	60	80	80
Samtals	3.240	3.320	3.399

Tafla 3-4. Kostnaður við rekstur og þjónustu.

Kostnaður er óbreyttur út áætlunartímamann að öðru leyti en því að kostnaður við vaktstöð er mestur á fyrsta tímabili. Dálkurinn sem sýnir heildarkostnað fer inn í kafla 1.2, en hann sýnir umsvif Siglingastofnunar á viðkomandi sviðum.

Vegir.

Kostnaður við rekstur og þjónustu vega fer vaxandi þegar líður á áætlunartímabilið. Þetta á sérstaklega við um þjónustuna og gildir um flesta liði hennar eins og sýnt var í töflu 3-2. Reiknað er með að kröfur til þjónustu á vegakerfinu fari mjög vaxandi á áætlunartímabilinu.

	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Yfirstjórn	1.233	1.330	1.400
Upplýsingaþjónusta	313	330	350
Umferðareftirlit	238	250	270
Þjónusta	10.384	10.889	11.496
Almenningssamgöngur	3.920	3.070	2.770
Þar af afborgun lána	-1.253	-240	-
Rannsóknir	426	451	464
Minjar og saga	35	80	100
Samtals	15.296	16.160	16.850

Tafla 3-5. Kostnaður við rekstur og þjónustu.

3.2.2 Viðhald.

Flug.

Eftir því sem staðalkröfum í uppbyggingu flugvalla er náð verður viðfangsefnið fyrst og fremst að viðhalda mannvirkjum. Dýrustu framkvæmdir á þessu sviði á áætlunartímanum eru viðhald á yfirborði flugbrauta og annarra athafnasvæða flugvéla. Málun flugbrauta fellur undir þennan lið og viðhald bygginga og rafbúnaðar.

Eftirfarandi eru viðhaldsmarkmið:

- Áætlunarflugvellir uppfylli fyrirbyggjandi kröfur um viðhald.

Siglingar.

Siglingastofnun Íslands á og rekur vita. Erfitt er að greina á milli viðhalds og rekstrar þar sem unnið er að fyrirbyggjandi viðhaldi og rekstri samhliða. Kostnaður við viðhald vita og leiðsögukerfa er því færður með rekstrinum. Viðhald hafnarmannvirkja er greitt af hafnar-sjóðum í eigu sveitarfélaga. Þegar eðlilegum líftíma er náð hefur ríkið tekið þátt í endurbyggingu sé áfram þörf fyrir viðkomandi mannvirki. Verði frumvarp til nýrra hafnalaga samþykkt óbreytt mun þessi kostnaðarþátttaka ríkisins í höfnum minnka.

Eftirfarandi eru viðhaldsmarkmið:

- Viðhald hafna uppfylli kröfur.

Vegir.

Tryggja þarf að ekki glatist þau verðmæti sem bundin eru í vegum, brúm, jarðgöngum og öðrum mannvirkjum landsamgangna. Þetta tekur til alls viðhalds, svo sem endurnýjunar slitlags, styrkinga og endurbóta, viðhalds brúa, jarðganga, varnargarða, vegbúnaðar og girðinga. Markmiðið er að varðveita þessi verðmæti. Malarvegum á stofn- og tengivegum sé jafnframt komið í viðhaldshæft ástand. Þá er undir þessum lið lagfæring hættulegra staða og aðrar öryggisaðgerðir en þar er þörfin brýn og fer vaxandi.

Eftirfarandi eru viðhaldsmarkmið:

- Verðmæti vegamannvirkja verði varðveitt.

Viðhaldskostnaður.

Kostnaður við að sinna nauðsynlegu viðhaldi hefur verið metinn og er hann sýndur í töflunum hér að aftan.

Flug.

	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Yfirborð brauta og hlaða	205	276	365
Byggingar og búnaður	33	45	76
Ýmis verk vegna flugleiðsögu og tæknibúnaðar	29	32	32
Tækjasjóður	270	305	360
Samtals	537	658	833

Tafla 3-6. Viðhaldskostnaður flugmála.

Reiknað er með að kostnaður vaxi á síðasta tímabili. Sjá töflu.

Siglingar.

Siglingastofnun sér um viðhald á vitakerfi landsins. Kostnaður við það er talinn með rekstrarkostnaði vitanna.

Vegir.

	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Bundið slitlag	3.770	3.895	3.995
Malarvegir	862	850	840
Styrkingar og endurbætur	2.700	3.110	3.195
Brýr, varnargarðar, veggöng	880	1.030	1.140
Öryggisaðgerðir	660	790	870
Viðhald girðinga	177	290	420
Vatnaskemmdir og ófyrirséð	579	635	640
Samtals	9.628	10.600	11.100

Tafla 3-7. Viðhaldskostnaður vega.

Viðhaldskostnaður fer vaxandi þegar líður á tímabilið. Þar veldur endurnýjun bundins slitlags mestu, en einnig vex þörf fyrir viðhald brúa, varnargarða, jarðganga og girðinga. Loks er reiknað með vaxandi fé í öryggisaðgerðir.

3.2.3 Stofnkostnaður í grunnneti.

Skilgreind hafa verið æskileg framkvæmdamarkmið fyrir grunnnetið og kostnaður metinn við að ná þeim.

Flug

Eftirfarandi eru framkvæmdamarkmið flugmála:

Fyrsta áætlunartímabil:

- Flugvellir í flokki I uppfylli auknar kröfur vegna aðflugs-, öryggismála og flugverndar.

Annað áætlunartímabil:

- Flugvellir í flokki II uppfylli kröfur til bygginga.
- Flugvellir í flokki II uppfylli kröfur til flugbrauta og hlaða þar sem því verður viðkomið.

Loks er áætlað að byggja samgöngumiðstöð á Reykjavíkflugvelli á 1. tímabili áætlunarinnar. Kostnaður vegna þeirrar framkvæmdar er ekki inni í kostnaðartölum í töflunum hér á eftir. Samgönguáætlun miðar við að samgöngumiðstöðin verði boðin út sem einkaframkvæmd með samningi til 25 ára. Slík samgöngumiðstöð gæti kostað á bilinu 700–1.000 millj. kr.

Framkvæmdum hefur verið forgangsraðað, samkvæmt þeim markmiðum sem fram koma hér að ofan, í þá flokka sem fram koma í töflunum hér á eftir:

	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Flugbrautir og hlöð	160	409	303
Byggingar	283	60	0
Aðflugs- og öryggisbúnaður	289	182	120
Samtals	732	651	423

Tafla 3-8. Kostnaður við flugvelli í grunnneti.

Þá er tekinn með, sbr. töflu 3-9, stofnkostnaður við búnað sem ekki er nýttur af einstökum flugvöllum, heldur nýtist af mörgum, svo sem sameiginlegur upplýsingabúnaður. Einnig er hér liður vegna leiðréttinga og brýnna verkefna sem upp kunna að koma á áætlunartímabilinu.

	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Flugstjórnarmiðstöð	45	60	60
Leiðarflug	8	14	6
GPS/AIS/Upplýsingaþjónusta	54	20	20
Flugprófunarbúnaður	17	68	141
Veðurupplýsingakerfi	23	13	47
Flugvernd og öryggismál	59	12	12
Til leiðréttingar og brýnna verkefna	71	80	270
Önnur verkefni	47		
Stjórnunarkostnaður	72	72	69
Samtals	396	339	625

Tafla 3-9. Ýmis búnaður og verkefni.

Kostnaðartölur miða við að flugvellir uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í viðkomandi flokki. Á fyrstu tímabilum verður áhersla lögð á flugvelli í flokki I.

Siglingar/hafnir.

Við mat á áætluðum kostnaði ríkissjóðs við að ná framkvæmdamarkmiðum í höfnum er gert ráð fyrir að greiðsluþátttaka ríkissjóðs haldist óbreytt samkvæmt gildandi hafnalögum til ársloka 2006. Eftir það er gert ráð fyrir að nýjar reglur taki gildi um kostnaðarþátttöku ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum. Siglingastofnun hefur skilgreint staðalkröfur fyrir fiski-skipahafnir 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.

Fyrirséð er að endurnýja þarf hafnarmannvirki í nokkrum mæli til að uppfylla þarfir sjávarútvegsins og jafnframt að mæta nýjum þörfum sem leiða af þróun atvinnugreinarinnar. Reynslan hefur sýnt að erfitt er að áætla með löngum fyrirvara umfang starfsemi í einstökum höfnum, því afkoma fyrirtækja, árferði og breytingar í fiskveiðistjórnuninni hafa þau áhrif að þyngdarpunktur í útgerð eru sífellt að flytjast á milli hafna og landsvæða. Gert er ráð fyrir nýbyggingum í fáeinum höfnum. Sá kostur er hins vegar tekinn að sundurliða ekki framkvæmdir á einstakar hafnir síðari tvö tímabil áætlunarinnar.

Helstu framkvæmdum er lýst í næsta kafla.

Vegir.

Í grunnneti er miðað við að stofnvegir og tengivegir séu byggðir upp með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi. Landsvegum í grunnnetinu verði komið í „gott horf“ samkvæmt nánari skilgreiningu, en það felur meðal annars í sér að þeir séu með allgóða legu í hæð og fleti og fái bundið slitlag. Þá eru sett markmið um öryggisþætti. Á höfuðborgarsvæðinu eru sett fram markmið hliðstætt því sem lagt var til grundvallar vinnu við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins. Umferð og þar með þörf fyrir fjárfestingu í gatnakerfinu ræðst mjög af íbúaðróun og skipulagi byggðar og því voru gögn úr svæðisskipulaginu höfð til hliðsjónar við mat á framkvæmdaþörf þar. Rétt þótti að setja markmiðin fram með þessum hætti til þess að fá fram umfang kostnaðar við að byggja grunnnetið upp. Ljóst er að fjárhagsrammi samgöngu-áætlunar leyfir ekki að þessum framkvæmdum verði lokið á áætlunartímabilinu.

Eftirfarandi eru framkvæmdamarkmið vegamála:

- Byggja upp grunnnet stofn- og tengivega, sem skilgreint er í samgönguáætlun með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi.
 - Endurbyggja/breikka einbreiða kafla með bundnu slitlagi með umferð yfir 400 ÁDU (ÁrDagsUmferð-Meðalumferð á dag yfir árið) þar sem bundið slitlag var lagt á gamla vegakafla án endurbóta og reynst hafa hættulegir, svo og kafla þar sem vegferill er ónothæfur.
 - Breikka vegi þar sem umferð er svo mikil að flutningsgeta og umferðaröryggi verða vandamál.
- Grafa jarðgöng í samræmi við jarðgangaáætlun.
- Útrýma einbreiðum brúm á vegum með umferð yfir 300 ÁDU.
- Lagfæra vegi á hættulegum stöðum í samræmi við sérstaka áætlun.
- Hefja endurbætur á helstu landsvegum (dregnir með slitinni línu í mynd 2-1 af grunnkerfinu). Markmið endurbótanna sé að koma þessum vegum í „gott horf“ samkvæmt nánari skilgreiningu.
- Girða meðfram vegum með umferð yfir 300 ÁDU þannig að þar verði unnt að banna lausagöngu búfjár.
- Byggja/endurbæta vegi og brýr á höfuðborgarsvæðinu í þeim mæli að umferðarástand versni ekki frá því sem er í dag.

Í töflunni er sýnd niðurstaða mats á kostnaði við að uppfylla framkvæmdamarkmiðin. Til samanburðar er sýnt það fjármagn sem er til umráða samkvæmt áætluninni.

Vegir í grunnneti	Kostnaður millj. kr.	Fjármagn millj. kr.	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Almenn verkefni	5.500	5.400	1.920	1.740	1.740
Höfuðborgarsvæðið	32.900	20.994	5.986	7.246	7.762
Stórverkefni	42.100	26.333	8.100	9.319	8.914
Orku- og iðjuvegir	417	417	417		
Jarðgöng	19.100	13.400	6.400	5.000	2.000
Landsvegir	9.300	840	120	200	520
Samtals	109.317	67.384	22.943	23.505	20.936

Tafla 3-10. Kostnaður við framkvæmdamarkmið vega borinn saman við fjármagn áætlunarinnar og skipting fjármagns á tímabil.

Þrjú síðasttöldu liðirnir, stórverkefni, jarðgöng og landsvegir, taka til allra framkvæmdamarkmiðanna utan höfuðborgarsvæðisins í grunnneti. Að baki talna í stórverkefnum liggur skrá um allar nauðsynlegar framkvæmdir í vega- og brúargerð til þess að fullnægja markmiðunum. Heildarkostnaður við þær er metinn um 42 milljarðar kr. Kostnaður við jarðgöng er áætlaður um 1,5 milljarðar kr. á ári, en það svarar til þess að unnt sé að vinna nokkurn veginn samfellt að jarðgangagerð og stunda rannsóknir jafnframt. Í mati á heildarkostnaði er þessi árlegi kostnaður reiknaður út tímabilið. Fjármagn í samgönguáætlun dugir til að ljúka þeim verkefnum sem ákveðin eru í jarðgangaáætlun, þ.e. Siglufjörður–Ólafsfjörður og Reyðarfjörður–Fáskrúðsfjörður. Hafist er handa við næstu verkefni en frekari ákvarðanir bíða endurskoðunar samgönguáætlunar.

Kostnaður við framkvæmdamarkmið á höfuðborgarsvæðinu er áætlaður 33 milljarðar kr. Þess ber að geta að þar er um það að ræða að halda óbreyttu umferðarástandi. Þó að það tækist yrði áfram mikil fjárfestingaþörf á höfuðborgarsvæðinu og líklega a.m.k. jafnmikil á næstu 12 árum eftir áætlunartímabilið, eins og matið er fyrir áætlunartímabilið.

Þróun skipulags á höfuðborgarsvæðinu hefur mikil áhrif á fjárþörf svæðisins svo og röðun framkvæmda. Má í því sambandi bæði nefna meginstefnu skipulags (staðsetning nýrra hverfa, þétting byggðar o.þ.h.) og staðsetningu stórra stofnana/vinnustaða (sjúkrahús, skólar o.þ.h.), en hvort tveggja getur haft mikil áhrif á umferðina og flæði hennar.

Á höfuðborgarsvæðinu er hafin úttekt á möguleikum þess að nýta vegakerfið betur en gert er, til að draga úr töfum og biðröðum á því. Kemur þar margt til álita, allt frá betri samhæfingu umferðarljósa og lagfæringa á gatnamótum til þess að koma upp stjórnstöð umferðar á svæðinu. Mun Vegagerðin beita sér fyrir því í samvinnu við sveitarfélögin að úrbætur verði gerðar í samræmi við niðurstöður úttekta.

Liðurinn almenn verkefni er ætlaður til að mæta nýjum og ófyrirséðum þörfum og um leið að skapa sveigjanleika í áætluninni. Ekki er með nokkru móti unnt að sjá fyrir allar þarfir til svo langs tíma sem hér um ræðir, og er þessi liður því nauðsynlegur.

Orku- og iðjuvegir eru teknir með í töflu 3-10 sem sérstakur liður, en hér er um að ræða að ljúka við endurbyggingu vegar milli Reyðarfjarðar og Eskiðfjarðar í tengslum við fyrirhugaða byggingu álvers í Reyðarfirði. Reiknað er með 417 millj. kr. á fyrsta tímabili áætlunarinnar.

Á heildina litið vantar fjármagn sem svarar til rúmlega eins tímabils til að ljúka við öll framkvæmdamarkmið. Eins og sést á töflunni eru einstakir liðir misjafnlega langt komnir í lok áætlunartímans.

3.2.4 Framkvæmdir utan grunnnets.

Í öllum greinum samgangna er mikið af mannvirkjum utan grunnnets. Ekki hafa verið sett fram skilgreind markmið fyrir þennan hluta samgöngukerfisins eins og gert var fyrir grunnnetið. Fjárveitingar miðast við að sinna verkefnum á þessum hluta samgöngukerfisins jafnvel eða heldur betur en verið hefur undanfarið.

Flug

Til þessa hluta samgöngukerfisins teljast minni áætlunarflugvellir, auk allra annarra flugvalla sem ekki eru áætlunarflugvellir, en þjóna sjúkraflugi og ýmiss konar leiguflugi. Sumir þessara flugvalla eru einkum nýttir af ferðaþjónustunni með tímabundnu leiguflugi að sumarlagi. Einnig eru hér taldir þeir flugvellir sem eru fyrst og fremst notaðir til kennslu- og æfingaflugs og einka- og sportflugs. Æfingaflugvöllur, sem áætlað er að byggja á fyrsta tímabili áætlunarinnar til að létta á Reykjavíkflugvelli, fellur í þennan flokk. Áætlaður kostnaður er rúmlega 310 millj. kr. Staðsetning hans liggur ekki fyrir en áætlað er að hún komi fram í fjögurra ára áætlun samgönguáætlunar. Kostnaður er eins og sýnt er í meðfylgjandi töflum.

	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Flugbrautir og hlöð	0	74	75
Byggingar	0	0	22
Aðflugs- og öryggisbúnaður	5	42	28
Samtals	5	116	125

Tafla 3-11. Áætlunarflugvellir utan grunnnets.

	2003–2006 millj. kr.	2007–2010 millj. kr.	2011–2014 millj. kr.
Flugbrautir og hlöð	10	60	120
Byggingar	10	18	20
Aðflugs- og öryggisbúnaður	10	3	6
Æfingaflugvöllur	247	36	0
Samtals	277	117	146

Tafla 3-12. Aðrir flugvellir utan grunnnets.

Siglingar – hafnir og sjóvarnargarðar

Samtals eru 26 báta- og smábátahafnir sem ekki teljast til grunnnetsins. Heildarkostnaður við framkvæmdir í þessum höfnum á árunum 2003–2014 er áætlaður 1.625 millj. kr. Áætlaður hluti ríkissjóðs í framkvæmdum er 1.021 millj. kr., þar af eru til 16 millj. kr. ónotaðar frá fyrri árum. Áætlað er að ríflega helmingur fjármagnsins fari til endurbygginga og til að ljúka verkefnum sem byrjað er á. Önnur verkefni eru nýframkvæmdir í höfnum vegna aðstöðu fiskiskipa, ýmis öryggismál og staðalbúnaður, stofndýpkun, nýir skjólgarðar og að lokum viðhaldsdýpkun og viðhald skjólgarða. Áætlað er að 10% fjármagnsins renni til hvers þessara þátta. Til þessa málaflökks teljast einnig sjóvarnargarðar, lendingarbætur, ferjubryggjur og ýmis tæki og búnaður fyrir Siglingastofnun. Gert er ráð fyrir að framlög til sjóvarnargarða hækki lítið eitt frá því sem verið hefur, enda sýnir nýleg úttekt Siglingastofnunar að ekki má slá slöku við í vörnum gegn landbroti af völdum ágangs sjávar.

Á fyrsta tímabili sjóvarnaáætlunar, þ.e. 2003–2006, er gert ráð fyrir að framkvæmdakostnaður verði 467 millj. kr. (ríkishluti 410 millj. kr.). Þar af eru 24 millj. kr. fjármagnaðar með ónotuðum fjárveitingum frá fyrri árum.

	2003–2006		2007–2010		2011–2014	
	millj. kr.		millj. kr.		millj. kr.	
	Heildark.	Ríkishl.	Heildark.	Ríkishl.	Heildark.	Ríkishl.
Stofnkostnaður:						
Hafnir utan grunnnets	477	285	580	360	580	360
Lendingarbætur og ferjubryggjur	47	47	52	52	52	52
Sjóvarnargarðar	467	386	457	400	457	400
Siglingast., tæki og búnaður	91	91	96	96	96	96
Hafnabótasjóður, framlag	93	93	120	120	120	120
Samtals	1.175	902	1.305	1.028	1.305	1.028

Tafla 3-13. Hafnir utan grunnnets, sjóvarnargarðar o.fl.

Vegir

Meiri hluti þjóðvegakerfisins er utan grunnnets, þ.e. um 7.800 km af tæplega 13.000 km. Meiri hluti tengivega og landsvega er í þessum flokki og allir safnvegir. Fjárveitingar eru sýndar í töflu hér að neðan. Eru þar einnig teknar með fjárveitingar til vega sem ekki eru þjóðvegir, en fá framlög úr vegasjóði samkvæmt ákvæðum í vegalögum. Fjárveitingar til brúa og ferðamannaleiða verða nýttar í ýmsum flokkum vega og jafnvel að einhverju leyti á grunnnetinu. Fjárveitingar til girðinga verða notaðar í miklum mæli í grunnnetinu, en einnig utan þess. Til einföldunar eru þessir liðir þó taldir á einum stað.

	2003–2006	2007–2010	2011–2014
	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Tengivegir	2.115	2.160	2.180
Brýr	1.158	1.160	1.160
Ferðamannaleiðir	1.050	1.100	1.100
Girðingar	262	300	350
Landsvegir utan grunnnets	397	400	400
Safnvegir	1.178	1.200	1.200
Styrkvegir	235	240	260
Reiðvegir	183	200	220
Samtals	6.578	6.760	6.870

Tafla 3-14. Framkvæmdakostnaður utan grunnnets.

Hér er um mjög fjölbreytt verkefni að ræða. Sum þeirra snúa fyrst og fremst að aðgengi dreifbýlisins að samgöngukerfinu, svo sem tengivegir, safnvegir og að nokkru leyti brýr. Önnur lúta einkum að ferðamennsku og má þar nefna ferðamannaleiðir, landsvegi og styrkvegi. Í þriðja lagi má telja verkefni, sem varða umferðaröryggi, eins og girðingar, reiðvegi og brýr að nokkru leyti.

Um alla þessa liði gildir í raun það sama og um vegi í grunnnetinu, að þörfin fyrir endurbætur er mjög mikil. Með þeim fjárveitingum sem hér eru lagðar til er þessum verkefnum sinnt heldur betur en verið hefur á undanförunum árum.

4. HELSTU FRAMKVÆMDIR Í GRUNNETI

Áætlunartímanum er skipt niður í þrjú fjögurra ára tímabil. Helstu framkvæmdum í grunnneti er ráðað á tímabil. Röðun framkvæmda á fyrsta tímabili fer fram við gerð fjögurra ára áætlunar samgönguáætlunar.

Hér á eftir er gerð grein fyrir helstu framkvæmdum í grunnneti.

4.1 Flug.

Kostnaður við nýframkvæmdir á flugvöllum í grunnneti er áætlaður 1.806 millj. kr. á 12 ára tímabili áætlunarinnar. Hann er hæstur fyrst en fer lækkandi eftir því sem viðhald verður stærri þáttur í framkvæmdunum og lengra er komist í að uppfylla þá staðla og kröfur sem gilda um aðstöðu og búnað á flugvöllum. Framkvæmdum er skipt í þrjú meginflokkka: flugbrautir og hlöð, byggingar og aðflugs- og öryggisbúnað. Gert er ráð fyrir að stærsti hluti fjármagnsins fari í nýframkvæmdir við flugbrautir og hlöð eða um 870 millj. kr. Rúmlega 580 millj. kr. eru áætlaðar í aðflugs- og öryggisbúnað og afgangurinn, 350 millj. kr., í byggingar.

Framkvæmdum hefur verið forgangsraðað þannig að á fyrsta tímabili verður lögð áhersla á að flugvellir í flokki I uppfylli kröfur um aðflugsbúnað og öryggissvæði þar sem það er mögulegt. Á öðru og þriðja tímabili er stefnt að því að flugvellir í flokki II uppfylli kröfur til flugbrauta og hlaða þar sem því verður við komið. Einnig verður lögð áhersla á endurnýjun aðflugs- og flugleiðsögubúnaðar.

Á fyrsta tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir að ljúka þeim endurbótum sem hófust á Reykjavíkurlugvelli árið 1999, m.a. með því að lagfæra flughlað við flugskýli 1 og rífa niður ónýtar byggingar. Gert er ráð fyrir að endurnýja aðflugsstefnusenda á A-V braut og endurnýja ýmiss konar radióbúnað. Einnig verður sett upp rafræn stjórnun á hliðum á girðingunni umhverfis flugvöllinn. Ráðgert er að byggja nýja tækja- og sandgeymslu á fyrri hluta tímabilsins.

Á Akureyri er m.a. áætlað að byggja nýja tækja- og sandgeymslu og endurnýja aðflugsstefnusendi og fjarlægðarmæli. Þá verður farið í endurbætur á girðingu umhverfis flugvöllinn og sett bundið slitlag á akbraut frá flugskýlum inn á flughlað. Einnig verða flugbrautarljós endurnýjuð.

Á Egilsstöðum eru fremur litlar framkvæmdir fyrirhugaðar. Gert er ráð fyrir minni háttar endurbótum á girðingu og tækjageymslu á fyrri hluta tímabilsins og endurnýjun flugleiðsögubúnaðar á síðari hluta þess.

Í Vestmannaeyjum verður einnig fjárfest í flugleiðsögubúnaði. Þá verður farið í endurbætur á öryggissvæðum og lagfæringu á flugturni. Einnig er ráðgert að endurnýja aðflugshallaljós og koma upp leifturljósum. Á Bakka er fyrirhugað að koma fyrir nýrri flugstöð og að stækka flughlað.

Á Ísafirði verður unnið við að lagfæra öryggissvæði og endurnýja flugleiðsögubúnað, auk þess sem fyrirhugað er að byggja nýjan flugturn. Hafinn verður undirbúningur við lengingu flugbrautar á Þingeyri.

Í lok tímabilsins er gert ráð fyrir framkvæmdum við nýja tækjageymslu á Bíldudal og uppsetningu vararafstöðvar á Hornafirði.

Alls er gert ráð fyrir framkvæmdum upp á ríflega 731 millj. kr. í grunnnetinu á fyrsta tímabili áætlunarinnar.

Á öðru tímabili áætlunarinnar er ráðgert að framkvæmdakostnaður verði rúmlega 650 millj. kr. Leitast verður við að uppfylla þær kröfur sem gerðar eru til flugbrauta og hlaða ásamt því að fjárfesta í aðflugs- og flugleiðsögubúnaði eins og áður sagði. Sömu markmið gilda fyrir þriðja og síðasta tímabil áætlunarinnar. Framkvæmdakostnaður er áætlaður 464 millj. kr. á síðasta tímabilinu. Alls er því gert ráð fyrir rúmlega 1.100 millj. kr. framkvæmdum á tímabilinu 2007–2014. Þar af eru um 400 millj. kr. áætlaðar í greiðslur lána vegna framkvæmda við gerð nýs flughlaðs á Reykjavíkflugvelli þegar af byggingu nýrrar samgöngumíðstöðvar verður. Reiknað hefur verið með að flughlaðið yrði fjármagnað af flugmálaáætlun en byggingin sjálf yrði fjármögnuð með öðrum hætti og hefur verið rætt um einkafjármögnun í því sambandi.

4.2 Siglingar/hafnir.

Á fyrsta tímabili áætlunarinnar, þ.e. 2003–2006, er framkvæmdakostnaður við hafnir í grunnneti sem njóta ríkisstyrks alls áætlaður 7.826 millj. kr. (ríkishluti 4.763 millj. kr., þar af er 491 millj. kr. fjármögnuð með ónotuðum fjárveitingum frá fyrri árum). Enn fremur er gert ráð fyrir að greiða að fullu skuldir ríkissjóðs vegna ríkishluta lokinna framkvæmda (186 millj. kr.). Í þessum tölum eru ekki taldar framkvæmdir í Reykjavíkurhöfn, Hafnarfjarðarhöfn og Grundartangahöfn, en þessar þrjár hafnir fjármagna að fullu sínar framkvæmdir með eigin aflafé. Útgjöld eru eingöngu sundurliðuð fyrsta fjögurra ára tímabilið á einstakar hafnir. Fyrirséð er að endurnýja þarf hafnarmannvirki til að uppfylla þarfir sjávarútvegsins og jafnframt mæta nýjum þörfum sem fylgja þróun atvinnugreinarinnar. Við nútíma fiskveiðar er stöðugt verið að takast á við breytt ytri og innri skilyrði. Þessu fylgja breytingar á samsetningu fiskiskipafлотans og því hvar landað er, sem aftur kallar á breytingar í höfnum og hafnargerð. Þessar aðstæður valda því að erfitt er að henda reiður á og áætla þarfir notenda langt fram í tímann. Síðari tvö tímabil áætlunarinnar er því valinn sá kostur að staðsetja ekki nauðsynlegar framkvæmdir nákvæmlega enda þótt umfang þeirra sé allvel þekkt. Nú liggur fyrir frumvarp til nýrra hafnalaga. Ríkisframlög samkvæmt því frumvarpi er lægri tala en fram kemur í töflu í 4. kafla tillögugreinarinnar um hafnir.

Helstu framkvæmdir árin 2003–2006.

Stærsti verkefnaflokkurinn er endurbygging innri mannvirkja með um 38% fjármagnsins. Næst á eftir koma nýbyggingar innri mannvirkja með 35% og stofndýpkanir með 14%. Aðrir þættir vega minna. Hér á eftir eru helstu framkvæmdir tíundaðar.

Endurbygging innri mannvirkja hafna.

Akranes, viðlega við aðalhafnargarð (160 m). Patreksfjörður, stálþil (280 m). Ísafjörður, Ásgeirsbakki (210 m). Bolungarvík, stálþil við Brjót (100 m). Siglufjörður, Bæjarbryggja (100 m). Húsavík, bryggja við Suðurgarð (100 m). Hornafjörður, Krosseyjarbakki (150 m). Vestmannaeyjar, stálþil í Friðarhöfn og Básaskersbryggja (400 m). Grindavík, Svíra- og Miðgarður (410 m).

Nýbygging innri mannvirkja hafna.

Akureyri, stálþil við Krossanes (80 m). Húsavík, Bökugarður stálþil (150 m). Þórshöfn, stálþil (135 m). Seyðisfjörður, verklok stálþils við ferjulægi (170 m) og sérbúnaðar fyrir

ferju. Fjarðabyggð, bryggja fyrir stóriðju að Hrauni í Reyðarfirði (380 m) og stálþil í Neskaupstað (140 m) og á Eskifirði (80 m). Hornafjörður, stálþilsbryggja (100 m). Þorlákshöfn, stálþil Svartaskersgarði og Skarfaskeri (150 m).

Stofndýpkun.

Fjarðabyggð, dýpkun stóriðjuhafnar að Hrauni (120.000 m³). Vestmannaeyjar, dýpkun innan hafnar og í innsiglingu (135.000 m³). Grindavík, dýpkun við Svíragarð og víðar (120.000 m³).

Nýbygging ytri mannvirkja (skjólgarða).

Vopnafjörður, brimvarnargarður milli Miðhólma–Skiptólma (130.000 m³). Fjarðabyggð, skjólgarður í Neskaupstað (160.000 m³). Þorlákshöfn, skjólgarður norðan Svartaskersgarðs (170.000 m³). Reykjanesbær, skjólgarður í Njarðvík lengdur og styrktur (60.000 m³).

Viðhaldsdýpkun og merking siglingaleiða.

Viðhaldsdýpkun í Ólafsvík, í Rífi, á Sauðárkróki, Hornafirði og Þorlákshöfn og merking siglingaleiðar á Raufarhöfn.

Endurbygging ytri mannvirkja (skjólgarða).

Akranes, styrking Aðalhafnargarðs. Ólafsvík, styrking Suður- og Norðurgarðs. Bolungarvík, styrking og breikkun Grundargarðs.

Helstu framkvæmdir 2007–2010 og 2011–2014.

Unnið verður að endurbyggingu innri mannvirkja hafna m.a. á eftirtöldum stöðum: Skagaströnd, Siglufirði, Ólafsfirði, Akureyri, Húsavík, Raufarhöfn, Þórshöfn, Seyðisfirði, Hornafirði og Vestmannaeyjum.

Stækkun sem felur í sér úrbætur fyrir stærri fiskiskip og flutningaskip verður m.a. á eftirtöldum stöðum: Akureyri, Þorlákshöfn, Grindavík og Reykjanesbæ.

Loks er gert ráð fyrir að áfram verði þörf fyrir viðhaldsdýpkun á sömu stöðum og taldir eru upp á fyrsta tímabili samgönguáætlunar. Á Hornafirði er gert ráð fyrir viðhaldsdýpkun á Grynnslum utan við Hornafjarðarós.

Vitar og leiðsögukerfi.

Míðað er við að framlög til stofnkostnaðar aukist heldur frá því sem verið hefur og verði um 20 millj. kr. á ári. Gera þarf átak í að byggja upp móttakara og senda fyrir sjálfvirkt upplýsingakerfi um ferðir skipa (AIS – Automatic Identification System), sem byggja þarf upp í samræmi við kröfur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO. Þá er komið að því að endurbyggja þarf nokkra vita frá grunni, sem orðnir eru mjög dýrir í viðhaldi.

4.3 Vegir.

Af fjármagni til framkvæmda á grunnnetinu fer stærsti hlutinn til stórverkefna (alls um 27 milljarða kr. á áætlunartímabilinu) og til höfuðborgarsvæðisins (alls um 21 milljarð kr.). Áætluð skipting þessa fjármagns á helstu verkefni og tímabil er sýnd í töflu í tillögunni.

4.3.1 Verkefni á höfuðborgarsvæðinu.

Miðað er við að höfuðborgarsvæðið nái frá Hafnarfirði (vegamótum Krýsuvíkurvegur) í suðri og að Hvalfjarðargöngum og að Gljúfrasteini í norðri. Til austurs er miðað við Geitháls. Hér á eftir verður gerð grein fyrir helstu framkvæmdaáformum.

Hringvegur.

Á fyrsta tímabili er lagt til að gerð verði mislæg gatnamót við Nesbraut (1. áfangi) og vegurinn breikkaður í fjórar akreinar frá Víkurvegi að Skarhólabraut en báðar þessar framkvæmdir greiða mjög fyrir umferð milli Mosfellsbæjar og Reykjavíkur. Þá verði einnig hafist handa við gerð mislægra gatnamóta við Hallsveg og framkvæmdum lokið á öðru tímabili. Á því tímabili verði gerð ný tenging við Norðlingaholt og Hringvegurinn breikkaður í fjórar akreinar milli Breiðholtsbrautar og Nesbrautar (Vesturlandsvegur). Einnig verði vegurinn breikkaður í fjórar akreinar frá Skarhólabraut að Langatanga. Á þriðja tímabili verði hafist handa við gerð mislægra gatnamóta við Breiðholtsbraut, gerð mislæg gatnamót við væntanlega Korpúlfsstaðabraut og bætt við þriðju akrein í Ullarnesbrekku í Mosfellsbæ.

Hafnarfjarðarvegur.

Á fyrsta tímabili er lagt til að gatnamót við Nýbýlaveg verði endurbætt. Á öðru og þriðja tímabili verði gerð mislæg gatnamót við Listabraut og unnið að breikkun vegarins milli Bústaðavegar og Arnarnesvegur, þar með talið breikkun brúar yfir Nýbýlaveg.

Reykjanesbraut.

Á fyrsta tímabili er lagt til að gerðar verði lagfæringar á Sæbraut milli Laugarnesvegur og Dalbrautar, gerð verði mislæg gatnamót við Stekkjarbakka og Reykjanesbraut breikkuð í fjórar akreinar frá Fífuhvamsvegi að Kaplakrika. Þaðan verði gerðar bráðabirgðaendurbætur á vegi og gatnamótum suður fyrir Lækjargötu en veginum síðan breytt frá Lækjargötu að Hvammabraut og gerð mislæg gatnamót við Kaldárselsveg.

Á öðru tímabili er lagt til að gerð verði mislæg gatnamót við Bústaðaveg, Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og við Urriðaholtsveg.

Á þriðja tímabili verði gerð mislægra gatnamóta við Skeiðaveg og Álftanesveg lokið og hafist handa við endurbyggingu vegarins frá Álftanesvegi að Lækjargötu. Einnig verði vegurinn breikkaður frá Lækjargötu að Krýsuvíkurvegi.

Nesbraut.

Nesbraut er samheiti vegar 49 sem liggur um Vesturlandsveg, Miklubraut, Hringbraut og Eiðsgranda.

Á fyrsta tímabili er lagt til að byrjað verði á gerð mislægra gatnamóta Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar og Hringbraut færð frá Miklatorgi að Sóleyjargötu.

Þessum framkvæmdum ljúki á öðru tímabili og á þriðja tímabili er gerð tillaga um að gera endurbætur á Miklubraut vestan Kringlumýrarbrautar.

Hlíðarfótur.

Lagt er til að á fyrsta tímabili verði hafin gerð tengingar við nýja samgöngumiðstöð og verði því verki lokið á öðru tímabili.

Elliðavatnsvegur.

Lagt er til að á þriðja tímabili verði hafist handa við endurbætur á Elliðavatnsvegi.

Arnarnesvegur.

Lagt er til að unnið verði að gerð Arnarnesvegjar austan Reykjanesbrautar í áföngum á öllu áætlunartímabilinu.

Vífilsstaðavegur.

Á öðru tímabili er lagt til að greiða kostnað vegna byggingar/endurbóta á veginum vestan Hafnarfjarðarvegjar.

Breiðholtsbraut.

Lagt er til að gerð verði gatnamót við Arnarnesveg á þriðja tímabili.

Álftanesvegur.

Lagt er til að vegurinn verði endurbyggður á fyrsta og öðru tímabili frá Hafnarfjarðarvegi að Bessastaðavegi.

Úlfarsfellsvegur.

Lagt er til að hafist verði handa við endurbyggingu Úlfarsfellsvegjar á þriðja tímabili.

Hallsvegur.

Á öðru tímabili verði gerð tenging frá gatnamótum Hringvegjar að Víkurvegi.

Sundabraut.

Lagt er til að framkvæmdir við Sundabraut hefjist á fyrsta tímabili en framkvæmdirnar verði fjármagnaðar að einhverju leyti með lántökum þannig að unnt verði að dreifa greiðslum á lengri tíma.

Göngubrýr og undirgöng.

Lagt er til að áfram verði unnið að gerð göngubrúa og undirganga til að auka öryggi gangandi vegfarenda.

Umferðarstýring.

Lagt er til að á fyrsta tímabili verði komið á tölvustýrðri stjórnun umferðarljósa á fjölförnu gatnamótum Þjóðvega á svæðinu.

4.3.2 Verkefni á landsbyggð.**Þjórsá.**

Lokið verði við brú á Þjórsá og vegagerð um hana á fyrsta tímabili.

Bræðratunguvegur.

Hafist verði handa um vega- og brúargerð á nýrri tengingu milli Aratungu og Flúða á fyrsta tímabili og verkinu lokið á öðru tímabili.

Gjábakkavegur.

Vegagerð hefst á fyrsta tímabili og verði lokið á því næsta.

Hringvegur, Reykjavík–Hveragerði.

Lagt er til að breikkun og endurbætur vegarins hefst á öðru tímabili.

Reykjanesbraut, Hafnarfjörður–Keflavík.

Tvöföldun brautarinnar hefst á fyrsta tímabili og heldur síðan áfram út áætlunartímamann. Fjármagnið á að duga til að ljúka verkinu í aðalatriðum, en skipulag í Hafnarfirði er þó ófrá-gengið enn þá og því ekki ljóst hver kostnaður verður þar.

Suðurstrandarvegur.

Lagt er til að fjárveitingar komi til verksins á öðru og þriðja tímabili. Áætlað er að þær dugi fyrir um það bil helmingi verksins.

Hvalfjarðartengingar.

Fjárveitingar fara til greiðslu skulda og skuldbindinga sem stofnað var til við gerð Hval-fjarðarganga.

Hringvegur um Stafholtstungur.

Fyrirhugað er að endurbyggja þennan kafla Hringvegarins á fyrsta og öðru tímabili.

Hálsasveitarvegur að Húsafelli.

Lokið verði við síðasta kaflann að Húsafelli á fyrsta tímabili.

Fróðárheiði.

Hafin verði endurbygging vegar yfir Fróðárheiði á þriðja tímabili.

Snæfellsvegur um Kolgrafafjörð.

Lagt er til að byggður verði nýr vegur og brú yfir utanverðan Kolgrafafjörð að mestu á fyrsta tímabili.

Vestfjarðavegur, Brattabrekka–Svínadalur.

Lokið verði vegagerð um Bröttubrekku á fyrsta tímabili. Hafin verði vegagerð um Svína-dal og henni lokið á öðru tímabili.

Vestfjarðavegur, Bjarkarlundur–Flókalundur.

Lagt er til að unnið verði að framkvæmdum á þessum vegi allt áætlunartímabilið og hon-um lokið. Gerð verður nánari grein fyrir tillögu að leiðavali og áfangaskiptingu við meðferð málsins á Alþingi.

Djúpvegur um Strandir.

Hér er lagt til að tenging við Hólmavík liggi um Strandir eins og verið hefur og verði unn-ið við hana á öðru og þriðja tímabili og henni lokið að mestu. Gerð verður nánari grein fyrir leiðavalinu við meðferð málsins á Alþingi.

Djúpvegur um Ísafjarðardjúp.

Unnið verði áfram að vegagerð í Djúpi og henni lokið á áætlunartímanum. Miðað er við að vegurinn fari yfir Mjóafjörð um Hrútey.

Djúpvegur, Súðavík–Bolungarvík.

Lagt er til að unnið verði að endurbótum á þessari leið á öllu áætlunartímabilinu.

Hringvegur um Norðurárdal í Skagafirði.

Miðað er við að þessi kafli Hringvegarins verði endurbyggður í nýrri legu á fyrsta og öðru tímabili.

Siglufjarðarvegur.

Lagt er til að endurbyggð verði brú á Hofsá við Hofsós á fyrsta tímabili.

Þverárfjallsvegur.

Fjárveitingar miðast við að unnið verði við veginn allt áætlunartímabilið og honum lokið að mestu.

Ólafsfjarðarvegur um Lágheiði.

Lagt er til að unnið verði að lagfæringum á veginum á fyrsta tímabili.

Hringvegur um Mývatnsheiði.

Vegurinn er í vinnslu og verður honum lokið á fyrsta tímabili.

Tenging Norðurland–Austurland.

Miðað er við að lagningu vegar yfir Mývatns- og Möðrudalsöræfi til Jökuldals verði haldið áfram á fyrsta tímabili og henni ljúki á því næsta.

Skjálfafljót.

Lagt er til að brú á Skjálfafljóti í Köldukinn verði endurbyggð ásamt vegi á þriðja tímabili.

Norðausturvegur, Húsavík–Þórshöfn.

Haldið verði áfram byggingu vegar á þessari leið. Þetta er mjög stórt verkefni og er miðað við að unnið verði að því öll þrjú tímabilin og því lokið. Nánari grein verður gerð fyrir leiðavali og áfangaskiptingu við meðferð málsins á Alþingi.

Kísilvegur.

Fjárveitingar eru til verksins á fyrsta og öðru tímabili.

Hringvegur á Austurlandi.

Miðað er við að unnið verði að verkinu á öllum tímabilum. Áhersla verði lögð á að ljúka við uppbyggingu malarkafila milli Breiðdalsvíkur og Hornafjarðar og vegagerð í Skriðdal.

Hringvegur um Bragðavallahóla.

Á þriðja tímabili verði endurbyggður vegarkafli í Hamarsfirði þar sem núverandi vegferill er mjög slæmur.

Lagarfljót.

Lagt er til að ný brú á Lagarfljót milli Fellabæjar og Egilsstaða verði byggð á þriðja tímabili.

Hornafjarðarfljót.

Gert er ráð fyrir að núverandi legu Hringvegar verði breytt í samræmi við aðalskipulag Hornafjarðar og er lagt til að framkvæmdir hefjist á fyrsta tímabili og ljúki á öðru. Við það mun Hringvegurinn stytta um 11 km.

Jökulsá á Breiðamerkursandi.

Treysta þarf núverandi brú á Jökulsá og árfarveginn. Einnig þarf að vinna að framtíðarlausn á þessum stað. Lagt er til að til þessara verkefna verði veittar 50 millj. kr. á fyrsta tímabili og sömu upphæð á öðru tímabili.

Brýr í Örafum.

Þörf er á að endurbyggja brýr á Hringvegi í Örafum og er lagt til að það verk hefjist á öðru tímabili.

Norðausturvegur, Þórshöfn–Bakkafjörður.

Lagt er til að á þriðja tímabili verði hafist handa við endurbyggingu norðausturvegar milli Þórshafnar og Bakkafjarðar.

Norðausturvegur, Hringvegur–Vopnafjörður.

Haldið verði áfram gerð tengingar Vopnafjarðar við Hringveg á fyrsta tímabili og því verki lokið á öðru tímabili.

Breikkun brúa á Suðurlandi.

Lagt er til að haldið verði áfram að breikka eða endurbyggja eina akreinabru á Suðurlandi og verði veitt til þess fjármagn öll tímabilin. Meðal annars þarf að breikka brýr á Klifanda, Jökulsá á Sólheimasandi og Stóru-Laxá.

Breikkun brúa á Vesturlandi.

Með vaxandi umferð vex þörf á breikkun brúa á Vesturlandi og er lagt til að fjárveitingar til verkefnisins komi á öðru og þriðja tímabili. Meðal brúa sem þarf að breikka má nefna brýr á Hítará, Haffjarðará og Reykjadalásá.

Breikkun brúa á Norðurlandi vestra.

Halda þarf áfram breikkun brúa á Norðurlandi vestra og er lagt til að fjárveitingar verði til þess á öllum tímabilum áætlunarinnar. Breikka þarf t.d. brýr á Vatnsdalsá, Síká og austur-ósi Héraðsvatna.

Breikkun brúa á Norðurlandi eystra.

Lagt er til að fjárveiting komi til verkefnisins á þriðja tímabili. T.d. þarf að breikka brú á Skjálfandafljóti hjá Fosshóli.

Breikkun brúa á Austurlandi.

Lagt er til að fjárveiting komi til verkefnisins á þriðja tímabili. T.d. þarf að breikka brú á Rangá hjá Flúðum.

Skuldir, skuldbindingar og óráðstafað.

Á fyrsta tímabili eru innifaldar í þessum lið ýmsar skuldir og skuldbindingar vegna verka sem er lokið eða er verið að ljúka við. Verk þessi eru brúargerð á Djúpa og Laxá, Þjórsárdalsvegur, Biskupstungnabraut, Vatnaleið, Gilsfjörður, Barðastrandarvegur um Kleifaheiði, Vestfjarðavegur um Gemlufallsheiði og Suðurfjarðavegur um Kambaskriður. Á þriðja tímabili áætlunarinnar er skilið eftir óráðstafað fé í litlum mæli.

4.3.3 Samgöngurannsóknir.

Óskir um rannsóknir af ýmsu tagi tengdar vegum og umferð koma gjarnan fram. Lítils háttar fjárveiting er ætluð til að sinna slíkum verkefnum.

5. LOKAORÐ

Með þeirri stefnumörkun sem hér er sett fram í samgöngumálum, og því fjármagni sem ætlað er til að hrinda stefnumörkuninni í framkvæmd, á að vera unnt að ná góðum áföngum í átt að meginmarkmiðum samgönguáætlunar. Það á bæði við um flytjanleika og hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgangna, og það á einnig við um sjálfbærni í samgöngum og öryggismál.

Rétt er þó að vekja athygli á því að eðli máls samkvæmt er eingöngu um áfanga að ræða. Uppbygging, viðhald og rekstur samgöngukerfis er viðfangsefni sem ekki tekur enda. Kröfur til þess munu halda áfram að vaxa enn um langa hríð. Það veldur því að baráttan við neikvæðar afleiðingar samgangna mun harðna. Það er verkefni næstu ára og áratuga að koma á og viðhalda jafnvægi milli flytjanleikans og þeirra neikvæðu afleiðinga sem honum fylgja.