



Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
150 REYKJAVÍK

Akureyri, 30. janúar 2003
Tilvísun: 2003010143

Efni: Athugasemdir við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014

Eins og fram kemur í nýrri skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands gegna samgöngur lykilatriði í uppbyggingu og vexti byggðarlaga. Þessara grundvallarstaðreynda, að samgöngur eru lífæð hvers byggðarlags, sér einnig stað í samþykktri byggðaáætlun ríkisstjórnarinnar fyrir árin 2002 – 2005. Því skýtur nokkuð skökku við að lesa í gegn tillögu að samgönguáætlun til ársins 2014. Annars vegar að teknu tilliti til samþykktar ríkisstjórnar Íslands varðandi þátt Akureyrar í byggðapróun landsins og hins vegar að því er lýtur að verkefnum samgönguáætlunar sem tengjast Akureyri. Ósamræmið er sláandi.

Í byggðaáætluninni segir svo:

“Markmið byggðaáætlunar er að efla Akureyri sem byggðakjarna fyrir Norður- og Austurland svo bærinn verði öflugt mótvægi við höfuðborgarsvæðið. Akureyri verður eflað sem skólabær og miðstöð menningar og ferðaþjónustu. Unnið verður að flutningi opinberra starfa og verkefna til Akureyrar.”

Í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014 er staðan þessi:

Fjárveitingar til þjóðvega á Akureyri

Í samvinnu við umdæmisverkfræðinga Vegagerðarinnar á Akureyri, fyrst 1999, hefur Akureyrarbær unnið forgangslista um nauðsynlegar framkvæmdir á þjóðvegum innan Akureyrar, sbr. meðfylgjandi lista, en skv. honum, er framkvæmdaþörfin 450 milljónir króna á áætlanatímabilinu.

Samkvæmt fyrirleggjandi þingskjali nr. 774-469 sem hefur verið lagt fram á Alþingi er hins vegar **ekki gert ráð fyrir neinum fjármunum** í lagningu og/eða endurbætur umferðarmannvirkja (þjóðvegir og tengd mannvirki) á Akureyri næstu **tólf ár!**

Til samanburðar þá er gert ráð fyrir í fyrirleggjandi áætlun að 21 milljarður fari til sambærilegra verkefna á höfuðborgarsvæðinu.

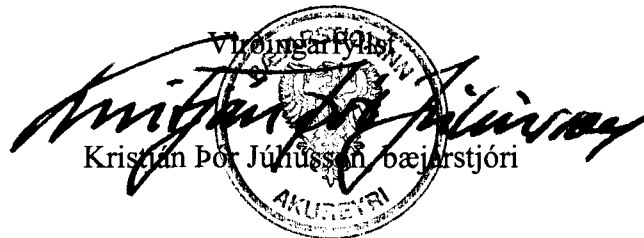
Fjárveitingar til hafnarmála

Ljóst er að tillagan að hafnaáætlun 2003-2006 er langt frá hugmyndum og áætlunum stjórnarmanna Hafnasamlags Norðurlands hvað varðar uppbyggingu Akureyrarhafnar. Hægt er að benda á að verkefni sem voru áætluð á hafnaáætlun 2001-2002 og gert var ráð fyrir að framkvæma n.k. sumar hafa verið færð til ársins 2005. Þannig mætti áfram telja og þegar grannt er skoðað er ljóst að Hafnasamlag Norðurlands ber hér skarðan hlut frá borði m.v. önnur áform um uppbyggingu.

Stytting vegar milli höfuðborgarsvæðis og Norðausturlands

Það veldur einnig áhyggjum að áætlunin gerir ekki ráð fyrir undirbúningi að hálendisvegi eða öðrum raunhæfum samgöngubótum við stærsta markaðssvæði landsins og styrkja svæði innbyrðis. Mikilvægi fyrir slíka framkvæmd er öllum ljós og því afar brýnt að marka sem fyrst stefnu um framtíðar vegstæði sem tengir Akureyri og höfuðborgarsvæðið. Einnig er minnt á þá áherslu sem sveitarfélög á Norðausturlandi hafa lagt á gerð jarðgangna undir Vaðlaheiði til enn betri tengingar þessara landshluta.

F.h. bæjarstjórnar Akureyrar óska ég eftir að breytingar verði gerðar á samgönguáætlun sem taki tillit til ofangreindra athugasemda.


Kristján Þór Júlíusson, bæjarstjóri

Samrit:

Samgönguráðuneytið, Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra, Hafnarhúsinu v/Tryggvagötu, 150 Reykjavík

Samgönguráð, Samgönguráðuneytinu, Hafnarhúsinu v/Tryggvagötu, 150 Reykjavík

Afrit:

Þingmenn Norðurlandskjördæmis eystra

Þingmenn Austurlands

Fylgiskjal: Framkvæmdaáætlun á Akureyri

Framkvæmdir við þjóðvegi á Akureyri

Vegur kafli	Lengd km	Áætluð		Forgangur	Athugasemdir	
		umf. 1998 ÁDU	2003-2014 Mkr			
1 Borgarbraut						
1.1	Gatnamót við Dalsbraut	6000	4	2		
2 Hörgárbraut						
2.1	Gatnamót við Hlíðarbraut	10000	8	7		
2.2	Gatnamót við Tryggvabraut	20000**	23	8	**Umferðatölur frá 2001 -2002	
2.3	Göngubrú við Skúta	8000	43	3		
2.4	Breikkun norðan Undirhlíðar	0,1	8000	8	14	
2.5	Hringtorg við Síðubraut	3000	22	19		
2.6	Undirg. Síðubr. - Hlíðarbr.	3000	43	20		
2.7	Fjórðöldun Undirhl.-Hlíðarbr.	0,8	8000	50	21	
3 Glerárgata						
3.1	Gatnam. og umf. ljós Grænag.	17000	22	4	Forsenda að hægt sé að gera götu bak við Bæjarskrifst	
3.2	Lokun gatnam. Gránufélagsg.	13000	5	5		
3.3	Gatnamót við Þórunnarstr.	19000**	8	6	**Umferðatölur frá 2001 -2002	
4 Drottningarbraut						
4.1	Brimvörn austan Drottn.br.	0,9	6000	39	18	
4.2	Breikkun sunnan Kaupv.str.	0,1	6000	5	17	
4.3	Framhjáhlaup við Hafnarstr.	6000	4	16		
4.4	Gatnamót við Flugvallarv.	2500	9	23		
4.5	Fjórf. Kaupvangsstr.-Leiruv.	1,2	6000	65	22	
5 Tryggvabraut						
5.1	Breyting á þversn. gatnamóta	0,5	9000**	8	15	**Umferðatölur frá 2001 -2002
6 Hjalteyrargata						
6.1	Gatnam. Furuvellir-Fiskitangi	0,3	9000	7	13	
6.2	Hringt. Grenivellir-Laufásgata	8000	20	10		
6.3	Hringtorg við Tryggvabraut	9000	20	12		
7 Laufásgata						
7.1	Framlenging Silfurt.-Greniv.	0,3	3000*	20	11	*Áætluð umferð.
8 Hlíðarbraut						
8.1	Gatnamót við Merkgil	9000**	9	1	**Umferðatölur frá 2001 -2002	
8.2	Gatnamót við Hlíðarfjallsveg	10000**	9	1	**Umferðatölur frá 2001 -2002	
9 Hlíðarfjallsvegur						
9.1	Slitl. Rangárv. - Hlíðarenda*	1,1	2000		Verður lokið 2003	
9.2	Slitl. Hlíðarenda - Skíðast.*	3,5			Verður lokið 2003	
9.3	Undirgöng á reiðleið				Verður lokið 2003	
10 Kjarnavegur						
10.1	Vegur úr Kjanaskógi að Hömrum		?	9	Vegur er ekki enn kominn á þjóðvegaskrá	
Samtals			451			

Ofangreind röðun segir ekkert um tímasetningar framkvæmda.

Æskilegt er að framkvæmdir verði sem fyrst.



Byggðastofnun Prónarsvið

Alþingi
Erindi nr. P 128/1304
komudagur 20.2.2003

Dagsetning
20. febrúar 2003

Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Byggðastofnunar um mál 469, tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003 - 2014.

Hlutverk Byggðastofnunar er að vinna að eflingu byggðar og atvinnulífs á landsbyggðinni og miðast eftirfarandi umsögn við áhrif tillaganna á þá þætti. Tekið er fram að ekki hefur verið fjallað um umsögnina í stjórn stofnunarinnar.

Byggðastofnun telur mikilvægt að samgönguáætlun stuðli að því að efla búsetuskilyrði og styrkja samkeppnisstöðu atvinnulífs á landsbyggðinni, svo sem kveðið er á um í þingsályktun um stefnu í byggðamálum 2002 – 2005 og athugasemdum við hana. Byggðastofnun telur tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2014 í meginatriðum uppfylla þessi markmið, og bendir sérstaklega á mikilvægi markmiða um greiðari samgöngur og markmið um öryggi í samgöngum.

Byggðastofnun vill þó benda á að í tillögunni er m.a. lagt til að stefnt verði að sanngjarnri og skilvirkri gjaldtöku fyrir afnot af samgöngukerfinu og aukinni markaðsvæðingu við uppbyggingu og rekstur þess (bls. 2). Byggðastofnun leggur áherslu á að umrædd gjaldtaka vinni ekki gegn áðurnefndum byggðamarkmiðum og sé á þann hátt sanngjörn gagnvart landsbyggðinni. Þótt stefnt sé að markaðslausnum er ekki þar með sagt að beinar fjárhagslegar forsendur eigi þar að vera eini mælikvarðinn. Þar getur bæði þurft að taka til greina það sem á hagfræðimáli er nefnt almannahagsmunir (public interest) og ómælanlegir hagsmunir (intangibles), en báðir þessir þættir liggja til grundvallar áðurnefndum byggðamarkmiðum og byggja á góðu og notendavænu samgöngukerfi. Þessa þætti er erfitt að verðleggja eða reikna ávinning af þessum þeim í peningum, og það er einungis á færi hins opinbera að gæta þessara hagsmuna. Mikilvægt er því að huga að þeim við hagkvæmnimat framkvæmda og gjaldtöku samgöngukerfisins.

Virðingarfyllt

Dr. Bjarki Jóhannesson
forstöðumaður Prónarsviðs



Fellahreppur

Einhleypingi 1 - 701 EGILSSTAÐIR - Sími 471 1341 - Fax 471 2165 - Kennitala: 530169-2279

Alþingi
Erindi nr. P 128/1209
komudagur 20.2.2003

SAMGÖNGUNEFND ALÞINGIS
ALÞINGI
150 – REYKJAVÍK

MÁLEFNI: SAMGÖNGUÁÆTLUN 2003-2014.

Á fundi sveitarstjórnar Fellahrepps dags. 19. febrúar 2003, var samgönguáætlun tímabilið 2003-2014 til umræðu.

Eftirfarandi samþykkt var gerð:

Sveitarstjórn Fellahrepps mótmælir því harðlega að ný Lagarfljótsbrú sé flutt á síðasta tímabil samgönguáætlunar þ.e.a.s. tímabilið 2011-2014. Í ljósi þess að steypumöl í fyrirhugaðar byggingarframkvæmdir á Mið-Austurlandi verður ekið frá jökulsá á Dal, er ljóst að flýta verði brúarbyggingu til 1. tímabils 2003-2006.

Einnig leggur sveitarstjórn Fellahrepps mikla áherslu á, að uppbyggingu á Upphéraðsvegi nr. 931 verði flýtt eins og kostur er vegna mikils umferðarþunga.

Þessu er hér með komið á framfæri.

Fellahreppi 20. febrúar 2003;

f.h. Fellahrepps
Sveitarstjóri Fellahrepps

Jens P. Jensen
sveitarstjóri

Afrit fá:
Héraðsstjórn, SSA, þingmenn Austurlandskjördæmis.

Alþingi 128/1188
Erindi nr. P 128/1188
komudagur 20.2.2003

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Reykjavík 20. febrúar 2003

FR.005.03

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2014.

Vísað er í bréf Samgöngunefndar Alþingis dags. 6. febrúar 2003, þar sem óskað er umsagnar um "Tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun 2003-2014. Bréf samgöngunefndar var lagt fram á 89. fundi 13. febrúar og eftirfarandi ályktun var samþykkt á 90. fundi 20. febrúar 2003.

I

Flugráð fagnar því að fram er komin heildstæð samgönguáætlun sem skoðar alla samgöngubætti í samhengi. Það er skoðun Flugráðs að þegar til lengdar lætur geti slík áætlunargerð, ef rétt er á haldið, stuðlað að aukinni hagkvæmni í samgöngukerfinu og betri nýtingu þess fjármagns sem varið er til samgöngumála.

Við gerð flugmálaáætlunar á undanförunum árum kom margoft fram í umræðum í Flugráði að nauðsynlegt hefði verið að þekkja betur framtíðaráætlanir um uppbyggingu vega sem tengja saman byggðarlög sem í ýmsum tilfellum geta og hafa gert einstaka flugvelli óþarfa.

Sérstök ástæða er til að fagna því að samgönguáætlun tekur ekki einungis til framkvæmda heldur einnig reksturs og tengir þannig saman fjármagn sem þarf til að reka þau mannvirki og tæki sem fjárfest er í.

Hér er um nýjung að ræða í flugmálum þar sem Flugmálaáætlun hefur í gegnum tíðina haft sjálfstæða tilvist án þess að gert væri ráð fyrir því að auka fjármagn til reksturs í takt við þær framkvæmdir sem farið hefur verið í. Þvert á móti hefur Flugmálastjórn fengið fyrirmæli um flatan niðurskurð rekstrar ár eftir ár þrátt fyrir að fjárfestingar í flugvallarmannvirkjum, byggingum og tækjum hafi aukist sem augljóslega kalla á aukið rekstrarfjármagn. Flugmálastjórn hefur einnig á sama tíma þurft að uppfylla vinnutímatilskipun Evrópusambandsins sem hefur kallað á fjölgun starfsmanna sérstaklega á flugvöllum og í takt við tímenn eru gerðar kröfur til stofnunarinnar um aukna og bætta þjónustu.

Flugráð fagnar stefnumörkun um Reykjavíkuflugvöll en þar segir:

Reykjavíkurlugvöllur verði áfram miðstöð innanlandsflugsins og byggð verði samgöngumiðstöð.

Rök sem styðja tilvist Reykjavíkurlugvallar verða ekki tíunduð hér en það liggur fyrir að markmið samgönguáætlunar um ferðatíma og þar með ásættanlega þjónusta við landsbyggðina mun ekki nást verði innanlandsflug flutt til Keflavíkurlugvallar. Þessi forsenda hlýtur því að teljast einn af hornsteinum samgönguáætlunar.

Keflavíkurlugvöllur

Í úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á árinu 2000 kom eftirfarandi fram: “ótvíræðan lagagrunn vantar um óheftan aðgang Flugmálastjórnar Íslands að allri starfsemi sem getur varðað flugöryggi þar á meðal aðgang að starfsstöðvum og fullt ákvörðunarvald í flugöryggismálum á Keflavíkurlugvelli”. Flugráð tekur undir tillögu í þingsályktuninni um að farið verði yfir málefni Keflavíkurlugvallar og er það eindregin skoðun Flugráðs að eðlilegt og nauðsynlegt sé að færa borgaralegan hluta flugs á Keflavíkurlugvelli undir samgönguráðuneyti.

Það er óviðunandi að búa við að hlutverk og ábyrgð Flugmálastjórnar sem fer með framkvæmd og eftirlit með flugöryggi á Keflavíkurlugvelli sé ekki skýrt. Færa má að því rök að slíkur aðskilnaður feli í sér aukakostnað og óhagræði.

Í kafla 1 Stefnumótun, kemur fram undir Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.

Liður a) Leita skal leiða til þess að nýta kosti markaðsaflanna við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins.

Flugráð tekur undir þetta sjónarmið og bendir á að í gegnum tíðina hefur töluverð umræða verið um slíkar skipulagsbreytingar innan flugmála. Benda má á að í nágrannaríkjum sem við viljum gjarnan bera okkur saman við hefur slík viðskiptavæðing náð fram að ganga í mismunandi mæli og mun hér á eftir verða gerð sérstök grein fyrir því á hvaða sviðum Flugráð álítur slíka viðskiptavæðingu mögulega og til frekari skoðunar..

Liður c) Stefnt skal að sanngjarnri og skilvirkri gjaldtöku fyrir afnot af samgöngukerfinu.

Flugráð telur þetta eðlilegt og sjálfsagt markmið og bendir í því sambandi á að eðlilegt er að gjöld séu tekin af öllu atvinnuflugi (kennsluflug undanskilið) óháð því hvers konar flugvélar flugrekendur kjósa að nýta sér. Óeðlilegt er að mismuna flugrekendum hvað þetta varðar.

Flugráð leggur til breytingu á reglum í þessu sambandi sem vikið er að undir kafla um rekstur.

Öryggismál.

Flugráð tekur undir markmið um öryggi í samgöngum og hefur frá upphafi stutt dyggilega við innleiðingu reglna JAA (EASA) hér á landi.

Gæðakerfi um öryggismál flugvalla og flugumferðarþjónustu er til þess fallið að styðja við reksturinn og bæta hann. Flugráð styður slíkt gæðakerfi en leggur jafnframt áherslu á að mjög brýnt er orðið að reglugerð um flugvelli líti dagsins

ljós.

Flugráð telur hins vegar að meira hefði mátt fjalla um öryggismál flugsins og tengja þau við framkvæmdir en mjög takmarkaðir fjármunir verða til ráðstöfunar á landsbyggðinni.

Stærstur hluti framkvæmda í flugmálum snýr beint að flugöryggismálum þar sem endurbætur flugbrauta, öryggissvæða og öryggis- og björgunarbúnaðar er hvergi nærri lokið en miðað við fjármagn til ráðstöfunar er einungis gert ráð fyrir að taka á þeim málum að hluta til í samgönguáætlun.

Stöðug þróun er í leiðar-og aðflugsbúnaði og þarf að huga að því að nægjanlegt fjármagn sé þar til rannsókna og framkvæmda.

II

Umfjöllunin skiptist í eftirfarandi kafla.

Grunnnetið

Rekstur Flugmálastjórnar

Viðskiptavæðing og nýting markaðsafla

Þáttur ferðapjónustunnar

Framkvæmdir

Grunnnetið.

Flugráð fagnar þeim metnaðarfullu markmiðum sem fram koma fram í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem einn af hornsteinum áætlunarinnar er grunnnetið en þar segir:

“Grunnet samgöngukerfisins nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur”.

Flugráð styður þá skilgreiningu á grunnnetinu sem kemur fram í ályktuninni og þá flokkun flugvalla innan grunnnets sem lögð er til. Hér er um eðlilega forgangsöröðun að ræða í ljósi flutninga annars vegar og landfræðilegra aðstæðna hins vegar.

Nokkur umræða varð um þá forsendu að ferðatími til og frá höfuðborgarsvæðinu skuli vera innan við 31/2 klst. Algengt er að miða við 3 klst. ferðatíma við samanburð á flutningum á landi og í lofti. Flugráð hefur hins vegar ekki upplýsingar um hvað forsenda um 3 klst. hefur í för með sér í kostnaðarlegu tilliti og telur af þeirri ástæðu óábyrgt að leggja til slíka breytingu á forsendum.

Flugráð telur ástæðu til þess að leggja meiri vinnu í að meta framtíðarþróun í samgöngum t.d. hvort líklegt sé að þungaflutningar flytjist aftur af vegum í sjóflutninga t.d. vegna umhverfisáhrifa og öryggis eða hvort markmið samgönguáætlunar um flytjanleika myndi e.t.v. nást á hagkvæmari hátt með áætlunarflugi sem nyti styrkja en mjög kostnaðarsömum landsamgöngum. Í þessu sambandi vill Flugráð benda á tvö dæmi.

1.. Á sama tíma og gert er ráð fyrir að bora göng milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, þar sem áætlaður kostnaður er 8 milljarðar kr. er mögulegt að leysa samgöngumál milli staða með flugi sem nyti styrkja. Líklegt er að hægt sé að tryggja góða þjónustu í flugi með hluta af fjármagnskostnaði vegna gangnagerðar.

Flugráð gerir sér grein fyrir takmörkunum á nýtingu á núverandi flugvelli á Siglufirði en telur eðlilegt þegar um svo háar fjárhæðir er að ræða að allir valkostir séu kannaðir og það hlýtur að vera eitt af meginverkefnum samgönguáætlunar að ástunda slíkar samanburðarrannsóknir.

2. Í samgöngumálum fyrir Vestmannaeyjar hefur verið einblínt á uppbyggingu á flugvallar á Bakka annars vegar og hins vegar á ferjusiglingar til Þorlákshafnar á sama tíma og flestir farþegar eru að ferðast á milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja. Flugráði er ekki kunnugt um að gerð hafi verið samanburðarathugun á því hvað myndi kosta að leysa samgöngumál við Vestmannaeyjar með flugi á milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja sem nyti styrkja í samanburði við uppbyggingu á Bakka og ferjusiglinga sem njóta verulegra styrkja. Flugráð telur að hér sé um verkefni að ræða sem rúmist innan samgönguáætlunar.

Ekki virðist lagt mat á áhrif jarðgangna og annarra vegabóta á þörf fyrir flugvelli og má benda á Norð-Austurland í því sambandi.

Rekstur Flugmálastjórnar

Það liggur fyrir að Flugmálastjórn stendur frammi fyrir rekstrarvanda, uppsöfnuðum frá árinu 2002 og fyrirsjáanlegum á næstu árum verði ekkert að gert..

Í fylgiskjali I sem er meðfylgjandi ern tillögur að lausnum á þeim vanda þar sem lagt er til að taka hluta af framkvæmdafjármagni í rekstur og jafnframt lagðar til leiðir til hagræðingar og breytinga á þjónustu.

Í fylgiskjali I koma fram tillögur sem samgönguráðuneyti hefur verið gerð nánari grein fyrir.

Viðskiptavæðing og nýting markaðsafla

Í kaflanum Stefnumótun segir: **Leita skal leiða til þess að nýta kosti markaðsaflanna við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins.**

Undanfarin ár hefur verið nokkur umræða um möguleika einstakra eininga FMS í þessu sambandi. Nágrannaþjóðir okkar ekki síst á Norðurlöndum hafa stigið skref í þessa átt og breytt einstökum einingum flugmálastjórna í hlutafélög í eigu ríkisins.

Flugráð telur að eðlilegt sé að skoða af alvöru hvort skynsamlegt geti verið að stíga skref í átt að viðskiptavæðingu og leggur til að eftirfarandi möguleikar verði skoðaðir sérstaklega.

- a. Áætlunaflugvellir verði gerðir að einu hlutafélagi.
- b. Flugumferðarþjónustan verð gerð að hlutafélagi.
- c. Samgöngumiðstöð við Reykjavíkflugvöll.
- d. Rekstur flugvélar FMS.

Flugráð leggur til að samgönguráðuneytið skipi nefnd til að kanna einn eða fleiri þessara möguleika og Flugráð lýsir sig reiðubúið að taka þátt í slíkri vinnu.

Nauðsynlegt er að hafa mjög skýr markmið í huga við slíka vinnu því innan lítillar stofnunar eins og Flugmálastjórnar felast mikil samlegðaráhrif milli eininga. Fara verður varlega í alla tillögugerð bæði til þess að heildarkostnaður kerfisins verði ekki aukinn og gæta þarf þess að sá þekkingargrunnur sem til er innan stofnunarinnar nýtist áfram til hagsbóta fyrir heildina. Verkefnið er því viðkvæmt og vandasamt en engu að síður telur Flugráð að það þurfi að skoða alla fleti málsins.

Þáttur ferðaðjónustunnar.

Flug og ferðaðjónusta eru nátengdir þættir og gott flugsamgöngukerfi ein af grunnstoðum þróunar í ferðaðjónustu.

Það er mjög takmörkuð umfjöllun um ferðaðjónustuna sem slíka í samgöngu-áætluninni þótt ferðaðjónustan njóti góðs af allri styrkingu samgöngupáttanna. Sérstök ástæða er til að fagna því að úttekt verði gerð á þörfum ferðaðjónustunnar vegna næstu áætlunar og brýnt að hefja það starf sem fyrst.

Þeim tillögum að nauðsynlegri vegagerð sem fram koma í skýrslu Ferðamálaráðs “Auðlindin Ísland” sem gefin var út sl. haust virðist ekki gert hátt undir höfði í samgönguáætlun þrátt fyrir að samgönguráðherra hafi í formála skýrslunnar lagt til “að tillögur skýrslunnar yrðu nýttar íslenskri ferðaðjónustu til framdráttar og vaxtar á komandi árum”.

Engin skilgreining er á “ferðamannaleiðum” en gert er ráð fyrir þeim í stofnkostnaði utan grunnnets í kafla 3.3. Nauðsynlegt er að sú skilgreining liggi fyrir auk þess sem brýnt er orðið að vegakerfi á hálendinu sé skilgreint og kortlagt, bæði bílvegir, reiðvegir og gönguleiðir.

Vegna öryggis i umferðinni er rétt að leggja áherslu á nauðsyn þess að stórbæta merkingar á vegum landsins ekki síst er þetta mikilvægt fyrri sívaxandi fjölda erlendra ferðamanna sem aka sjálfir um landið.

Framkvæmdir.

Það er Flugráði áhyggjuefni hversu lítið fjármagn er til framkvæmda á flugvöllum landsins á 12 ára tímabili samgönguáætlunar. Löngu tímabærar framkvæmdir á

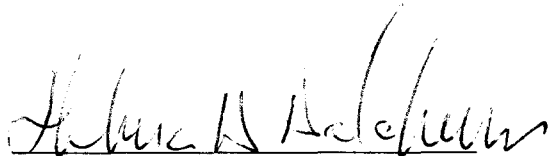
Reykjavíkurlugvelli taka til sín stærstan hluta fjármagns í tólf ára áætluninni og litið fjármagn verður því til framkvæmda á landsbyggðinni.

Flugráð telur óhjákvæmilegt að á tímabili samgönguáætlunar verði gert ráð fyrir eftirfarandi framkvæmdum og nauðsynlegt verði að fjármagna þær með sérstökum framlögum ríkisins.

Lenging flugbrautar á Þingeyri.
Endurbætur öryggissvæða á Ísafirði.
Endurbætur öryggissvæða á Bíldudal.
Endurnýjun flugbrautar í Grímsey
Aukið fjármagn fyrir öryggis og björgunarbúnað

Í umfjöllun um samgönguáætlun 2003 – 2006 er sérstaklega gerð grein fyrir tillögum í þessu sambandi.

Virðingarfyllst



Hilmar B Baldursson
formaður Flugráðs

Fylgiskjal I: Tillögur í ályktun Flugráðs um “Tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2003 – 2014”.

Fylgiskjal I.

Tillögur í ályktun Flugráðs um “Tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2003-2014”.

1. Tillaga um að leita aukins samstarfs við sveitarstjórnir og flugrekendur um rekstur flugvalla.
2. Leitað verði eftir því að FMS fái endurgreiddan kostnað sem fellur á stofnunina vegna sjúkraflugs.
Nauðsynlegt er að efla kostnaðarvitund þeirra sem nýta kerfið og gera kostnaðinn gagnsæan. Í þessu sambandi þarf að gera samanburð á kostnaði við að nýta þyrlur og flugvélar til sjúkraflugs.
Flugráð leggur til að vinnuhópur verði skipaður til að fara yfir þennan málaflokk.
3. Stefnt verði að því að ná fram kr. 40 millj. í sparnaði með samblandi aðgerða við rekstur flugvalla og flugturna, breyttu skipulagi og breyttri þjónustu.
4. Skoðaður verði flutningur á aðflugsstjórn og radarþjónustu fyrir Reykjavíkur-Keflavíkur-og Akureyrarflugvölli flugstjórnarmiðstöðina á Reykjavíkurflugvelli.
5. Skoðaðir verði möguleikar á lokun flugvalla utan grunnnets.
6. Reglugerð um landingargjöld verði breytt og taki til allra flugvéla í atvinnuflugi (kennsluflug undanskilið). Breytingin hefði skilað kr. 3.4 millj. í auknar tekjur á árinu 2002.
7. Lagt er til að hluti þess fjármagns sem verja átti til uppbyggingar flugvallar fyrir snertilendingar verði tekinn í rekstur, kr. 25 millj.
8. Lagt er til að skoða hvort hægt er að leysa samgöngur við Siglufjörð með flugi sem yrði styrkt í stað þess að bora göng sem er áætlað að kosti 8 milljarða. Flugráð leggur til að gerðar verði samanburðarrannsóknir á í þessu sambandi.
9. Lagt er til á sama hátt að kanna hvort hægt er að leysa samgöngur við VEY með því að styrkja flug á milli REK og VEY í stað þess að halda áfram uppbyggingu á Bakka og auka styrk til ferjusiglinga.
10. Lagt er til að skoða hvort hagkvæmt geti reynst að viðskiptavæða tilteknar einingar í rekstri FMS.

11. Flugráð telur að eftirfarandi verkefni verði að koma inn á samgönguáætlun og óhjákvæmilegt sé að veita til þess aukið fjármagn.

Lenging flugbrautar á Þingeyri

Endurbætur öryggissvæða á Ísafirði

Endurbætur “ ” á Bíldudal

Endurnýjun flugbrautar í Grímsey.

Aukið fjármagn til öryggis og björgunarbúnaðar.

Alþingi
Erindi nr. Þ 128/1321
komudagur 25.2.2003

Norðurfirði, 25. febr. 2003

Samgöngunefnd Alþingis,
Hr. formaður Guðmundur Hallvarðsson,
Reykjavík

Varðar sjóvörn við Gjögur:

Fyrir nokkrum árum fór sjávarbakki fyrir neðan tvö hús á Gjögri í Árneshreppi að rofna vegna sjávarágangs. Þetta mál var tekið upp við Siglingastofnunn Samkvæmt þignsályktun Samgöngunefndar hefur fjárveitingu til þessa verks verið frestað til ársins 2006. Þetta er alveg óviðunandi afgreiðsla á þessu máli. Sjórinn heldur áfram að vinna sitt verk á sjávarbakknum.

Því er bráðnauðsynlegt að fá heimild til að vinna þetta verk á þessu ári, jafnvel þó fjárveiting yrði ári síðar á ferðinni.

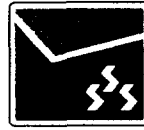
Það er líka hagstætt vegna þess, að til stendur að vinna verk á vegum Siglingastofnunar við Norðurfjarðarhöfn á komandi sumri. Þannig yrði nýting á tækjum hagkvæmari.

Vænti að háttvirt Samgöngunefnd taki þetta mál til vinsamlegrar endurskoðunar.

Virðingarfyllt,

Gunnsteinn Gíslason,
Árneshreppur
arnehreppur@simnet.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 128/1083
komudagur 19. 2. 2003



**SAMBAND SVEITARFÉLAGA
Á SUÐURNESJUM**
FITJUM - 260 NJARÐVÍK
SÍMI 421-3788 - PÓSTHÓLF 56 - KT. 640479-0279
FAX: 421-3766

Suðurnesjum 17. febrúar 2003.

*Nefndasvið Alþingis
samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK.*

Varðar umsögn um tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlanir.

Á stjórnarfundum Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum þann 13. febrúar s.l. var tekið fyrir erindi yðar dags. 6. febrúar 2003 þar sem óskað var umsagnar um frumvörp til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2006, 563. mál og samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014, 469. mál.

Eftirfarandi var fært til bókar.

“Ákveðið að áframsenda erindið til sveitarstjórnanna og þær hvattar til að koma með athugasemdir ef einhverjar eru”.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,


Guðjón Guðmundsson framkv.stj.

Samtök ferðapjónustunnar

Borgartún 35
105 Reykjavík
Sími: 511 8000
Símbref: 511 8008
www.saf.is
Netfang: info@saf.is

Alþingi
Erindi nr. P 128/1189
komudagur 20.2.2003



Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
150 Reykjavík

Reykjavík 20. febrúar 2003

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun fyrir árin 2003 - 2014

Samtök ferðapjónustunnar lýsa yfir ánægju með að fram skuli komin heildstæð samræmd samgönguáætlun sem tekur til allra samgöngubátta. Samtökin hafa aðkomu að öllum þáttum samgöngumála þó að þessu sinni verði meginumfjöllunin um atriði sem snúa að vega- og flugmálum. Góð uppbygging hafnaraðstöðu fyrir skoðunarbáta og skemmtiferðaskip er ferðapjónustunni einnig mjög mikilvæg. Samtökin telja að þegar til lengdar lætur geti slík áætlunargerð, ef rétt er á haldið, stuðlað að aukinni hagkvæmni í samgöngukerfinu og betri nýtingu þess fjármagns sem varið er til samgöngumála.

Úttekt á þörfum ferðapjónustunnar mikilvæg

Það er mjög takmörkuð umfjöllun um ferðapjónustuna sem slíka í samgönguáætluninni þótt ferðapjónustan njóti góðs af allri styrkingu samgöngubáttanna. Sérstök ástæða er til að fagna því að úttekt verði gerð á þörfum ferðapjónustunnar vegna næstu áætlunar og brýnt að hefja það starf sem fyrst. Samtök ferðapjónustunnar eru reiðubúin að koma að því verki.

Staðkvæmni

Samtökin sakna ítarlegri umfjöllunar um þá möguleika sem geta komið upp varðandi staðkvæmni eins ferðamáta fram yfir annan. Engin tilraun virðist gerð til að hafa áhrif á eða meta framtíðarþróun í samgöngum t.d. hvort líklegt sé að þungaflutningar flytjist aftur af vegum í sjóflutninga, t.d. vegna umhverfisáhrifa og öryggis, eða hvort markmið samgönguáætlunar um flytjanleika myndi etv. nást á hagkvæmari hátt með áætlunarflugi en með mjög kostnaðarsömum samgöngum á landi. Ekki virðist heldur lagt mat á áhrif jarðgangna á þörf fyrir flugvelli né möguleika á að láta flugsamgöngur koma að einhverju leyti í stað ferjusiglinga.

Reykjavíkurflugvöllur

Sú stefnumörkun sem fram kemur í áætluninni um að Reykjavíkurflugvöllur verði áfram miðstöð innanlandsflugsins og að þar verði byggð samgöngumiðstöð er í fullu samræmi við ályktanir aðalfundar SAF og því afar ánægjulegt að sjá það sem einn af hornsteinum samgönguáætlunarinnar.

Flugvallargjald

Samtökin telja að það sé með öllu óeðlilegt að farþegaskattur á Keflavíkurflugvelli sé notaður til að standa undir uppbyggingu annarra flugvalla innanlands.

Vegaframkvæmdir

Það vekur athygli að þeim tillögum að nauðsynlegri vegagerð sem fram koma í skýrslunni “Auðlindin Ísland” sem skrifstofa Ferðamálaráðs vann að frumkvæði samgönguráðherra og gefin var út s.l. haust virðist ekki gert hátt undir höfði í samgönguáætlun þrátt fyrir að samgönguráðherra hafi lagt til í formála skýrslunnar að tillögur hennar yrðu nýttar íslenskri ferðaþjónustu til framdráttar og vaxtar á komandi árum. Nýleg fjárframlög ríkisstjórnarinnar vegna atvinnuskorts bæta þó þar úr að marki sbr. Suðurstrandavegur og Gjábackavegur.

Samtök ferðaþjónustunnar hafa lagt mikla áherslu á að svokallaður Dettifossvegur verði lagður sem fyrst, þar sem um er að ræða afar mikilvægan veg sem er einstakt tækifæri til að lengja ferðamannatímunnar úti á landsbyggðinni. Í þingsályktunartillögu um 4 ára samgönguáætlun, þ.e. fyrir árin 2003-2006, verður 45-50 milljónum króna á ári varið til vegarins. Með þessu áframhaldi mun taka 20 ár að leggja veginn og hljóta Samtök ferðaþjónustunnar að mótmæla þessu lága framlagi harðlega.

Merkingar

Vegna öryggis í umferðinni er rétt að leggja áherslu á nauðsyn þess að stórbæta merkingar á vegum landsins, ekki síst er þetta mikilvægt fyrir sívaxandi fjölda erlendra ferðamanna sem aka sjálfir um landið. Allar líkur eru til að sá hópur fari vaxandi á næstu árum og verði á ferðinni stærstan hluta ársins.

Stjórnskipulag

Varðandi stjórnskipulag samgöngumála telja samtökin mikilvægt að færa bæði bifreiðamálin frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis svo og málefni Keflavíkurflugvallar frá utanríkisráðuneyti til samgönguráðuneytis.

Úr kafla 1 um stefnumótun

Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.

- a) Leita skal leiða til þess að nýta kosti markaðsaflanna við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins.

SAF taka undir þetta sjónarmið og benda á að í gegnum tíðina hefur töluverð umræða verið um slíkar skipulagsbreytingar innan landssamgangna. Til að þetta geti gengið eftir þarf hins vegar að vera ljóst að rekstrarumhverfi það sem fyrirtækjum er boðið upp á sé þannig að raunhæfur rekstur geti átt sér stað.

Þau metnaðarfullu markmið sem sett eru varðandi ferðatíma með almenningssamgöngum byggja að stórum hluta á að til staðar séu hagkvæmar almenningssamgöngur með sérleyfisbifreiðum. Samtökin vilja vekja athygli á að til þess að þessar áætlanir ná fram að ganga er þörf á ákveðnum breytingum á rekstrarumhverfi sérleyfisaksturs. Verði ekki unnin bót á hinni afleitu stöðu sérleyfisfyrirtækjanna mun verða þörf á háum greiðslum í gegnum þjónustusamninga Vegagerðarinnar, þar sem rekstrarforsendur sérleyfisaksturs byggja á að til staðar séu fjölbætt önnur verkefni sem hægt er að sinna á samkeppnisfærum grunni. Sá grunnur er nú óðum að hverfa. Er hér lagt til að settur verði á fót vinnuhópur sem allra fyrst sem hefði það að markmiði að skoða rekstrarumhverfi hópferða og sérleyfisbíla á heildstæðan hátt. Hópurinn þyrfti að vera skipaður fulltrúum fjármálaráðuneytis, samgönguráðuneytis auk hagsmunaaðila.



Þörf á „vegaráði“

SAF vill ítreka fyrri ályktanir sínar um að full þörf sé að vegamálastjóra verði settur ráðgefandi stýrihópur þar sem sjónarmið og skoðanir þeirra sem eru notendur vegakerfisins fái að koma fram. Eins og staðan er í dag er eina leiðin í gegnum Alþingi og hlýtur vegaráð (sbr. flugráð og siglingaráð) að vera skilvirkari leið.

Virðingarfyllst
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri



SAMTÖK SUNNLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Alþingi

Erindi nr. Þ 128/919

komudagur 6.2.2003

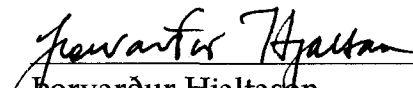
Selfossi, 4. febrúar 2003

Samgöngunefnd Alþingis
Guðmundur Hallvarðsson formaður
Alþingi
150 Reykjavík

Hér með er samgöngunefnd Alþingis send meðfylgjandi fréttatilkynning frá samgöngunefnd Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga, sem tók til starfa í kjölfar samgönguþings sem haldið var á vegum samtakanna í lok nóvember á síðasta ári. Í tilkynningunni er lýst verulegri óánægju með þann litla hlut sem ætlaður er til samgöngumála á Suðurlandi á næstu árum þrátt fyrir sífellt vaxandi umferð um Suðurland.

Tilkynningunni er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,
f.h. SASS


Þorvarður Hjaltason
framkvæmdastjóri



SIGLINGASTOFNUN

Alþingi
Erindi nr. P 128/981
komudagur 13.2.2003

Alþingi
Ágúst Geir Ágústsson
Við Austurvöll
150 Reykjavík

Kópavogi, 11.02.2003

Tilv. 023

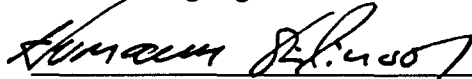
HJ

Siglingastofnun Íslands vísar til bréfs yðar dags. 6. febrúar 2003, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2006, 563. mál, og samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014.

Siglingastofnun gerir ekki athugasemdir við efni tillagnanna, en fulltrúar stofnunarinnar tóku þátt í samningu þeirra auk þess sem siglingamálastjóri situr í samgönguráði, sem hefur yfirumsjón með gerð samgönguáætlunar, sbr. 3. gr. laga nr. 71/2002 um samgönguáætlun.

Virðingarfyllst,

f. h. Siglingastofnunar Íslands,


Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri



Alþingi
Erindi nr. P 128/1208
komudagur 20.2.2003

Reykjavík 14.02.03.

Nefndarsvið Alþingis
b.t. Samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014.

Slysavarnafélagið Landsbjörg hefur fengið til umsagnar þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014. Félagið telur jákvætt að verið sé að horfa á þessa þrjá samgöngumáta í heild og gera áætlun í takt við það. Þá hefur félagið einnig lagt inn umsögn um samgönguáætlun 2003-2006 sem einnig er vísað til enda tekur hún til fyrstu ára þessa áætlunar.

Félagið fagnar þeirri áherslu sem lögð er á öryggismál en eins og segir í Stefnunótuninni undir lið 1.4 markmið um öryggi í samgöngum “að þau séu einn mikilvægasti þ átturinn í rekstri samgöngustofnana”. Slysavarnafélagið Landsbjörg skipar veigamikinn sess í öryggismálum með þátttöku sinni í margvíslegum verkefnum s.s. björgunar- og öryggisstörfum, störfum umferðarfulltrúa, rekstur Slysavarnaskóla sjómanna, reksturs Tilkynningarskyldu íslenskra skipa og þjálfunarseturs fyrir björgunarsveitir að Gufuskálum.

Í tengslum við vegasamgöngur vill félagið leggja áherslu á mikilvægi réttrar forgangsroðunar. Þ að a ð e yða s vokölluðum s vörtum b lettum e ða öð rum þ ekkum slyastöðum í þjóðvegakerfinu er mikilvægt og þarf að gera á kostnað nýrra framkvæmda sem margar hverjar kosta hundruði milljóna.

Félagið vill sjá að lögð verði mikil áhersla á þ á liði sem geta dregið úr slysum í þessum samgöngumátum, þar sem á ári hverju látast að meðaltali 31 einstaklingur og á þriðjahundrað slasast alvarlega. Það að stefna að fækkun þessara slysa um allt að 40% er gott markmið, en verður ekki náð ef forgangsroðunin er ekki rétt og fjármagni ekki stýrt í auknu mæli á þ á staði þar sem unnið er að slysavörnum. Sérstaklega þar sem verið er að ná til einstaklingana sjálfra en orsakir slysa t.d. í umferðinni má í allt að 90% tilfella rekja til ökumanna sjálfra. Sem dæmi þá er liður varðveislu minja mjög vaxandi, tímabil frá tímabili í áætluninni, telur tæpan hálfan milljarð á tímabilinu öllu. Margt væri hægt að gera í slysavörnum fyrir það fjármagn þó ekki væri nema hluta af því.

Í tengslum við siglingamál vekur félagið athygli á því mikla fræðsluhlutverki sem það gegnir gagnvart sæfarendum með rekstri Slysavarnaskóla sjómanna. Svo félagið geti

staðið við þær skuldbindingar sem stjórnvöld gera á alþjóðavettvangi gagnvart þjálfun sjómanna þarf félagið aðstoð stjórnvalda við að fá fjármagn til áframhaldandi uppbyggingar fræðsluáðstöðu fyrir sjómenn svo að íslenskir sjómenn muni eiga vól á sem bestri þjálfunaraðstöðu sem kostur er á þannig að hægt verði að ná þeim háleitu markmiðum sem áætlunin gerir ráð fyrir.

Hlúa verður einnig vel að verkefnum í langtímaáætlun í öryggismálum sjómanna. Þá verður ekki hægt að horfa fram hjá þeirri staðreynd að á tímabilinu 2003 til 2014 eigi að eyða 220 milljónum til mynja og söguskrafa. Á sama tíma og barist er við að fækka slysum á sjó þá er framlag til langtímaáætlunar í öryggismálum sjómanna ætlaðar einungis 15 milljónum meira fyrir sama tímabil. Áherslur eiga að okkar mati að liggja í fækkun slysa og þar eigi fjármagn að liggja. Sagnfræðin er vissulega nauðsynleg en ekki í því mæli sem hér er gert ráð fyrir.

Undir liðnum rannsóknir og þróun í kaflanum um fjármál áætlunarinnar segir ” Siglingastofnun vinnur að frumrannsóknum í öryggismálum sjófarenda. Á fyrsta tíma bili 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.”

Slysavarnafélagið Landsbjörg fagnar því að fjármagn sé lagt í rannsóknir í öryggismálum sjófarenda. Því er velt upp hér hvort ekki sé nauðsyn að leggja þegar áherslu á vinnu við niðurstöðu rannsókna á sjóslysum frekar en að biða með það fram á síðara tímabil áætlunarinnar þar sem hér er mjög mikilvægt mál á ferðinni. Hafa ber í huga að ef verkið skilar þeim árangri sem til er vænst má ætla að margir sjómenn geti hugsanlega sloppið frá hildarleik hafsins eða slysi ef strax er ráðist í þetta verkefni. Hér mætti nýta fjármagn sem ætlað er til sagnaskrafa.

Eins og fram kemur í kostnaði við rekstur og þjónustu í sama kafla segir um 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.”

Slysavarnafélagið Landsbjörg fagnar því góða samstarfi sem það hefur átt við samgönguráðuneytið varðandi þjónustusaminga um ofantalda rekstarþætti. Við gerð þessa þjónustusaminga fór félagið þess á leit að fá fé til nauðsynlegra framkvæmda fyrir starfsemi Slysavarnaskóla sjómanna þannig að skólinn gæti staðið fyllilega við þær alþjóðlegu skuldbindingar sem stjórnvöld hafa undirgengist. Þessum liðum var ýtt út af borðinu og vill félagið benda á að þörfin á þessari uppbyggingu er enn þarfari nú en þá. Til vaktstöðvar siglinga verður varið yfir 700 milljónum á ári enda á hún að vera öryggismiðstöð fyrir sjómenn. Þeir liðir sem undir þjónustusamningum eru ekki síður mikilvægir fyrir öryggi sjófarenda hvort heldur er með uppbyggingu

Slysavarnaskóla sjómanna, Gufuskálum og rekstri björgunarbáta í öllum fjórðungum landsins.

Með kveðju

Kristbjörn Óli Guðmundsson
Framkvæmdarstjóri
Slysavarnafélagsins Landsbjargar

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Varðar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2006, 563 mál,
og samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2014, 469. mál

Þingsályktunartillagan hefur verið skoðuð hjá Umferðarstofu og lýsir stofnunin stuðningi sínum við meginatriði hennar.

Umferðarstofa tekur fyrst og fremst afstöðu til þeirra efnisflokka þingsályktunartillögunar sem snerta umferðaröryggi. Markmiðum um aukið öryggi er fagnað, en samkvæmt umferðaröryggisáætlun stjórnvalda til ársins 2012 er stefnt að 40% fækkun alvarlega slasaðra og látinna í umferðinni hér á landi. Það á meðal annars að gera með því að stuðla að ábyrgari hegðun í umferð á vegum og götum, með aukinni fræðslu og áróðri og auknu eftirliti. Sömu sögu má segja um að gera götur og vegi og umhverfi þeirra öruggara, þar á meðal með aðskilnaði bílaumferðar og óvarinna vegfarenda þar sem umferðin er mest og fækkun hættulegra staða í vegakerfinu. Þá er yfirlýsing um enn virkara samstarf veghaldara við lögreglu, Umferðarstofu, Umferðarráð og sveitarfélög til að auka umferðaröryggi. Enn fremur er því fagnað að markvisst verði unnið að breikkun brúa þar sem mjóar brýr skapa víða hættu.

Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir að auka almenna fræðslu um akstur og aksturslag með það í huga að draga úr mengun og hávaða frá umferð. Í því sambandi er rétt að geta aksturstækni sem rutt hefur sér rúms á Norðurlöndum á undanförunum árum, svokallaðs vistaksturs (eco-driving), en markmið hans er að minnka kostnað við rekstur bifreiða, m.a. vegna minni bensíneyðslu, draga úr umhverfismengun og auka umferðaröryggi.

Umferðarstofa telur að leggja beri áherslu á vegaframkvæmdir á þeim stöðum þar sem slys hafa verið tíð og búast má við að lagfæringar hafi í för með sér minni samfélagslegan kostnað og jafnframt færri slys. Það á meðal annars við á höfuðborgarsvæðinu. Fagna ber breikkun Vesturlandsvegjar að Mosfellsbæ og einnig má nefna framkvæmdir við gatnamót Miklubrautar og Kringlumýrabrautar, sem margir telja að sé meðal arðbærustu framkvæmda á þessu sviði hér á landi og einnig hlýtur Sundabraut að vera ofarlega á blaði yfir mikilvægar framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu. Einnig er ástæða til að menn kanni möguleika á að leiða þjóðvegi í sem flestum tilfellum framhjá þéttbýlisstöðum eða gera ráðstafanir til að íbúar viðkomandi sveitarfélaga komist leiðar sinnar innan byggðarinnar án þess að þurfa að ganga yfir þjóðveginn.

Góðir vegir eru meðal grundvallarþátta til að skapa umferðaröryggi. Þess vegna er fagnaðarefni hversu vel og markvisst hefur verið unnið á undanförunum árum að því að afla upplýsinga um veður og akstursskilyrði á vegakerfinu. Það er grundvallaratriði til að hægt sé að koma áreiðanlegum skilaboðum til vegfarenda, sem væntanlega leiðir af sér öruggari og betri umferð.

Ástæða er til að fagna þeim viðhorfum sem felast í tillögunni, að markmið stefnumörkunarinnar sé að gera samgöngur eins hraðar og kostur er, en að öryggi sé alltaf haft að leiðarljósi. Einnig telur Umferðarstofa ástæðu til að fagna áherslum á rannsóknir sem leiða til enn frekara öryggis á næstu árum.

Virðingarfyllst
Karl Ragnar

Sigurður Helgason

Alþingi
Erindi nr. Þ 128/1025
komudagur 17. 2. 2003

Nefndasvið Alþingis — samgöngunefnd
Austurstræti 8–10
150 Reykjavík

17. febrúar 2003
012/5027/MJ/KG

Efni: Umsögn Veðurstofu Íslands um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014, 469. mál

Veðurstofa Íslands styður eindregið framkomna þingsályktunartillögu og telur verulega framför af því að byggja upp heildstæða áætlun um samgöngur á landi, í lofti og á sjó eins og hér hefur verið gert. Sömuleiðis fagnar Veðurstofan þeim áherslum sem annars vegar er u á u mhverfismál í á ætluninni og hins vegar á samgönguöryggismál hvers konar. Einn þáttur í umferðaröryggi almennt snýr að starfsemi Veðurstofu Íslands, en það er veðurbjónusta sem felst í alls kyns gagnöflun og gagnaframleiðslu svo og miðlun upplýsinga um veður, veðurhorfur og viðvaranir á landi, lofti og á sjó.

Allar þær stofnanir sem koma að framkvæmd samgönguáætlunar, þ.e. Vegagerðin, Flugmálastjórn Íslands og Siglingastofnun Íslands reka í vaxandi mæli orðið veðurstöðvakerfi sem og upplýsingakerfi fyrir veðurbjónustu í mörgum tilvikum í nánú samstarfi við Veðurstofuna. Veðurstofan hefur fyrir sitt leyti viljað samræma og auka þetta samstarf og skilgreina eftir föngum hlutverk og verkefni hverrar stofnunar fyrir sig á þessu sviði. Ýmislegt hefur áunnist en ljóst er að margt er þar ógert.

Veðurstofan hefur ítrekað vakið athygli Alþingis og ráðuneyta á að nauðsynlegt er að samræma þau starfskilyrði sem hinar ólíkus tofnarvinna í að þessum málaflokki. Fjármögnun á þeim veðurbjónustuverkefnum sem bætt geta samgönguöryggi er með svo ólíkum hætti milli stofnana að nauðsynlegt er að gera þar breytingar á. Meðan sumar stofnanir geta sinnt þessum málaflokki með fjármunum sem annaðhvort eru teknir af mörkuðum tekjustofnum eða úr sérstökum sjóðum og hafa jafnframt að því rekstrarlegan ávinning að reka slíka starfsemi, er Veðurstofan í þeirri stöðu að þurfa að sækja um nánast allt fjármagn til eflingar veðurbjónustunnar til Ríkissjóðs og vera auk þess ætlað að afla svo og svo mikilla sértekna við að selja notendum slíka öryggisþjónustu. Hvetur Veðurstofan stjórnvöld til að móta einhverja heildstæða stefnu í því hvernig að þessum málum skuli staðið, m.a. setja lög um veðurbjónustu og fjármögnun á henni.

Að öðru leyti gerir Veðurstofa Íslands ekki athugasemdir við þessa þingsályktunartillögu.

Virðingarfyllt

Magnús Jónsson
veðurstofustjóri

Alþingi
Erindi nr. P 128 / 1198
komudagur 20.2.2003



Nefndasvið Alþingis
Ágúst Geir Ágústsson, nefndarritari
Austurstræti 8 ö 10
150 Reykjavík

Reykjavík 19. febrúar 2003
Tilvísun: 2003020067/20.1
HH/BH
06.02.2003

Efni: Samgönguáætlun fyrir árin 2003 - 2006 og 2003 - 2014, 563. mál.

Með bréfi dags. 6. febrúar 2003 sendi samgöngunefnd Alþingis tvö mál til umsagnar, þ.e. samgönguáætlun fyrir árin 2003 - 2014 (tólf ára áætlun) og samgönguáætlun fyrir árin 2003 - 2006 (fjögurra ára áætlun).

Vegagerðin tók þátt í vinnu við gerð beggja þessara áætlana, og gerir því ekki athugasemdir við þær.

Virðingarfyllst,

Helgi Hallgrímsson,
vegamálastjóri.