

HAFNARFJÖRÐUR

Alþingi
Erindi nr. P 140/988
komudagur 10. 2. 2012

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Hafnarfirði, 7. febrúar 2012
1202058 BJO

Efni: Frumvarp um Vegagerðina, mál 273

Lagt fram erindi Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis dags. 03.02.2012 þar sem vísað er til umsagnar frumvarpi um Vegagerðina, mál. 273. Umsagnarfrestur er til 13.02.2012. Vefslóð <http://www.althingi.is/altext/140/s/0301.html>

Skipulags- og byggingarráð felur sviðsstjóra að gera umsögn í samræmi við umræður á fundinum.

Umsögn:

Skipulags- og byggingarráð fagnar áherslu á samfélagsleg og umhverfisleg markmið í 1. grein frumvarpsins, en telur að það þurfi að skila sér í skilgreiningu á verksviði Vegagerðarinnar í 4. grein.

Þá telur Skipulags- og byggingarráð að í 5. grein frumvarpsins beri að kveða nánar á um samráð Vegagerðarinnar við sveitarfélög hvað varðar skipulag og útfærslu samgöngumannvirkja.

Virðingarfyllst,

Bjarki Jóhannesson
sviðstjóri

HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

Alþingi

Erindi nr. P 140/1125

komudagur 21.2.2012

Umhverfis og samgöngunefnd
Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 20. febrúar 2011

1112001HA MKH/
Málalykill: 613

Efni: Umsögn um frumvarp um Farsýsluna, 272. mál, og frumvarp um Vegagerðina, 273. mál

Stjórn Hafnasambands Íslands hefur fengið tvö frumvörp til umsagnar, annars vegar frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, þskj. 300 – 272. mál, og frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, þskj. 301 – 273. mál. Stjórn hafnasambandsins velur að senda inn eina umsögn um bæði frumvörpin þar sem þau eru sprottin af sama meiði og varða m.a. þá stafsemi sem Siglingastofnun hefur haft á hendi undanfarin ár.

Á Hafnasambandsþingi sem haldið var í Stykkishólmi dagana 23. og 24. september 2010 var m.a. samþykkt eftirfarandi ályktun:

„Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september tekur undir með stjórn Hafnasambands Íslands, sem telur það ekki viðunandi kost að sérþekkingu og þjónustu á sviði hafnamála sé dreift á fleiri ríkisstofnanir og leggst þingið eindregið gegn því að Siglingastofnun verði skipt upp.“

Af hálfu Hafnasambands Íslands er ekki lagst gegn því að stjórnarsýslu á sviði samgöngumála verði komið fyrir í einni stofnun ef það leiðir til hagræðingar, betri yfirsýnar um samgöngumál og markvissari vinnu við samgönguáætlun. Sú þróun er einnig víða að aðskilja stjórnarsýsluverkefni frá öðrum hlutverkum einstakra stofnana, m.a. til að forðast hagsmunaaðrekstur og óskýr mörk eftirlits og framkvæmda. Því gerir hafnasambandið ekki athugasemdir við frumvarp um Farsýslu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála.

Varðandi frumvarp um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála þá ítrekar Hafnasamband Íslands fyrri ályktanir sínar og hafnasambandsþinga um að brýnt sé að verja þá sérþekkingu á hafnamálum sem er að finna innan veggja Siglingastofnunar. Í greinargerð með báðum frammanefndum frumvörpum er þess getið að samgönguráðherra hafi skipað nefnd um framtíðarskipan stofnana í samgöngumálum. Fram kemur einnig í greinargerðum frumvarpanna að nefndin hafi skilaði skýrslu sinni „Framtíðarskipan stofnana samgöngumála. Greining og valkostir“ í lok júní 2009 þar sem kynntir voru fimm valkostir um stofnanaskipan, auk tillagna og ábendinga um meiri samhæfingu í samgöngumálum. Í þeirri skýrslu er megintillaga nefndarinnar að könnuð verði nánar hugmynd um nýja stofnun hafs og strandar. Í skýrslu nefndarinnar segir m.a.:

„Mikil samlegð er milli verkefna Siglingastofnunar, Landhelgisgæslu og Fiskistofu og afmarkaðra verkefna annarra stofnana s.s. Umhverfisstofnunar og Hafrannsóknarstofnunar.“

Það er skoðun Hafnasambands Íslands að innan stofnunar hafs og strandar myndi þjónusta við hafnir og sérþekking á málefnum hafna geta verið af þeim gæðum sem verið hefur innan Siglingastofnunar. Stjórn Hafnasambands Íslands telur samhliða þessu að hagsmunum hafna og mikilvægis þeirra fyrir samgöngukerfi landsins verði ekki vel skipað í framkvæmdastofnun sem hafi vegagerð sem meginverkefni. Þau rök eru færð fyrir þessari fullyrðingu að verkefni vegagerðar annars vegar og hafntengd verkefni hins vegar eru um flest óskyld og ekki til þess fallin að eiga samleið. Í þeim efnum er bent á fyrirkomulag í nágrannalöndum Íslands þar sem víða er lögð áhersla á öfluga stofnun á sviði hafs og strandar þar sem sérþekkingu í hafnargerð, öldu- og sjómælingum, rannsóknum, mengunarvörnum, öryggismálum og almennu eftirliti á hafinu er safnað saman í öflugan einingu. Reynslan innanlands sem erlendis sýnir að mikil þörf er fyrir íslenskt samfélag að hafa örugga og trausta skipan þessara mála. Meginrök Hafnasambands Íslands fyrir stofnun hafs og strandar eru eftirfarandi:

- Þjóð sem umlukin er hafi, sækir stærstan hluta efnahags síns til auðlinda hafsins og treystir að mestu á aðföng og útflutning með skipum er afar mikilvægt að eiga og reka stofnun með sérþekkingu á hafi og strönd.
- Ætla má að sameinuð verkefni og starfsemi stofnana, sem vinna að rannsóknum á hafinu, eftirliti nær og fjær ströndinni, bráðaaðgerðum, rekstri leiðsögu-, vöktunar-, eftirlits- og upplýsingakerfa og framkvæmdum eigi að leiða til hagræðingar í rekstri og aukinna gæða.

Því skorar stjórn Hafnasambands Íslands á Alþingi að samþykkja nú þegar að hefjast handa við undirbúning „Stofnunar hafs og stranda“.

Stjórn Hafnasambands Íslands gerir ekki athugasemdir við einstök ákvæði þeirra tveggja frumvarpa sem hér eru til umsagnar en treystir því að hagsmunir hafna og þeirra verkefna sem lúta að hafi og ströndum landsins verði tryggðir til framtíðar í stofnun hafs og stranda.

Framangreindri umsögn er hér með komið á framfæri við háttvirta umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis. Nánari upplýsingar veitir formaður Hafnasambands Íslands, Gísli Gíslason, hafnarstjóri Faxaflóahafna.

Virðingarfyllst
HAFNASAMBAND ÍSLANDS



Magnús Karel Hannesson
starfsmaður HÍ

Alþingi
Erindi nr. P 140/1957
komudagur 17.4.2012

Innanríkisráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi: Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Sendandi: Innanríkisráðuneytið
Dagsetning: 17.04.2012
Málsnúmer: IRR11090238
Bréfalykill: 17.1

273 mál

Efni: Frumvörp til laga um Farsýsluna og Vegagerðina - endurframlagning

Umhverfis- og samgöngunefnd hefur óskað eftir nánari upplýsingum um staðhæfingar greinargerðar frumvarpsins um fjárhagslegan ávinning af skipulagsbreytingum með nýjum stofnunum.

Aukinn árangur og bætt þjónusta

Markmiðið með endurskipulagningu samgöngustofnana er fyrst og fremst faglegur ávinningur og skýrari verkaskipting stofnana. Meginþættir faglegs ávinnings eru:

1. Aðgreining stjórnsýslu frá framkvæmdum og rekstri, sem mætir innlendum og erlendum kröfum um faglega og hlutlausa stjórnsýslu og tryggir að sambærilegar kröfur séu gerðar til framkvæmda og rekstrar mannvirkja og annarra þátta samgöngumála.
2. Aukin samþætting þvert á samgöngugreinar, sem endurspeglar áherslur samgönguáætlunar og leggur áherslu á hagkvæmni og virkni samgöngukerfisins fremur en þær leiðir sem bundnar eru einstökum samgöngugreinum.
3. Sérhæfing, sem gefur færi á að efla vinnubrögð, fagmennsku og árangur t.d. á sviði stjórnsýslu og framkvæmda.
4. Öflugri stofnanir, sem stuðlar að meiri og breiðari sérfræðipækkingu.
5. Sterkari yfirstjórn, sem stuðlar að gæðum, hagkvæmni og markvissari þjónustu við notendur.
6. Tækifæri til frekari þróunar og endurskipulagningar starfseminnar (sbr. umfjöllun um frekari þróun rekstrarlegra viðfangsefna sem tengjast siglingum).

Stjórnsýsla og opinber þjónusta á niðurskurðartímum

Á sínum tíma var gert mat á mögulegri hagræðingu og var niðurstaðan að endurskipulagningin gæfi tækifæri á 7-12% hagræðingu. Þetta er í samræmi við mat þeirra sem komu að vinnunni að breytt skipulag feli í sér veruleg tækifæri til hagræðingar:

1. Lægri yfirstjórnarkostnaður. Stærri stofnanir (með 100-150 starfsmönnum og fleiri) hafa yfirleitt hlutfallslega mun lægri kostnað vegna rekstrar, þjónustu og yfirstjórnar heldur en minni stofnanir (með 40-70 starfsmönnum). Miðað er við að engum verði sagt upp störfum en fækkun stofnana úr 4 í 2 gefur tækifæri með tímanum til þess að hagræða og styrkja kjarnastarfsemi stofnananna.
2. Samþætting verkferla þvert á samgöngugreinar. Greining á verkferlum samgöngustofnana sýnir að þeir eru í mörgum tilfellum sambærilegir milli stofnana og að samþætta megi hluta af starfsemi núverandi stofnana í nýjum stofnunum.
3. Fagleg samþætting. T.d. starfa í hverri núverandi stofnunum 2-3 lögfræðingar. Stjórnsýslu- og eftirlitsþáttur gæti styrkst t.d. í Farsýslunni. Svipað má eflaust segja um starfsmenn á öðrum fagsviðum.

4. Skýrara hlutverk stofnana. Starfsemi utan kjarnaviðfangsefna tekur oft mikla athygli frá meginhlutverki. Vel skilgreint hlutverk stofnana s.s. „eftirlitsstarfsemi“ óháð samgöngugrein stuðlar að markvissari stjórnun og starfsemi.

Ljóst er að lækkun fjárveitinga undanfarin ár hefur dregið úr tækifærum til hagræðingar. Á hinn bóginn getur sameining stofnana dregið verulega úr neikvæðum afleiðingum minnkandi fjárveitinga og takmarkað útgjaldavöxt við hagstæðari fjárhagsleg skilyrði.

Í umræðum um málið á Alþingi sagði innanríkisráðherra að þessar tölur væru barn síns tíma og að gagnrýna mætti með réttu að þær mætti enn finna í greinargerð frumvarpsins við endurframlagningu þess á haustþingi. Staðreyndin er sú að þessar stofnanir hafa þegar þurft að þola niðurskurð en án þess að njóta ávinnings af hagræðingu sem horft er til við sameiningu þeirra. Markmiðin með kerfisbreytingunni eru vissulega að nýta betur fjármuni en framar stendur þó markmiðið að verja stjórnsýslu- og þjónustuhlutverk þessara stofna á niðurskurðartímum.

Frekari þróun viðfangsefna sem tengjast siglingum

Einn þáttur í undirbúningi endurskipulagningar samgöngustofnana var að skoða kosti þess að sameina alla starfsemi sem tengist hafi og ströndum, þ.e. stofnun Hafs- og stranda. Í þessu sambandi var einkum horft til samlegðaráhrifa fjögurra þátta:

1. Landhelgisgæslu.
2. Leiðsögu- og vitakerfis Siglingastofnunar.
3. Vaktstöðvar siglinga.
4. Eftirlitsþáttar Fiskistofu.

Endurskipulagning samgöngustofnana gefur færi á því að breyta skipulagi á þessu sviði t.d. með því að færa leiðsögu- og vitakerfið til Landhelgisgæslu, ásamt því að fela stofnuninni viðtækara hlutverk varðandi Vaktstöð siglinga. Ekki var talið skynsamlegt að færa verkefni á sviði hafnarframkvæmda til slíkrar stofnunar, enda mikil samlegð á því sviði við Vegagerðina.

Við umræðuna á Alþingi kom fram af hálfu innanríkisráðherra að ekki væri gerð tillaga um að fara þessa leið. Hins vegar mætti koma til móts við þessi sjónarmið en gaumgæfa þyrfti miklu nánar hvað heppilegt væri í þessu efni. Ekki væri bætandi á óvissuna við núverandi aðstæður. Allar breytingar eða tilmæli á þessu stigi auka á óvissu og geta leitt til seinkunar sem væri afleitt fyrir bæði starfsmennina og starfsemi nýrra stofnana. Betra er að leggja ekki meira undir en hér er gert og vinna úr núverandi uppleggi hratt og vel. Með samþykkt beggja frumvarpanna er engum dyrum lokað.

Næstu skref

Þegar eftir lögfestingu frumvarpsins er hægt að ráða forstöðumenn hinna nýju stofnana, Farsýslunnar annars vegar og Vegagerðarinnar, framkvæmdastofnunar samgöngumála hins vegar. Þeim yrði falið ásamt samstarfólki sínu og sérfræðingum að vinna markvisst að framkvæmd laganna og útfærslu stofnananna tveggja á sem skilvirkastan hátt. Um leið yrðu núverandi verkefni skoðuð nánar með hliðsjón af hugsanlegum flutningi verkefna þangað sem þau ættu betur heima t.d. Landhelgisgæslunnar er varða öryggi og viðbúnað á sjó. Miðað er við að áður en löggin taka gildi um komandi áramót verði Umhverfis- og samgöngunefnd gerð grein fyrir framgangi undirbúningsvinnunnar. Samráð verður haft við fulltrúa stéttarfélaganna, en athygli er vakin á því að réttinda starfsfólks er vel gætt.



Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 140/999
komudagur 13.2.2012


Reykjavík, 13. febrúar 2012

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnslustofnun samgöngumála, 272. mál og frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 273. mál.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Samtaka atvinnulífsins, SVP – Samtaka verslunar og þjónustu, Landsambands íslenskra útvegsmanna, Samtaka ferðaþjónustunnar og Samtaka iðnaðarins um ofangreind frumvörp til laga. Frumvörpin voru áður flutt á 139. löggjafarþingi en hlutu ekki afgreiðslu og eru nú endurflutt óbreytt. Í ljósi þessa undirstrika samtökin fyrri umsögn, dags. 8. mars 2011. Ennfremur telja samtökin mikilvægt að fá að koma á fund nefndarinnar til þess að gera nánari grein fyrir sjónarmiðum sínum til málsins.

Virðingarfyllt,

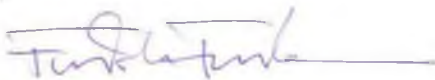
F.h. Samtaka atvinnulífsins


Pétur Reimarsson

F.h. Samtaka iðnaðarins


Árni Jóhannson

F.h. Landssambands íslenskra útvegsmanna


Friðrik Friðriksson

F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar


Gunnar Valur Sveinsson

F.h. SVP - Samtaka verslunar þjónustu


Lísbet Einarsdóttir



Nefndasvið Alþingis
nefndasvid@althingi.is

Frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála

Mál nr. 272 2012

Frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála

Mál nr. 273 2012

Umsögn Samtaka um betri byggð

Um mál nr. 272 2012:

Samtök um betri byggð telja að í frumvarpi til laga um Farsýsluna (FAR) leynist umtalsverð hættu á því að gagnsæi í stjórnsýslu samgöngumála geti minnkað verulega frá því, sem verið hefur. Samtökin telja að reynslan af hliðstæðri breytingu þegar samgönguráðuneytið var lagt niður og samgöngumál flutt í innanríkisráðuneytið styðji þessar efasemdir.

Um mál nr. 273 2012:

Samtök um betri byggð telja að í frumvarpi til laga um Vegagerðina (VEG) felist engin þau nýmæli eða breytingar, sem gætu verið til batnaðar frá því sem verið hefur um vegagerð í og við þéttbýlið á höfuðborgarsvæðinu. Samtökin gera því eftirfarandi tillögu:

1.1 Sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu myndi byggðasamlag, sem hafi í sameiningu umsjón með stofnbrautum og öðrum vegum, sem Vegagerðin sér um nú, innan sveitarfélagamarka sinna: að miðjum Hvalfjarðargöngum, á Sandskeið og suður fyrir Straum. Þau beri faglega og fjárhagslega ábyrgð á skipulagi, hönnun, byggingu, viðhaldi og rekstri stofnbrautarmannvirkja á svæðinu. Í þessu skyni verði komið á fót sérstöku byggðasamlagi. 50% af tekjum af akandi umferð (vegafé) á landinu renni til nýframkvæmda þar. Aðsemi ráði forgangsröðun framkvæmda.

1.2 Ný stofnun eða byggðasamlag, sem staðsett verði á Akureyri, hafi umsjón með stofnbrautu og öðrum vegum, sem Vegagerðin sér um nú um á Íslandi, þ.e.s. utan marka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Þessi nýja stofnun beri faglega og fjárhagslega ábyrgð á skipulagi, hönnun, byggingu, viðhaldi og rekstri stofnbrautarmannvirkja á því svæði. 50% af

tekjum af akandi umferð (vegafé) á landinu renni til nýframkvæmda þar. Arðsemi ráði forgangsröðun framkvæmda.

2.0 RÖKSTUÐNINGUR:

2.1 Betri nýting fjármuna - Samtök um betri byggð telja víst að almenna reglan um minni fjarlægð milli ákvarðanatöku og neytanda auki kostnaðarvitund, ábyrgð, gæði og skilvirkni í sjálfu sér.

Helstu sparnaðarmöguleikar á höfuðborgarsvæðinu felast í sameiningu rekstrareininga, í samræmingu á skipulagi, forgangsröðun, tímasetningu og tilhögun framkvæmda og í hagstæðari samningum við verktaka og birgja um uppbyggingu, viðhald og rekstur umferðarmannvirkja.

2.3 Betri lausnir í umferðarskipulagi þéttbýlis - Ljóst er að sameiginleg Vegamálastofnun verður mun betur í stakk búin en núverandi ósamstæður hópur veghaldarar (8 sveitarfélög og Vegagerðin) til að sérhæfa sig í þeim umferðarlausnum, sem hæfa höfuðborg Íslands á 21. öld. Fjölmörg, nýleg umferðarmannvirki og áætlanir á höfuðborgarsvæðinu sýna svo ekki verður um villst að ekki verður haldið lengra á núverandi braut.

2.4 Jákvæð áhrif á heildarskipulag höfuðborgarsvæðisins - Þó sameining sveitarfélaganna sé ekki á döfinni nú hefur samvinna þeirra færst á nýtt stig, t.d. með sameiginlegu svæðisskipulagi. Á næstu áratugum þarf að leggja amk 100 milljarða króna í nýjar stofnbrautir og önnur meiri háttar umferðarmannvirki á höfuðborgarsvæðinu og er mikils um vert að þeim fjármunum verði vel varið. Samtök um betri byggð telja að fullt forræði sveitarfélaganna yfir stofnbrautunum sé mikilvæg forsenda þess að unnt verði að stemma stigu við neikvæðum áhrifum af vítahring bílasamfélagsins og að stöðva megi stjórnlausa útpenslu byggðarinnar og auka skilvirkni og umferðaröryggi.

2.5 Réttlátari skipting framkvæmdafjár - Höfuðborgarbúar, sem eru nú um 64% landsmanna, geta ekki búið við það lengur að fá í sinn hlut 5-15% framkvæmdafjár. Samtök um betri byggð telja löngu tímabært að sveitarstjórnir á höfuðborgarsvæðinu sameinist um að taka með festu á skiptingu framkvæmdafjár íslenska ríkisins til vega.

2.6 Jákvæð samlegðaráhrif í samstarfi sveitarfélaganna - Átta sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu hafa í æ ríkari mæli tekið upp náið samstarf í mörgum málaflokkum þar sem sameiginlegir hagsmunir eru augljósir. Þessi sveitarfélög búa í sameiningu yfir mikilli þekkingu og nægilega öflugum innviðum til að taka fulla ábyrgð á þessum málaflokki, sem snertir mikilverðustu hagsmuni meira en 200.000 borgarbúa. Samtök um betri byggð telja einsýnt að með sameiginlegri yfirtöku á svo mikilvægum og umfangsmiklum málaflokki skapist skilyrði fyrir auknu samstarfi á mörgum öðrum sviðum.

3.0 GREINARGERÐ:

3.1 Samtök um betri byggð telja það mikilvægt réttlætismál að þessi stjórnkerfisbreyting nái sem fyrst fram að ganga. Samngirni krefst þess að horfið verði frá viðvarandi mismunun s.l. 60 ára við forgangsröðun framkvæmda og skiptingu sameiginlegra fjármuna.

3.2 Frá miðri 20. öld hefur í síauknum mæli verið beitt geðþótta og handstýringu við úthlutun vegafjár og annars framkvæmdafjár á kostnað ört vaxandi byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Uppsafnaður vandi þar er nú orðinn gríðarlegur.

3.3 Vandinn birtist rösklega 200.000 íbúum höfuðborgarsvæðisins ma. daglega í umferðartöfum, mengun, streitu, óhöppum, heilsutjóni og slysum. Í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 er miðað við óbreytta skiptingu vegafjár og beinlínis reiknað með að þetta ófremdarástand haldi áfram að versna út skipulagstímabilið til ársins 2024, að afkastageta gatnakerfisins minnki, meðalhraði umferðar lækki og tímasóun og bifreiðakostnaður allra vegfarenda aukist verulega frá því sem nú er, langt umfram áætlaða fjölgun íbúa.

3.4 Sú stjórnkerfisbreyting, sem hér er mælt með, leiðir til einfaldari og skilvirkari verkaskiptingar ríkis og sveitarfélaga og til aukins sjálfsforræðis þeirra síðarnefndu. Hún færir okkur Íslendinga nær því ástandi, sem ríkir á Norðurlöndunum og víðast í Evrópu og Norður Ameríku, að um 70% opinberra framkvæmda og þjónustu sé á forræði sveitarfélaga í stað um 35% eins og nú er.

3.5 Stjórnkerfisbreytingin er í fullu samræmi við anda Ríó-sáttmálans að færa ábyrgð og þjónustu nær notendum. Hún leiðir til mikillar hagræðingar, betri nýtingar fjármuna og til aukinna gæða við skipulag, byggingu og viðhald umferðarmannvirkja.

3.6 Á höfuðborgarsvæðinu er nú þegar of mög mannvirki, sem eru vanhugsuð, illa hönnuð, óskilvirk, dýr og landfrek, þar sem arðsemi er lág og þar sem beitt er dreifbýlisláusnum, sem eiga ekkert erindi inn í þetta borgarbyggð. Að hluta má kenna fjárskorti um val á annars- eða þriðjaflokks láusnum.

3.7 Þessi stjórnkerfisbreyting gerir sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu kleift að koma upp sameiginlegri Vegamálastofnun, sem sérhæfir sig í borgarlausnum í skipulagi og gatnagerð. Kerfisbreytingin mun hafa jákvæð samlegðaráhrif í samstarfi sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.

3.8 Hún losar borgarsamfélagið við neikvæð áhrif af kjördæmapoti samgönguyfirvalda landstjórnarinnar, sem nú birtist m.a. í viðleitni til að festa fluvöll í Vatnsmýri í sessi og í ótækum skipulags- og umferðarlausnum, m.a. við þverun Kleppsvíkur og við færslu Hringbrautar.

Reykjavík 13.02.2012, f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð
Gunnar H. Gunnarsson, Örn Sigurðsson

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd
við Austurvöll
150 Reykjavík

Kópavogi, 07.02.2012
Tilv. 023
HJ

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, 272. mál og frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 273. mál.

Siglingastofnun Íslands vísar til erindis umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, frá 3. febrúar 2012, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um 272. og 273. mál. Þar sem málin eru nátengd er hér fjallað um þau bæði í sömu umsögninni.

Siglingastofnun er ljós sá skýri vilji innanríkisráðuneytisins að koma á nýju skipulagi samgöngustofnana. Stofnunin telur þó nauðsynlegt að allar hliðar máls séu vandlega skoðaðar áður en til framkvæmda kemur. Siglingastofnun vísar til ítarlegrar umsagnar sem stofnunin veitti samgöngunefnd Alþingis um sömu mál með bréfi dagsettu þann 3. mars 2011 og eftirfarandi atriða í ljósi breytinga sem átt hafa sér stað síðan.

Í fyrri umsögn var á það bent að í umræddum frumvörpum væri gert ráð fyrir að málefni siglinga, öryggis sjófarenda og mengunarvarna á sjó myndu **deilast niður á enn fleiri stofnanir** en í dag og málaflokkurinn því veikjast faglega. Þá var gert ráð fyrir að verkefni Siglingastofnunar skiptust niður á tvær stofnanir, Farsýsluna og Vegagerðina. Siglingastofnun vill benda á að í frumvarpi til laga um Vegagerðina, sem nú er lagt fram, hefur athugasemdum um einstakar greinar verið breytt. Í umfjöllun um 11. gr. sem fjallar um heimild Vegagerðarinnar til að framselja eða fela öðrum einstök verkefni hefur verið bætt inn setningunni: “Má þar í dæmaskyni nefna flutning verkefna til Landhelgisgæslu Íslands.“ Væntanlega er hér um að ræða verkefni sem ættuð eru frá Siglingastofnun, lagalegt forræði þeirra (stjórnarsýslan) yrði flutt til Vegagerðarinnar en framkvæmd til Landhelgisgæslu. Þetta bendir til þess að verið sé að skipta verkefnum Siglingastofnunar í þrennt en ekki tvennt. Hvað með starfsfólkið sem sinnt hefur umræddum verkefnum, hvert flyst það?

Í fyrri umsögn var kafli um það sem við **gætum lært af öðrum þjóðum**. Þar sem siglingamálin eru fjölþjóðlegt verkefni (skip sigla milli landa og ganga kaupum og sölum) var bent á mikilvægi þess að líta til þróunar og valdsviðs alþjóðastofnana, Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) og fyrirkomulags í nágrannalöndum, þegar stjórnkerfi íslenskra siglingamála er skipulagt. Nágrannalönd okkar hafa fylgt þessari

alþjóðlegu þróun, sem felst í því að samþætta eða sameina sem mest siglingamálin, öryggismál sjófarenda og mengunarvarnir á hafinu. Um síðustu áramót tóku gildi breytingar á yfirstjórn siglingamála í Danmörku og Noregi. Í Danmörku var stærsti hluti Vitastofnunar Danmerkur (Farvandsvæsenet) sameinaður Siglingastofnuninni (Søfartstyrelsen), sambærilegt því sem hér var gert með sameiningu Vita- og hafnamálastofnunar og Siglingamálastofnunar ríkisins árið 1996. Í Noregi var norska skipaskráin sameinuð Siglingastofnuninni (Sjøfartsdirektoratet). Markmiðið með þeim sameiningum er að styrkja þjóðirnar sem siglingaþjóðir.

Í frumvarpi sem umhverfisráðherra hefur lagt fram á Alþingi er kveðið á um að setja á fót **mengunarvarnaráð hafna**, en í þessum frumvörpum er lagt til að leggja hafnaráð niður. Hér er verið að flækja stjórnsýslu umhverfismála sjávar enn frekar í stað þess að fela þann málaflökk nýrri Stofnun hafs og stranda sem færi m.a. með umhverfismál sjávar, en með því væru þau mál komin á einn stað. Þau mál eru nú á hendi margra ráðuneyta og margra undirstofnana og samræmingu skortir.

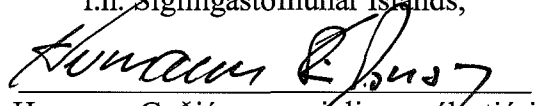
Siglingastofnun bendir á að í greinargerð í nefndaráliti meirihluta samgöngunefndar um frv. til laga um Farsýsluna á síðasta þingi kom eftirfarandi fram:

"Eigi síðar en 1. febrúar 2012 skal innanríkisráðherra leggja fyrir ríkisstjórn og Alþingi **áætlun um frekari sameiningu ríkisstofnana** og drög að samkomulagi við viðeigandi ráðherra ríkisstjórnarinnar þess efnis að áætlun ráðherrans megi fram ganga. Skal framangreind áætlun miða við að sameiningu ríkisstofnana verði að fullu lokið fyrir lok árs 2013. Hvað sameiningarkosti varðar skal í áætlun ráðherra einkum litið til kafla 5.5 í skýrslu nefndar samgönguráðherra um framtíðarskipan stofnana samgöngumála – greining og valkostir."

Siglingastofnun er sammála þessu áliti meirihluta nefndarinnar og hefði talið æskilegt að slík áætlun lægi fyrir áður en frumvörpin verða afgreidd. Þá má benda á að Isavia ohf. ætti, ef alls samræmis væri gætt, að verða hluti af framkvæmdastofnun samgöngumála (Vegagerðinni). Meðan svo er ekki er verulegt stílbrot í frumvörpunum um að setja á fót stjórnsýslustofnun og framkvæmdastofnun samgöngumála.

Að lokum er ítrekað mikilvægi þess að gengið verði frá heildstæðri kostnaðaráætlun og samrunaáætlun vegna fyrirhugaðrar uppstokkunar (uppskiptingar og sameiningar) samgöngustofnana. Í ljósi mikils niðurskurðar frá árinu 2008, t.d. hafa framlag úr ríkissjóði til rekstrar Siglingastofnunar lækkað um 35% að raungildi frá árinu 2008, **yrði tekin mikil áhætta með því að ráðast í kostnaðarsamar breytingar nú ef ekki eru jafnframt ætlaðar til þess sérstakar tímabundnar fjárveitingar.**

Virðingarfyllst,
f.h. Siglingastofnunar Íslands,


Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri



SIGLINGASTOFNUN

Alþingi
Samgöngunefnd
Við Austurvöll
150 Reykjavík

Kópavogi, 03.03.2011
Tilv. 018
HG

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála (heildarlög), 385. mál og frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 386. mál.

Siglingastofnun Íslands vísar til erindis samgöngunefndar Alþingis, dags. 21. febrúar 2011, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um 385. mál. Þar sem mál númer 386 er nátengt fyrra málinu er hér fjallað um bæði málin.

Útdráttur.

Siglingastofnun leggur til að skoðað verði vandlega hvaða möguleika nýtt skipulag Stjórnarráðsins gefur við endurskipulagningu stofnana. Forðast verði að falla í þá gryfju að hrinda í framkvæmd gömlum tillögum sem miðuðust við aðrar aðstæður í þjóðfélaginu og önnur markmið.

Hvað málaflökk siglinga varðar er lagt til að stuðst verði við tillögur nefndar samgönguráðherra um framtíðarskipan stofnana samgöngumála frá júní 2009. Ekki velja þann valkost sem nefndin mælir gegn eins og gert er í frumvörpunum sem hér eru til umsagnar.

Ef umrædd frumvörp verða að lögum munu málefni siglinga, öryggi sjófarenda og mengunarvarnir sjávar deilast niður á enn fleiri stofnanir en raunin er í dag og málaflökkurinn veikjast faglega. Lögð er áhersla á að litið verði til þess, hvernig alþjóðasamfélagið og nágrannalönd raða þessum verkefnum niður á stofnanir. Raunhæft dæmi er að líta til strands Goðafoss í Noregi, hvernig aðgerðum er stýrt þar og hvernig yrði tekið á sambærilegu atviki hér miðað við nýja stofnanaskipan.

Fullnægjandi rök vantar fyrir því að breytingar skv. frumvörpunum muni leiða til kostnaðarlækkunar. Eðli hlutverkaskiptaleiðar, sem frumvörpin byggja á, er að bæði stjórnarsýslustofnunin og framkvæmdastofnunin þurfa að koma sér upp sérfræðingum á sömu sviðum og fylgir því kostnaður. Reynslan af uppskiptingu flugmálanna í Flugmálastjórn og Flugstoðir ohf. á sínum tíma er gott dæmi um þetta.



Endurskipulagning Stjórnarráðsins.

Siglingastofnun veitti allsherjarnefnd Alþingis umsögn þann 28. júní 2010 um frumvarp til laga um Stjórnarráð Íslands (sameiningu ráðuneyta) og skal nú tekinn upp þráðurinn þar sem frá var horfið. Siglingastofnun var þeirrar skoðunar að sameining ráðuneytanna væri í raun forsenda þess að endurskipulagning samgöngustofnana mætti takast vel. Í athugasemdum við frumvarpið um sameiningu ráðuneyta var samþætting á sviði öryggismála, t.d. öryggismál sjófarenda o.fl., tilgreind sem helstu rök fyrir sameiningu dómsmála- og mannréttindaráðuneytis og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis. Þá var í athugasemdunum lögð áhersla á að endurskipulagning samgöngustofnana yrði unnin samhliða og í kjölfar sameiningar ráðuneyta og í samræmi við stefnumótun fyrir nýtt ráðuneyti. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar frá febrúar 2011, Sameining í ríkisrekstri – 4 Innanríkisráðuneyti, kemur fram að Ríkisendurskoðun telur mikilvægt að mótuð verði langtímastefna fyrir sameinað ráðuneyti og hefur ráðuneytið sett sér að það verði gert fyrir 1. október 2011. Í skýrslunni kemur jafnframt fram að í stefnumótunavinnunni þurfi að leggja raunsætt mat á ávinning þess að flytja stofnanir til annarra ráðuneyta eða frá þeim til innanríkisráðuneytisins eftir því hvar verkefni eiga best heima. Æskilegt er að þessari vinnu verði lokið áður en endanlegt skipulag samgöngustofnana verður ákveðið.

Endurskipulagning stofnana taki mið af breytingum Stjórnarráðsins.

Smíði þeirra frumvarpa um Farsýsluna og Vegagerðina, sem nú eru til umsagnar, var að mestu lokið áður en farið var að vinna að sameiningu ráðuneytanna. Í þeirri vinnu var ekki litið út fyrir þáverandi mörk samgönguráðuneytisins og stefnan t.d. tekin á að færa saman í eina stofnun vegagerð, umsjón með ríkisstyrktri hafnargerð og sjóvarnargörðum, rekstur vita og sjómerkja ásamt eignarhaldi og rekstri leiðsögu-, vöktunar, upplýsinga- og eftirlitskerfa á sjó. Sá valkostur sem ráðuneytið tók til skoðunar byggði á hugmyndum sem komnar voru fram fyrir bankahrun, það er að aðskilja skyldi stjórnsýslu frá öðrum verkefnum með því að búa til sérstaka stjórnsýslustofnun og aðra sem sinna skyldi framkvæmdum og rekstri. Þetta er kostnaðarsöm leið þar sem báðar stofnanir þyrftu að koma sér upp sérfræðingum á flestum sviðum samgöngumála en sérfræðingar eru samnýttir í stjórnsýslu, við framkvæmdir og rekstur í dag. Þessi aðferð (í raun uppskipting en ekki sameining) hefði einnig í för með sér að verkefnum Siglingastofnunar yrði skipt niður á tvær stofnanir. Málaflokkur siglinga myndi veikjast faglega og þjónusta við sjófarendur versna því litlar líkur eru á að auknir fjármunir fái til málaflokksins á næstu árum þannig að hægt yrði að bæta við sérfræðingum. Siglingastofnun telur nauðsynlegt að skoða lausnir í víðara samhengi en að framan greinir og sú staðreynd að sameiningu ráðuneyta í innanríkisráðuneyti er lokið og hefur vel til tekist, sbr. skýrslu Ríkisendurskoðunar frá febrúar 2011, gerir þann kost mjög fýsilegan.

Álit nefndar um framtíðarskipan stofnana samgöngumála frá júní 2009.

Nefnd sem samgönguráðherra skipaði þann 29. janúar 2009 um framtíðarskipan stofnana samgöngumála skilaði af sér skýrslu í júní 2009. Að mati nefndarinnar eru margvísleg rök fyrir



breyttu stofnanaskipulagi og voru skoðaðir 5 valkostir í því sambandi. Nefndin mælti sérstaklega með því að valkostur um Stofnun hafs og strandar yrði skoðaður. Á hinn bóginn er á bls. 28 í skýrslu nefndarinnar tekið fram að ekki sé mælt með svokallaðri hlutverkaskiptingu en það er einmitt leiðin sem frumvörpin um Farsýsluna og Vegagerðina byggja á. Í nefndarálitinu eru taldir upp nokkrir gallar við þessa leið og má þar nefna:

1. Tiltölulega flóknar breytingar, sérstaklega hvað varðar Siglingastofnun.
2. Talsverð röskun og talsverð áhætta vegna breytinga.
3. Getur veikt samfellu einstakra samgöngugreina.
4. Samlegðaráhrif á sviði framkvæmda og viðhalds takmörkuð þar sem fyrirséð er að draga muni úr þætti ríkisins í hafnarframkvæmdum.

Stofnun hafs og strandar.

Stofnun hafs og strandar yrði til með sameiningu Siglingastofnunar, Landhelgisgæslu og Fiskistofu en tæki auk þess við verkefnum frá fleiri stofnunum, svo sem mengunarvörnum á sjó frá Umhverfisstofnun. Ríkisendurskoðun hafði komist að hliðstæðri niðurstöðu í stjórnýsluendurskoðun á Landhelgisgæslu Íslands sem skilað var með skýrslu í febrúar 2001. Í hvorugt skiptið varð þó af því að þessir valkostir væru skoðaðir frekar og líklegasta skýringin á því er að stofnanirnar hafa heyrt undir sitt hvort ráðuneytið, en mikil tregða hefur verið á tilflutningi verkefna milli ráðuneyta. Ávallt hefur þó verið mikil samvinna á milli Siglingastofnunar og Landhelgisgæslu, sérstaklega þá fjóra áratugi sem stofnanirnar deildu húsnæði að Seljavegi en þá sinntu verk- og tæknifræðingar Vita- og hafnamála oft ýmsum tæknistörfum fyrir Gæsluna og skipstjórnarmenntaðir menn Gæslunnar ýmsum siglingafræðilegum verkefnum fyrir Vita- og hafnamál. Endurskipulagning Stjórnarráðsins og sá möguleiki að flytja verkefni milli ráðuneyta hefur rutt úr vegi ýmsum þeim hindrunum sem staðið hafi í vegi fyrir faglegri og hagkvæmri skipan á stofnanakerfi ríkisins og því gefst tækifæri nú að ráðast í róttækar breytingar.

Skilvirkt, einfalt og öflugt stofnanakerfi.

Mikilvægt er að stofnanakerfi sem heldur utan um siglingar hér við land sé faglega sterkt, öflugt og skilvirkt svo takast megi á við óhöpp álíka því og þegar Goðafoss strandaði við Noreg fyrir skömmu. Ef frumvörp þau sem hér eru til umsagnar verða samþykkt kæmu a.m.k fjórar stofnanir að slíku verkefni. Farsýslan færi með eftirlit með skipi, áhöfn og farmi, Landhelgisgæslan sæi um löggæslu, leit og björgun, Umhverfisstofnun stýrði mengunarvörnum ásamt viðbrögðum við þeim og Vegagerðin sinnti m.a. rekstri vita, sjómerkja og upplýsingakerfis um veður og sjólag. Siglingastofnun telur vænlegra til árangurs að koma þessum verkefnum öllum fyrir í einni stofnun, „Stofnun hafs og strandar“. Fáar þjóðir í Evrópu hafa yfirráð yfir stærra hafsvæði en Ísland og afar mikilvægt er að við gætum hagsmuna okkar þar og sinnum öryggismálum til frambúðar, sérstaklega nú þegar aukinni skipaumferð er spáð á svæðinu m.a. vegna nýrra siglingaleiða um Norðurslóðir. Benda má á þá miklu áherslu sem Norðmenn leggja á að vera í forystu í siglingamálum á Norður-Atlantshafi en hagsmunir þjóðanna á þessu svæði eru að miklu



leyti svipaðir.

Vaktstöð siglinga.

Samkvæmt lögum nr. 41/2003 fer Siglingastofnun Íslands með framkvæmd laga um Vaktstöð siglinga. Siglingastofnun annast stjórnýslu sem tengist vaktstöðinni og sér um öll samskipti við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) vegna vaktstöðvarinnar. Til að ná fram hagkvæmni í ríkisrekstri samdi Siglingastofnun við Neyðarlínuna ohf. um uppbyggingu fjarskiptakerfa og rekstur vaktstöðvarinnar en Neyðarlínan rekur nokkur önnur hliðstæð kerfi og sinnir neyðarsímsvörun. Samningurinn var endurnýjaður á síðasta ári og er til 10 ára. Neyðarlínan gerði svo aftur undirverktakasamning við Landhelgisgæsluna sem leggur til mannskap sem sinnir sjálfri vöktuninni, það er að fylgjast með á tölvuskjánum í Skógarhlíðinni og nýtur þar með hagræðis af að hafa beinan aðgang að upplýsingum um alla skipaumferð við landið. Nokkuð hefur verið gagnrýnt hversu margar stofnanir koma að þessu verkefni. Verði frumvörpin um Farsýsluna og Vegagerðina að lögum verður fyrirkomulagið í kringum vaktstöðina enn flóknara, því verkefni Siglingastofnunar henni tengd deildust niður á stofnanirnar tvær. Samkvæmt 9. gr. frumvarpsins um Farsýsluna mun sú stofnun annast stjórnýsluverkefni laga um vaktstöð siglinga. Samkvæmt 6. gr. frumvarps um Vegagerðina og kostnaðarmati fjármálaráðuneytis, sem frumvarpinu fylgir, á Vegagerðin að annast greiðslur vegna verkefnisins. Með þessu verður búið að slíta í sundur fjárhagslega og stjórnunarlega ábyrgð sem ekki getur talist góð latína. Væri ekki nær að koma verkefninu fyrir hjá einni öflugri „Stofnun hafs og strandar“ sem síðan endurnýjaði samninginn við Neyðarlínuna ohf. um uppbyggingu og rekstur upplýsinga- og fjarskiptakerfanna. Til fróðleiks má geta þess að um síðustu áramót var samið um að Neyðarlínan tæki einnig að sér rekstur AIS-kerfis Siglingastofnunar, en með því næst fram hagræðing með samnýtingu á símalínunum og sendistöðvum.

Hvað getum við lært af öðrum þjóðum.

Í samræmi við ákvæði laga nr. 6/1996 hefur Siglingastofnun annast samstarf við alþjóðastofnanir og framkvæmd alþjóðasamþykktar sem Ísland er aðili að og varða siglinga-, hafna- og vitamál. Í alþjóðasamfélaginu er komin á ákveðin hefð í því hvaða verkefnum er raðað saman og komið fyrir í umræddum stofnunum. Þannig fjallar Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) á heimsvísu um öryggi sjófarenda og mengunarvarnir á hafinu og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) um sömu málaflokka innan Evrópu. Í ákveðnum tilvikum fara þessar stofnanir fram á að aðildarríkin tilnefni ákveðinn aðila (National Competent Authority) til að koma fram gagnvart þeim, sé skipulagið þannig í viðkomandi landi að verkefnum siglingamála er skipt niður á fleiri en eina stofnun. Mikilvægt er að líta til uppbyggingar og valdsviðs þessara fjölþjóðastofnana þegar skipuleggja á stjórnkerfi íslenskra siglingamála þannig að ekki komi til eyður eða skörun í samskiptum íslenskra stjórnvalda við þær. Nú þegar tækifæri gefst til endurskipulagningar hér á landi væri árangursríkast að ná þessu markmiði með því að setja umrædd verkefni í eina stofnun, „Stofnun hafs og strandar“. Nefna má að Bretar hafa farið þessa leið með stofnun „The Maritime and Coastguard Agency“.

**Faglegur styrkur, sparnaður eða kostnaðarauki.**

Ef horft er til þeirra stofnana sem frumvörpin í óbreyttri mynd gera ráð fyrir, þá yrði Siglingastofnun klofin í nokkurn veginn tvo jafnstóra hluta eða nánast þá sömu og voru til fyrir sameiningu Vita- og hafnamálastofnunar og Siglingamálastofnunar ríkisins árið 1996. Þá var markmiðið með sameiningunni aukinn styrkur málaflokksins og því má vel færa fyrir því gild rök að með því að kljúfa stofnunina í fyrri einingar væri verið að veikja hann faglega. Siglingamálahluti stofnunarinnar yrði sameinaður Umferðarstofu og Flugmálastjórn, sem báðar kæmu í heilu lagi, og síðan bættust við um 5% Vegagerðarinnar. Farsýslan yrði til úr mörgum einingum sem eru ólíkir að eðli og gerð og því um flókna sameiningu að ræða.

Ef lagt er út frá hagræðingu þá kemur fram í svari fjármálaráðherra við fyrirspurn (Þskj. 411 – 243. mál á 139. löggjafarþingi) að á tímabilinu frá október 2008 til október 2010 hefur stöðugildum fækkað um 2% hjá Vegagerðinni, 13% hjá Umferðarstofu, 12% hjá Siglingastofnun og 1% hjá Flugmálastjórn. Ætla mætti af þessum tölum að hagræðingarmöguleikar séu enn til staðar hjá einstaka stofnunum og þar ættu tækifærin að vera. Það hlýtur að teljast hæpið að hagræðingarmarkmið náist skjótt með svo flókinni breytingu því starfsvettvangur þessara stofnana er ólíkur út frá faglegri þekkingu og viðskiptavinir ekki þeir sömu.

Mikilvægi heildstæðrar kostnaðaráætlunar og samrunaáætlunar.

Siglingastofnun telur nauðsynlegt að unnin verði heildstæð kostnaðaráætlun og samrunaáætlun áður en tekin verður ákvörðun um sameiningu Flugmálastjórnar, Siglingastofnunar, Vegagerðarinnar og Umferðarstofu. Nauðsynlegt er að samrunaáætlunin sýni allan áætlaðan kostnað vegna sameiningarinnar, m.a. kostnað vegna vinnu starfsfólks, bókhalds- og upplýsingatæknimála, húsnæðismála, biðlauna og annarra þátta. Sem dæmi má nefna að umræddar fjórar stofnanir nota þrjú mismunandi bókhaldskerfi (Navision, Oracle og Stólpa) og þrjú mismunandi skjalavistunarkerfi (Gopro, Focal og One Systems) en kostnaður fylgir því að stækka eða taka upp nýjan hugbúnað og þjálfar starfsfólk í notkun hans. Hvað húsnæðismál varðar þá er Siglingastofnun í eigin húsnæði sem er í góðu ástandi og stofnunin á skuldlaust og getur því reiknað sér lága húsaleigu. Flutningur á verkefnum Siglingastofnunar til nýrrar stofnunar í leiguhúsnæði hefði í för með sér verulegan kostnaðarauka fyrir verkefni siglingamála. Reynslan af sameiningu ráðuneytanna sýnir að gera verður ráð fyrir að einhverjir starfsmenn stofnananna færu á biðlaun. Til að mæta samdrætti í fjárveitingum síðustu árin hefur starfsmönnum Siglingastofnunar verið fækkað um 12% frá árinu 2008. Ekki er hægt að fækka starfsmönnum sem sinna siglingamálum frekar en orðið er ef nást á að sinna lögbundnum verkefnum, hvað þá þegar endurnýjun og viðhald á fiskiskipaflota landsmanna fer af stað að nýju. Því verður að ráða nýtt starfsfólk í stað þess sem hættir og jafnvel að bæta í þegar hjól atvinnulífsins fara að snúast að fullu að nýju.

Af framanrituðu má ljóst vera að þó nokkur kostnaður fylgir þeirri endurskipulagningu samgöngustofnana, sem frumvörpin um Farsýsluna og Vegagerðina gera ráð fyrir. Í kostnaðarmati fjármálauneytis, sem fylgir frumvörpunum, er rætt um að kostnaði við sameininguna verði mætt með tímabundnum hagræðingarráðstöfunum hjá nýju stofnunum. Hvað siglingamálin varðar er útilokað að þeim tímabundna kostnaði verði mætt með frekari fækkun



starfsfólks og því verður að ætla þeim málaflokki auknar fjárveitingar a.m.k. næstu tvö til þrjú árin. Að öðrum kosti er tekin sú áhætta að starfsemin á þessu sviði hrynji.

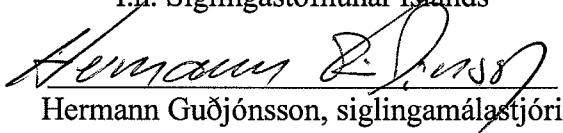
Niðurstaða.

Siglingastofnun leggur áherslu á að vandað verði til verks nú, þegar taka á skipan stofnana innanríkisráðuneytisins til endurskoðunar og komið á skipulagi sem gæti dugað helst einhverja áratugi. Áhættusamt og dýrt yrði að tjalda til einnar nætur í þessu sambandi. Nauðsynlegt er að taka mið af þeim breytingum sem gerðar hafa verið á skipulagi Stjórnarráðsins og nýta til fulls þá hagræðingarmöguleika sem þær gefa. Fyrsta skrefið er að ljúka mótun langtímastefnu fyrir nýtt innanríkisráðuneyti þar sem meðal annars yrði metinn ávinningur af enn frekari tilflutningi verkefna milli ráðuneyta sbr. skýrslu Ríkisendurskoðunar frá febrúar 2011.

Siglingastofnun tekur undir megingillögur nefndar samgönguráðherra um framtíðarskipan stofnana samgöngumála sem skilaði af sér tillögum í júní 2009, það er að valkostur um sameinaða Stofnun hafs og strandar verði kannaður nánar. Þær hindranir sem voru í vegi fyrir að hrinda mætti tillögunum í framkvæmd árið 2009 eru nú horfnar, það er ókleifir ráðuneytismúrar, sem hurfu við endurskipulagningu Stjórnarráðsins og myndun innanríkisráðuneytis. Eyþjóðinni á Íslandi sem frá upphafi hefur fyrst og fremst verið siglingaþjóð er lífsnauðsynlegt að halda vel utan um málefni hafsins, öryggi sjófarenda og mengun sjávar. Öflug Stofnun hafs og strandar er að athuguðu máli mun vænlegri kostur en dreifing verkefna niður á margar stofnanir, sem byggja á annarri kjarnastarfsemi en sjónum. Ákvörðun um að byggja upp slíka Stofnun hafs og strandar væri mikilvægur áfangi í að takast á við þá framtíðarsýn sem bæði forseti Íslands og utanríkisráðherra hafa nýlega sett fram í rituðu máli, þ.e að opnun siglingaleiða um Norðurlóðir muni færa Ísland í nýja og miðlæga stöðu í samgöngukerfi veraldarinnar.

Að lokum er ítrekað mikilvægi þess að gengið verði frá heildstæðri kostnaðaráætlun vegna fyrirhugaðra stofnanabreytinga áður en endanlegar ákvarðanir um framhaldið verða teknar. Í ljósi mikils niðurskurðar til rekstrar síðustu 3 árin yrði tekin mikil áhætta með því að ráðast í kostnaðarsamar breytingar nú og ætla ekki til þess sérstaka tímabundnar fjárveitingar.

Virðingarfyllt,
f.h. Siglingastofnunar Íslands


Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri



SKIPULAGSFRÆÐINGAFÉLAG ÍSLANDS

Pósthólf 298, IS-121 Reykjavík

Alþingi

Erindi nr. P 140/987

komudagur 10.2.2012

Hafnarfirði 06.02.2012.

Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Umsögn um frumvarp til laga um Vegagerðina.

Skipulagsfræðingafélag Íslands hefur fjallað um frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, mál nr. ~~386~~ 273. Skipulagsfræðingafélagið hefur eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið.

Almennt.

Skipulagsfræðingafélagið telur það jákvætt að stofnanir þær sem fjalla um samgöngumál séu færðar undir sama hatt. Mikilvægt er að skoða samgöngumál sem eina heild, þar sem hinir ýmsu samgöngumátar eru samverkandi og nauðsynlegt er að skoða samþættingu þeirra út frá þjónustusjónarmiði, hagkvæmnisjónarmiði, umhverfisáhrifum, samfélagslegum áhrifum, áhrifum á heilsufar, samþættingu við skipulagsáætlanir ríkis, svæða og sveitarfélaga, áhrifum á þróun byggðamála og áhrifum á byggðamynstur þéttbýlisstaða.

Í ljósi þessa mikilvæga hlutverks telur Skipulagsfræðingafélagið að umsagnarferli um frumvarpið sé ábótavant, þar sem einkum hefur verið leitað umsagnar þröngs hóps hagsmunaaðila og opinberra aðila. Nauðsynlegt hefdi verið að leita einnig umsagnar aðila með sérþekkingu á þeim atriðum sem að ofan eru talin, svo sem háskóla, rannsóknarstofnana og fagfélaga.

Enn fremur telur Skipulagsfræðingafélagið að auglýsa eigi starf forstöðumanns hinnar nýju stofnunar, þar sem hlutverk hennar verði aukið í að vera mun meira en summa af starfsemi þeirra stofnana sem sameinast. Mikilvægt er að meta hæfi nýs forstöðumanns með hliðsjón af því.

Skipulagsfræðingafélagið leggur til að inn í frumvarpið verði bætt eftirfarandi atriðum:

1.grein. Hlutverk og markmið.

Inn í greinina verði bætt eftirfarandi málsgrein:

Vegagerðin hefur það hlutverk að stuðla að skipulagi og uppbyggingu samgöngukerfis fjölþættra samgöngumáta sem uppfylli kröfur um þjónustu, hagkvæmni, umhverfisáhrif, samfélagsleg áhrif, áhrif á heilsufar, skipulagssjónarmið, áhrif á þróun byggðamála og áhrif á byggðamynstur þéttbýlisstaða.

4.grein. (Verkefni) Almennt.

Í 2. málsgrein bætist (*skáletrað*):

Stofnunin tekur þátt í gerð samgönguáætlunar. Stofnunin mótar almenna stefnu og viðmið um *heildarskipulag og uppbyggingu fjölþætts samgöngukerfis*, byggingu, viðhald og þjónustu samgöngumannvirkja, annast forsendugreiningu og frumrannsóknir vegna þeirra, greinir og ber saman ólíka valkosti, gerir tillögu að forgangs röðun verkefna, frumhannar mannvirki og metur kostnað, arðsemi, *samfélagsleg áhrif, samræmi við skipulagsáætlanir, áhrif á byggðapróun, áhrif á byggðamynstur* og umhverfisáhrif þeirra. Þá sér stofnunin um framkvæmd samgönguáætlunar, þ.e. verklönnun framkvæmda, útboð verkefna, samninga við verktaka, eftirlit á framkvæmdatíma, skilamat og uppgjör.

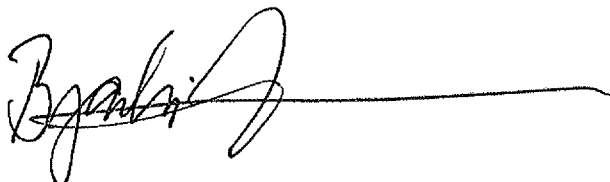
Ákvæði til bráðabirgða.

2. Þetta ákvæði orðist þannig:

Þrátt fyrir 1. tölul. ákvæðis til bráðabirgða verða störf forstöðumanna þeirra stofnana sem sameinast í Vegagerðina lögð niður þegar lög þessi koma til framkvæmda. *Þar sem starfsemi hinnar nýju stofnunar verður fjölþættara en summan af starfsemi þeirra stofnana sem sameinast verður starf nýs forstöðumanns auglýst. Ráðherra er heimilt að taka ákvörðun um að flytja forstöðumann úr hópi núverandi forstöðumanna samgöngustofnana í embætti forstjóra Vegagerðarinnar, sbr. 36. gr. laga nr. 70/1996. Þeim forstöðumönnum sem ekki hljóta áframhaldandi skipun skulu boðin störf í Vegagerðinni eða Farsýslunni.*

F.h. Skipulagsfræðingafélags Íslands.

Virðingarfyllst,



Dr. Bjarki Jóhannesson
Formaður Skipulagsfræðingafélags Íslands.
bjarkij@simnet.is
Sími 664 5611.

Alþingi
Erindi nr. P 140/960
komudagur 6.2.2012

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
nefndasvid@althingi.is

Kópavogi 6. febrúar 2012.

Efni:

Frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, 272. mál og
Frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 273. mál.

Viðfest fylgir bréf mitt til innanríkisráðherra dags. 28. september 2011 um nauðsyn þess að gera traustar og raunsæjar samrunaáætlanir sem viðurkenna þann tímabundna kostnað sem endurskipulagning samgöngustofnana hefur för með sér. Samkvæmt ofanefndum frumvörpum eiga löggin að taka gildi 1. júlí 2012, en ekki er gert ráð fyrir neinum kostnaði vegna þessa í fjárlögum þessa árs.

Virðingarfyllt,



Stefán Pálsson
starfsmaður Siglingastofnunar Íslands

Hr. Ögmundur Jónasson, innanríkisráðherra
Sölvhólgötu 7,
150 Reykjavík.

Kópavogi 28. september 2011.

Efni: Endurskipulagning samgöngustofnana

Mér hefur borist bréf þitt til forstöðumanna og starfsmanna samgöngustofnana dags. 22. september 2011. Í bréfinu er tilkynnt að þú munir leggja fram að nýju frumvörpin um Farsýsluna og Vegagerðina og ekki hvika frá þeirri stefnu að koma á fót því nýja skipulagi í samgöngumálum sem frumvörpin gera ráð fyrir. Ég er starfsmaður samgöngustofnunar og ætla ekki í bréfi þessu að fjalla efnislega um frumvörpin og það skipulag sem þar er boðað heldur fjalla, sem starfsmaður um þá erfiðleika sem kunna að koma í ljós við framkvæmdina vegna ónógs undirbúnings og vöntunar á raunhæfri kostnaðaráætlun við sameiningu stofnana. Vil þó benda á að ekki liggur fyrir nein greining á faglegum ávinningi af fyrirhuguðum breytingum.

Samgöngustofnanir hafa orðið að skera mikið niður í rekstri á undanförunum árum og enn á ný er boðaður niðurskurður í fjárlagagerð næsta árs. Til þess að vel megi takast til með Farsýsluna og hina nýju Vegagerð verður að liggja fyrir traust og raunsæ samrunaáætlun sem viðurkennir þann tímabundna kostnað sem breytingarnar hafa í för með sér og gera þarf ráð fyrir þeim kostnaði á fjárlögum. Ríkisendurskoðun telur þetta mjög mikilvægt sbr. frétt á heimasíðu stofnunarinnar um sameiningu Landlæknisembættisins og Lýðheilsustofnunar:

„Ekki var gerð úttekt á mögulegum fjárhagslegum ávinningi sameiningar áður en hún fór fram. Ríkisendurskoðun telur brýnt að slík úttekt verði gerð. Fyrir sé ekki hægt að segja til um hvort sameiningin muni skila sér í aukinni rekstrarhagkvæmni þegar til lengri tíma er litið.

Ekki var unnin kostnaðaráætlun um framkvæmd sameiningar en Ríkisendurskoðun telur að jafnan eigi að leggja fram slíka áætlun þegar ráðist er í sameiningu stofnana.”

Svipaðar athugasemdir voru gerðar af hálfu Ríkisendurskoðunar vegna innanríkisráðuneytisins:

„Ekki liggur fyrir heildstæð kostnaðaráætlun vegna sameiningar samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis og dómsmála- og mannréttindaráðuneytis. Að mati Ríkisendurskoðunar er brýnt að samrunaáætlun sýni allan áætlaðan kostnað vegna sameiningarinnar, m.a. kostnað vegna vinnu starfsfólks, upplýsingatæknimála og annarra þátta. Mikilvægt er að áætla heildarkostnað sameiningar svo að unnt sé að taka mið af honum í fjárheimildum og rekstraráætlun sameinaðs ráðuneytis og greina hann frá öðrum rekstrargjöldum.”

Mér er ekki kunnugt um að nokkur áætlun liggja fyrir um kostnað við sameiningu núverandi samgöngustofnana í Farsýslu og Vegagerð. Í þeim frumvörpum sem lögð hafa verið fram á fyrri þingum kemur einungis fram að ætla megi að til lengri tíma litið geti sameiningar haft í för með sér um 10% sparnað í rekstri og orðrétt segir m.a. „Gert er ráð fyrir að einhver kostnaður kunni að falla til við sameininguna en að þeim kostnaði verði mætt með tímabundnum hagræðingarráðstöfunum hjá

Þessum stofnunum sem eigi því ekki að leiða til aukinna útgjalda fyrir ríkissjóð.” Algjörlega er litið fram hjá því að hagræðingarráðstafanir með tilheyrandi fækkun starfsmanna eru nú þegar komnar að þolmörkum og ekkert svigrúm er lengur fyrir hendi. Um 130 núverandi starfsmanna samgöngustofnana eiga biðlaunarétt í 6-12 mánuði og þótt þeir allir nýti sér ekki þennan rétt, þegar stofnanir þeirra verða lagðar niður, þá gæti biðlaunakostnaður numið a.m.k. 420 milljónum króna (60 x 7 millj.). Ef halda á áfram núverandi starfsemi og þjónustustigi þarf að ráða sama fjölda nýrra starfsmanna í stað þeirra sem hætta og því þarf að gera ráð fyrir tímabundinni fjárveitingu er nemur fyrrgreindri fjárhæð. Áætlað er að starfsmenn Farsýslunnar geti orðið um 150 og rúmast sá fjöldi ekki í neinu af því húsnæði sem núverandi stofnanir eru í. Líklegt er að því fylgi mikill stofnkostnaður að koma starfseminni fyrir í nýju húsnæði og þarf fé til þess að vera til reiðu. Tölvu- og gagnagrunnar núverandi stofnana eru ekki sömu gerðar og þarf því í upphafi að gera ráð fyrir kostnaði vegna sameiningar í eitt kerfi. Þessi fáu atriði sem ég hef nefnt hér að framan kalla á stofnfé og tímabundin fjárútlát. Fjárveitingar til þessa verða því að vera á hreinu, a.m.k. 600 milljónir króna á fyrsta rekstrarárinu.

Ég var á sínum tíma tilnefndur af starfsmönnum Siglingastofnunar til setu í stýrihóp Samgönguráðuneytisins um endurskipulagningu samgöngustofnana. Verkefni stýrihópsins fólst fyrst og fremst í því að greina starfsemi núverandi samgöngustofnana með þátttöku starfsmanna frá Siglingastofnun, Flugmálastjórn, Vegagerðinni og Umferðarstofu til undirbúnings frumvarpa um Farsýsluna og Vegagerðina. Ekki var um stefnumótunaryvinnu að ræða því stýrihópurinn fékk í upphafi forskrift að því frá fyrrverandi samgönguráðherra, að hvaða markmiði skyldi unnið og hvaða leið valin. Starfsmenn samgöngustofnananna unnu að heilindum að greiningaryvinnunni en kölluðu margoft eftir því að ráðuneytið léti vinna fjárhagslega fýsileikakönnun á verkefninu og þeim kostnaði sem breytingunum fylgdi. Slík greiningaryvinna hefur aldrei farið fram, eftir því að ég best veit og ég skil ekki hvernig hægt er að ráðast í svo viðamiklar breytingar án þess að kostnaðargreining liggi fyrir og að fjármögnun til nýrra stofnana sé tryggð. Þótt við starfsmennirnir höfum komið með fyrrgreinda gagnrýni þá er það gert með góðum hug og í þeirri von að nýr vinnustaður verði okkur og stjórnvöldum til sóma. Við erum engir skæruliðar sem stöndum í vegi fyrir ætluðum breytingum heldur vonum að framkvæmdin verði vönduð og að breytingarnar geti verið til góðs. Við óttumst að það geti orðið atgervisflótti þegar núverandi stofnanir verða lagðar niður og það verður að vera hægt að mæta því með ráðningu nýrra og hæfra starfsmanna. Fjármagn til þess, samræmingar upplýsingatæknimála og stofnkostnaðar vegna húsnæðis verður að vera tryggt.

Ég rita bréf þetta af eigin hvötum og í eigin nafni með þá einlægu von að staðið verði myndarlega að þeirri endurskipulagningu samgöngustofnana sem þú hefur boðað.

Með kveðju,



Stefán Pálsson,
starfsmaður Siglingastofnunar Íslands



Til forstöðumanna og starfsmanna
samgöngustofnana

INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Sölvhólgötu 7 150 Reykjavík
sími: 545 9000 bréfasími: 552 7340
postur@irr.is irr.is

Reykjavík 22. september 2011
Tilv.: IRR11090239/17.1

Efni: Endurskipulagning samgöngustofnana

Ágætu samstarfsmenn

Eins og ykkur er kunnugt hefur Alþingi haft til meðferðar lagafrumvörp sem lúta að endurskipulagningu samgöngustofnana. Komið verði á fót tveimur nýjum stofnunum sem fengið hafa vinnuheitin Vegagerðin og Farsýslan. Vegagerðin færi með allt sem lýtur að framkvæmdum á sviði vegamála, flugmála og hafnamála og Farsýslan yrði stjórnsýslustofnun samgöngumála.

Skemmst er frá því að segja að ekki tókst að afgreiða þessi lagafrumvörp á því þingi sem lauk nú í september. Ekki verður því af neinum breytingum að sinni en upphaflega var gert ráð fyrir að nýjar stofnanir tækju til starfa um næstu áramót. Fram kom reyndar breytingartillaga um að því yrði frestað til 1. júlí á næsta ári til að gefa meira svigrúm til breytinganna.

Næsta skref er því að leggja bæði frumvörpin fram á Alþingi sem nú fer í hönd og mun ég leggja áherslu á að þau fái afgreidd helst fyrir næstu áramót.

Ljóst er að þessi töf veldur óþægindum og óvissu meðal ykkar hinna fjölmörgu starfsmanna þessara samgöngustofnana. Ég endurtek hins vegar að ég mun ekki hvíka frá þeirri stefnu að koma á fót þessi nýja skipulagi í samgöngumálum. Ég tel að þær muni hafa í för með sér breytingar til batnaðar sem komi fram í betri þjónustu og meiri skilvirkni sem ég ítreka að verið hefur til mikillar fyrirmyndar hjá núverandi stofnunum.

Ég vona að þrátt fyrir þessa töf á framgangi málsins muni okkur takast að eyða allri óvissu og að við getum haldið okkur við að hið breytta skipulag geti tekið gildi 1. júlí á næsta ári.

Með kveðju og þökkum,

Ögmundur Jónasson

Alþingi
Erindi nr. Þ 140/1008
komudagur 13.2.2012



Nefndasvið Alþingis
Kristjana Benediktsdóttir
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 10. febrúar 2012
Tilvísun: 2011020034
SE/BH

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 273. mál.

Með tölvubréfi dags. 3. febrúar sl. er Vegagerðinni gefinn kostur á að koma að athugasemdum við ofangreint lagafrumvarp til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis. Frestur er gefinn til 13. febrúar.

Frumvarpið var flutt á 139. löggjafarþingi en hlaut þá ekki afgreiðslu. Það er nú flutt sem næst óbreytt að frátöldum nokkrum breytingum sem gerðar hafa verið á greinargerð með frumvarpinu. Umræddar breytingar lúta að því að vera til skýringar varðandi gildissvið, sbr. breytingar á athugasemdum við 5. og 6. gr. Ennfremur er gerð breyting á athugasemdum við 11. gr. frumvarpsins þar sem tilgreint er að flutningur verkefna til Landhelgisgæslu Íslands kunni að fara fram á grundvelli ákvæða frumvarpsins.

Með hliðsjón af framangreindum breytingum og eftir nánari skoðun á ákvæðum frumvarpsins, þ.m.t. gildistökuákvæði, leggur Vegagerðin til að eftirfarandi breytingar verði gerðar á ákvæðum þess til frekari skýringar á verksviði framkvæmdastofnunar samgöngumála:

1. Við 1. málslíð 1. mgr. 5. gr. bætist orðin „á landi“ .
2. 1. málslíður 1. mgr. 6. gr. breytist þannig að á eftir orðinu „samgöngukerfa“ komi „á landi“.
3. 3. tölulíður 2. mgr. 6. gr. falli niður.
4. Við 4. tölulíð 2. mgr. 6. gr. bætist orðin „á landi“ .
5. 17. gr. frumvarpsins orðist svo: „Lög þessi öðlast þegar gildi en koma til framkvæmda 1. janúar 2013. Frá 1. janúar 2013 falla úr gildi ákvæði 1. mgr. 5. gr. vegalaga nr. 80/2007“.

Greinargerð:

Breytingar sem lagðar eru til í liðum 1., 2., og 4. miða að því að skýra enn frekar hlutverk og verksvið framkvæmdastofnunarinnar hvað snertir byggingu, viðhald og rekstur samgöngumannvirkja og tilheyrandi búnaðar á landi.

Hvað snertir lið 3 þá er sú breyting lögð til af gefnu tilefni í ljósi ofangreindrar athugasemdar við 11. gr. í greinargerð með frumvarpinu. Athugasemdin varðar það ákvæði frumvarpsins sem heimilar stofnuninni framsal verkefna. Eina breytingin sem gerð var er svohljóðandi: „*Má þar í dæmaskyni nefna flutning verkefna til Landhelgisgæslu Íslands.*“ Þykir þetta sýna að vel komi til álita að vista tilgreind verkefni hjá Landhelgisgæslunni og er það mat Vegagerðarinnar að þessum verkefnum yrði betur komið þar. Af þeim sökum er lagt til að tekin verði af öll tvímæli hvað það varðar með því að fella 3. tölulið 2. mgr. 6. gr. úr frumvarpinu og að gerð verði sú breyting á lögum 52, 2006 um Landhelgisgæslu Íslands, að þau verkefni sem hér um ræðir verði talin meðal lögbundinna verkefna Landhelgisgæslunnar.

Gildistökuákvæði frumvarpsins er óbreytt frá því að frumvarpið var lagt fram á 139. löggjafarþingi og ráð fyrir því gert að ákvæði þess komi til framkvæmda 1. júlí 2012. Nauðsynlegt er að nokkur fyrirvari sé gefinn til að hrinda í framkvæmd svo umfangsmiklum breytingum á skipulagi stofnana sem hér um ræðir. Vegagerðin leggur því til að gildistökuákvæði verði þannig breytt að ákvæði laganna taki þegar gildi en komi til framkvæmda um næstu áramót þannig að örugglega verði hægt að ljúka nauðsynlegri undirbúningsvinnu áður en ákvæði frumvarpsins, verði það samþykkt, koma til framkvæmda.

Vegagerðin gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst,



Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri.