



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ



ÁFANGASKÝRSLA

**UM VERKEFNAÁÆTLUN
SAMGÖNGURÁÐUNEYTIS
2003 – 2007**

**FRAMKVÆMDIR OG ÁRANGUR 2003-2005 OG
MEGINVERKEFNI OG ÁHERSLUR FYRIR ÁRIN 2005-2007**



ÁFANGASKÝRSLA

UM VERKEFNAÁÆTLUN SAMGÖNGURÁÐUNEYTIS 2003 – 2007

FRAMKVÆMDIR OG ÁRANGUR 2003-2005 OG MEGINVERKEFNI OG ÁHERSLUR FYRIR ÁRIN 2005-2007

EFNISYFIRLIT

INNGANGUR.....	3
SAMGÖNGUMÁL	5
FJARSKIPTI	7
PÓSTMÁL.....	9
UMHVERFISMÁL.....	11
UMFERÐARÖRYGGISMÁL.....	13
VEGAMÁL	15
SIGLINGAR	17
FLUGMÁL.....	19
FERÐAMÁL	23
ALMENN VERKEFNI	27
INNRA STARF RÁÐUNEYTIS.....	29
VIÐAUKAR.....	31

INNGANGUR

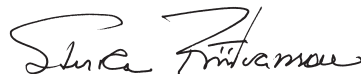
Haustið 2003 gaf samgönguráðuneytið út verkefnaáætlun ráðherra fyrir nýhafið kjörtímabil, árin 2003 til 2007. Þar eru sett fram markmið ráðherra til aðgerða og úrbóta ásamt áskilnaði um leiðir til að ná þeim markmiðum. Nú þegar tímabilið er hálfnað hefur verið farið yfir verkefnaáætlunina með það fyrir augum að greina hvaða markmiðum hefur verið náð, hver staðan er á verkefnum sem eru enn í vinnslu og bæta við upplýsingum um verkefni sem unnin hafa verið til viðbótar við þau sem rötuðu inn í áætlunina. Þá er greint frá nýjum verkefnum sem ákveðið hefur verið að ráðast í.

Þegar litið er yfir farinn veg sést að nýliðið starfsár var með sanni „ár hinna stóru áætlana“. Heildaráætlun hefur verið unnin í fyrsta skipti fyrir fjarskiptasviðið, ferðamálasviðið og umferðaröryggi. Þá var fjögurra ára samgönguáætlun endurgerð fyrir árin 2005 til 2008. Allar þessar áætlanir hlutu brautargengi frá Alþingi með þingsályktunartillögum. Því liggur fyrir hjá ráðuneytinu mikið starf í að hrinda í framkvæmd þessum áætlunum. Að auki hefur ráðherra ákveðið að endurskipuleggja starf Flugmálastjórnar Íslands, skipta starfseminni upp í hlutafélag sem veitir þjónustu á flugvöllum og ríkisstofnun sem sér um flugöryggi og aðra stjórnsýslu. Þá voru á vorþingi 2005 samþykkt ný heildarlög um skipan ferðapjónustu sem hefur í för með sér að Ferðamálaráð verður lagt niður í þeirri mynd sem það nú er og í stað þess kemur Ferðamálastofa, sem mun gefa út ferðaskrifstofuleyfi og sinna bæði stjórnsýslu og markaðsstarfi. Þetta eru nokkur af stærstu verkefnum en í áfangaskýrslunni hér á eftir kennir margra fleiri grasa.

Þá er ekki ofsögum sagt að framundan séu stærstu vegaf framkvæmdir í Íslandssögunni. Ákvörðun ríkisstjórnarinnar um að ráðstafa 15 milljörðum króna af söluandvirði Símans til vegamála markar tímamót. Mestur hluti fjárins, um 8 milljarðar króna, fer í lagningu Sundabrautar en ráðgert er að hefja framkvæmdir við Sundabraut árið 2007.

Tilgangur með þessari útgáfu er að gefa gott yfirlit yfir verkefni ráðuneytisins. Verkefnaáætlunin sýnir þau pólitísku markmið sem ég hef sett.

12. desember 2005





SAMGÖNGUMÁL

Samgönguáætlun

Pingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008 var lögð fram á Alþingi og samþykkt þann 11. maí 2005. Endurskoðun samgönguáætlunar til 12 ára er hafin en til stendur að leggja hana fram á Alþingi haustið 2006.

Mat á samgönguáætlun

Tilgangur árangursstjórnunarsamninga við stofnanir ráðuneytisins er meðal annars að tryggja betur eftirfylgni og framgang samgönguáætlunar. Jafnframt er áætlað að breyta að nokkru hinum árlegu skýrslum samgönguráðherra til Alþingis þannig að meiri áhersla sé lögð á árangur af samgönguáætlun í stað eiginlegra framkvæmdalýsinga.

Þá vann Hagfræðistofnun, fyrir Samgönguráð, að sérstakri skoðun á aðferðum til að meta forgangsröðun framkvæmda hjá Vegagerð, Flugmálastjórn og Siglingastofnun.

Útboð sérleyfa

Í samræmi við lög nr. 75/2001, um fólks-, vöru- og efnisflutninga, voru í fyrsta skipti öll sérleyfi til fólksflutninga boðin út í ágúst 2005. Breytingin tekur gildi 1. janúar 2006 og er einn liður í því að umbreyta fyrirkomulagi þessarar samgöngugreinar.

Ferjurekstur

Ferjur eru mikilvægar ákveðnum byggðum í landinu auk þess sem þær eru mikilvægur þáttur í þjónustu við ferðamenn. Ferjuleiðir eru nú sex talsins: Vestmannaeyjar-Þorlákshöfn, Stykkishólmur-Brjánslækur, Ísafjörður-Djúp, Dalvík-Grímsøy-Hrísey, Árskógssandur-Hrísey og Mjóifjörður-Neskaupsstaður. Allar þessar ferjuleiðir hafa verið boðnar út.

Rekstur ferjuleiða hefur haldist allt að því óbreyttur síðustu ár ef frá er skilin ferjuleiðin milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, en ferðum á þeirri leið hefur fjölgað verulega. Frá 1. janúar 2006 hefur verið ákveðið að Herjólfur sigli 720 ferðir á ári eða tvær ferðir á dag alla daga ársins. Hér er um 26% aukningu að ræða síðan árið 2003 og 72% aukningu sé horft aftur til ársins 1999. Siglingar um ferjuleiðina Stykkishólmur-Brjánslækur verða óbreyttar til ársins 2006. Endurskoða þarf ferjureksturinn eftir það með tilliti til aukinnar vetturþjónustu og þar með bættra samgangna á Vestfjarðarvegi, úr Reyhólasveit og að Brjánslæk, og að teknu tilliti til þjónustu vegna vaxandi ferðþjónustu og búsetu og nýtingar hlunninda í eyjum Breiðafjarðar.

Yfir stendur vinna við rannsóknir á hafnarstæði í Bakkafjöru en áformað er að þeirri vinnu ljúki á árinu 2006. Í kjölfarið verður ráðist í samanburð við aðra kosti í samgöngumálum milli lands og Eyja. Sérstök nefnd hefur verið skipuð og falið að fjalla um þessa valkosti.

Þróun flutninga innanlands

Í ljósi þess að flutningum með ströndum landsins hefur verið hætt, skipaði samgönguráðherra nefnd til að meta afleiðingar þess að flutningar færðust alfarið á vegina. Niðurstaða nefndarinnar var sú að aðgerðin hefði takmörkuð áhrif á viðhald vega, umferðaröryggi og losun gróðurhúsalofttegunda. Taldi nefndin mikilvægt að stjórnvöld tryggi að gjaldtaka og álögur á mismunandi flutningasmáta verði

í samræmi við þann samfélagslegan kostnað sem þeir valda. Jafnframt taldi nefndin að ríkisvaldið eigi ekki og geti ekki gripið til aðgerða sem miða að því að færa meginþunga flutninga aftur á sjó og telur vandséð að slíkar aðgerðir geti snúið þróuninni við eða að samfélagslegir hagsmunir krefjist slíks. Samgönguráðherra tók undir niðurstöðu nefndarinnar og hefur þegar mótað stefnu í samræmi við tillögur hennar, sem meðal annars endurspeglast í umferðaröryggisáætlun og verkefnum sem miða að því að flýta uppbyggingu vegakerfisins.

Takmörkunarsvæði leigubifreiðaaaksturs höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja sameinuð

1. október 2005 tók gildi breyting á reglum um akstur leigubifreiða á milli höfuðborgarsvæðisins og Reykjaness. Til þessa hefur leigubílstjórum aðeins verið heimilt að aka með farþega aðra leiðina og hafa þeir því orðið að snúa til baka án farþega. Með breytingunni sameinast þessi svæði í eitt aksturssvæði og er bifreiðastjórum beggja svæðanna um leið heimilt að taka upp farþega hvar sem er á öllu svæðinu.

Tilgangur breytinganna er meðal annars að bæta þjónustu við flugfarþega og auka þar með hagræði við akstur til og frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar.

Samgöngumiðstöð á Vatnsmýrarsvæðinu

Samkomulag náðist milli samgönguráðherra og borgaryfirvalda um að skipaður yrði undirbúningshópur til þess að gera tillögur um uppbyggingu samgöngumiðstöðvar, sem kæmi til með að þjóna flugi og langferðabílum. Þá yrði þar aðstaða fyrir strætisvagna. Undirbúningshópnum var ætlað að gera þarfagreiningu varðandi samgöngumiðstöð, tillögu að staðsetningu, lauslega kostnaðaráætlun fyrir mannvirki og framkvæma athugun á fjármögnunarmöguleikum og rekstrarfyrirkomulagi.

Í mars 2005 skilaði hópurinn inn tillögum um byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýrinni. Annars vegar var skoðaður möguleikinn á staðsetningu norðan við Hótel Lofleiði (norðurkostur) og hins vegar að breyta hluta Hótel Loftleiða í samgöngumiðstöð (hótelkostur). Lausleg kostnaðaráætlun gerir ráð fyrir að stofnkostnaður norðurkosta sé 1.520 m.kr. en stofnkostnaður hótelkosta sé 1.851 m.kr. Bent er á fjórar leiðir við tilhögun framkvæmda; framkvæmd á fjárlögum, alútboð, einkaframkvæmd og svonefnt „partnering“

Í framhaldinu var skipaður vinnuhópur sem í eiga sæti fulltrúar frá Vegagerðinni, Flugmálastjórn og Reykjavíkurborg. Vinnuhópurinn heyrir undir samráðsnefnd samgönguráðuneytis og Reykjavíkurborgar um Reykjavíkflugvöll. Hlutverk hans er að velja stað fyrir samgöngumiðstöð og búa henni ramma, sem nota má sem grundvöll að útboði eða samningum við áhugaaðila um byggingu samgöngumiðstöðvar.

Leiðsögukerfi

Að störfum er nefnd sem skal gera tillögu að; áætlun, uppbyggingu, rekstri og notkun leiðsögukerfa hér á landi, sem taka til samgangna á landi, í lofti og á sjó. Nefndin mun einnig fjalla um stöðu Íslands í uppbyggingu á evrópska gervihnattaleiðsögukerfinu Galileo, sem mun samanstanda af 30 gervihnöttum sem þekja allan hnöttinn. Skýrsla nefndarinnar til samgönguráðherra er væntanleg í lok ársins 2005.

FJARSKIPTI

Altengt Ísland

Árið 2004 skipaði samgönguráðherra sérstaka verkefnisstjórn til að vinna að langtímaáætlun í fjarskiptamálum. Samgönguráðherra lagði fram tillögu til þingsályktunar um stefnu í fjarskiptamálum fyrir árin 2005-2010 á 131. löggjafarþingi sem var samþykkt þann 11. maí 2005. Jafnframt var lagt fram frumvarp til laga um breytingu á fjarskiptalögum sem lögfesti gerð fjarskiptaáætlunar.

Þingsályktun um fjarskiptaáætlun markar stefnu í fjarskiptamálum þjóðarinnar til næstu fimm ára. Til að tryggja meginmarkmið ráðuneytisins um ódýr, örugg og aðgengileg fjarskipti lagði samgönguráðherra megináherslu á að hluta af söluandvirði Landssíma Íslands hf. yrði varið til að hrinda í framkvæmd áhersluatriðum fjarskiptaáætlunar. Tillaga ráðherra var samþykkt og ákveðið að verja 2,5 milljörðum króna til þess að hrinda í framkvæmd verkefnum sem skilgreind eru í fjarskiptaáætlun. Í áætluninni eru eftirfarandi meginmarkmið skilgreind:

- **Að bæta fjarskiptasamband á vegum landsins.**
Áhersla á bætt farsamband á vegum er til þess fallin að auka öryggi vegfarenda. Markmiðið er að á árinu 2006 verði GSM farsímaþjónusta aðgengileg á þjóðvegi 1, helstu stofnvegum, minni þéttbýlisstöðum og helstu ferðamannastöðum.
- **Háhraðavæðing um allt land.**
Markmið um háhraðavæðingu eru að allir landsmenn sem þess óska geti tengst háhraðaneti árið 2007. Á árunum 2006-2010 verður einnig unnið að því tengja mennta- og rannsóknarstofnanir öflugum háhraðaneti.
- **Að öryggi og persónuvernd séu tryggð.**
Til að tryggja öryggi almennra fjarskiptaneta innanlands og við umheiminn verða fullnægjandi varasambönd að vera til staðar.
Til að almenningur geti treyst öryggi netsins í viðskiptum og daglegu lífi er stefnt að því að miðla í auknum mæli leiðbeiningum um öryggismál, neytendavernd, persónuvernd og siðferðileg álitæfni. Önnur verkefni sem unnin verða til ársins 2010 eru meðal annars að skilgreina öryggisviðmið og gæðakröfur vegna virkni fastaneta og farsímaneta, setja fram og framfylgja aðgerðaáætlun um varnir gegn ruslpósti, herða viðbrögð vegna óværu á Internetinu og vinna viðbragðsáætlun ef bregðast þarf við bilun eða ögn.
- **Að stafrænt sjónvarp og hljóðvarp nái til allra landsmanna.**
Stjórnvöld hafa sett sér það markmið að stafrænt gagnvirkt sjónvarp nái til allra landsmanna árið 2007. Jafnframt er stefnt að því að dreifing sjónvarpsdagskrár RÚV, auk hljóðvarps Rásar 1 og 2, til sjómanna og á miðum við landið og til strjálbýlli svæða verði stafræn í gegnum gervihnött.
- **Að tryggja samkeppnishæfni Íslands.**
Forsenda samkeppnishæfni Íslands er að framboð og aðgengi að fjarskiptaþjónustu sé á því verði og með þeim gæðum sem best þekkist erlendis. Til að tryggja samkeppnishæfni landsins stendur til að bæta laga- og reglugerðarumhverfi og efla eftirlit á fjarskiptamarkaði.

Farice

Samkomulag náðist um lagningu sæstrengs á milli Íslands, Færeyja og Skotlands með tengingu til London. Sæstrengurinn var tekinn í notkun 15. janúar 2004 en íslenska ríkið á um 41,4% í honum. Aðrir stórir eignaraðilar eru Föroya Tele, 19,9%, Síminn með 27% og OgVodafone með 8,8%. Nýji strengurinn annar yfir 720 Gb gagnasambandi þegar hann er nýttur að fullu. Ráðuneytið leggur mikla áherslu á öryggi gagnasambanda og varaleiðir til útlanda. Vandamál hafa komið upp varðandi rekstraröryggi sambandsins í Skotlandi eftir að strengurinn kemur á land. Farice vinnur að því að koma upp varaleið á þeim kafla þar sem bilanirnar eru tíðastar. Þá er gagnasamband við útlönd til skoðunar með hliðsjón af markmiðum fjarskiptaáætlunar.

Þriðja kynslóð farsíma

Frumvarp um þriðju kynslóð farsíma var samþykkt sem lög frá Alþingi í febrúar 2005. Lögin gera ráð fyrir að tíðnir fyrir 3ju kynslóð farsíma verði boðnar út. Þau gera ennfremur ráð fyrir 190 m.kr. tíðnisgjaldi sem lækkar ef leyfishafi nær að uppfylla kröfur laganna um útbreiðslu. Gjaldið gæti farið niður í 40 m.kr. ef leyfishafi nær til 60% íbúa á skilgreindum svæðum utan höfuðborgarsvæðisins.

NMT farsímakerfið

Í dag hefur Síminn leyfi til þess að reka NMT farsímakerfi á 450 Mhz tíðnisviðinu. Samkvæmt leyfisbréfinu getur leyfishafi sagt upp leyfinu frá 1. janúar 2005, með tveggja ára uppsagnarfresti. Það hefur Síminn gert. Á móti geta stjórnvöld framlengt uppsagnarfrestinn einhliða um tvö ár. Það er stefna samgönguráðherra að halda NMT farsímakerfinu úti eins lengi og unnt er.

Fjarskipti í dreifbýli

Samgönguráðuneytið hefur með ýmsu móti stuðlað að bættu fjarskiptasambandi í dreifbýli. Alþingi samþykkti meðal annars tillögu ráðuneytisins um að 128 kb gagnaflutningssamband yrði hluti af alþjónustukvöð, samaborið við 64 kb sem tilskipun Evrópusambandsins gerði kröfur um. Unnið að því að tengja síðustu íbúa landsins í samræmi við rétt þeirra til alþjónustu. Markmið fjarskiptaáætlunar ganga enn lengra í þessum efnunum. Þar er stefnt að því að íbúar landsins eigi í framtíðinni aðgang að háhraðasamböndum.

PÓSTMÁL

Efling Póst- og fjarskiptastofnunar

Ráðuneytið leggur áherslu á að Póst- og fjarskiptastofnun sé vel í stakk búin til að sinna eftirlitshlutverki sínu og stuðla að samkeppni á markaði. Á tímabilinu var starfsemi stofnunarinnar styrkt að þessu leyti með lögum nr. 69/2003.

Einkaréttur afnuminn

Frá og með 1. janúar 2003 er íslenska ríkið einungis með einkarétt á póstpjónustu vegna póstsendinga bréfa allt að 100 grömm. Hinn 1. janúar 2006 verður gengið skrefinu lengra og einkaréttur ríkisins á póstsendingu mun einungis ná til bréfa sem eru 50 grömm eða 2.5 falt burðagjald. Samkvæmt tilskipun Evrópusambandsins um póstpjónustu í aðildarríkjunum, sem hefur verið tekin í EES-samninginn, er að því stefnt að póstpjónusta verði gefin frjálts á árinu 2009.

Fimm daga dreifing póst

Stefnt var að því að frá og með 1. október 2004 fengju öll heimili í landinu póst sendan heim alla virka daga, nema kringumstæður eða landfræðilegar aðstæður hindruðu slíkt. Íslandspóstur hefur unnið ötulllega að því að ná markmiðinu þannig að í dag njóta 98,6% heimila 5 daga póstpjónustu. 85 heimili á landinu njóta lakari þjónustu, þar af eru 37 heimili í þriggja daga þjónustu, 43 í tveggja daga þjónustu og eitt heimili fær póst einu sinni í viku. Póst- og fjarskiptastofnun hefur veitt Íslandspósti undanþágu frá 5 daga póstdreifingu til þeirra 85 heimila sem upp á vantar.

Íslandspóstur hf.

Á árunum 2003 til 2005 hefur Íslandspóstur lagt áherslu á samstarf um póstafrgreiðslur á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni. Því starfi hefur miðað vel þannig að í lok ársins 2005 verða 33 póstafrgreiðslur í eigin rekstri og 51 í rekstri samstarfsaðila. Stefnt að því að ljúka tilfærslu póstafrgreiðslna til samstarfsaðila á árunum 2006 og 2007.

Undanfarin tvö ár hefur húsnæðiskostur pósthúsa einnig verið bættur mikið. Endurbætur hafa meðal annars farið fram á húsnæðinu á Ísafirði, á Egilsstöðum og í Hafnarfirði og ný póstmstöð var tekin í notkun á Akureyri. Á árunum 2006 og 2007 verður uppbyggingu haldið áfram á 16 lykilstöðum á landsbyggðinni, þar sem tíu ný pósthús verða tekin í notkun og endurbætur munu fara fram á sex til viðbótar. Þá mun vinnu- og húsnæðisaðstaða dreifingarstöðva, og aðstaða Póstmstöðvarinnar, á höfuðborgarsvæðinu verða bætt.



UMHVERFISMÁL

Í samgönguáætlun 2003-2014 var í fyrsta sinn sett fram markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Ljóst var í upphafi að markmiðinu yrði ekki náð í bráð en á sama hátt var ljóst að ekki yrði hjá því komist að setja fram þetta markmið.

Ráðuneytið hefur að svo komnu máli miðað sínar aðgerðir við upptöku olúgjalds hvað markmið um losun gróðurhúsalofttegunda frá bifreiðumferð viðvíkur. Vonir eru bundnar við að upptaka þess muni fjölga díselbifreiðum sem eru eyðslugrenni en sambærilegar bensínknúnar bifreiðar og þar með verða til þess að þetta tiltekna útstreymi minnkar. Áhrif olúgjaldsins liggja hins vegar ekki fyrir á þessari stundu en þróunin hefur verið frekar óhagstæð í þessu tilviki þar sem batnandi efnahagur í þjóðfélaginu hefur leitt til mikillar fjölgunar bifreiða.

Í flugsamgöngum má segja sömu sögu. Flug hefur stöðugt aukist eftir að áhrif 11. september fjöruðu út og erlendum ferðamönnum fjölga stöðugt. Ráðuneytið hefur lagt það mat á þessa þróun að það verði fyrst og fremst fyrir tilstilli nýrra reglna og tækni erlendis frá sem breytinga verði hér að vænta. Þetta er sett fram með hliðsjón af því að fáar þjóðir í heiminum er jafnháðar öflugum flugsamgöngum og Íslendingar og jafnframt bent á að atvinnustarfsemi tengt flugi er hlutfallslega með því mesta sem gerist.

Hvað siglingamálin varðar þá hefur umræðan einkum snúist um brottfall strandsiglinga. Sýnt hefur verið fram á að lokapáttur hennar þ.e. þegar ferðum Mánafoss var hætt hafi haft óveruleg áhrif á útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá landinu.

Í ráðuneytinu stendur til að aðgerðir í umhverfismálum verði endurskoðaðar með samgönguáætlun 2007-2018.



UMFERÐARÖRYGGISMÁL

Umferðaröryggisáætlun

Umferðarmál fluttust frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis 1. janúar 2004. Í kjölfarið hófst vinna við endurskoðun umferðaröryggisáætlunar og hún samþykkt sem hluti af samgönguáætlun á vorþingi 2005. Í fyrsta skipti er umferðaröryggisaðgerðum forgangsraðað með tilliti til arðsemi aðgerða. Arðsemi aðgerða er reiknuð miðað við áætlaða fækkun slysa og óhappa út frá forsendum um kostnað við hvert slys og fjölda atvika sem skráð eru í lögregluskýrslur. Reiknaður heildarkostnaður vegna umferðarslysa og óhappa er um 10 milljarðar króna á ári. Fjárveiting til umferðaröryggisaðgerða er 1.540 mkr. á 4 ára tímabili en heildararðsemi aðgerða, miðað við rekstur í 10 ár og 7% ávöxtunarkröfu, er rúmlega 3 milljarðar króna. Eftirfarandi fer kynning á þeim aðgerðum sem þegar eru hafnar eða hefjast á næsta ári.

Samningur við Ríkislögreglustjóra um aukið eftirlit

Í júní 2005 var undirritaður samstarfssamningur við Ríkislögreglustjóra um aukið eftirlit með hraðakstri, ölvunarakstri og bílbeltanotkun. Samningurinn er liður í því að ná markmiðum umferðaröryggisáætlunar um fækkun slysa, enda er eftirlit lögreglunnar talið gegna lykilhlutverki í því að fækka dauðaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni.

- Hraðakstur og bílbeltanotkun: Hraðakstur er algengasta orsök banaslysa í umferðinni. Með þessum samningi er eftirlit aukið um 100%, einkum á þekktum slysaköflum. Aðrar aðgerðir sem unnið verður að til að draga úr hraðakstri eru fastir myndavélapunktur, meðalhraðaeftirlit á löngum vegköflum, færanlegar myndavélar og aukið eftirlit lögreglu á þekktum slyastöðum yfir sumarmánuðina. Vænst er til þess árangurs að fækkun látinna verði að meðaltali 2,5 á ári og fækkun alvarlegra slasaðra um 4,8 að meðaltali á ári.
- Ölvun og/eða fíkniefni við akstur: Í 10% banaslysa er aðalorsökin sú að ökumaður er undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna og 2,4% allra umferðarslysa má rekja til ölvunaraksturs. Afskiptum lögreglu af öikumönnum mun því fjölgað um sem næst 100%. Væntanlegur árangur er fækkun látinna um 0,5 og fækkun alvarlegra slasaðra um 2,7 að meðaltali á ári.

Ákveðið hefur verið að endurnýja samstarfssamninginn við Ríkislögreglustjóra á árinu 2006 náist sá árangur sem stefnt var að í upphafi.

Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja

Verkefnið gengur út á að beita aðferðafræði öryggisstjórnunar til að gera starfsumhverfi þeirra sem aka við vinnu sem öruggast. Þessu verkefni var hleypt af stokkunum 7. mars 2005 undir heitinu „Vel á vegi stöð“ og er í höndum Umferðarstofu. Ávinningur aðgerðanna er talin vera fækkun látinna um 0,1 og fækkun alvarlegra slasaðra um 0,6 að meðaltali á ári.

Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla

Um er að ræða nýja stöðu grunnskólafulltrúa hjá Umferðarstofu sem mun gera umferðaröryggi að föstum lið í námskrá grunnskóla og leikskóla. Nú þegar hefur verið gerður samningur við Grundaskóla á Akranesi sem felur í sér að skólinn verður móðurskóli umferðarfræðslu á grunnskólastigi og öðrum skólum til ráðgjafar á því sviði. Við skólann mun starfa verkefnisstjóri og teymi kennara sem sinnir umferðarfræðslu sérstaklega. Í störfum þeirra felst meðal annars að skipuleggja og stjórna námskeiðum og fræðslufundum fyrir kennara grunnskóla á landinu öllu. Að auki munu samningsaðilar, í samstarfi við Námsgagnastofnun, fylgja eftir og kynna nýjan umferðarvef fyrir öðrum skólum. Markmiðið er að fækka slysum á börnum um 10% og að ávinningur aðgerða verði því fækkun látinna um 0,2 og fækkun alvarlegra slasaðra um 1,0 að meðaltali á ári.

Öryggisbeltanotkun í hópþílum

Unnið verður að gerð kynningar- og fræðsluefnis sem snýr að aukinni öryggisbeltanotkun í hópþílum. Verkefnið verður í höndum Umferðarstofu en vænst er til þess að alvarlega slösuðum fækki um 0,3 að meðaltali á ári.

Forvarnir vegna erlendra ökumanna

Umferðaróhöpp þar sem erlendir ökumenn eru orsakavaldar jafngilda 5% allra umferðarslysa á landinu. Í ljósi þessa hefur verið unnið að því að gera myndband fyrir erlenda ferðamenn sem sýnir það sem helst ber að gæta að í akstri á Íslandi. Gerð myndbandsins er liður í því að fækka slysum þar sem erlendir ferðamenn eru orsakavaldar um 10% það er fækkun látinna um 0,2 og fækkun alvarlegra slasaðra um 1,2 að meðaltali á ári.

Aksturkennsla í ökugerði

Samgönguráðherra hefur ákveðið að innleidd verði aksturkennsla í ökugerði. Markmiðið er að fækka umferðarslysum meðal ungra ökumanna með því að gefa nemendum kost á að upplifa aðstæður þar sem þeir hafa takmarkaða stjórn á atburðarrás. Niðurstöður rannsókna benda til að slysatíðni meðal ungra karlmannna, sem fengið hafa hálkukennslu, sé töluvert minni en meðal þeirra sem ekki hafa fengið slíka kennslu.

Vegrýni

Verkefni um vegrýni nær til hönnunar vegarins, umhverfis hans og merkinga í samræmi við markmið um bætt umferðaröryggi. Markmiðið er að auka öryggi vega með því að rýna þá með tilliti til öryggisstaðla. Verkefnið miðar að því að gera úttekt á umfangi vegrýnis og endurskoða það með tilliti til aukinnar áherslu á umferðaröryggi. Umferðarstofa, sem hefur umsjón með verkefninu, hefur ákveðið að styrkja FÍB í vinnu við svokallaða Eurorap stjórnugjöf fyrir tiltekna vegi í tilraunaskyni. Eurorap miðar að því að meta öryggi vega með hliðsjón af leyfilegum hámarkshraða, og gefa þeim stjórnur á bilinu 1-5 miðað við öryggi vegarins. Miðað er við að FÍB gefi út skýrslu um öryggi vega og mun Umferðarstofa meta árangur og leggja til aðgerðir sé þeirra þörf.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Fyrsta heildarlöggjöfin um rannsóknarnefnd umferðarslysa, nr. 24/2005, tók gildi 1. september 2005. Með henni var nefndin stórefld og rannsóknarheimildir hennar rýmkaðar. Samkvæmt lögunum er markmiðið með störfum rannsóknarnefndarinnar að leiða í ljós orsakir umferðarslysa og koma í veg fyrir að sams konar slys verði aftur og stuðla með því að auknu öryggi í umferðinni hér á landi.

Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum

Á haustþingi 2005 lagði samgönguráðherra fram frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum. Helstu breytingarnar eru ný ákvæði um aksturs- og hvíldartíma en hæstiréttur kvað upp sýknudóm varðandi brot á þessum reglum þar sem verknaðarlýsingar umferðarlaga og reglugerða setta samkvæmt þeim þóttu ekki nægilega traustar. Mikilvægt er í þágu umferðaröryggismála að ákvæði laganna verði virk og bílstjórar aki ekki þreyttir á vegum landsins við misjafnar aðstæður. Í frumvarpinu er umferðaröryggisgjald hækkað, en það fjármagnar að hluta umferðaröryggisáætlun stjórnvalda. Þá er endurbætt ákvæði um ólögleg ávana- og fíkniefni, sem herðir viðurlög og auðveldar löggæslu vegna neyslu slíkra efna auk annarra minni háttar breytinga.

VEGAMÁL

Öryggisaðgerðir á vegakerfinu

Til að ná settum markmiðum umferðaröryggisáætlunar, um fækkun alvarlegra slysa og dauðaslysa í umferðinni, verða framkvæmdar samþættar aðgerðir til að auka öryggi á þjóðvegum landsins. Þær öryggisaðgerðir sem ráðist verður í á vegkerfinu eru; eyðing svartbletta, uppsetning skilta með leiðbeinandi hraðamerkingum og aukin áhersla á að girða af vegi þar sem áhætta vegfarenda vegna lausagöngu búfjár er mest.

- **Eyðing svartbletta:** Markmiðið er að fækka þeim stöðum í vegakerfinu þar sem slysatíðni er há. Framkvæmdirnar felast í því að eyða svartblettum og bæta merkingar á völdum stöðum. Væntingar um árangur eru fækkun látinna um að meðaltali 0,5 á ári og fækkun alvarlegra slysa um að meðaltali 2,3 á ári.
- **Leiðbeinandi hraðamerkingar:** Sett verða upp allt að 500 skilti með leiðbeinandi upplýsingum um ökuhraða á tiltekna staði á öllum stofnvegum og helstu tengivegum. Merkin verða sett upp á þeim stöðum þar sem ástæða þykir til að vekja athygli á að akstur á leyfðum hámarkshraða sé óráðlegur vegna akstursaðstæðna, svo sem vegna krappa beygja, blindhæða, brattru brekkna eða annað það sem hættu getur fylgt. Tilgangurinn er að upplýsa vegfarendur um öruggan ökuhraða en gert er ráð fyrir að skiltin gagnist mest óreyndum öikumönnum. Vænst er til þess árangurs að látnum fækki um að meðaltali 0,3 og alvarlega slösuðum fækki um að meðaltali 0,9 á ári.
- **Lausaganga búfjár:** Aukin áhersla verður lögð á að girða af vegi þar sem áhætta vegfarenda vegna lausagöngu búfjár er mest. Áætlað er að girða við rúmlega 300 km. vega á tímabilinu þar sem um 30% slysa og óhappa af þessu tagi verða. Væntanlegur ávinningur aðgerða er fækkun látinna um 0,1 á ári og fækkun alvarlegra slasaðra um 0,7 að meðaltali á ári.

Endurskoðun vegalaga

Starfshópi hefur verið falið að vinna drög að lagafrumvarpi til nýrra vegalaga sem til stendur að leggja fram á Alþingi haustið 2006. Markmið laganna er að stuðla að hagræðingu í rekstri samgöngustofnana með skilvirkni að leiðarljósi. Í ljósi þessa hefur starfshópnum verið falið að fjalla um verkaskiptingu með hliðsjón af umferðaröryggismálum og líta til krafna um aðskilnað stjórnsýslu og þjónustu. Jafnframt skal hópurninn skoða sérstaklega flokkun vega, og þá einkum í og við þéttbýli, og skoða sérstaklega kröfur um umferðaröryggi og hljóðvist í þéttbýli svo og verkaskiptingu Vegagerðarinnar og sveitarfélaga. Miðað er við að tillögur hópsins feli í sér einföldun þar sem því verður við komið.

Gjaldtaka af samgöngum

Þann 21. júní 2004 skipaði samgönguráðherra nefnd sem ætlað var að leggja grunn að stefnumótun um gjaldtöku og einkafjármögnun umferðarmannvirkja. Ljóst er að kröfur samfélagsins um samgöngubætur eru mun meiri en unnt er að verða við innan núverandi fjármögnunar. Markmiðið með störfum nefndarinnar var að leita leiða til að hraða uppbyggingu samgöngukerfisins, fækka umferðarslysum og minnka óæskileg umhverfisáhrif. Í febrúar 2005 skilaði nefndin tillögum sínum í formi skýrslu sem kynnt hefur verið ráðherrum ríkisstjórnarinnar. Samgönguráðherra mun setja fram stefnu sína að þessu leyti í samgönguáætlun 2007-2018.

Endurbætt stýring umferðarflæðis á höfuðborgarsvæðinu

Hjá Vegagerðinni hefur verið unnið að því að endurbæta stýringu umferðarflæðis á höfuðborgarsvæðinu í samvinnu við sveitarstjórnir. Á árinu 2006 stendur til taka í notkun tölvustýrða samstillingu umferðarljósa á stofnbrautum höfuðborgarsvæðisins. Markmiðið er að greiða fyrir umferð þannig að umferð um stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins verði jafnari en nú er. Verkefnið hefur reynst flóknara en áætlað var í upphafi en gert er ráð fyrir því að niðurstöðu sé að vænta í lok ársins 2005.



SIGLINGAR

Öryggismál sjómanna

Frá árinu 2001 hefur verið unnið að framkvæmd langtímaáætlunar um öryggismál sjómanna undir forystu verkefnisstjórnar ráðuneytisins. Áætlunin náði til árana 2001 til 2004 og var unnið að því höfuðmarkmiði að fækka slysum til sjós um 30% á tímabilinu. Við uppgjör tímabilsins reyndist fækkun dauðaslysa á fiskiskipum nema 23% og tilkynntum slysum til Tryggingastofnunar ríkisins fækkaði um 17% á tímabilinu. Mikið hefur því áunnist í öryggismálum sjófarenda þó enn megi betur gera.

Í ljósi þess árangurs sem náðist var ákveðið að áframhald yrði á starfinu og langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda fyrir tímabilið 2005-2008 lögð fram á Alþingi á vorið 2005 sem hluti af samgönguáætlun. Á tímabilinu verður meðal annars lögð áhersla á menntun og þjálfun sjómanna varðandi stöðugleika skipa, unnið verður að gerð áhættumats á siglingaleiðum minni farþegaskipa og gerðar áætlanir fyrir viðbragðsaðila vegna neyðarástands um borð í farþegaskipi auk þess sem unnið verður að gæða- og öryggishandbók fyrir farþegaskip. Unnið verður að gerð öryggisstjórnunarkerfis fyrir fiskiskip með gerð handbókar og unnin greining á áhættu í vinnuumhverfi sjómanna svo eitthvað sé nefnt.

Vaktstöð siglinga

Eftirlitsmiðstöð skipaumferðar í íslenskri lögsögu, Vaktstöð siglinga, tók til starfa á árinu 2004. Yfirlýsing samgönguráðherra og dómsmálaráðherra frá 26. mars 2004 batt endahnútinn á breytingu á skipulagi vaktþjónustu og fyrirkomulagi leitar- og björgunarmála í lofti, landi og á sjó. Með samningi Siglingastofnunar Íslands við Landhelgisgæsluna, Neyðarlínuna, og Slysavarnafélagið Landsbjörgu um rekstur Vaktstöðvar siglinga var staðfest sú ákvörðun að stöðin yrði staðsett með Neyðarlínunni, fjarskiptamiðstöð lögreglunnar og samræmingastöð Almannavarna ríkisins í Skógarhlíð. Ráðstöfun um samstarf ofangreindra aðila er til þess fallin að auka öryggi og viðbragðshraða og bæta allar aðstæður til björgunar mannlífa í efnahagslögsögu Íslands.

Skipaskoðun einkavædd

Einkavæðing Skipaskoðunar ríkisins kom til framkvæmda 1. mars 2004 og var liður í því markmiði ríkisstjórnarinnar að draga úr umsvifum ríkisrekstrar, auka hagkvæmni í opinberum rekstri. Ráðuneytið fer nú yfir hvernig til hefur tekist.

Ný hafnalög

Sjálfstæði hafna var aukið með nýjum hafnalögum sem samþykkt voru árið 2003. Í kjölfarið var unnin rammareglugerð í ráðuneytinu fyrir hafnir til að nota sem fyrirmynd. Tilgangurinn var að auðvelda reglugerðarsmíði einstakra hafna og tryggja einsleitni svo að engum sé mismunað og ekki skapist réttaróvissa. Stefnt er að því að ljúka við að setja reglugerðir fyrir allar hafnir fyrir lok ársins 2005. Í samræmi við bráðabirgðarákvæði hafnalaganna hefur verið skipuð nefnd til að meta hvernig til hafi tekist um framkvæmd laganna og gera tillögu til ráðherra um breytingar ef þurfa þykir.

Siglinga- og hafnavernd

Í kjölfar atburðanna 11. september var á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkt að auka við SOLAS samninginn og fella inn í hann ný ákvæði um vernd skipa gagnvart hryðjuverkum og hvers kyns ólögætum aðgerðum. Skammur tími var gefinn til þess að uppfylla þessi nýju ákvæði og skipaði samgönguráðherra nefnd sem skilaði skýrslu 1. febrúar 2004. Í framhaldi af því voru sett ný lög um siglingavernd sem tóku gildi hér á landi 1. júlí 2004 með það að markmiði að auka siglinga- og hafnavernd. Tilgangur áætlunarinnar er að koma í veg fyrir að skip verði skotmark aðþjóðlegra hryðjuverkahópa og jafnframt skilgreinir áætlunin þær sem aðildarríkjum ber að gera til að hindra ólögætar aðgerðir í höfnum og gegn siglingum.

Alþjóðleg skipaskrá

Á kjörtímabilinu var stefnt að því að leita allra leiða til að koma á fót alþjóðlegri skipaskrá á Íslandi. Með það að markmiði skipaði samgönguráðherra stýrihóp til að koma með tillögum að leiðum í átt að því markmiði. Tillögum hefur verið skilað til ráðherra og er málið til athugunar í samgönguráðuneytinu og fjármálaráðuneytinu.

Aðild að Siglingaöryggisstofnun Evrópu

Liður í því að ná markmiði samgönguráðuneytisins um að öryggi í siglingum á Íslandi sé eins og best gerist meðal annarra þjóða er virk aðild að Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA). Samgönguráðuneytið ákvað að Ísland tæki þátt í störfum stofnunarinnar með beinum hætti. Í kjölfarið var Siglingastofnun Íslands var falið að eiga samstarf við Siglingaöryggisstofnun Evrópu með það að markmiði að auka öryggi í siglingum, draga úr mengun frá skipum og koma að sjónarmiðum íslenskra stjórnvalda í starfi stofnunarinnar.

FLUGMÁL

Framtíðarskipan flugmála

Á kjörtímabilinu var stefnt að því að endurskoða rekstrarfyrirkomulag flugmála í heild sinni, með það fyrir augum að bæta framkvæmd flugöryggismála, stjórnsýslu og þjónustu og stuðla að aukinni hagkvæmni í flugrekstri. Alþjóðlegar reglur kveða jafnframt á um aðskilnað rekstrar á sviði flugmála. Stýrihópi um framtíðarskipan flugmála var meðal annars ætlað að skilgreina hvaða rekstrarform hentar fyrir þá starfsemi Flugmálastjórnar sem lýtur að rekstri og þjónustu við flugið, kanna fjárhagslegar afleiðingar breytinganna og áhrif á starfsmannamál og gera tillögur að laga-, reglu- og skipulagsbreytingum. Hópurinn lagði til að þjónustustarfsemi yrði aðskilin frá stjórnsýslu og eftirliti með breyttu rekstrarformi, þannig að stofnunin yrði gerð að B-hluta stofnun og þjónustustarfsemin yrði hlutafélagavædd.

Í framhaldinu hefur samgönguráðherra ákveðið að fara að tillögum stýrihópsins. Undirbúningur þar að lútandi er þegar hafinn hvað varðar lagabreytingar og stefnt er að því að leggja þær fyrir Alþingi haustið 2006. Áætlað er að breytingarnar verði komnar til framkvæmda eigi síðar en í ársbyrjun 2007.

Rannsóknarnefnd flugslysa

Lög um rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) tóku gildi 1. september 2004, en um var að ræða fyrstu heildstæðu löggjöfina um rannsókn flugslysa. Samgönguráðherra skipar rannsóknarstjóra nefndarinnar en að öðru leyti starfar nefndin sjálfstætt og óháð stjórnvöldum og öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Tilgangur flugslysarannsóknna er að greina orsakabætti flugslysa, og flugatvika, í því skyni að koma í veg fyrir að flugslys endurtaki sig og stuðla þannig að meginmarkmiði ráðuneytisins um að öryggi í flugi sé eins og best gerist.

Flugvellir

Vegna krafna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um formlega útgáfu starfsleyfa flugvalla, var hafin vinna við að fara yfir flugvelli landsins með það að markmiði að þeir uppfylltu alþjóðlegar kröfur til starfsleyfa. Í kjölfar úttektarinnar fengu Reykjavíkur-, Akureyrar- Egilsstaða- og Ísafjarðarflugvöllur vottun sem milliríkjaflugvellir í janúar 2005. Sé litið til helstu framkvæmda er þess að geta að flugvöllurinn í Grímsey hefur verið endurnýjaður frá grunni og miklar vonir eru bundnar við lengingu flugbrautarinnar á Þingeyri. Þegar að þeirri framkvæmd verður að fullu lokið er talið að aðstæður flugs til norðurhluta Vestfjarða muni batna verulega.

Flugskóli Íslands hf.

Frá stofnun Flugskóla Íslands árið 1997 hefur ríkið styrkt bóklegan hluta atvinnuflugmannsnámsins, en til stóð að minnka eignarhlut ríkisins í skólanum á kjörtímabilinu. Þann 4. maí 2005 var skrefið stigið til fulls og Flugskóli Íslands hf. einkavæddur með öllu, þegar samgönguráðherra undirritaði kaupsamning um hlutafé milli íslenska ríkisins og Flugtaks ehf., Air Atlanta hf. og Flugskóla Íslands hf. Nýir eigendur skólans hafa gefið til kynna að ætlunin sé að efla verulega rekstur hans. Í undirbúningi er samningur ráðuneytisins og Flugskólans um bóklegt atvinnuflugmannsnám. Markmið þessa samnings er að tryggja að hér á landi sé í boði menntun sem gerir nemendum hæfa til að taka að sér störf í þágu atvinnuflugs í samræmi við ákvæði laga og reglugerða um skírteini atvinnuflugmanna og áritanir á þau.

Flugverndaráætlun

Á kjörtímabilinu hafa verið innleiddar 4 reglugerðir Evrópusambandsins um flugvernd, enn á eftir að innleiða 5 reglugerðir á þessu sviði. Reglur á þessu sviði eru í stöðugri endurskoðun og þegar liggur fyrir endurskoðun á stofnreglugerðinni. Reglugerðirnar gilda hér á landi með sérstakri aðlögun sem tryggir að flugverndarráðstöfunum er að fullu beitt á milliríkjaflugvöllum hér á landi. Að auki er framkvæmt sérstakt áhættumat fyrir þá flugvelli sem eingöngu eru notaðir til innanlandsflug og aðgerðir ákveðnar í samræmi við það hverju sinni. Með aðlöguninni höfum við komist hjá mjög kostnaðarsömum ráðstöfunum sem beinst hefðu að innanlandsfluginu.

Loftferðasamningar

Ólíkt því frelsi sem kaupskip í siglingum búa við þarf í fluginu sérstök leyfi frá flugmálayfirvöldum þeirra ríkja sem í hlut eiga, til flugs milli landa með farþega, farangur, farm og póst. Loftferðasamningar um flugréttindi veita því í flestum tilvikum slík réttindi eða auðvelda og liðka fyrir veitingu slíkra réttinda felist þau ekki í loftferðasamningi. Forsenda útrásar íslenskra flugfélaga til ríkja utan EES er að hluta til bundin því að Ísland hafi loftferðasamninga sem heimila þeim flug í viðskiptalegum tilgangi. Á síðastliðnum tveimur árum hafa samgönguráðuneytið og utanríkisráðuneytið gert loftferðasamninga við: Singapore, Makaó, Hong Kong, Kína, Sameinuðu arabísku furstadæmin, Óman og Bahrain, Króatíu, Indland, Quatar og Mongólíu. Vonir standa til að á næstunni verði gengið til samninga og þeim lokið við Japan, Suður Kóreu, Ísrael, Kúbu, Malasíu, Perú og Mexíkó.

Aðild að flugöryggisstofnun Evrópu

Liður í því að ná markmiði samgönguráðuneytisins um að öryggi í flugi á Íslandi sé eins og best gerist meðal annarra þjóða er virk aðild að flugöryggisstofnun Evrópu. Stofnuninni er að hluta til ætlað að taka við hlutverki Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) sem Ísland er aðili að. Meðal verkefna Flugöryggisstofnunar Evrópu er að gefa út eða meta gildar tegundarviðurkenningar flugvéla og flugvélahluta. Í þessu felst að stofnunin sér um hönnunar- og umhverfissvottun á nýjum tegundum flugvéla og flugvélahluta í samræmi við alþjóðlegar reglur og staðla um öryggi slíks búnaðar eða staðfestir vottun þriðja ríkis. EFTA-ríkin skuldbinda sig til að taka gildar þær tegundarviðurkenningar sem gefnar eru út eða viðurkenndar af hálfu Flugöryggisstofnunarinnar. Jafnframt fallast EFTA-ríkin á að gefa ekki út slíkar viðurkenningar sjálf en þess má geta að í reynd er það í samræmi við gildandi fyrirkomulag þar sem hvorki Flugmálastjórn hér á Íslandi né flugmálayfirvöld í öðrum EFTA- ríkjum hafa slík störf með höndum. Talsverðir hagsmunir eru bundnir þátttöku Íslands í Flugöryggisstofnun Evrópu, jafnt fyrir flugrekendur og flugmálayfirvöld. Meðal annars mun aðild Íslands að stofnuninni auðvelda viðurkenningu á þeim viðhaldsstöðvum sem starfræktar eru hér á landi. Slíkt mun spara flugrekendum talsvert fé þar sem þar með verður komið í veg fyrir að sækja þurfi þjónustu til erlendra viðhaldsstöðva. Framundan er innleiðing á viðamiklum reglugerðum meðal annars framkvæmdarreglur varðandi lofthæfi- og umhverfissvottun loftfara

Upplýsingar um flugatvik

Stórt skref var stigið í átt að auknu öryggi í flugi og flugtengdri starfsemi þegar Alþingi samþykkti breytingar á loftferðarlögum vorið 2005. Breytingin varðaði tilkynningar flugatvika og refsíákvæði og fól í sér að aðilar sem starfa á sviði flugs hér á landi geta komist hjá refsingu vegna atvika svo fremi sem þau eru tilkynnt, og ekki sé um að ræða ásetning, stórkostlegt gáleysi eða notkun vímuefna. Markmiðið með breytingunni er að hvetja til tilkynninga á flugatvikum og fyrirbyggja þannig frekari atvik. Til stendur að komið verði upp sérstökum gagnagrunni þar sem öll tilkynnt atvik verða skráð. Atvikin verða gerð órekjanleg, en gagnagrunnurinn verður nýttur til upplýsingaskipta við önnur ríki með það meginmarkmið að læra af mistökum og fyrirbyggja flugslys.

Samstarf um samevrópskt loftrými

Samkeppni hefur verið að aukast í þjónustu við flugumferð og á stefnuskrá Evrópusambandsins er að ná fram verulegri hagræðingu á flugumferðarsviðinu. En það er einmitt megentilgangur löggjafar sambandsins um Samevrópska loftrýmið (e. single european sky). Verið er að skoða kosti þess og galla fyrir Ísland að taka þátt í samræmdri, samhæfðri og einfaldri flugumferðarþjónustu í Evrópu. Ljóst er að taki Ísland þátt í þessu verkefni mun það hafa mjög þýðingamikil áhrif á framtíð þessarar starfsemi hér á landi á næstu árum.

Reykjavíkurflygvöllur

Í því skyni að leggja grundvöll að sameiginlegri niðurstöðu um framtíð flugstarfsemi í Vatnsmýri er nú að störfum nefnd sem hefur það hlutverk að gera flugtæknilega, rekstrarlega og skipulagslega úttekt á Reykjavíkurflygvelli. Nefndin er skipuð af samgönguráðherra í samræmi við minnisblað sem samgönguráðherra og borgarstjóri undirrituðu 11. febrúar 2005 er varðar samgöngumiðstöð í Vatnsmýri og Reykjavíkurflygvöll.

Nefndin hefur fengið hollensku stofnunina NLR (National Aerospace Laboratory) til að gera flugtæknilega úttekt á Reykjavíkurflygvelli en tilgangur hennar er meðal annars að fá fram mat á lágmarksstærð flugbrauta og athafnasvæðis sem þörf er á, eigi flygvöllurinn að þjóna núverandi hlutverki sínu sem miðstöð innanlandsflugs. Þá hefur nefndin óskað tilboða í rekstrarlega- og skipulagslegaúttekt á Reykjavíkurflygvelli. Áætlað er að tilboðin liggi fyrir í desember 2005 og úttektunum ljúki sumarið 2006.



FERÐAMÁL

Langtímastefnumótun í ferðamálum fyrir árin 2005 til 2010.

Haustið 2003 skipaði samgönguráðherra þriggja manna stýrihóp til að vinna að langtímastefnumótun í ferðamálum. Stefnumótunarvinnunni lauk í lok árs 2004 og Ferðamálaáætlun 2006-2015 var samþykkt á Alþingi 11. maí 2005.

Í áætlunni eru meginmarkmið næstu 10 ára sett fram og leiðir að þeim skilgreindar. Áhersla er lögð á umhverfismál, rekstrarumhverfi, kynningarmál, nýsköpun og þróun, menntun, rannsóknir, grunngerð, þróun, fjölþjóðasamstarf og gæða- og öryggismál,

Meginmarkmið ferðamálaáætlunar eru eftirfarandi:

- Náttúra Íslands, menning þjóðarinnar, sterk byggð og fagmennska verði ráðandi þættir í þróun íslenskra ferðamála.
- Tryggð verði samkeppnishæfni ferðaþjónustunnar sem stuðli að hámarksafrakstri í greininni.
- Álag vegna ferðaþjónustu verði jafnað á landið og íbúa þess og verði innan þolmarka í samræmi við niðurstöður rannsókna.
- Ímynd Íslands sem ferðamannastaðar verði byggð upp og varin.

Endurskoðun laga um ferðamál

Frumvarp til laga um skipan ferðamála var lagt fram á 131. þingi og staðfest sem lög frá Alþingi 11. maí 2005. Tilgangur laganna er að stuðla að þróun í ferðaþjónustu sem atvinnugreinar og mikilvægs þáttar í íslensku atvinnu- og mannlífi. Í framhaldinu verður skrifstofu Ferðamálaráðs breytt í Ferðamálastofu, sem mun meðal annars sjá um leyfisveitingar og tryggingar fyrir ferðaskrifstofur og aðra ferðatengda starfsemi. Ferðamálaráð verður skipað 10 fulltrúum í stað 7 eins og var, og mun ráðið verða ráðherra til ráðgjafar um áætlanir í ferðamálum sem og gera tillögur um markaðs- og kynningarmál ferðaþjónustunnar.

Iceland Naturally í Bandaríkjunum

Samningur ráðuneytisins við íslensk útflutningsfyrirtæki og hagsmunaaðila um markaðssókn og kynningu á Íslandi og íslenskum vörum í Norður-Ameríku rann út í árslok 2004. Þótti samstarfið, sem felst í því að auka eftirspurn eftir vörum og þjónustu í Bandaríkjunum og Kanada og auka gjaldeyristekjur þjóðarbúsins, takast svo vel að nýr samningur var undirritaður sem spannar árin 2005-2008.

Rannsókn sem gerð var í upphafi að 89% aðspurðra þekktu engar vörur frá Íslandi og ímyndin var að miklu leyti tengd ís og snjó. Reglubundnar markaðsrannsóknir hafa síðan verið gerðar til að meta árangur verkefnisins og sýnir nýjasta rannsóknin að bandarískir neytendur hafa almennt jákvæðara viðhorf til Íslands, eru meðvitaðri um vörur frá Íslandi og mun fleiri en áður hafa áhuga á að ferðast til landsins.

Árlegt framlag til verkefnisins er áætlað ein milljón bandaríkjadala, þar af er framlag ríkisins um það bil 70% fjárlagsins, en fyrirtækin leggja fram 30%. Gert er ráð fyrir að þessir fjármunir standi straum af auglýsingum, fjölmiðlaherferð, viðburðum og kynningum í einstökum borgum sem og kynningu

á einstökum fyrirtækjum í verslunum og á veitingahúsum. Áfram verða gerðar reglubundnar markaðsrannsóknir til að meta áhrif verkefnisins.

Tónlistarhús og ráðstefnumiðstöð í Reykjavík

Ríki og borg sameinuðust um að byggja tónlistarhús, ráðstefnumiðstöð og hótél við Reykjavíkurhöfn. Markmið með byggingu hússins er að það verði þungamiðja í menningu og ferðaþjónustu landsins og skapi miðbænum, höfuðborginni og landinu sterka ímynd og verði aðdráttarafl fyrir listamenn, ferðafólk og alla íslensku þjóðina. Í desember 2004 var fjórum bjóðendum afhent útboðsgögn og vorið 2005 kynntu bjóðendur hugmyndir sínar fyrir matnefndum. Framkvæmdaaðili var valinn haustið 2005 og framkvæmdir hefjast árið 2006. Vonir standa til um að húsið verði tekið í notkun árið 2009.

Norðurbryggja – Bryggjan í Kaupmannahöfn

Á tímabilinu stóðu Ísland, Færeyjar og Grænland að því að endurreisa eitt elsta og fegursta pakkhús á hafnarvæðinu í Kaupmannahöfn, sem stendur gegnt Nýhöfn. Í dag er þar rekin sameiginleg upplýsingamiðstöð landanna fyrir ferðamenn og í janúar 2004 opnaði Ferðamálaráð Íslands markaðsskrifstofu þar.

Samstarf Ísland og Færeyja í ferðamálum

Frá 1. janúar 2003 hefur verið í gildi samningur milli Íslands og Færeyja um samstarf í ferðamálum. Samningurinn gildir til 31. desember 2005 en megingiltangur FITUR-samstarfsins er að auka ferðalög og önnur samskipti á milli landanna tveggja. Markmiðið er að fjölga farþegum milli landanna um 20% á ári og til að stuðla að markmiðinu styrkir FITUR árlega fjölmarga íslenska og færeyska hópa, einstaklinga og fyrirtæki. Styrkþegar eiga það sameiginlegt að hafa skýr markmið með ferðalögum sínum og í anda FITUR-samstarfsins um að mynda tengsl og auka skilning á milli nágranna þjóðanna tveggja. Nýr samningur til þriggja ára var undirritaður í Kaupmannahöfn í september 2005.

Samstarf Íslands og Grænlands í ferðamálum

Ísland og Grænland hafa átt samstarf í ferðamálum líkt og Ísland og Færeyjar. Samningur við Grænland hefur verið í gildi frá 1. janúar 2003 og gildir til ársloka 2005. Í SAMIK-samstarfinu er lögð áhersla á á íbúar landanna ferðist meira innbyrðis og sérstök áhersla er lögð á samskipti í atvinnu- og menningarmálum, vinabæjartengsl og íþrótt- og námsferðir. Árangur samstarfsins hefur ekki gefið eins góða raun og FITUR-samstarfið, meðal annars vegna ótryggra samgangna á milli landanna. Vestnorrænt ferðamálasamstarf er nú til endurskoðunar með það að markmiði að gera samstarfið skilvirkara og einfaldara og nýta fjármagn betur.

Flug til Grænlands

Eins og staðan er í dag þá virðast flugsamgöngur milli Íslands og Suður-Grænlands einungis tryggðar með aðkomu stjórnvalda. Þriggja ára samningur landanna rennur út í árslok 2005, en hvort land hefur árlega greitt 12,5 milljónir króna til að styrkja flugið. Markmið samstarfsins er að fjölga farþegum milli þessara áfangastaða um 30%. Óljóst er hvort ný samningur verði gerður.

Menningarsamningar við Austurland og Vesturland

Á árinu 2005 tóku samgönguráðuneytið og menntamálaráðuneytið höndum saman við gerð samninga um menningarmál og menningartengda ferðaþjónustu við Austurland annars vegar og Vesturland hins vegar.

Tilgangur samninganna, sem eru til þiggja ára, er að efla menningarstarf í landsfjórðungunum og beina stuðningi ríkis og sveitarfélaga við slíkt starf í einn farveg. Þá eru áhrif sveitarfélaga á forgangsröðun verkefna aukin. Menningarráð hvors landsfjórðungs, sem er samstarfsvettvangur sveitarfélaganna, annast framkvæmd samninganna og hafa það hlutverk að standa fyrir öflugum þróunarstarfi í menningarmálum jafnframt því að úthluta fjármagni til verðugra menningarverkefna.

Vefsvæði vegna starfsleyfa

Til stendur að setja upp vefsvæði þar sem hægt verður að sækja um starfsleyfi vegna ferðaþjónustu og fylgjast með framvindu umsókna. Jafnframt verða öll leyfi í ferðaþjónustu aðgengileg á vefnum. Tilgangurinn er að tryggja hagræði fyrir ferðaþjónustaðila og öryggi fyrir viðskiptavinum þeirra. Áætlað er að vefurinn verði tilbúinn fyrir árslok 2006 og verður framkvæmd verkefnisins hjá Ferðamálastofu.

Áhrif ferðaþjónustu á efnahagslíf

Nýverið skipaði samgönguráðherra starfshóp til að kanna grundvöll þess að taka upp aðferðafræði Alþjóðaferðamálaráðsins, um hvernig útbúa megi hliðarreikning (e. Tourism Satellite Account) fyrir ferðaþjónustu. Markmiðið er að meta umsvif ferðaþjónustunnar í efnahagslífinu en mörg fyrirtæki í ferðaþjónustu sinna jafnframt öðrum viðskiptahópum. Að auki mun starfshópurinn gera tillögu um það hvernig aðgengi ferðaþjónustunnar að hagtölum og könnunum verði best háttáð. Áætlað er að tillögur starfshópsins liggi fyrir í ársbyrjun 2006.

Rekstrarskilyrði ferðaþjónustu á Íslandi

Í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar er meðal annars sett fram markmið um að ferðaþjónustunni verði sköpuð sambærileg rekstrarskilyrði og í samkeppnislöndunum. Áformað er að á árinu 2006 verði hafist handa við að gera samanburð á rekstrarskilyrðum ferðaþjónustu á Íslandi og í nágrannalöndunum og gera tillögur að nauðsynlegum breytingum til að rekstrarskilyrði hér á landi megi vera eins og best gerist í samkeppnislöndunum.

Iceland Naturally í Evrópu

Sá góði árangur sem náðst hefur með Iceland Naturally verkefnið í Bandaríkjunum hefur gefið tilefni til að hrinda svipuðu verkefni af stað í Evrópu. Íslensk útflutningsfyriræki hafa áhuga á samstarfi, og mun samningur fyrir tímabilið 2006 til 2008 verða undirritaður í árslok 2005.

Markaðsrannsókn í Kína

Á árunum 2006 og 2007 stendur til að vinna markaðsrannsókn á völdum markaðshlutum í Kína. Tilgangurinn er að greina hvar og hvernig koma megi íslenskri ferðaþjónustu á framfæri í Kína, með það markmið að fjölga ferðamönnum þaðan.

Menntun í ferðamálum

Áformað er að gert verði stöðumat og þarfagreining á menntun í ferðamálum, sem liggi fyrir um mitt ár 2006. Markmiðið er að menntun starfsmanna í íslenskri ferðaþjónustu svari kalli markaðarins og sé eins og best gerist í nágrannalöndum okkar. Meðal þess sem lagt verður mat á er; framhaldsnám í ferðaþjónustu, fjarnám, námskostnaður, menntunarframboð stjórnvalda og gæði menntunar.

Efling ferðaþjónustunnar á landsbyggðinni

Samgönguráðuneytið og iðnaðarráðuneytið gerðu með sér samkomulag um sameiginleg verkefni í uppbyggingu og þróun ferðaþjónustunnar á landsbyggðinni. Á árunum 2002 til 2005 hafa ráðuneytin unnið að því að efla ferðaþjónustu á landsbyggðinni í samræmi við þær áherslur sem fram koma í byggðaáætlun. Á tímabilinu hefur samgönguráðuneytið árlega lagt 20 milljónir króna til verkefnisins. Í lok ársins 2005 munu ráðuneytin leggja mat á árangurinn og leggja drög að frekari samstarfi á þessum vettvangi, þar sem byggðaáætlun fyrir árin 2006 til 2009 er í burðarliðnum.



ALMENN VERKEFNI

Útgáfa vefrits

Í upphafi kjörtímabilsins var það stefna ráðuneytisins að kynna mánaðarlega í vefriti það sem hæst bæri hverju sinni. Á tímabilinu hefur ráðuneytið gefið út vefrit sem spanna hin ýmsu samgöngumálefni meðal annars um; bætt umferðaröryggi, verndarráðstafanir vegna flugs og siglinga, markaðssókn íslenskrar ferðaþjónustu, flugsamgöngur á Vestur-Norðurlöndum, grunnnet fjarskipta og stefnumörkun stjórnvalda í fjarskiptamálum og nú síðast réttindi flugfarþega vegna vanefnda flugfélaga.

Stefnumið um mánaðarlega útgáfu vefritsins var endurskoðað á tímabilinu og ákveðið að fækka útgáfum, en auka þess í stað vægi heimasíðu ráðuneytisins til kynninga á samgöngumálum. Markmið um aukinn fjölda fréttu á heimasíðunni hefur náðst, þar sem meðaltal fréttu í hverjum mánuði var 5 í byrjun tímabilsins en er nú 13. Áhugi á heimasíðunni hefur einnig aukist, þannig jókst fjöldi innlita á síðuna um 48% milli ára og litlu minni var aukning á fjölda lesinna síðna eða 49%.

Ráðuneytið hefur sett sér það markmið að fjöldi fréttu á heimasíðu ráðuneytisins sé að meðaltali ekki færri en 15 í mánuði og að 70% fréttu sem birtast á heimasíðu ráðuneytisins birtist í helstu fjölmiðlum.

Ráðstefnur

Í verkefnaáætlun 2003-2007 voru 3 viðburðir nefndir sérstaklega: Fjarskiptaþing, Samgönguþing og Öryggisvika sjómanna.

Haustið 2004 var Öryggisvika sjómanna haldin, öðru sinni, í samráði við Slysavarnarfélagið Landsbjörgu, Siglingastofnun Íslands og Landhelgisgæsluna. Vel þótti til takast og í framhaldinu var stefnt að því að Öryggisvika sjómanna verði styrkt í sessi og haldin annað hvert ár, næst haustið 2006.

Fjarskiptaþing verður haldið í samráði við Póst- og fjarskiptastofnun vorið 2006. Markmið þingsins er að kynna þróun og horfur í fjarskiptamálum, auk þess sem samgönguyfirvöld munu kynna megináherslur sínar í fjarskiptamálum til ársins 2010.

Samgönguþing er áætlað vorið 2006 og verður það haldið í samræmi við lög um samgönguáætlun. Markmið þingsins er að ræða sjónarmið og skoðanir almennings, stjórnvalda og hagsmunaaðila og fá fram nýjar hugmyndir og sátt um stefnuna hverju sinni.

Formennska í Norðurlandaráði

Ísland fór með formennsku í Norðurlandaráði árið 2004. Helstu áherslumál ársins voru; flugsamgöngur og aðrar samgöngur á Vestur-Norðurlöndum, umferðaröryggismál, notkun upplýsingatækni í samgöngum, ferðamál, siglingar og öryggi sjófarenda.

Á sumarfundi samgönguráðherra Norðurlandanna í lok ágúst 2005 var framtíð ráðherrasamstarfsins eftir 1. janúar 2006 rædd, en ákveðið hefur verið að framvegis verði samstarf ráðherranna ekki undir merkjum Norrænu ráðherranefndarinnar heldur alfarið í höndum ríkjanna sjálfra.

Árangursstjórnun

Árangursstjórnunarsamningar hafa verið í gildi við allar stofnanir ráðuneytisins frá árinu 2001, en gildistími þeirra rennur út í lok ársins 2005. Vinna við endurskoðun samninganna er hafin og þegar hafa samningar verið endurnýjaðir við Póst- og fjarskiptastofnun, Umferðarstofu, Vegagerðina og Siglingastofnun. Árangursstjórnunarsamningar verða sömuleiðis endurnýjaðir við Flugmálastjórn og skrifstofu Ferðamálaráðs að loknum þeim breytingum sem fyrir dyrum standa hjá þeim.

Flutningur starfa út á land

Á síðasta kjörtímabili var stofnað til rúmlega 90 nýrra starfa úti á landi á vegum stofnana samgönguráðuneytisins og hlutafélaga á þess vegum. Efling atvinnulífsins á landbyggðinni og fjölgun atvinnutækifæra er hinsvegar viðvarandi verkefni og verður að vera stöðugt til umfjöllunar ef árangur á að nást. Áhersla ráðuneytisins á fjölgun atvinnutækifæra á landbyggðinni endurspeglast í árangursstjórnunarsamningum sem ráðuneytið hefur gert við stofnanir sínar. Þar er lögð áhersla á að allar stofnanir ráðuneytisins hafi það að leiðarljósi að flytja störf og verkefni út á land þar sem því verður við komið. Í greinargerð stofnana ráðuneytisins um aðgerðir sem miða að því að efla atvinnulíf á landsbyggðinni kemur meðal annars fram að Vegagerðin hefur lagt áherslu á uppbyggingu umferðarþjónustu á Ísafirði og árangurs og eftirlitsdeildar á Sauðárkróki. Þá hefur veghönnunardeildin á Akureyri verið eflað og unnið að því að minnka birgðahald í Reykjavík en auka það að sama skapi út á landi. Hjá Siglingastofnun hefur áhersla verið lögð á að efla útibú stofnunarinnar á Ísafirði. Auk þess eru 52 vitaverðir, allir staðsettir á landsbyggðinni, í hlutastarfi hjá stofnuninni. Hjá skrifstofu Ferðamálaráðs hefur verið haft að leiðarljósi að beina þjónustukaupum, eins og prentun, lögfræðiþjónustu og þýðingum, til aðila á landsbyggðinni. Einnig hefur skrifstofa Ferðamálaráðs á Akureyri verið eflað, meðal annars hefur verkefni varðandi gæðaflokkun gististaða verið vistað á Akureyri. Þá hefur verið lögð áhersla á að öll umhverfisverkefni séu unnin af fyrirtækjum á landsbyggðinni.

Með fjarskiptaáætlun fyrir árin 2005-2010 hefur verið lagður grunnur að sókn á því sviði að flytja störf og stofnanir út á land. Það er ljóst að frumforsenda þess að fyrirtæki byggi upp starfsemi sína á landsbyggðinni eru öflug og trygg fjarskiptasambönd. Með þessari áherslu hefur verið lagður grunnurinn að því að einkafyrirtæki geti með öflugri hætti en hingað til byggt upp starfsemi sína á landsbyggðinni. Nái markmið fjarskiptaáætlunar fram að ganga verður fyrirtækjum og stofnunum ekkert að vanbúnaði að staðsetja sig hvar á landinu sem er.

Einföldun stjórnsýslu

Samgönguráðherra hefur skorið upp herör við óparfa skriffinnsku á sviði samgöngumála. Í þessu skyni skipaði hann vinnuhóp og fékk honum það verkefni að fara skipulega í gegnum öll lög og reglugerðir sem í gildi eru á sviði samgönguráðuneytisins og greina hvar regluverkið er óþarflega óljóst, flókið eða íþyngjandi fyrir viðskiptavinum ráðuneytisins og stofnana sem undir það heyra. Starfshópurinn skilaði af sér tillögum til ráðherra í maí 2005. Að fengnum umsögnum frá stofnunum ráðuneytisins birtist skýrsla starfshópsins á heimasíðu ráðuneytisins. Ákveðið hefur verið að ráðast í framkvæmdir tillagnanna en þær eru með ýmsu móti. Nefna má samtengingu veðmalabóka þinglýsingarstjóra og eigenda skráa sem stofnanir ráðuneytisins halda um skip, bifreiðar og lofför, sem unnið er að í samvinnu við dómsmálaráðuneytið, gerð frumvarps um öryggismönnun skipa, einföldun leyfisveitinga á sviði veitinga- og gistihúsa og fleira.

INNRA STARF RÁÐUNEYTISINS

Í ársbyrjun 2004 gaf ráðuneytið út Handbók samgönguráðuneytisins – lykill að góðri stjórnslu. Eins og nafnið gefur til kynna er markmiðið að tryggja góða stjórnslu og vönduð og samræmd vinnubrögð. Með henni eru staðfestir verkferlar innan ráðuneytisins og verklag við afgreiðslu mála og undirbúning ákveðinna verkefna. Samhliða handbókinni hefur ráðuneytið byggt upp aðferðir verkefnisstjórnunar og árangursstjórnunar við framkvæmd stefnumörkunar.

Á árunum 2005 til 2007 er stefnt að því að vinna að eftirfarandi verkefnum:

Opin stjórnslu

Undanfarið ár hefur ráðuneytið tekið upp þau vinnubrögð að leita álits hagsmunaaðila og almennings á drögum að lögum, reglugerðum og áætlunum á hinum ýmsu sviðum þess. Tilgangurinn er að auka aðkomu almennings að stefnumótun samgönguráðuneytisins. Ráðuneytið hefur fengið mjög jákvæð viðbrögð við þessari tilraun enda telur það ótvírætt að slík opin stjórnslu styrki samskipti sín við borgarana og atvinnulífið og styrki þar með lýðræðið í landinu. Ákveðið hefur verið að halda áfram uppteknum hætti og bjóða þeim sem þess óska að fá senda tilkynningu í tölvupósti þegar óskað er eftir áliti á drögum að lögum og reglugerðum.

Innleiða árangursstjórnun í ráðuneytinu

Markmiðið er að auka skilvirkni, gagnsæi og hagkvæmni í starfsemi ráðuneytisins og bæta þannig stjórnun. Vinna er hafin við að skilgreina mælikvarða fyrir helstu markmið ráðuneytisins og stefnt er að því að árangursmælingar hefjist í byrjun árs 2006.

Starfsmannamál, starfslýsingar, starfsmannasamtöl, mannauðsstjórnun

Fyrir dyrum stendur að auka veg starfsmannamála í ráðuneytinu. Á árinu 2005 var hafist handa við að vinna starfslýsingar fyrir starfsmenn ráðuneytisins og áform eru uppi um að koma á starfsmannasamtölum á árinu 2006. Aukin áhersla á mannauðsstjórnun hefur það markmið að starfsmenn séu árangursdrifnir og það ánægðir í vinnunni að þeir vilji ekki skipta um vinnustað.



VIÐAUKI I

Samstarfsaðilar samgönguráðuneytisins í ferðamálum.

- Menningarsamningur. Ráðuneytið er aðili að menningarsamningi við Samtök sveitarfélaga á Austurlandi fyrir árin 2005 til 2007 og Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi fyrir árin 2006 til 2008.
- Hólaskóli. Vegna fjarnáms í ferðamálafræðum. Samningur frá 2001 til 2004.
- Uppbygging ferðaþjónustu á landsbyggðinni. Samningur samgönguráðuneytisins og iðnaðar- og viðskiptaráðuneytisins í tengslum við byggðaáætlun. Frá 2003 til 2005. Hluti af þeim samningi á við Snorrastofu í Reykholti vegna reksturs gestastofu fyrir ferðamenn og einnig vegna menningarvefs ferðaþjónustunnar. Væntanlega verður gerður nýr samningur fyrir árin 2006-2009.
- Samningur um flug til Suður-Grænlands. Samningurinn er á milli ráðuneyta samgöngumála á Íslandi og í Grænlandi og Flugfélags Íslands. Samningur frá 2003 til 2005.
- Hestamiðstöð Íslands. Samningurinn er gerður á milli forsætisráðuneytisins, landbúnaðarráðuneytisins, menntamálaráðuneytisins, samgönguráðuneytisins og Sveitarfélagsins Skagafjarðar. Gildistími samnings er frá 2000 til 2004.
- Umboðsmaður íslenska hestsins. Að samningnum standa landbúnaðarráðuneytið, samgönguráðuneytið, utanríkisráðuneytið, Búnaðarbanki Íslands og Flugleiðir. Samningurinn gildir frá 2003 til 2007.

VIÐAUKI II

Hlutafélög og þjónustusamningar samgönguráðuneytisins

Hlutabréfaeign

Samgönguráðuneytið fer með eignarhlut ríkisins í eftirtöldum hlutafélögum:

- Íslandspósti hf.
- Farice hf.
- Flugkerfum hf.

Þjónustusamningar

Samgönguráðuneytið hefur gert þjónustusamning við Slysavarnafélagið Landsbjörg vegna Slysavarnaskóla sjómanna.

Í undirbúningi er samningur ráðuneytisins við Flugskóla Íslands um bóklegt atvinnuflugmannsnám.

VIÐAUKI III

Styrkir

Vegagerðin hefur að undangengnu útboði gert samninga vegna:

- Áætlunarflugs innanlands, en á undanförunum árum hefur verið stutt við áætlunarflug og sjúkraflug.
- Aksturs sérleyfishafa, en ríkið hefur lengi stutt við þann rekstur.
- Reksturs Hríseyjarferjunnar Sævars, Grímseyjarferjunnar Sæfara, Vestmannaeyja-ferjunnar Herjólfis, Breiðafjarðarferjunnar Baldurs, Mjóafjarðarferjunnar Annýjar og flutninga til og frá Vigur í Ísafjarðardjúpi.

VIÐAUKI IV

Stofnanir ráðuneytisins og ýmis ráð og nefndir.

Eftirtaldar stofnanir heyrja undir samgönguráðuneytið:

- Ferðamálaráð Íslands
- Flugmálastjórn Íslands
- Póst- og fjarskiptastofnun
- Siglingastofnun Íslands
- Umferðarstofa
- Vegagerðin
- Rannsóknarnefnd flugslysa
- Rannsóknarnefnd sjóslysa
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Eftirtaldar úrskurðarnefndir heyrja undir ráðuneytið:

- Farbannsnefnd skipa
- Mönnunarnefnd skipa
- Undanþágunefnd frá atvinnuréttindum vélstjóra og skipstjórnarmanna
- Úrskurðarnefnd siglingamála
- Úrskurðarnefnd um póst- og fjarskiptamál

Sex ráð heyrja undir ráðuneytið og eru ráðgefandi fyrir samgönguráðherra:

- Ferðamálaráð
- Fjarskiptaráð
- Flugráð
- Hafnaráð
- Samgönguráð
- Siglingaráð



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu 150 Reykjavík Sími 545 8200 Bréfsími 562 1702