

## SAMGÖNGUR Á NÝRRI ÖLD

### **Samgöngur á nýrri öld**

© Samgönguráðuneytið 2003

Rit þetta má eigi afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt nema getið sé heimilda.

Umsjón: Jóney Hrönn Gylfadóttir.

Hönnun, umsjón og prófarkalestur: ABX.

Umbrot: Rita.

Prentun og bókband: Prentmet.

ISBN 9979-9402-3-9



## SAMGÖNGUR Á NÝRRI ÖLD



Samgönguráðuneytið  
2003

## EFNISYFIRLIT

<b>Ávarp samgönguráðherra</b> . . . . .	6	Aðgangur að heimtaug tryggður . . . . .	40
<b>Inngangur</b>		Ný lög um fjarskiptamarkaðinn . . . . .	41
– Grettistaki lyft á sviði samgöngna . . .	8	Vaxandi vægi upplýsingatækninnar . . .	42
<b>Samgöngur í upphafi nýrrar aldar</b> . .	11	Internetið . . . . .	43
Samgönguáætlun . . . . .	11	Ýmsar leiðir til að tengjast	
Miklu fjármagni varið til vegamála . . .	12	Internetinu . . . . .	45
Áætlun um útgjöld í samgönguáætlun	13	ATM . . . . .	49
Fjárveitingar til samgöngumála . . . . .	16	Lækkun gagnaflutningskostnaðar . . . .	49
Áherslur samgönguáætlunar . . . . .	17	Stafrænt sjónvarp . . . . .	50
Stofnanir samgöngumála . . . . .	18	Símamarkaður . . . . .	51
Almenningssamgöngur . . . . .	19	Farice – nýr sæstrengur frá Íslandi . . . .	57
Samgöngur til og frá landinu . . . . .	26	Einkavæðing Landssíma Íslands hf. . . .	58
Helstu vegaframkvæmdir 1999–2003 . .	27	Rafræn stjórnsýsla . . . . .	59
Helstu vegaframkvæmdir e. landshlutum	30	Áherslubreytingar í starfsemi	
Umferðaröryggisaðgerðir . . . . .	32	samgönguráðuneytisins . . . . .	61
Helstu framkv. í siglingamálum e. landshl.	34	<b>Siglingaöryggismál í nýjum farvegi</b>	63
Ný hafnalög . . . . .	35	Rannsóknarnefnd sjóslysa . . . . .	63
Helstu framkv. í flugmálum 1999–2003	36	Langtímaáætlun í öryggismálum	
Helstu framkv. í flugmálum e. landshl..	37	sjófarenda . . . . .	64
<b>Íslenska upplýsingasamfélagið</b> . . . .	39	Siglingaöryggisstofnun Evrópu . . . . .	65
Póst- og fjarskiptastofnun . . . . .	39	Vaktstöð siglinga . . . . .	66
Stuðlað að aukinni samkeppni . . . . .	39	Siglingavernd . . . . .	67



<b>Öryggi í flugsamgöngum</b> . . . . .	69	Menningartengd ferðþjónusta . . . . .	86
Rannsóknarnefnd flugslysa . . . . .	69	Tillögur um heilsutengda	
Rannsóknarnefndin eflid . . . . .	69	ferðþjónustu . . . . .	87
Breytingar á lögum um loftferðir . . . . .	70	<b>Flutningur verkefna á landsbyggðina</b>	
Flugskóli Íslands . . . . .	70	<b>1999–2003</b> . . . . .	89
Flugvernd . . . . .	71	Vegagerðin . . . . .	89
Flugöryggismál endurskoðuð . . . . .	72	Flugmálastjórn Íslands . . . . .	90
Flugþing 2001 . . . . .	73	Rannsóknarnefnd sjóslysa . . . . .	91
<b>Þróun pósthjónustu á Íslandi síðustu árin</b>	75	Landssími Íslands hf. . . . .	91
Breytingar í póst- og fjarskiptaþjónustu	75	Siglingastofnun Íslands . . . . .	91
Íslandspóstur hf. . . . .	75	Íslandspóstur hf. . . . .	91
Skýr stefna – aukin hagræðing . . . . .	76	Ferðamálaráð Íslands . . . . .	91
Betri og öruggari þjónusta Íslandspósts	77	<b>Framtíðarsýn</b> . . . . .	93
Breytingar í pósthjónustu . . . . .	78	Samgöngur . . . . .	93
Bættir starfshættir – betri þjónusta . . . . .	79	Upplýsinga- og fjarskiptamál . . . . .	102
<b>Vöxtur íslenskrar ferðþjónustu</b> . . . . .	81	Ferðþjónusta . . . . .	106
Ferðamálaráð Íslands . . . . .	81	<b>Lagafrumvörp 1999–2003</b> . . . . .	111
Stóraukið fé til ferðamála . . . . .	82	Lagt fram á árinu 1999 . . . . .	111
Upplýsingamiðstöðvar og gestastofur . . . . .	83	Lagt fram á árinu 2000 . . . . .	112
Samstarf við Færeyjar og Grænland . . . . .	84	Lagt fram á árinu 2001 . . . . .	115
Ferðamálasamtök Íslands styrkt . . . . .	85	Lagt fram á árinu 2002 . . . . .	117
Markaðsaðgerðir í ferðámálum . . . . .	85	Lagt fram á árinu 2003 . . . . .	120



## ÁVARP SAMGÖNGURÁÐHERRA



Íslendingar eiga mikið undir öruggum samgöngum og góðri samskiptatækni vegna legu landsins og dreifðrar byggðar. Þegar við bætist mikil verðmætasköpun með útflutnings-afurðum og skýlaus krafa um alþjóðlega samkeppnishæfni í menntun, atvinnutækifærum og almennum lífsgæðum, verða samgöngur og samskipti að hornsteinum sem mæðir á alla daga ársins. Án þessara lykilkáttanna munu dreifðari byggðir landsins ekki dafna, né heldur sú útrás á alþjóðlega markaði sem Íslenskt atvinnulíf setur stefnuna á í enn frekari mæli á komandi árum.

Með miklum fjárfestingum í samgöngumannvirkjum, stöðugt öflugri fjarskiptatækni og margþættri endurskiplagningu á sviði öryggismála hefur samgönguráðuneytið verið drifkraftur mikilla framfara á undanförunum árum. Til þess að gera ráðuneytið hæfara til að takast á við dagleg verkefni var árið 2000 ráðist í breytingar á skipulagi samgönguráðuneytisins. Tilgangurinn var að gera starfsemi ráðuneytisins og verkefni í umsjón þess markvissari, skilvirkari og hagkvæmari. Í kjölfarið tók við nýtt skipurit og er ráðuneytinu nú skipt upp í fjögur meginsvið eða skrifstofur. Breytt skipulag er lýsandi fyrir aukin umsvif ráðuneytisins og nýja tækni í samskiptum.

Í störfum mínum sem samgönguráðherra hef ég lagt áherslu á skýr markmið í hverjum málaflokki ráðuneytisins og metnaðarfulla framtíðarsýn. Í þessu riti er farið yfir það víðfeðma og fjölbreytta svið sem undir ráðuneytið heyrir. Á vegum ráðuneytisins er unnið að stefnumótun og framkvæmdum á sviði flug-, hafna-, siglinga- og vegamála, pósthjónustu, fjarskipta og ferðamála. Hér er þessum málaflokkum lýst auk þess sem sú framtíðarsýn sem ráðuneytið hefur í upphafi nýrrar aldar á flutningakerfi landsmanna, í lofti, á láði og legi, er kynnt. Einnig er fjallað um sýn ráðuneytisins í upplýsinga- og fjarskiptamálum, auk ferðahjónustunnar, þar sem mörg tækifæri leynast ef vel er á málum haldið.

Á undanförunum fjórum árum hefur öllum helstu málaflokkum ráðuneytisins í raun verið umbylt. Meðal þeirra mikilvægu breytinga sem orðið hafa má nefna eftirfarandi:

- Samgönguáætlun fyrir öll grunnkerfi samgöngukerfisins sem nær til áraanna 2003–2014 hefur verið samþykkt á Alþingi. Er þetta í fyrsta sinn sem heildstæð samgönguáætlun er unnin hér á landi. Áætlunin markar mikil tímamót auk þess sem settir eru meiri fjármunir en nokkru sinni fyrr til uppbyggingar samgöngukerfisins.
- Ný löggjöf um fjarskipti hefur mótað breyttar áherslur í umhverfi upplýsingatækninnar og með þeim hafa verið skapaðir áður óþekktir möguleikar í dreifbýli. Ferðaþjónustan hefur eflst samfara stórauðnum fjármunum til landkynningar. Á vegum ráðuneytisins hafa verið unnar tillögur um menningartengda og heilsutengda ferðaþjónustu og settar fram tillögur um svæðisbundið skipulag ferðaþjónustunnar til að nýta auðlindina Ísland. Auk þess liggja fyrir tillögur Framtíðarnefndar um mikilvægar áherslur í ferðaþjónustu.
- Ég hef lagt ríka áherslu á skýra og trausta umgjörð allra öryggismála í samgöngukerfinu. Fyrir tilstuðlan ráðuneytisins hefur í fyrsta sinn verið samþykkt langtímaætlun um öryggismál sjófarenda, flugöryggismál hafa verið tekin fastari tökum en fyrr og uppstokkun hefur átt sér stað á umgjörð rannsóknarnefnda flugslysa og sjóslysa.

Í þessu riti er fjallað um afar mikilvæg mál sem snerta daglegt líf okkar allra. Vonandi reynist það lesendum í senn greinargott yfirlit yfir verk undanfarinna ára og um leið vísbending um þau brýnu verkefni sem bíða okkar á komandi árum. Við undirbúning ritsins hafa fjölmargir lagt hönd á plóg bæði innan ráðuneytisins og utan, ekki síst innan stofnana er undir ráðuneytið heyra og þeirra nefnda sem starfað hafa á þess vegum. Ég vil nota tækifærið og þakka þeim fyrir vel unnin störf. Að endingu má segja að þessi samantekt sé í raun nokkurs konar ársskýrsla samgönguráðuneytisins þótt lítið sé yfir farinn veg síðustu fjögurra ára. Um leið er sjálfsgöfri upplýsingaskyldu opinberrar stjórnsýslu sinnt.



*Stína Friðmann*

## INNGANGUR



### Grettistaki lyft á sviði samgangna

Í nútímasamfélagi verða samgöngur sífellt mikilvægari hluti lífsgæða og má fullyrða að samgöngur og þeir þættir sem undir þær falla, vegamál, fjarskipti, póstmál, ferða-, flug- og siglingamál, snerti líf okkar allra á degi hverjum. Í ljósi mikilvægis þessa málaflokks fyrir almenning var ákveðið að draga saman þá stóru áfanga sem náðst hafa í samgöngumálum á undanförunum árum en jafnframt var ákveðið að horfa til framtíðar og þess sem hún kann að bera í skauti sér á sviði samgangna.

Öll síðastliðin öld einkenndist af miklum framkvæmdum í samgöngukerfi þjóðarinnar og hefur stórkostlegum áföngum verið náð á liðnum áratugum. Tekist hefur að stækka atvinnu- og þjónustusvæði, hreyfanleiki þjóðarinnar er með því mesta sem gerist í Evrópu og grundvöllur hefur myndast fyrir öflugum vaxtarsvæði á landsbyggðinni auk þess sem tengsl höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar hafa batnað. Nú er svo komið að sá hluti hringvegarins sem er án bundins slitlags stýttist óðum sem og aðrar meginleiðir um landið. Einbreiðum brúm hefur verið fækkað markvisst og grettistaki hefur verið lyft víða um land með styttingu leiða, jarðgangagerð og þverun fjarða. Á höfuðborgarsvæðinu hafa enn fremur orðið miklar framfarir. Þar hafa öryggismál verið í fyrirrúmi með gerð mismögla gatnamóta og breikkun stærstu umferðaræðanna. Breytt hafnaraðstaða hefur aukið öryggi sjófarenda og staða innanlandsflugs hefur styrkst meðal annars vegna betri flugvalla og aukinna öryggiskrafna í fluginu.

Þessi mikilvæga þróun í átt til síbatnandi samgangna mun sannarlega halda áfram og enn blasa stór verkefni hvarvetna við. Í upphafi 21. aldar er meira fjármagni varið til framkvæmda í samgöngukerfinu en nokkru sinni fyrr.

Öryggismál skipa mikilvægan sess í starfi samgönguráðuneytisins og hefur áhersla verið lögð á að auka enn vægi þeirra í samgöngumálum. Með það að markmiði hefur sérstök áhersla verið lögð á aukið samstarf við alþjóðastofnanir auk þess sem þessi málaflokkur hefur verið rækilega endurskoðaður með nýjum lagasetningum.

Ný lög um samræmda samgönguáætlun breyta í grundvallaratriðum áætlanagerð í samgöngumálum. Meginmarkmið hennar er að auka skilvirkni og einfalda samgöngukerfi þjóðarinnar auk þess að gera það hagkvæmara. Mikilvægt er að áætlunir um skipulagsmál séu í sífellu lagaðar að breyttum aðstæðum til að svara kröfum nútímans. Samræmd samgönguáætlun





Skaftafell.

tekur mið af þessu og hefur henni verið skipt í tvo hluta, annars vegar langtímaáætlun til tólf ára, þar sem reynt er að hafa framtíðarsjónarmið að leiðarljósi, og hins vegar skammtímaáætlun til fjögurra ára. Nýja samgönguáætlunin er byltingarkennd að því leyti að hún er að fullu samræmd fyrir ólíka þætti samgöngumála. Áður voru gerðar áætlanir sem tóku til ólíkra þátta samgangna en tóku ekki mið hver af annari, stundum í veigamiklum atriðum. Það má því fullyrða að ný samgönguáætlun marki þáttaskil í skipulagi samgöngumála á Íslandi.

Fjarskipti og ferðaþjónusta skipa stóran sess í starfi samgönguráðuneytisins. Þessir tveir mála-flokkar krefjast þess að unnið sé að þeim af sérstakri framsýni og metnaði enda hafa þeir á undanförunum árum vaxið hraðast þeirra mála sem ráðuneytið sinnir. Ferðamönnum sem sækja Ísland heim hefur í áranna rás fjölgað jafnt og þétt og nú er svo komið að ferðaþjónusta er orðin næststærsta atvinnugrein þjóðarinnar þegar tekið er tillit til gjaldeyristekna þjóðarbúsins. Vægi tekna þjóðarinnar af þessari atvinnugrein verður þannig sífellt meira. Til að ferðaþjónustan megi halda áfram að vaxa og dafna hafa stjórnvöld veitt atvinnugreininni vaxandi stuðning og hefur sá stuðningur aldrei verið jafnmikill og nú.

Fjarskipti verða einnig sífellt mikilvægari fyrir fyrirtæki og almenning og vægi þeirra innan samgönguráðuneytisins vex í réttu hlutfalli við það. Stefna stjórnvalda er skýr, Ísland á að vera í hópi þeirra landa sem bjóða bestu, ódýrustu og öruggustu fjarskiptaþjónustuna og hefur ráðuneytið markað sér þá stefnu að skapa lagalegt og pólitískt umhverfi til þess að svo megi verða.

Á undanförunum árum hafa orðið miklar og örur breytingar á fjarskiptamarkaði og fyrirsjáanlegt er að svo verði um ókomna framtíð. Því hefur verið lögð áhersla á það á vegum samgönguráðuneytisins að sá rammi laga og reglna sem fjarskiptamarkaði er settur sé ávallt í takt við þær stórstígu framfarir og þróun sem á sér stað á markaðnum. Um leið hafa stjórnvöld lagt á það megináherslu að auka samkeppni í fjarskiptum samhliða því að kröfur um jöfn gæði þjónustunnar um landið allt hafa verið gerðar. Það er þó áriðandi að afskipti ríkisins af fjarskiptamarkaði séu sem minnst. Í samræmi við það gera fjarskiptalögin ráð fyrir minnkandi aðkomu ríkisins að honum. Hér á landi er kostnaður vegna gagnaflutnings- og fjarskiptaþjónustu með því lægsta sem gerist í heiminum auk þess sem Íslendingar eru ákaflega fljótir að tileinka sér þá nýju tækni sem býðst á þessum sviðum. Staða fjarskiptamála á Íslandi er því afar sterk og ekkert bendir til annars en að svo verði áfram.





*Klæðningarflokkur að störfum í Tálknafirði.*

## SAMGÖNGUR Í UPPHAFI NÝRRAR ALDAR

### Samgönguáætlun

Samgönguráðuneytið og stofnanir þess hafa í fyrsta skipti unnið að samræmdri samgönguáætlun fyrir tímabilið 2003–2014. Áætlunin kemur í stað sex eldri áætlana og er um margt ólík þeim. Í raun má segja að ný samgönguáætlun sé byltingarkennd þar sem hún er að fullu samræmd fyrir flugmál, siglingamál og vegamál auk þess sem efnistökin eru mun yfirgripsmeiri en í fyrri áætlunum. Nýja áætlunin inniheldur meðal annars stefnumótun til framtíðar sem er nýmæli í samgönguáætlunum hér á landi. Áætlunin skiptist í tvo hluta, annars vegar langtímaáætlun til tólf ára og hins vegar skammtímaáætlun til fjögurra ára.

Langtímaáætlunin er stefnumótunar- og rammaáætlun. Í henni er gerð grein fyrir þróun og horfum í samgöngumálum auk þess sem helstu markmið næstu tólf ára eru tíunduð. Þá er sett fram fjármálaáætlun fyrir hvern samgöngumáta, sem skiptist í þrjú fjögurra ára tímabil. Þar koma fram áætlaðar tekjur, viðskiptahreyfingar og útgjöld til samgöngumála á tímabilinu. Í tekjuáætluninni eru tekjur til samgöngumála áætlaðar miðað við þær horfur og þá spá sem þar er sett fram. Útgjöldin eru sundurliðuð í þrjá yfirflokka, þ.e. rekstur, viðhald og þjónusta svo og stofnkostnað. Í athugasemdum er gerð grein fyrir þróun helstu rekstrarverkefna stofnananna sem skiptast meðal annars í yfirstjórn, leiðsögumál, öryggis- og eftirlitsmál og rannsóknir. Í langtímaáætluninni er lögð megináhersla á þann hluta samgöngukerfisins sem er mikilvægastur fyrir landið í heild. Í því skyni eru skilgreindir þeir flugvellir, vegir og hafnir sem mestu máli skipta á landsvísu og er sá hluti nefndur grunnnetið. Grunnnetið er skilgreint annars vegar út frá umferðarþunga og hins vegar markmiðum um aðgang og þjónustu. Megináhersla í samgönguáætluninni er lögð á grunnnetið og gert ráð fyrir að stærstur hluti fjármagnsins fari í uppbyggingu þess. Greint er frá öllum helstu framkvæmdum á grunnnetinu í samgönguáætlun og á hverju hinna þriggja tímabila þær eru áætlaðar. Öðrum hlutum samgöngukerfisins verður jafnframt sinnt eins og áður hefur verið.

Í skammtímaáætlun koma fram fjárveitingar hvers árs til þriggja þátta samgöngukerfisins: flugs, landsamgangna og siglinga og þar er að finna nánari sundurliðun útgjaldaliða. Í skammtímaáætluninni er einnig fjallað um einstakar framkvæmdir sem áætlað er að ráðast í fyrir hvert ár tímabilsins og eru fjármagnaðar af ríkinu að hluta eða öllu leyti.

Í samgönguáætluninni í heild er lögð aukin áhersla á uppbyggingu vegakerfisins. Þetta er stefnubreyting þar sem lítið er svo á að byggingu nýrra flugvalla og nýrra hafna sé lokið nema sérstakar aðstæður kalli á annað. Framkvæmdir í höfnum og flugvöllum miðast við að bæta aðstöðu og bregðast við auknum kröfum og þróun á sviði flugs og siglinga.



*Ný brú yfir Fnjóská  
var tekin í notkun  
árið 2002.*



### **Miklu fjármagni varið til vegamála**

Heildarfjármagn til samgöngumála hefur stóraukist á undanförunum árum og á samgöngu-áætlun er gert ráð fyrir áframhaldandi þróun í þá átt því enn eykst fjármagnið til þess málaflokks. Í áætluninni er gert ráð fyrir að tæplega 240 milljörðum króna verði varið til samgöngumála næstu tólf árin.

Fáar þjóðir ef nokkrar verja jafn stórum hluta ríkisútgjalda til byggingar nýrra vega og Íslendingar. Þessi staðreynd endurspeglar mikla þörf fyrir bættar vegasamgöngur á milli byggða auk þess sem sú staðreynd að meirihluti fjárins fer í uppbyggingu nýrra mannvirkja undirstrikar hve margt er enn ógert í vegakerfinu.

### **Viðbótarfé til eflingar atvinnutækifæra**

Ríkisstjórnin ákvað í byrjun árs 2003 að auka vegaframkvæmdir næsta eina og hálfu árið og flýta vinnu við þegar ákveðin verkefni til að stuðla að eflingu atvinnutækifæra fram til þess tíma er áhrifa af stóriðjuframkvæmdum fer að gæta til fulls. Jafnframt var ákveðið að leggja fjármuni í byggingu menningarhúsa og auka fé til atvinnuþróunar. Upphæðin hljóðar samtals upp á 6,3 milljarða króna, þar af fara 4,6 milljarðar til vegamála. Á höfuðborgarsvæðinu fara 1000 milljónir í vegagerð, á norð-austursvæðinu fara 1000 milljónir í vegagerð og sama upphæð fer í vegagerð á Vestfjörðum. Alls renna 500 milljónir í Suðurstrandaveg og sama upphæð til gangagerðar undir Almannaskarð. Þá fara 200 milljónir króna í Hellisheiði, 200 milljónir í Gjábackaleið og sama upphæð í Þverárfjallsveg.



►►► *Lengsta brú á Íslandi er yfir Skeiðará, 880 m. Mesta flatarmál akbrautar á brú er hins vegar á Borgarfjarðarbrú, 4.659 m².*

## Áætlun um útgjöld í samgönguáætlun fyrir árin 2003–2014

Vegir ÚTGJÖLD	1. tímabil 2003–2006 millj. kr.	2. tímabil 2007–2010 millj. kr.	3. tímabil 2011–2014 millj. kr.
<b>GJÖLD</b>			
<b>Rekstrargjöld</b>			
Yfirstjórn	1.233	1.330	1.400
Upplýsingaþjónusta	313	330	350
Umferðareftirlit	238	250	270
Þjónusta	10.384	10.889	11.496
Almenningsamgöngur	3.920	3.070	2.770
– þar af afborgun lána	-1.253	-240	
Rannsóknir	426	451	464
Minjar og saga	35	80	100
<b>Rekstrargjöld alls:</b>	<b>15.296</b>	<b>16.160</b>	<b>16.850</b>
<b>Viðhald samtals:</b>	<b>9.628</b>	<b>10.600</b>	<b>11.100</b>
<b>Stofnkostnaður</b>			
<b>Grunnnet</b>			
Almenn verkefni	1.920	1.740	1.740
Höfuðborgarsvæðið	5.986	7.246	7.762
Stórverkefni	8.100	9.319	8.914
Áður framkvæmt/afborganir	-160	-80	
Orku- og iðjuvegir	417		
Jarðgöng	6.400	5.000	2.000
Landsvegir í grunnneti	120	200	520
Viðbótarfé til eflingar atvinnutækifæra	4.600		
<b>Samtals grunnnet:</b>	<b>27.383</b>	<b>23.425</b>	<b>20.936</b>
<b>Utan grunnnets</b>			
Tengivegir	2.115	2.160	2.180
Til brúargerðar	1.158	1.160	1.160
Ferðamannaleiðir	1.050	1.100	1.100
Girðingar	262	300	350
Landsvegir utan grunnnets	397	400	400
Safnvegir	1.178	1.200	1.200
Styrkvegir	235	240	260
Reiðvegir	183	200	220
<b>Samtals utan grunnnets:</b>	<b>6.578</b>	<b>6.760</b>	<b>6.870</b>
<b>Afborgun skuldar frá 1999:</b>		<b>-500</b>	
<b>Stofnkostnaður samtals:</b>	<b>33.961</b>	<b>29.685</b>	<b>27.806</b>
<b>GJÖLD ALLS:</b>	<b>58.885</b>	<b>56.445</b>	<b>55.756</b>



## Siglingar ÚTGJÖLD

	1. tímabil 2003–2006 millj. kr.	2. tímabil 2007–2010 millj. kr.	3. tímabil 2011–2014 millj. kr.
<b>GJÖLD</b>			
Rekstrargjöld			
Yfirstjórn	781	839	889
Vítar og leiðsögukerfi	430	456	484
Skipaskoðun	460	460	460
Vaktstöð siglinga	705	729	729
Hafnir, líkanatilraunir og grunnkort	78	80	80
Langtímaáætlun um öryggi sjófarenda	75	80	80
Þjónustusamn. um öryggismál	461	437	437
Rannsóknir og þróun	190	160	160
Minjar og saga	60	80	80
<b>Rekstrargjöld alls:</b>	<b>3.239</b>	<b>3.320</b>	<b>3.399</b>
<b>Stofnkostnaður</b>			
Tæki og búnaður	91	96	96
Vítar og leiðsögukerfi	63	80	80
Hafnir í grunnneti, ríkisstyrktar	4.458	2.400	2.400
Áður framkvæmt/afborganir	-186	0	0
Hafnir utan grunnnets, ríkisstyrktar	285	360	360
Lendingabætur	18	20	20
Ferjubryggjur	29	32	32
Sjóvarnagarðar	386	400	400
Hafnabótasjóður framlag	93	120	120
<b>Stofnkostnaður samtals:</b>	<b>5.237</b>	<b>3.508</b>	<b>3.508</b>
<b>GJÖLD ALLS:</b>	<b>8.477</b>	<b>6.828</b>	<b>6.907</b>



**Flug  
ÚTGJÖLD**

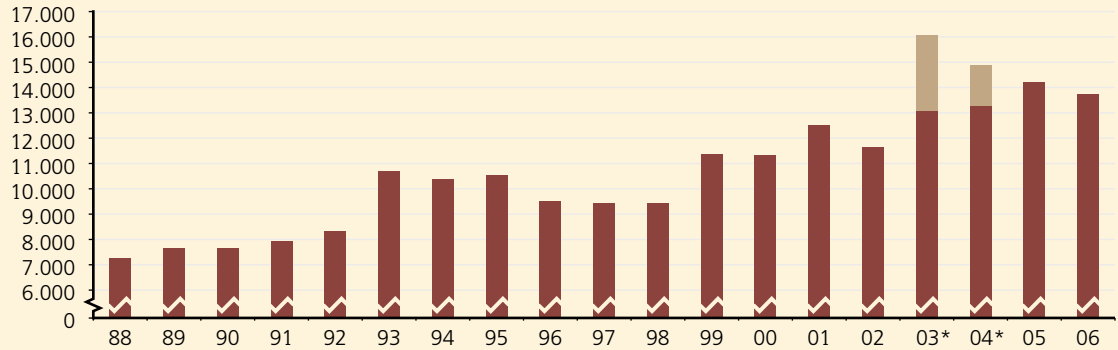
	<b>1. tímabil 2003–2006 millj. kr.</b>	<b>2. tímabil 2007–2010 millj. kr.</b>	<b>3. tímabil 2011–2014 millj. kr.</b>
<b>GJÖLD</b>			
<b>Rekstur og þjónusta</b>			
Yfirstjórn	1.066	1.066	1.066
Flugvalla- og leiðsöguþjónusta	3.456	3.426	3.426
Flugumferðarþjónusta innanlands	994	994	994
Framlag Íslands vegna samnings um alþjóðaflugþjónustu	416	455	455
Alþjóðaflugþjónusta	5.877	6.427	6.427
Eftirlit og öryggismál	591	580	580
Rannsóknir	53	72	72
Minjar og saga	20	20	20
<b>Rekstur samtals:</b>	<b>12.473</b>	<b>13.040</b>	<b>13.040</b>
<b>Viðhald og styrkir</b>			
Viðhaldssjóðir	530	658	833
Styrkir til innanlandsflugs	0	100	400
<b>Viðhald og styrkir samtals:</b>	<b>530</b>	<b>758</b>	<b>1.233</b>
<b>Stofnkostnaður</b>			
Flugvelliir í grunnneti	1.301	994	447
Áður framkvæmt/Afborganir	-339	-339	
Áætlunarflugvelliir utan grunnnets	5	113	103
Áðrir flugvelliir utan grunnnets	23	117	146
Önnur mannvirki, búnaður og verkefni	386	339	625
<b>Stofnkostnaður samtals:</b>	<b>1.376</b>	<b>1.224</b>	<b>1.321</b>
<b>GJÖLD ALLS:</b>	<b>14.379</b>	<b>15.022</b>	<b>15.594</b>



## Framlög til samgöngumála 1988–2006 samkvæmt fjárlögum og samgönguáætlun

MYND 1

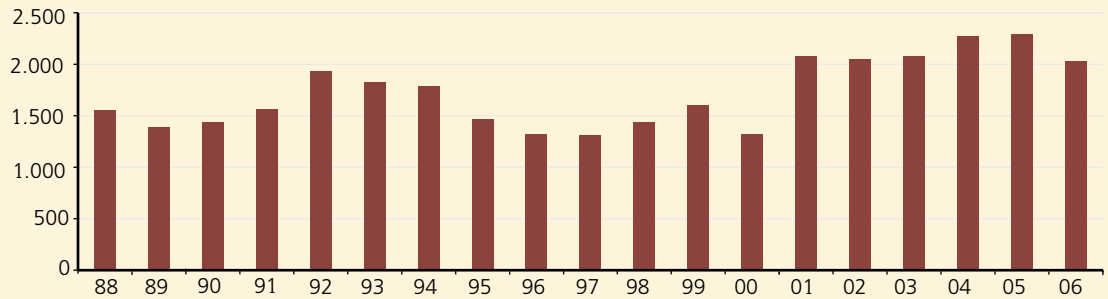
Heildarframlög til vegamála árin 1988–2006 á föstu verðlagi í milljónum króna



\*Viðbótarframlag ríkisstjórnarinnar 2003 og 2004 kemur fram sem brúnn litur í viðkomandi súlum.

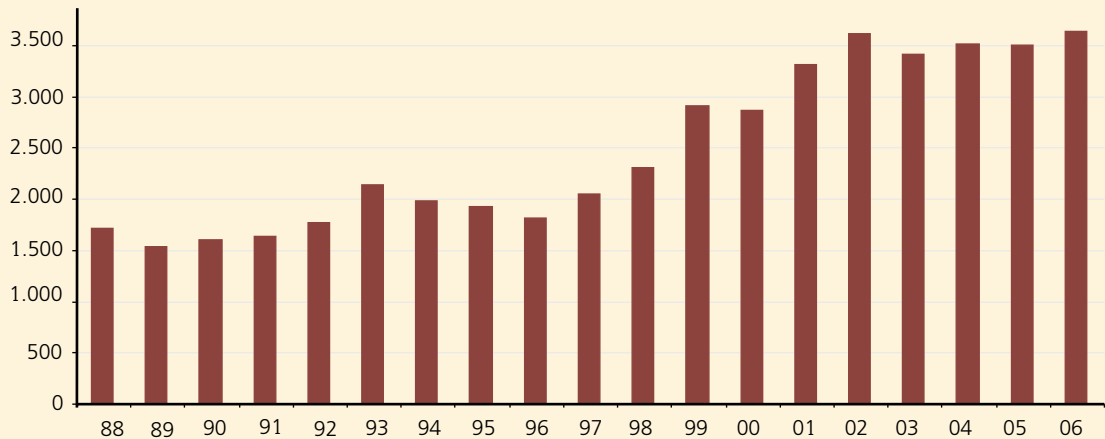
MYND 2

Heildarframlög til siglingamála árin 1988–2006 á föstu verðlagi í milljónum króna

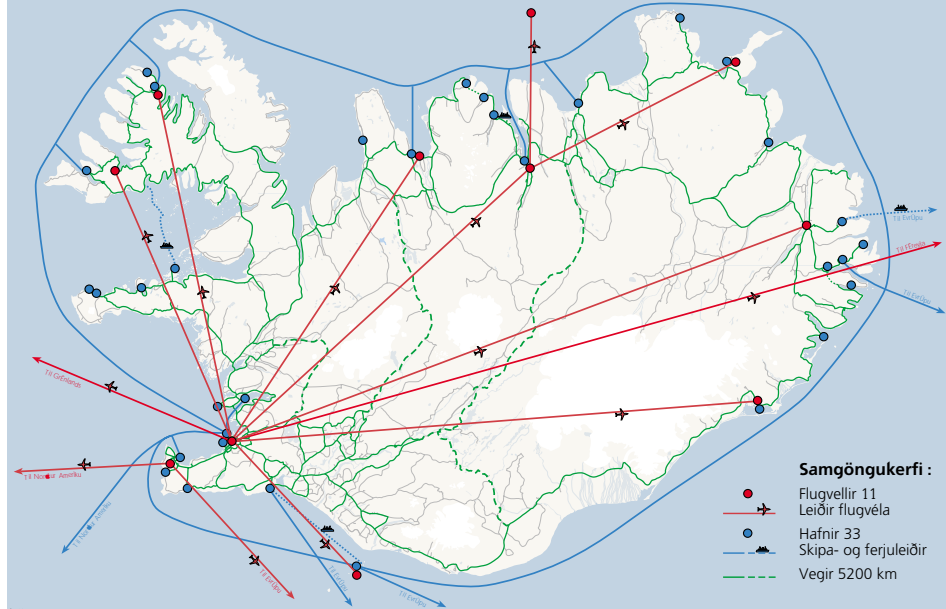


MYND 3

Heildarframlög til flugmála árin 1988–2006 á föstu verðlagi í milljónum króna







Grunnnet samgangna miðað við samgönguáætlun 2003–2014.

## Áherslur samgönguáætlunar

Í samgönguáætluninni er lögð áhersla á fjögur meginmarkmið:

1. Greiðari samgöngur.
2. Hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgangna.
3. Umhverfislega sjálfbærar samgöngur.
4. Öryggi í samgöngum.

Áhersla er lögð á aukinn hreyfanleika í samgöngukerfinu bæði hvað varðar fólk og vöru. Hér á landi er hreyfanleiki fólks mikill en hver íbúi ferðast rúmlega 40 km á dag að meðaltali allt árið um kring. Hreyfanleiki fólks í Bandaríkjunum er nokkru meiri en minni meðal Vestur-Evrópubúa, til dæmis ferðast hver Svíi 32 km á dag að meðaltali. Með auknum hreyfanleika stækka atvinnu- og þjónustusvæði, grundvöllur myndast fyrir öflugri vaxtar-svæði á landsbyggðinni og tengsl höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar eflast. Stefnt er að því að langflestir landsmenn geti komist til og frá höfuðborginni á innan við þremur og hálfri klukkustund með bíl, flugvél eða ferju og bíl. Almennings-samgöngur verði þannig skipulagðar að þær nái til allra þéttbýlisstaða með um 200 íbúa og gert er ráð fyrir að þéttbýliskjarnar með fleiri en 100 íbúa tengist grunnnetinu.

Samkvæmt skilgreiningu á grunnnet að tryggja góðar samgöngur á landinu öllu á sem hagkvæmasta hátt. Skilgreiningin er í sjálfu sér fyrsti áfanginn í að afmarka mikilvægasta viðfangsefnið og að ráðstafa fjármagni á hagkvæman hátt við uppbyggingu samgöngukerfisins. Til að stuðla að enn frekari hagkvæmni er áformað að rannsóknir verði gerðar á grunnnetinu og ýmsir mælikvarðar þróaðir, til dæmis til að meta þjóðhagslega hagkvæmni framkvæmda.

Samkvæmt samgönguáætlun á að vinna að því að gera samgöngur sjálfbærar en tilgangur sjálfbærra samgangna er að samræma umhverfisleg, efnahagsleg og samfélagsleg markmið samgöngugeirans. Innan Evrópusambandsins og ýmissa alþjóðlegra samtaka er unnið að því að búa til mælikvarða sem styðjast má við þegar fylgst er með umhverfisáhrifum af völdum samgangna í einstökum löndum. Stefnt er að því að þessir mælikvarðar verði notaðir hér á landi.



Það markmið að öryggismál samgangna verði eins og best gerist í öðrum löndum er meðal þeirra markmiða sem sett eru fram í áætluninni. Áfram verði stefnt að fækkun slysa á sjó í samræmi við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda, fækkun flugslysa, sem og fækkun dauðaslysa og annarra alvarlegra slysa í umferðinni. Að komið verði upp gæðakerfi varðandi öryggismál allra flugvalla í rekstri og í flugumferðarþjónustu. Þá er lögð áhersla á að stofna vaktstöð siglinga til að annast leiðsögu- og öryggisþjónustu fyrir skip. Síðast en ekki síst er lögð á það áhersla að auka umferðarfræðslu og eftirlit og að götur, vegir og umhverfi vega verði gert öruggara, meðal annars með því að endurskoða staðla og bæta öryggishönnun.

Til að ná þessum markmiðum verður meðal annars haldið áfram að innleiða reglur Flugöryggisamtaka Evrópu (JAA) og EES þar sem lögð er áhersla á að Ísland taki virkan þátt í starfi Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) og Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA).

### **Stofnanir samgöngumála**

Stofnanir sem annast samgöngumál eru þrjár, þ.e. Flugmálastjórn, Siglingastofnun Íslands og Vegagerðin. Hverri stofnun er ætlað að framfylgja stefnu stjórnvalda á sínu sviði en þær eiga jafnframt að vera stjórnvöldum til ráðuneytis og aðstoðar við stefnumótun og þróun.

#### ***Flugmálastjórn Íslands***

Hlutverk Flugmálastjórnar er að sinna eftirlitshlutverki þar sem markmiðið er fyrst og fremst að tryggja öryggi í flugi. Þá ber Flugmálastjórn að veita margvíslega þjónustu við flugstarfseminna sem einkum felst í rekstri flugvalla og flugumferðarþjónustu auk miðlunar hvers kyns upplýsinga til flugmanna og flugrekenda. Á vegum Flugmálastjórnar starfar flugráð sem er ráðgefandi aðili fyrir samgönguráðherra og flugmálastjóra. Í flugráði eru sex nefndarmenn og formaður er Hilmar Baldursson. Starfsstöð Flugmálastjórnar er á Reykjavíkurflogvelli og þar störfuðu í byrjun árs 2003 um 230 manns, þar að auki rúmlega 20 manns úti á landi. Flugmálastjóri er Þorgeir Pálsson.

#### ***Siglingastofnun Íslands***

Meginhlutverk Siglingastofnunar Íslands er að vinna að öryggi sjófarenda og að skapa hagkvæmar og öruggar aðstæður til siglinga og fiskveiða við landið svo og í höfnum landsins. Tvö ráð eru starfandi er tengjast stofnuninni, annars vegar hafnaráð og hins vegar siglingaráð. Bæði ráðin eru ráðgefandi aðilar fyrir samgönguráðherra og siglingamálastjóra. Hafnaráð í hafnarmálum og siglingaráð í siglinga- og vitamálum. Í hafnaráði sitja sex manns og er formaður ráðsins Sigríður Finsen. Í siglingaráði sitja 11 nefndarmenn og þar er formaður Ragnhildur Hjaltadóttir. Hjá stofnuninni unnu í byrjun árs 2003, 80 fastir starfsmenn auk þess sem 55 voru lausráðnir við vitaeftirlit. Aðalskrifstofa Siglingastofnunar er í Kópavogi, en auk þess er stofnunin með útibú á nokkrum stöðum um landið. Hermann Guðjónsson er siglingamálastjóri.



## Vegagerðin

Hlutverk Vegagerðarinnar er „að sjá samfélaginu fyrir vegakerfi í samræmi við þarfir þess og veita þjónustu sem miðar að greiðri og öruggri umferð“. Í því felst að samgöngur eru tryggðar allt árið með eins litlum tilkostnaði og eins miklum þægindum og unnt er. Vegagerðin er með starfsemi um land allt en bækistöðvarnar eru í Reykjavík. Fastir starfsmenn voru rúmlega 350 í byrjun árs 2003 og vegamálastjóri er Jón Rögnvaldsson.

## Almenningssamgöngur

Á Íslandi er starfrækt net almenningssamgangna sem greinist í eftirfarandi þætti:

- Áætlunarflug.
- Ferjusiglingar.
- Áætlunarakstur skv. sérleyfum sem byggist á þjónustusamningi milli landshluta eða byggðarlaga.
- Áætlunarakstur innan sveitarfélaga.
- Leigubíla.

Á síðustu misserum hefur umfangsmikið verk verið unnið við endurskipulagningu allra almenningssamgangna á landsbyggðinni. Það starf hefur miðað að því að tryggja til langframa samfellt grunnkerfi almenningssamgangna á Íslandi, með flugi, ferjum eða sérleyfisbifreiðum. Samfara breytingunum hefur stjórnýssla almenningssamgangna verið endurskipulögð, á þann hátt að þær eru á ábyrgð einnar stofnunar, þ.e. Vegagerðarinnar. Vegagerðin fer því með framkvæmd sérleyfiskerfisins og flugútboða í umboði samgönguráðuneytisins. Þannig er tryggt að ákvarðanir um þessa þjónustu séu teknar á samræmdan hátt. Jafnframt er stefnt að því að allir rekstrarstýrki verði veittir á grundvelli útboða og verður lokaáfangi að því markmiði náð árið 2005 þegar allur áætlunarakstur verður boðinn út.



*Langferðabifreið á leið um Suðurland.*



►►► *Farþega fjöldi um íslenska flugstjórnarsvæðið jafngildir því að öll íslenska þjóðin fljúgi þar um tvisvar í viku.*



## Áætlunarflug

Innanlandsflug er mjög mikilvægur þáttur í samgöngum milli höfuðborgarsvæðisins og þeirra byggðarlaga sem fjær liggja. Flugíð er eini ferðamátinn sem tryggir að ferðatími frá fjarlægari þéttbýlisstöðum til Reykjavíkur verður innan hóflegra marka.

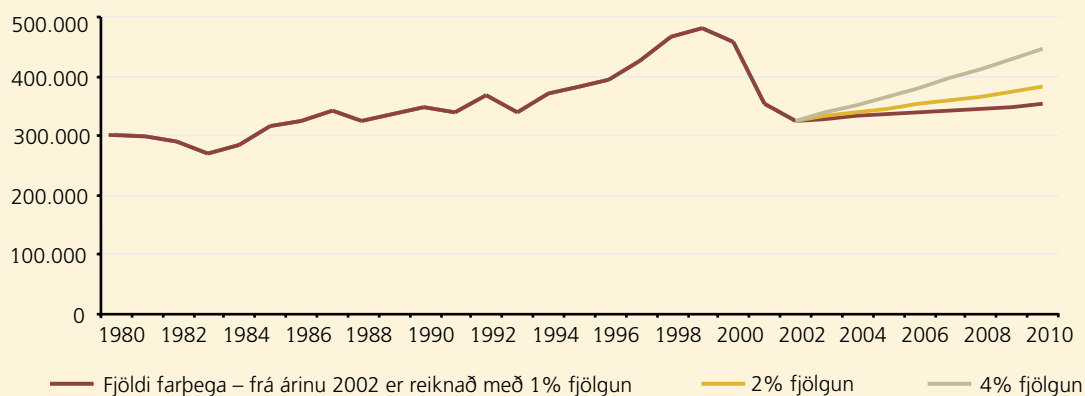
Á undanförunum tveimur áratugum hefur flugsamgöngukerfi landsins og notkun þess tekið stórfelldum breytingum. Öryggi flugvalla hefur verið aukið og farþegum hefur fjölgað. Frá árinu 1980 hefur farþegum í áætlunarflugi fjölgað úr um 300 þúsund í tæplega 480 þúsund árið 1999 eða um rúmlega 50%. Á sama tíma hefur flugvöllum, sem notaðir eru fyrir áætlunarflug, fækkað úr því að vera á fjórða tug talsins í ellefu.

Þegar samkeppni í innanlandsflugi var lögleidd árið 1997 og fargjaldalækkun átti sér stað, varð talsverð fjölgun farþega í innanlandsflugi. Eftir að samkeppnin minnkaði vorið 2000 með fækkun flugfélaga í áætlunarflugi og hærri fargjöldum hefur farþegum fækkað aftur en árið 2001 var farþegafjöldi innanlands rúmlega 350 þúsund. Um 85% allra farþega í innanlandsflugi fara um fimm flugvelli landsins, þ.e. Reykjavíkur-, Akureyrar-, Egilsstaða-, Ísafjarðar- og Vestmannaeyjaflugvöll.

Farþegafjöldi ræðst fyrst og fremst af umfangi og umsvifum atvinnulífsins á landsbyggðinni, þróun ferðaþjónustu og góðu vegasambandi. Eðlilegt er að setja fram fleiri en eina spá um þróunina á næstu árum. Annars vegar 1% fjölgun farþega og hins vegar 2–4% fjölgun. Fyrri spáin er byggð á þeirri forsendu að engin veruleg breyting verði á atvinnustarfsemi á landsbyggðinni og erlendum farþegum fjölgi lítið í innanlandsflugi. Seinni spáin byggist á því að verulegar breytingar verði, til að mynda með stóriðjuframkvæmdum á Austurlandi.

MYND 4

**Fjöldi innanlandsfarþega frá árinu 1980**



►►► *Mesta aukningin í innanlandsflugi síðustu ár hefur orðið á Bakkaflugvelli.*

#### *Vandi innanlandsflugs*

Innanlandsflug hefur átt við vanda að stríða undanfarið þar sem nokkrar af flugleiðunum sem talið er nauðsynlegt að halda úti í þágu landsbyggðarinnar hafa ekki verið arðbærar. Samgönguráðuneytið ásamt Vegagerðinni, heilbrigðisráðuneytinu og Tryggingastofnun ríkisins hafa haft samvinnu um útboð á sjúkra- og áætlunarflugi til jaðarbyggða landsins sem annars yrði ekki þjónað. Styrkgreiðslur hafa numið um 90–100 milljónum króna á ári.

Fyrstu flugleiðirnar í áætlunarflugi voru boðnar út árið 1999 en ári síðar var boðinn út rekstur sjúkraflugs og áætlunarflugs sameiginlega á mörgum leiðum. Á nokkrum stöðum þar sem áætlunarflug hefur verið fellt niður hafa stjórnvöld styrkt áætlunarferðir landleiðina. Má þar nefna að á Siglufirði voru gerðir samningar um áætlunarferðir með bifreið milli Siglufjarðar og Sauðárkróks, eins konar flugrútu. Eftir að flug til Húsavíkur lagðist endanlega af hóf Vegagerðin jafnframt að styrkja ferðir áætlunarbifreiðar milli Húsavíkur og Akureyrar í tengslum við flugið. Þá hóf Vegagerðin einnig að styrkja flugrútu milli Patreksfjarðar, Tálknafjarðar og Bíldudalsflugvallar. Eftir endurskipulagningu í innanlandsflugi, með þjónustu-útboði á sjúkraflugi og áætlunarflugi til jaðarbyggða, hefur styrkum stoðum verið rennt undir innanlandsflug í landinu.



*Reykjavíkflugvöllur.*



### *Ferjusiglingar*

Fyrir ákveðnar byggðir í landinu gegna ferjur lykilhlutverki auk þess sem þær eru mikilvægur þáttur í þjónustu við erlenda og innlenda ferðamenn. Ferjuleiðum við landið hefur farið fækkandi en alls voru um sex ferjuleiðir í rekstri árið 2002.

Með tilkomu Hvalfjarðarganganna 1998 var rekstri einnar stærstu ferjunnar hætt, þ.e. Akraborgar, en hún sigldi áður milli Reykjavíkur og Akraness. Í samræmi við útboðsstefnu ríkisins og reglur hins Evrópska efnahagssvæðis sem Ísland er aðili að var ákveðið árið 1999 að bjóða út rekstur Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfssvo og Breiðafjarðarferjunnar Baldurs en áður höfðu félög í eigu heimamanna rekið ferjunnar. Rekstur Hríseyjarferjunnar Sævars var boðinn út stuttu síðar. Verulegt hagræði náðist í Herjólfssútboðinu sem nýtt var til hagsbóta fyrir Eyjamenn með fjölgun ferða Herjólfss en í kjölfar útboðsins fjölgaði ferðum Herjólfss frá 1999 til 2002 um 24% og gert er ráð fyrir 12% aukningu á næsta ári. Farþegum sem ferðast með ferjunni hefur á sama tímabili fjölgað jafnt og þétt.

### *Framtíðarhlutverk Herjólfss og Baldurs*

Baldur

Með endurbótum á vegi Vestur-Barðastrandarsýslu til Vesturbbyggðar og Tálknafjarðar verða vegasamgöngur tryggðar allt árið og breytast þá aðstæður þannig að ekki verður þörf fyrir rekstur Breiðafjarðarferjunnar Baldurs í núverandi mynd. Því er mikilvægt að huga að úrbótum á þeirri þjónustu sem ferjunum, Herjólfss og Baldri, er ætlað að sinna og í því skyni skipaði samgönguráðherra tvær nefndir á árinu 2002 sem unnu að því að skoða framtíðarhlutverk ferjanna. Í tillögum nefndar um framtíð Breiðafjarðarferjunnar Baldurs er lagt til að samningur við rekstraraðilann, Sæferðir hf., verði endurskoðaður með það að markmiði að hann leggi til hentugra skip til siglinga yfir Breiðafjörðinn. Gangi það ekki eftir þá leggur nefndin til að Baldur verði rekinn áfram með svipuðum hætti og gert er í dag.

Miðað við þær áætlanir í vegagerð sem nú liggja fyrir er að mati nefndarinnar óhjákvæmilegt að reka bílferju á heilsársgrundvelli yfir Breiðafjörð næstu fimm til sjö árin. Nefndin telur að þegar rekstri bílferju verði hætt verði áfram rekstrargrundvöllur fyrir ferju í 3–4 mánuði á ári sem þjóna myndi ferðamönnum. Þá leggur nefndin einnig til að ferðum verði fjölgað fram á sumar en þá verði teknar ákvarðanir um framhaldið með hliðsjón af fenginni reynslu.

*Séð yfir Heimaey.*



## Herjólfur

Í lokaskýrslu nefndar sem fjallaði um samgöngur til Eyja er framtíðarhlutverk Herjólfss meðal annars tekið til umfjöllunar. Í skýrslunni kemur fram að meðal Vestmannaeyinga hafa kröfur um bættar samgöngur við Eyjar aukist, í samræmi við kröfur annarra íbúa landsins um greiðar og góðar samgöngur. Í skýrslu starfshóps sem fjallaði um samgöngur til Eyja er meðal annars vikið að þeim möguleika hvort unnt sé að styðja við rekstur áætluðar flugs til Eyja í ljósi þess að Vestmannaeyjar eru ekki í þjóðvegasambandi eins og nær öll önnur byggðarlög hér á landi. Samgöngur milli Vestmannaeyja og Bakkafflugvallar eru mikilvægar fyrir Vestmannaeyinga og umferð um Bakkafflugvöll hefur farið vaxandi undanfarin ár. Aðstaða á vellinum er ófullnægjandi og starfshópurinn leggur til að bætt verði úr henni með því að koma upp nýrri flugstöð með viðhlítandi aðstöðu fyrir farþega og umsjónarmann flugvallarins. Starfshópurinn telur þó að meta beri þörf fyrir uppbyggingu á Bakkafflugvelli með hliðsjón af því hvaða niðurstaða fæst af athugunum á því hvort fýsilegt sé að byggja ferjulægi á Bakkafjöru.

Þótt könnun á hugsanlegri vegtengingu milli Vestmannaeyja og lands væri ekki meðal þeirra verkefna sem starfshópnum var ætlað að fást við hvetur hann eindregið til þess að áformaðar rannsóknir á svæðinu milli lands og Eyja verði styrktar af stjórnvöldum, en þessar rannsóknir myndu nýtast hvort sem um yrði að ræða hugsanlega vegtengingu milli lands og Eyja eða byggingu ferjulægis á Bakkafjöru.

Það sem einkum hefur verið fundið að Herjólfur er að skipið er hægfara og ferðatími því langur, en sjaldgæft er að ferðir skipsins falli niður. Kröfunni um styttri siglingatíma Vestmannaeyjaferju væri hægt að mæta með þrennum hætti að mati starfshópsins:

- Í fyrsta lagi mætti gera breytingar á Herjólfur, þ.e. gera hann hraðskreiðari með því að lengja hann og auka við vélarafli.
- Í öðru lagi mætti láta smíða stærra og hraðskreiðara skip eða kaupa slíkt skip.
- Þriðji og síðasti valkosturinn til að stytta siglingatíma ferju milli Vestmannaeyja og lands felst í því að byggt verði ferjulægi á Bakkafjöru og ferja höfð í förum á milli Vestmannaeyjahafnar og ferjulægisins. Nú þegar hafa verið gerðar frumathuganir á þessum valkosti sem benda til þess að hann geti reynst bæði raunhæfur og fýsilegur með tilliti til hentugleika og kostnaðar. Verði af þessu má hugsa sér að ferja gangi frá Vestmannaeyjum á tveggja klukkustunda fresti, en siglingin milli lands og Eyja kemur til með að taka um hálfu klukkustund. Starfshópurinn leggur áherslu á að stjórnvöld stuðli að því að unnt verði að gera þær rannsóknir sem nauðsynlegar eru á næstu tveimur til þremur árum til að hægt verði að skera úr um það til fullnustu hvort og með hvaða hætti fýsilegt sé að byggja þetta mannvirki. Leggur starfshópurinn til að ekki verði ráðist í stórfelldar fjárfestingar í samgöngumannvirkjum eða samgöngutækjum fyrir Vestmannaeyjar fyrr en niðurstaða liggur fyrir um möguleikann á að reisa ferjuaðstöðu á Bakkafjöru því sú niðurstaða mun verða afgerandi fyrir það hvernig samgöngumálum Eyjanna verður háttað í framtíðinni.





### Áætlunarakstur milli byggðarlaga

Net áætlunarleiða fólksflutningabifreiða nær víða um land. Það nær þó ekki samfellt til allra þéttbýlisstaða en þá koma áætlunarferðir til og frá nærliggjandi flugvöllum gjarnan í staðinn.

Fjárhagsvandi hefur loðað við þau fyrirtæki sem stundað hafa landflutninga, þrátt fyrir að ríkið hafi lengi stutt þennan rekstur. Gera má ráð fyrir að aðalástæðan fyrir þeim vanda sé minni aðsókn landsmanna í þjónustuna. Engu að síður er þessi þjónusta ákaflega mikilvæg og nauðsynleg þeim sem ekki hafa aðgang að einkabílum.

Með gildistöku laga um fólks-, vöru- og efnisflutninga á landi veturinn 2001–2002 var mótuð ný og breytt stefna í almenningssamgöngum á landi. Breytingar á almenningssamgöngum í kjölfar gildistöku laganna eru umtalsverðar.

Helstu breytingarnar eru þessar:

- Tekist hefur að koma í veg fyrir hrun almenningssamgangna með auknum framlögum og endurskipulagningu en heildargreiðslur ríkisins nema á árinu 2003 um 160 milljónum króna.
- Sérleyfishöfum fækkar samkvæmt hinu nýja skipulagi og hafa fyrirtæki sameinast um að ná fram hagkvæmni sem er forsenda þess að bæta þjónustuna.
- Þjónustusamningar munu leyfa frekari þjónustu við notendur sem ekki var gert ráð fyrir í eldra fyrirkomulagi. Þegar sérleyfin hafa verið boðin út munu margþættar kröfur, sem snúa til dæmis að gæðum farartækja, umhverfismálum og ferðatíðni, verða hertar þannig að þjónustan verði líkari því sem betur er gert annars staðar.

Gert er ráð fyrir að endurbætt sérleyfisfyrirkomulag haldist að mestu óbreytt fram til 1. ágúst 2005 en eftir þann tíma er áætlað að öll sérleyfi verði boðin út.

Gera má ráð fyrir því að fram til ársins 2005 muni sérleyfishafar nota tímann til að endurskipuleggja starfsemi en frekar þannig að þegar að útboðum kemur verði það kraftmikil grein sem takist á við nýja tíma, en ekki atvinnugrein á undanhaldi eins og stefndi í. Ef vel verður á haldið ættu sérleyfishafar að geta bætt þjónustuna og lækkað verðið. Einungis við þær aðstæður mun farþegum fjölga.

Langferðabifreið á áningarstað við Dettifoss.







Hvalsnes.

### *Vöruflutningar*

Fyrir nokkrum árum var meiri samkeppni í vöruflutningum hér á landi milli landflutninga og strandflutninga en nú er. Á níunda áratugnum voru allt að fimm skip í áætlunarsiglingum við strendur Íslands en í upphafi 21. aldarinnar er aðeins eitt skip eftir sem er þó mun stærra en skipin sem fyrir voru. Vegir landsins fara sífellt batnandi og þjóðvegurinn styttist. Samgöngur á sjó eru almennt taldar vera samkeppnishæfar í verði, en flutningamagn frá hverjum stað er lítið og leyfir ekki þann hraða og þá tíðni sem nauðsynleg er til þess að keppa við landflutninga með góðum árangri.

### *Áætlunarakstur innan sveitarfélaga*

Í nokkrum fjölmennari sveitarfélögum er rekin strætisvagnþjónusta. Þessi þjónusta er nauðsynleg þrátt fyrir að hlutdeild hennar sé lítil. Fargjöldum er jafnan haldið niðri og mikið vantar upp á að reksturinn standi undir sér. Sveitarfélögin greiddu árið 2001 rúmlega 1230 milljónir króna til strætisvagnþjónustu. Langstærstur hluti upphæðarinnar eða rúmlega 788 milljónir króna féllu til í Reykjavík. Ríkið kemur einnig að rekstri strætisvagna, en framlag þess hefur undanfarin ár verið um 80–90 milljónir króna á ári í formi niðurfellingar gjalda.

### *Leigubílar*

Í flestum bæjum landsins er rekin leigubílaþjónusta af einhverju tagi. Allt frá einum leigubíl í minnstu bæjunum upp í 570 gild leyfi til aksturs leigubíla á höfuðborgarsvæðinu. Um er að ræða þjónustu sem er nauðsynleg fyrir flesta íbúa landsins. Um þjónustu leigubíla gilda þó sömu lögmál og um aðrar samgöngugreinar, hún þarf fyrst og fremst að vera hagkvæm, örugg og uppfylla kröfur um gæði. Samgönguráðuneytið stóð nýlega fyrir verulegum umbótum í lagaumhverfi greinarinnar.



*Vegagerðin rekur 34 sjálfvirkar veðurstöðvar. Upplýsingar frá þeim eru birtar á heimasíðu Vegagerðarinnar, [vegagerdin.is](http://vegagerdin.is).*



## Samgöngur til og frá landinu

### Íslenska flugumsjónarsvæðið

Íslenska flugumsjónarsvæðið er eitt það stærsta í heimi og skiptist í innanlands- og úthafssvæði. Innanlandssvæðið er yfir öllu landinu og upp í 24.500 fet, en úthafssvæðið nær frá vesturströnd Noregs að austurströnd Kanada og frá 200 sjómílum suður af Íslandi allt til Norðurpólsins, í heild um 5,6 milljónir ferkílómetra. Á síðastliðnum áratug hefur úthafsflugumferð aukist um 3,2% að meðaltali á ári en síðustu tvö árin hefur umferðin minnkað. Talið er líklegt að hryðjuverkin sem áttu sér stað 11. september 2001 hafi haft þar áhrif. Búist er við aukinni umferð um íslenska flugumsjónarsvæðið næstu 15–20 árin.

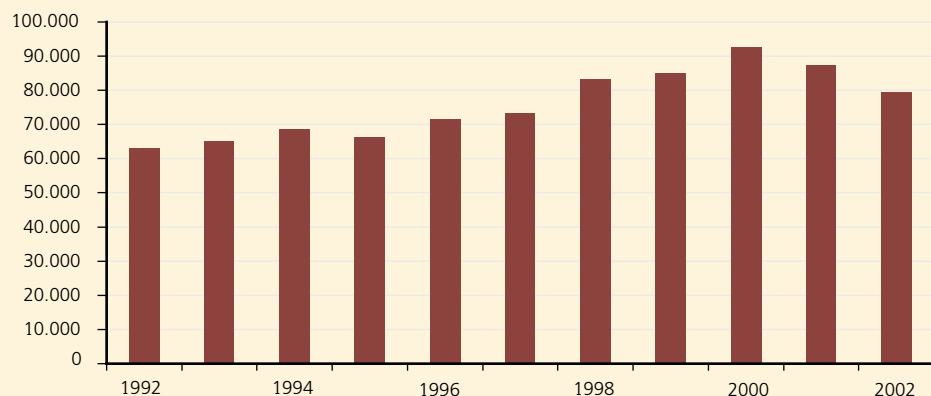
### Millilandaflug

Á undanfönum árum hefur samkeppni verið að aukast í millilandaflugi. Sumarið 2003 er gert ráð fyrir að a.m.k. átta flugfélög verði með áætlunarflug til landsins. Áætlunarflug er þó aðallega stundað á vegum Flugleiða hf. Félagið flýgur frá Keflavíkurflugvelli til Evrópu og N-Ameríku en Flugfélag Íslands hf. sér um áætlunarflug frá Reykjavíkurflugvelli til Færeyja og Grænlands. Í einstaka tilfellum er flogið til Evrópu frá Akureyri eða Egilsstöðum og einnig kemur fyrir að lent sé á Reykjavíkurflugvelli þar sem völlurinn er varavöllur fyrir Keflavíkurflugvöll. Keflavíkurflugvöllur er einnig nýttur sem skiptistöð Flugleiða fyrir flugfarþega milli Evrópu og N-Ameríku. Alls fóru um 1.387.245 millilandaferðar um íslenska áætlunarflugvelli á árinu 2001 en það er um 6,5% fækkun frá fyrra ári. Ýmislegt kemur þar til en aðallega er talið að fyrrnefnd hryðjuverk í september sama ár hafi átt þar stærstan þátt. Fyrir þann tíma hafði farþegum um vellina fjölgað stöðugt. Töluvert leiguflug er um Keflavíkurflugvöll, bæði á vegum íslenskra og erlendra flugfélaga. Flugfélagið Atlanta hf. er nær eingöngu í leiguverkefnum, bæði til og frá Íslandi, en þó í mun meira mæli milli annarra landa. Fyrirtækið hefur tekið að sér verkefni vítt og breitt um heiminn og vaxið ört frá því það var stofnað árið 1986. Íslandsflug hf. hefur einnig stundað leiguflug til nokkurra landa, en auk þess hefur félagið leigt vélar sínar með áhöfnum til flugfélaga víða um heim. Íslandsflug var stofnað árið 1991 og hefur bætt við sig flugvélum jafnt og þétt frá stofnun. Flugfélagið Bláfugl hf. var stofnað árið 1999, en það heldur uppi reglubundnu fragtflugi milli Íslands og Evrópu.



MYND 5

Úthafsflugumferð,  
fjöldi ferða á  
árunum 1992–2002





*Brúargerð árið 2002. Þverá við Hvolsvöll.*

### ***Keflavíkurlflugvöllur***

Gerð hefur verið þróunaráætlun til 15 ára fyrir Keflavíkurlflugvöll og flugstöðina sem væntanlega verður stækkuð enn frekar í takt við fyrirsjáanlega aukningu í farþegaflugi um völlinn. Umsvif Varnarliðsins á Keflavíkurlflugvelli á vettvangi herflugs hafa minnkað síðastliðin ár en verða að líkindum óbreytt næstu árin. Bandarísk stjórnvöld fjármagna rekstur NATO-varnarstöðvarinnar þ. á m. stóran hluta af rekstri Keflavíkurlflugvallar. Óskir um endurskoðun þessa þáttar hafa komið fram af þeirra hálfu og því er hugsanlegt að Íslendingar verði í vaxandi mæli að taka að sér rekstur flugvallarins í framtíðinni.

### ***Samgöngur á sjó***

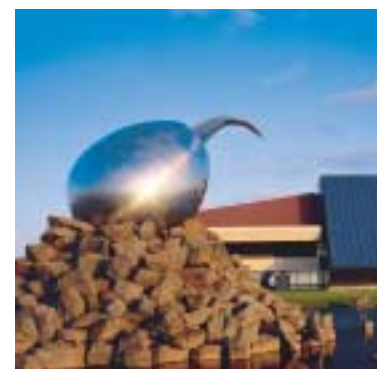
Vöruflutningar til og frá landinu hafa að mestu verið á sjó, en samkeppni í flugi hefur verið að aukast á þeim markaði. Miðstöð áætlunarsiglinga til og frá landinu er í Reykjavík, en þar hafa bæði stóru skipafélögin aðsetur. Einnig er siglt frá nokkrum öðrum stöðum á landinu. Frá Reykjavík er siglt til Evrópu og N-Ameríku en frá hinum stöðunum er einkum siglt til Evrópu.

## **Helstu vegaframkvæmdir á árunum 1999–2003**

### ***Tvöföldun Reykjanesbrautar***

Í janúar 2003 hófst fyrsti áfangi breikkunar Reykjanesbrautar milli Hafnarfjarðar og Reykjanesbæjar. Með því er hafin tvöföldun brautarinnar og verður ný akbraut lögð sunnan við þá sem fyrir er. Þessi áfangi tvöföldunar Reykjanesbrautar nær yfir 8 km og liggur frá Hvassahrauni um Kúagerði og upp á Strandarheiði. Auk þess verða um 5 km af hliðarvegum lagðir auk tilheyrandi tenginga við Reykjanesbraut. Tvenn mislæg gatnamót eru á þessum kafla, annars vegar í Hvassahrauni og hins vegar við Vatnsleysustrandarveg.

Vegfláar og umhverfi Reykjanesbrautar er hannað með tilliti til aukins umferðaröryggis og verða vegfláar núverandi vegar einnig lagaðir og gerðir meira aflíðandi. Áætlaður kostnaður við þennan áfanga er 900 milljónir króna og áætluð verklok eru sumarið 2004.



▶▶▶ *Á hverjum degi fara 70.000 til 130.000 farþegar með flugvélum um íslenska flugstjórnarsvæðið.*



### Mislæg gatnamót í Reykjavík

Til að auka afkastagetu vegakerfisins og umferðaröryggi hafa verið byggð nokkur mislæg gatnamót í Reykjavík. Nýjustu gatnamótin eru við Vesturlandsveg og Víkurveg, Breiðholtsbraut, Nýbýlaveg og Reykjanesbraut og Miklubraut og Skeiðarvog. Með gatnamótunum við Vesturlandsveg og Víkurveg batnaði umferðartenging frá íbúðabyggðunum í Grafarvogi og Grafarholti til muna. Í síðari áföngum verður brúin yfir Vesturlandsveg tvöfölduð en brúin sem þegar hefur verið lögð á gatnamótunum er sú syðri.

Með tilkomu gatnamótanna við Breiðholtsbraut, Nýbýlaveg og Reykjanesbraut er umferð um Reykjanesbraut orðin hindrunarlaus þar sem Breiðholtsbraut og Nýbýlavegur tengjast nú á brú yfir Reykjanesbraut. Mikil umferð er um þessi gatnamót og áður mynduðust þar oft miklar umferðarteppur. Áætlað er að um 50 þúsund bílar fari um gatnamótin á hverjum sólarhring en þar sem umferðin eykst ört með vaxandi byggð í Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði er gert ráð fyrir að bílaumferð komi til með að aukast í 100 þúsund fyrir árið 2030. Þá hafa gatnamót við Reykjanesbraut og Stekkjarbakka verið boðin út.

Mislægu gatnamótin á mótum Miklubrautar og Skeiðarvogs eru elst þeirra þriggja sem hér eru nefnd en þau voru tekin í notkun haustið 1999. Hæðarlegu Skeiðarvogs var lyft frá gatnamótum við Sogaveg að sunnan og gatnamótum við Fákafen og Mörkina að norðan. Skeiðarvogur tengist brú yfir Miklubraut sem er nokkuð jafnhallandi en lega Miklubrautar er óbreytt.

### Fækkun einbreiðra brúa

Á undanförunum árum hafa stjórnvöld í vaxandi mæli lagt áherslu á umferðaröryggi og er fækkun einbreiðra brúa einn liður í því. Einbreiðum brúm hefur fækkað töluvert í seinni tíð, eða um 218 á tímabilinu frá 1991–2002. Brýr hafa ýmist verið breikkaðar, endurbýggðar eða sett hafa verið stálrör í stað brúa. Eins og sjá má í töflu 1 hefur brúm í Norðvesturkjördæmi, þ.e. Norðurlandi vestra, Vesturlandi og Vestfjörðum fækkað samtals um 97 á þessu tímabili.

TAFLA 1

**Fækkun einbreiðra brúa á árunum 1991–2002**

Umdæmi/Tímabil	1991–1994	1995–1998	1999–2002	Alls
Suðurland	11	12	16	39
Reykjanes	2	2	1	5
Vesturland	7	22	15	44
Vestfirðir	6	12	9	27
Norðurland vestra	8	9	9	26
Norðurland eystra	8	9	10	27
Austurland	8	22	20	50
<b>Alls</b>	<b>50</b>	<b>88</b>	<b>80</b>	<b>218</b>



Þjóðvegir á Íslandi eru alls 12.955 km. Mannfjöldi á Íslandi var 288.201 þann 1. desember 2002. Það eru því 45 m af þjóðvegi á hvern íbúa landsins.

### **Jarðgangaáætlun**

Í jarðgangaskýrslu Vegagerðarinnar sem unnin var á árunum 1999–2000 voru 24 verkefni tekin til skoðunar. Fyrstu verkefni sem lagt var til að farið væri í voru framkvæmdir á jarðgöngum milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar annars vegar og milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar hins vegar. Einnig kom fram tillaga um að undirbúningur að næstu verkefnum yrði hafinn. Þá yrði sérstaklega rannsökuð gangagerð milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar á Vestfjörðum. Jafnframt voru tiltekin nokkur jarðgöng í viðbót sem kæmu til skoðunar í næsta áfanga.

Með nýjum lögum um samgönguáætlun var jarðgangaáætlun felld inn í samræmdu áætlunina. Þá ákvað ríkisstjórnin í byrjun árs 2003 að auka vegaf framkvæmdir og önnur verkefni á næstu 18 mánuðum fyrir 6,3 milljarða og er hluti þeirra aðgerða að verja 500 milljónum króna á þessu tímabili til jarðganga undir Almanskard en Vegagerðin áætlað að heildarkostnaður við göngin sé um 700 milljónir. Að öllum líkindum verða göngin boðin út næsta haust að undangenginni rannsóknar- og undirbúningsvinnu sem fljótlega verður hafist handa við.

### **Fyrirhuguð jarðgöng á Norður- og Austurlandi**

Fyrirhuguð jarðgöng milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar voru boðin út í febrúar árið 2003, en fyrirhuguð jarðgöng milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar verða boðin út síðar á árinu. Áætlað er að göngin milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar verði tilbúin árið 2005 og að heildarkostnaður nemi um 3,8 milljörðum á núverandi verðlagi. Þá er gert ráð fyrir að göngin milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar verði tekin í notkun árið 2008 og er áætlaður heildarkostnaður um 6,8 milljarðar á núverandi verðlagi.



*Tölvugerð mynd af fyrirhuguðum veggöngum um Héðinsfjörð. Gangamunni í Siglufirði.*

## Helstu vegaf framkvæmdir eftir landshlutum 1999–2003

### Suðurland

Hringvegur í Fljótshverfi.

Nýr vegur, 5 km og þrjár nýjar brýr.

Djúpá, 60 m, Laxá, 16 m og Brúará, 20 m.

Hringvegur um Þjórsá.\*

Brúin er 170 m löng, 11 m breið. Vegur, 4 km.

Biskupstungnabraut, kaflar frá Heiði að Gullfossi.

Bræðratunguvegur - Laugarvatnsvegur, 7 km.

Tungufljót - Gullfoss, 7,2 km.

Þingvallavegur, Steingrímsstöð - Þjóðgarður, 11 km.

### Reykjanesumdæmi og höfuðborgarsvæðið

Hringvegur, tvöföldun Nesbrautar - Víkurvegur.

Hringvegur, mislæg gatnamót við Víkurveg.

Hringvegur tvöfaldaður að Úlfarsá og Víkurvegur

lagður á brú yfir Hringveg með tilheyrandi römpum.

Reykjanesbraut, gatnamót við Breiðholtsbraut og

Nýbýlaveg.

Brú yfir Reykjanesbraut, lengd 35 m, breidd 36–65 m.

Brú yfir Álfabakka, lengd 14–20 m, breidd 40 m.

Umferð um gatnamótin, 50 þús. bílar á sólarhring.

Miklabraut, mislæg gatnamót við Skeiðarvog.

Grafningsvegur, Nesjavellir - Þingvallavegur, 12,4 km.

### Vesturland

Vestfjarðavegur um Bröttubrekku.\*

Frá Hringvegi að Brúnkollugili, 11,3 km.

Vatnaleið yfir Snæfellsnes.

Lengd 16,4 km, mesta hæð 230 m y.s.

Borgarfjarðarbraut um Vatnshamraleið.

Andakílsá - Kleppjárnsreykir, 20,6 km.

Brú á Grímsá, 88 m, brú á Flókadalsá, 68 m.

Útnesvegur við Fróðárheiði og Snæfellsnesvegur.

Snæfellsnesvegur - Stóri Kambur, 8,1 km.

Snæfellsnesvegur, Bjarnarfoss - Egilsskarð, 3,2 km.

Snæfellsnesvegur um Búlandshöfða, 8,2 km.

### Vestfirðir

Barðastrandarvegur um Kleifaheiði.

Lengd 12,1 km, hæsti punktur 411 m y.s.

Mesti langhalli, 9% á 400 m kafla. Annars 8% halli.

á löngum köflum.

Vestfjarðavegur um Klettsháls.\*

Múli - Vattarnes, 19,2 km.

Mesti langhalli, 8%.

Djúpvegur í Ísafjarðardjúpi.\*

Laufskálagil - Ísafjarðarbotn, 16,1 km.

Skötufjörður, Gilseyri - Kleifar, 10 km.

Digranes - Hörtná, 4,3 km.



Lónsós í Öxarfirði.

### **Norðurland vestra**

Þverárfjallsvegur.

Þverá - Skagavegur, 12 km.\*

Skúfur - Þverá, 2,4 km.\*

Siglufjarðarvegur, Hofsa - Stafá, 21 km.

### **Norðurland eystra**

Norðausturvegur um Tjörnes.

Hringver - Breiðavík, 9,7 km.

Bangastaðir - Víkingavatn, 10,4 km.\*

Brú á Lónsós, 100 m.

Hringvegur um Mývatnsheiði.\*

Reykjadalsá - Helluvað, 13 km.

Hringvegur, Hólmatungnavegur - Jökulsá á Fjöllum.

Endurbygging og bundið slitlag, 17,1 km.

Vegur og brýr í Svarfaðardal.\*

Brýr á Svarfaðardalsá, 30 m og Skíðadalsá, 40 m.

Svarfaðardalsvegur og Tunguvegur, 8,3 km.

Grenivíkurvegur.

Fagribær - Grund, 6,4 km.

Brú á Fnjóská, 144 m.

Borgarbraut á Akureyri.

### **Austurland**

Hringvegur, Háreksstaðaleið, 33 km.

Hringvegur í Jökuldal.

Hofteigur - Hrólfstaðir, 11,5 km.\*

Gilsá - Skjöldólfsstaðir, 3,7 km.

Hringvegur í Breiðdal.\*

Ásunnarstaðir - Heydalir, 12,1 km.

Upphéraðsvegur í Fljótssdal.

Brekka - Valþjófsstaður, 11,3 km.

Atlavík - Hjarðarból, 5,9 km.

Brýr á Jökulsá, 250 m, Gilsá, 22 m.

Bessastaðaá, 24 m, Hengifossá, 20 m.

Suðurfjarðarvegur um Kambanes, 4,6 km.

Vegurinn liggur um þrjár skriður.

Kambaskriður, 0,2 km.

Hvalnesskriður, 0,6 km.

Færivallaskriður, 0,2 km.

### **Einbreiðar brýr á Hringvegi breikkaðar**

Norðurá við Holtavörðuheiði, Víðidalsá í Húnavatnssýslu.

Gljúfurá í Húnavatnssýslu, Hólmsá á Mýrum.

Djúpá og Laxá í Fljótshverfi, Kerlingardalsá við Vík í Mýrdal.

Skógá og Kverná við Skóga, Þverá, austan við Hvolsvöll.

Þjórsá.\*

\*Framkvæmdir í gangi árið 2003



*Brú yfir Grímsá.*

## Umferðaröryggisaðgerðir

Á Íslandi koma ýmsir aðilar að umferðaröryggismálum. Þar á meðal eru Umferðarstofa, lög-reglan, Vegagerðin, tryggingarfélag og sveitarfélögin. Stefna ríkisstjórnarinnar í umferðaröryggis-málum er að gera betur og fækka enn frekar alvarlegum umferðarslysum.

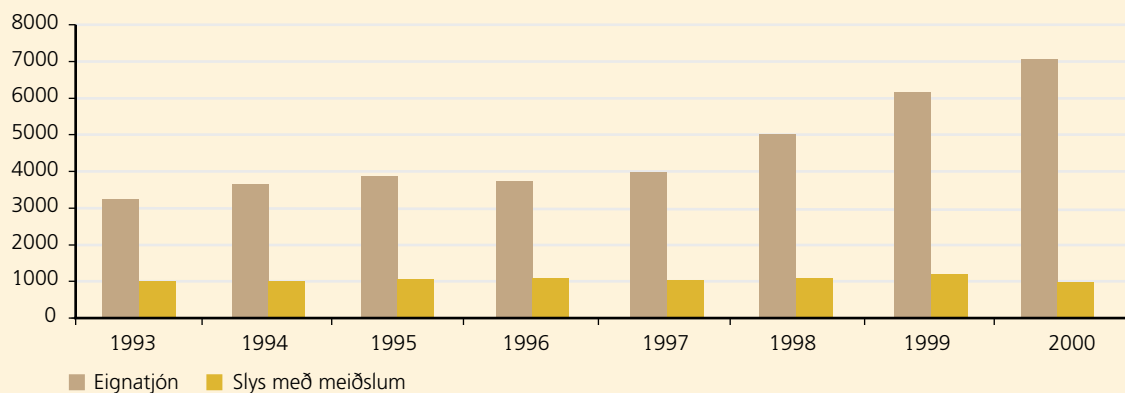
Umferðaróhöppum hefur fjölgað á Íslandi á undanförunum árum með tilheyrandi kostnaði fyrir þjóðfélagið. Í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda fyrir tímabilið 2001–2012 er áætlað að umferðarslys muni kosta þjóðfélagið 15–20 milljarða króna árlega. Samkvæmt upplýs-ingum frá Umferðarstofu voru skráð umferðaróhöpp á Íslandi árið 2000 alls 8.057.

Eignatjón varð í 7.055 tilfellum og meiðsli á fólki í 979 tilfellum. Á tímabilinu 1993–2000 höfðu um 80% óhappa eingöngu eignatjón í för með sér en tæplega 20% allra tilvika á sama tímabili höfðu í för með sér meiðsli á fólki.

Rannsóknir er varða umferðaröryggi hafa verið stórefldar. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur nú starfað í nokkur ár en verkefni hennar er að gera úttekt á alvarlegustu umferðar-slysum sem verða á Íslandi. Vegagerðin tekur þátt í starfi nefndarinnar og nýverið var

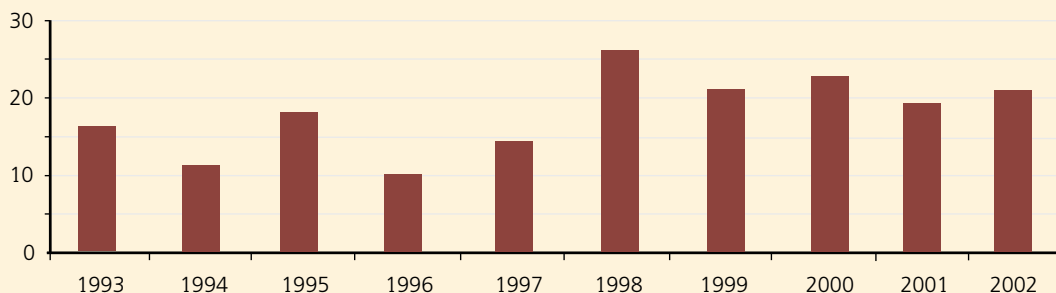
MYND 6

Fjöldi umferðar-  
óhappa á tímabilinu  
1993–2000



MYND 7

Fjöldi banaslysa  
á tímabilinu  
1993–2002





ákveðið að Vegagerðin skyldi leggja aukna áherslu á rannsóknir á sviði umferðaröryggis. Stofnunin hefur ásamt fleiri aðilum komið á fót Rannsóknarráði umferðaröryggismála sem hefur það hlutverk að standa fyrir rannsóknum sem nýta má til að koma í veg fyrir umferðarslys og draga úr afleiðingum þeirra.

Stefnt er að fækkun slysa í samræmi við drög að umferðaröryggisáætlun stjórnvalda 2001–2012. Þar er sett fram það markmið að fækka dauðaslysum og öðrum alvarlegum slysum í umferðinni um 40% á 12 árum, m.v. meðaltal árunna 1996–2000. Til að ná þessum markmiðum er megináhersla lögð á að draga úr ökuhraða, leggja meiri áherslu á öryggisbúnað bifreiða, undirbúa nýja ökumenn betur fyrir umferðina, sporna gegn áfengis- og lyfjanotkun í umferðinni og auka forvarnir og löggæslu í umferðinni. Flest þessara atriða snúa að ökumönnum sem eðlilegt er því mikill meirihluti slysa á rætur sínar að rekja til mannglegra mistaka. Lykillinn að bættu umferðaröryggi er að fá ökumenn til að aka skynsamlega og nota þau öryggisáætlað sem fyrir hendi eru. Ábyrgðin er og verður fyrst og síðast hjá þeim. Þrátt fyrir það er mjög mikilvægt að bæta vegi og umhverfi þeirra og stuðla þannig að auknu öryggi. Vegagerðin hefur mótað sér stefnu í umferðaröryggismálum og hér á eftir eru helstu markmiðin reifuð:

**Öruggeri vegir.** Vegstaðlar verði endurskoðaðir með tilliti til umferðaröryggis. Sérstaklega verði skoðaðir þeir þættir sem ætla má að dragi mest úr slysum svo sem breidd vega, vegrið, útfærsla gatnamóta og yfirborðsmerkingar.

**Bætt umhverfi vega.** Umhverfi vega verði bætt verulega. Fláar og vegsvæði verði lagfærð og aðgangur skepna að umferðarmeiri vegum verði hindraður. Í þéttbýli verði stuðlað að því, í samvinnu við sveitarfélög, að hindra aðgang fótgangandi að umferðarmestu vegunum. Aðstaða hjólréiðamanna verði bætt eins og kostur er og hugað að gerð hjólréiðastíga samhliða fjölförnustu umferðaræðunum.

**Betri þjónusta.** Gæði vetrarþjónustu verði aukin, meðal annars hálkuvarnir og miðað að því að vegfarendur fái eins góðar upplýsingar um ástand og færð og kostur er. Einnig verði umferðarmerkingar endurskoðaðar.

**Endurskoðun ökuhraða.** Leyfður hraði á þjóðvegum höfuðborgarsvæðisins verði endurskoðaður og áhrif lækkunar hraða á slyshættu verði rannsökuð.

**Skilvirkari samvinna.** Unnið að virku samráði við lögreglu, Umferðarráð og sveitarfélög um aðgerðir sem geti bætt umferðaröryggi.

**Auknar rannsóknir.** Stefnt skal að áframhaldandi stuðningi við rannsóknir er varða umferðaröryggismál.



►►► *Veggöng á Íslandi eru alls 19.760 km. Brýr á þjóðvegum eru 1.421 talsins og samtals eru þær 30.966 m langar.*

## Helstu framkvæmdir sem njóta ríkisstyrkja í siglingamálum eftir landshlutum 1999–2003

### Suðurland

*Skjólgarðar:* Byggður verður nýr skjólgarður í Þorlákshöfn og er það byrjun á stækkun og endurbótum hafnarinnar.\*

*Dýpkanir:* Unnið verður að stofndýpkun innan hafnar og í innsiglingu í Vestmannaeyjum.\*

*Bryggjur:* Í Vestmannaeyjum var unnið að endurnýjun stálþilja við Friðarhafnarkant, Nausthamar og í Friðarhöfn. Haldið verður áfram endurnýjun í Friðarhöfn.\*

### Reykjanesumdæmi og höfuðborgarsvæðið

*Skjólgarðar:* Í Grindavík var lokið við byggingu skjólgarða austan og vestan innsiglingarrennu.

*Dýpkanir:* Í Grindavík var lokið við dýpkun innsiglingarrennunnar. Í Sandgerði var dýpkað innan hafnar.

### Vestfirðir

*Dýpkanir:* Á Ísafirði var stofndýpkun í Rennu og við lengingu Sundabakka, Sundahöfn, 96.000 m<sup>3</sup>. Í Bolungarvík er fyrirhuguð 77.000 m<sup>3</sup> stofn- og viðhaldsdýpkun í höfn og innsiglingu.\*

*Bryggjur:* Á Flateyri: Hafnarkantur endurbyggður, 95 m langt þil. Á Ísafirði var Sundabakki lengdur, 70 m langt þil og endurbygging Ásgeirsbakka 115 m þil.\*

### Vesturland

*Skjólgarðar:* Lenging og styrking skjólgarðs við smábátahöfnina á Arnarstapa og höfnin bætt og stækkuð.

*Dýpkanir:* Á Akranesi: Stofndýpkun fyrir loðnuskip við Aðalhafnargarð.\* Í Ólafsvík: Stofndýpkun á svæði milli Norðurtanga og trébryggju.\*

*Bryggjur:* Í Grundarfirði: Stórabryggja lengd, 100 m þil með 8 m dýpi. Á Akranesi: Aðalhafnargarður endurbyggður, 160 m langt þil með dýpi fyrir loðnuskip.\* Í Rifshöfn: Ný bátabryggja (norðurþil) í stað staurakistu, 70 m þil með 4 m dýpi.\* Í Stykkishólmi: 30 m langur viðlegukantur austan við ferjubryggju Súgandisey.\*

### Norðurland vestra

*Skjólgarðar:* Á Siglufirði: Skjólgarður frá enda Brjótins, um 33.000 m<sup>3</sup>, skýlir Óskarsbryggju.

*Dýpkanir:* Á Siglufirði: Dýpkað að lengingu Óskarsbryggju, stofndýpkun, 30.000 m<sup>3</sup>. Á Sauðárkróki: Stofn- og viðhalds-

dýpkun í innsiglingu og við nýtt þil Norðurgarði, 32.000 m<sup>3</sup> árið 1999 og 30.000 m<sup>3</sup> árin 2002–2003.\*

*Bryggjur:* Á Siglufirði: Óskarsbryggja lengd um 75 m.

Á Sauðárkróki: 70 m langt þil yst á Norðurgarði endurnýjað og bryggjan lengd um 60 m, alls 130 m langt þil.\*

### Norðurland eystra

*Skjólgarðar:* Á Ólafsvík: Endi Norðurgarðs styrktur.

Árskógssandur: Skjólgarður og bætt aðstaða fyrir nýja Hríseyjarferju. Á Húsavík: Framkvæmdir við brimvarnargarð á Bökum.

*Dýpkanir:* Á Akureyri: Fiskihöfnin dýpkuð, alls um 140.000 m<sup>3</sup>. Á Raufarhöfn hófust framkvæmdir við dýpkun innsiglingarrennu.\* Á Þórshöfn hófust framkvæmdir við dýpkun hafnar og innsiglingar.\*

*Bryggjur:* Dalvík: Endurbyggt var stálþil fremst við Norðurgarð, 70 m. Á Akureyri: Vesturkantur Fiskihafnar byggður, alls um 180 m langt þil. Á Húsavík verður byrjað á nýjum viðlegukanti, 150 m, við Bökugarð.\* Á Þórshöfn verður byggð ný bryggja, alls 175 m.\*

### Austurland

*Skjólgarðar:* Í Neskaupstað: Tekinn upp skjólgarður við togarahöfnina og byggður nýr skjólgarður utar. Byggður verður nýr skjólgarður á Vopnafirði.\*

*Dýpkanir:* Á Vopnafirði: Dýpkað við löndunarbryggju og ný innsigling dýpkuð. Í Neskaupstað: Togarahöfnin dýpkuð og stækkuð eftir færslu skjólgarðs. Á Djúpavogi: Dýpkað að nýjum viðlegukanti í Gleðivík. Á Hornafirði er árlega unnið að viðhaldsdýpkun innan hafnar. Byrjað verður á stofndýpkun á Grynslum utan við Ós á árinu.\*

*Bryggjur:* Á Vopnafirði: Framkvæmdir við nýju löndunarbryggjuna. Í Neskaupstað: Togarabryggjan í innri höfninni lengd. Á Eskifirði: Lokið smíði nýs viðlegukants fyrir flutningaskip.

Á Djúpavogi: Byggður nýr löndunarkantur við fiskimjölsverk-smíðjuna í Gleðivík. Undirbúningsvinna fyrir byggingu nýrrar hafnar við fyrirhugaða álbræðslu að Hrauni í Reyðarfirði.\* Á Seyðisfirði: Unnið við nýtt ferjulægi fyrir Norrænu.\*

\*Fyrirhugaðar framkvæmdir og framkvæmdir í gangi árið 2003.

## Ný hafnalög

Í nýju hafnarlögunum er að finna mörg nýmæli. Til að mynda eru samræmdar gjaldskrár, sem fela í sér varanlegan ójöfnuð hafna, afnumdar. Með ákvæðum eldri hafnarlaga voru gjöld ákveðin í reglugerð og var upphæð þeirra sú sama fyrir allar hafnir landsins en slíkt fyrirkomulag er fátítt á Íslandi og heita má að það heyri sögunni til. Gjaldtökupörf er mjög mismunandi eftir höfnum allt frá því að tekjur nái að duga vel fyrir öllum kostnaði í að töluvert skorti á að endar nái saman. Jafnframt telst nýmæli að samkvæmt nýju lögunum verður leyft að reka hafnir undir fleiri en einu rekstrarformi en gildissvið þeirra tekur til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskyni. Þá er gert er ráð fyrir minni ríkisstyrkjum til hafnarframkvæmda og að ríkisafskipti verði minnkuð. Áfram er þó ráðgert að endurbyggingar og viðhald á skjólgörðum verði að hluta til greitt úr ríkissjóði og minni og meðalstórar fiskihafnir njóti áfram styrkja vegna framkvæmda.

Gildissvið laganna tekur til allra hafna, óháð rekstrarformi, en eldri lög tóku einungis til hafna í eigu sveitarfélaga. Dæmi eru um hafnir í eigu einkaaðila sem reknar eru í atvinnuskyni og því var ákvæði um slíkt rekstrarform bætt inn í lög.

Í lögunum er gert ráð fyrir þremur meginrekstrarformum hafna, þ.e. „höfnum án hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags“, „höfnum með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags“ og svo öðrum almennum rekstrarformum, til dæmis hlutafélagsformi, sameignarfélögum o.s.frv.

Rekstrarfyrirkomulagið „höfn án hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags“, er einkum hugsað fyrir litlar hafnir sem sveitarfélög vilja reka sem hluta af samstæðureikningi sveitarfélagsins eins og til dæmis íþróttahús staðarins. „Höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags“ er eina rekstrarformið sem var heimilt samkvæmt eldri hafnarlögum. Í lögunum er að finna gjaldtökuheimildir til að standa straum af þeirri þjónustu sem höfnin getur veitt. Að lokum heimila lögin önnur rekstrarform, sem ekki teljast til opinbers reksturs. Í slíkum tilvikum gætu sveitarfélög ákveðið að gera hafnarrekstur að hlutafélagi. Um þessar hafnir gilda almenn skattalög og þau geta ekki notið ríkisstyrks. Þó eru þær takmarkanir settar að ekki megi greiða arð til eigenda fyrr en fé hefur verið lagt til hliðar fyrir fullnægjandi viðhaldi og endurnýjun hafnarinnar.

Í lögunum er gert ráð fyrir að hafnir verði virðisaukaskattskyldar en við það fara hafnir að innheimta innskatt og fá útskatt fráreginn. Áhrif þess eru að fjárstreymi hafna batnar þar sem þær fá endurgreiddan virðisaukaskatt af framkvæmdum og ýmsum rekstrarliðum úr ríkissjóði en minni ríkisstyrkir koma á móti. Frumvarp um virðisaukaskattskyldu hafna var samþykkt samhliða frumvarpi til nýrra hafnarlaga í lok vorþings 2003.

Óhætt er að segja að með nýju hafnarlögunum hafi róttækasta breyting á lagaumhverfi hafna landsins í áratugi átt sér stað, þar sem hafnirnar bera nú meiri ábyrgð á eigin rekstri en áður var.



►►► *Fyrsti viti á Íslandi var reistur á Valahnúk á Reykjanesi árið 1878 og tók til starfa þann 1. desember það ár. Þá höfðu vitar verið notaðir svo áhrundruðum skipti til að leiðbeina sjófarendum.*



*Reykjavíkurlugvöllur eins og hann lítur út eftir endurnýjun. Tölvuteikning af hugmynd samgönguyfirvalda um framtíðarfyrirkomulag á flugvallarsvæðinu.*

## Helstu framkvæmdir í flugmálum á árunum 1999–2003

### Reykjavíkurlugvöllur

Endurbýgging Reykjavíkurlugvallar er ein mesta framkvæmd á sviði flugöryggismála sem ráðist hefur verið í á síðustu árum en kostnaður við hana er áætlaður um 1.650 milljónir króna, en allar framkvæmdir við flugvelli eru greiddar úr ríkissjóði sem og rekstur þeirra. Að þeim umfangsmiklu endurbótum loknum verður Reykjavíkurlugvöllur kominn í fremstu röð flugvallar í heiminum hvað flugöryggi varðar.

Undirbúningur að endurbýggingunni stóð yfir í fimm til sex ár og var mjög ítarlegur. Hagfræðistofnun Háskóla Íslands vann skýrslu um hagkvæmni staðsetningar Reykjavíkurlugvallar á vegum Flugmálastjórnar og Borgarskipulags. Í niðurstöðu Hagfræðistofnunar kemur fram að þjóðhagslega sé hagkvæmara að halda áfram rekstri Reykjavíkurlugvallar á núverandi stað fremur en að flytja innanlandsflugjöð til Keflavíkurlugvallar og telur stofnunin að mannvirkjóð muni borga sig á 25 ára tímabili. Umhverfisáhrif vegna endurbótanna voru einnig metin og margir umhverfisþættir skoðaðir auk þess sem hávaði frá flugumferð og hætta af hennar völdum var skoðuð sérstaklega. Niðurstöður mats á umhverfisáhrifum er að finna í skýrslu sem Almenna verkfræðistofan hf. og Hönnun hf. unnu og lögðu fram árið 1999.

Þegar búioð var að taka ákvörðun um að Reykjavíkurlugvöllur yrði um ókomin ár miðstöð innanlandsflugs á Íslandi gerðu samgönguráðherra og borgarstjóri með sér samkomulag þar sem staðfest voru áform um framkvæmdir og skipulag á flugvallarsvæðinu. Það mikilvæga samkomulag var síðan staðfest af borgarstjórn með veitingu framkvæmdaleyfis.

Flugbrautir vallarins voru endurbýggðar á árunum 1999–2002. Einnig voru ýmsar endurbætur gerðar á aðstöðu við völlinn eins og nýjar akstursbrautir fyrir vélarnar. Miklar bætur voru gerðar á umhverfi flugvallarins og fellur hann nú mun betur inn í sitt nánasta umhverfi en áður. Áætlað er að lagfæra umhverfi vallarins enn frekar.

Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir byggingu nýrrar þjónustu- og samgöngumiðstöðvar sem mun sinna öllum þáttum almenningssamgangna til og frá borginni. Hér er um að ræða sjálfan miðpunktinn í samgöngukerfi þjóðarinnar því þjónustu- og samgöngumiðstöðin verður tengipunktur innanlandsflugs, millilandafllugs, áætlunarbifreiða til og frá landsbyggðinni og strætisvagnakerfis höfuðborgarsvæðisins. Lokaákvörðun um byggingu samgöngumiðstöðvar hefur enn ekki verið tekin vegna óvissu um skipulagsmál flugvallarins.





## Helstu framkvæmdir í flugmálum eftir landshlutum 1999–2003

### *Suðurland*

*Vestmannaeyjar:* Stækkun og endurbætur flugstöðvar. Endurbygging flugturns. Fyrsti áfangi endurnýjunar flugbrautarljósa. Nýtt klæðningaryfirlag á flugbrautir. Endurnýjun aðflugsljósa og leifturljósa meðfram brautum.\*  
*Bakki:* Ný flugbraut.

### *Höfuðborgarsvæðið*

Endurbygging Reykjavíkurlugvallar. Bæði voru A-V-flugbrautin og N-S-flugbrautin endurbyggðar ásamt endurbótum á NA-SV-flugbrautinni. Allar raflagnir meðfram flugbrautum voru endurnýjaðar svo og flugbrautarljós. Jafnframt voru lagðar regnvatnslagnir meðfram brautum. Þá var ný akbraut byggð samhliða N-S-flugbrautinni.

### *Önnur verkefni við endurbyggingu Reykjavíkurlugvallar voru eftirfarandi:*

Nýr stefnusendir á flugbraut 19.  
Endurnýjun flugvallargirðingar.  
Hús yfir björgunarbát og lagfæring sjósetningaraðstöðu.  
Útplöntun um 7.500 trjáplanta og runna (stærsta skógræktarverkefni á höfuðborgarsvæðinu árið 2002).  
Nýr og fullkominn veðurmælíbúnaður settur upp.  
Endurbygging flughlaðs við flugskýli 1.\*  
Bygging tækja- og sandgeymslu.\*  
Aðgangsstýring hliða að flugvallarsvæðinu.\*

### *Vestfirðir*

*Ísafjörður:* Ný yfirlögn klæðningar á flugbraut. Nýr flugturn.\*  
Undirbúningur framkvæmda við öryggissvæði.\*  
*Bíldudalur:* Nýtt endaöryggissvæði. Undirbúningur framkvæmda við öryggissvæði.\* Ný flugbrautarljós.  
*Pingeyri:* Undirbúningur við lengingu flugbrautar.\*

### *Norðurland eystra*

*Akureyri:* Endurnýjun flugbrautarljósa á Akureyrarflugvelli. Endurnýjun flugbrautarljósa.\* Ný tækja- og sandgeymsla.\*  
Nýr og fullkominn veðurmælíbúnaður settur upp. Lokið við síðasta áfanga stækkunar og endurbóta á flugstöðinni.  
*Húsavík:* Lokið við byggingu tækjageymslu.  
*Grímsey:* Lokið við byggingu flugstöðvar. Endurbyggð flugbraut.\*  
*Þórshöfn:* Endurbætur á flugbraut. Endurnýjun flugbrautarljósa.

### *Austurland*

*Egilsstaðir:* Síðasti áfangi stækkunar og endurnýjunar flugstöðvar. Keypt var flugskýli á Egilsstaðaflugvelli til notkunar sem tækjageymsla.  
*Hornafjörður:* Uppsetning aðflugsljósabúnaðar.

Einnig hefur mikið verið endurnýjað af dýrum tækjum víðs vegar um landið.

\*Fyrirhugaðar framkvæmdir árið 2003.



*Jaröstöðin Skyggnir.*

# ÍSLENSKA UPPLÝSINGASAMFÉLAGIÐ

## Póst- og fjarskiptastofnun

Póst- og fjarskiptastofnun er sjálfstæð stofnun, er heyrir undir yfirstjórn samgönguráðherra. Meginhlutverk Póst- og fjarskiptastofnunar er að hafa umsjón með framkvæmd fjarskipta- og póstmála hér á landi. Skrifstofa Póst- og fjarskiptastofnunar er staðsett í Reykjavík og forstjóri er Hrafnkell V. Gíslason. Í upphafi árs 2003 störfuðu tæplega 20 manns hjá stofnuninni.

## Stuðlað að aukinni samkeppni

Samgönguráðuneytið stefnir að því að skapa lagalegt og pólitískt umhverfi til þess að markmið um góð, örugg og aðgengileg fjarskipti nái fram að ganga. Þá er einnig stefnt að því að skapa þær aðstæður að samkeppni hér á landi verði raunhæf og að allir landsmenn hafi aðgang að góðri fjarskiptaþjónustu. Ísland á að vera í hópi þeirra landa sem bjóða bestu, ódýrustu og öruggustu fjarskiptin.

Á árinu 2000 tóku gildi ný fjarskiptalög en frá 1. janúar 1998 hefur ríkt fullt frelsi í fjarskiptarekstri, en starfsemin hefur verið háð rekstrarleyfi og eftirliti. Sama fyrirkomulag verður áfram við lýði þar til nýtt frumvarp til laga um fjarskipti nær fram að ganga. Samhliða gildistöku fjarskiptalaganna í janúar 2000 tóku ný lög um Póst- og fjarskiptastofnun gildi. Með tilkomu þessara laga urðu umtalsverðar breytingar á réttarumhverfi fjarskiptafyrirtækja á Íslandi. Markmið fjarskiptalaganna er annars vegar að stuðla að aukinni samkeppni og hins vegar að tryggja aðgang allra landsmanna að ákveðinni lágmarksþjónustu, svokallaðri alþjónustu. Í tilfalli gagnaflutninga er átt við ISDN.

Lögin eiga að tryggja ýmsa ólíka þætti sem skipta notendur verulegu máli. Til að mynda kveða lögin á um samtengingu neta þannig að viðskiptavinir ólíkra fjarskiptafyrirtækja geti haft samband sín á milli. Þannig er þeim fyrirtækjum sem eiga fjarskiptanetið og aðra innviði þess gert skylt að opna aðgang að netinu og annarri aðstöðu á sanngjörnum kjörum. Jafnframt eiga fjarskiptalögin að stuðla að raunverulegri samkeppni á markaðnum með því að jafna samkeppnisstöðu fjarskiptafyrirtækja með aðgangi að heimtaug fyrirtækis með umtalsverða markaðshlutdeild.



Miðborg Reykjavíkur,  
loftmynd.



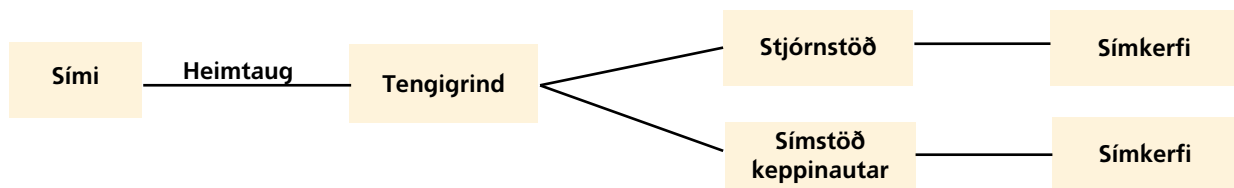
Lögin kveða á um að komið verði á númeraflutningi, sem gerir notendum síma mögulegt að halda símanúmeri sínu án tillits til þess hjá hvaða símafyrirtæki viðskipti þeirra eru. Þessi réttur símnotenda er álitinn ein grundvallarforsendan fyrir samkeppni í fjarskiptum. Í lögnum er einnig fjallað um innlenda reikisamninga með þeim hætti að farsímafyrirtæki getur átt lögvarinn aðgang að farsímanetum annars fyrirtækis þegar uppbygging eigin aðstöðu er talin óraunhæf. Innlendir reikisamningar ættu því að leiða til þess að virk samkeppni í farsímaþjónustu komist á alls staðar á landinu.

Fjarskiptalögin draga almennt úr afskiptum ríkisins af fjarskiptaafyrirtækjum og einstaklingum auk þess sem nýjum fyrirtækjum er auðvelduð leið inn á markaðinn. Meginreglan er sú að ekki þurfi sérstakt leyfi áður en farið er að starfrækja fjarskiptaafyrirtæki. Þó þarf enn rekstrarleyfi til starfrækslu talsímanets og farsímanets, þar sem slíkur rekstur krefst aðgangs að takmörkuðum auðlindum eins og til dæmis tíðnirófinu. Samkvæmt löggjöf Evrópska efnahagssvæðisins ráða fjarskiptaafyrirtæki því alfarið hvernig þau haga verðlagningu þjónustu sinnar. Á þessari meginreglu er gerð veigamikil undantekning gagnvart fyrrum einkaréttarhafa, sem í skjóli sérréttinda var einum heimilt að byggja upp fjarskiptaþjónustu. Gerð er krafa um að gjaldskrá markaðsráðandi fyrirtækis sé gegnsæ og byggð á kostnaði með hæfilegri álagningu. Þegar um alþjónustu er að ræða er slík kostnaðargreining forsenda þess að um endurgreiðslur úr hugsanlegum jöfnunarsjóði geti orðið að ræða.

### Aðgangur að heimtaug tryggður

Eins og áður var nefnt þá er aðgangur að heimtaug tryggður í fjarskiptalögum frá árinu 2000. Enn fremur tók reglugerð Evrópuþingsins og Evrópuráðsins gildi tveimur árum síðar þar sem um afdráttarlausari aðgangsrétt að heimtaug markaðsráðandi fyrirtækis eins og Landssíma Íslands hf. er að ræða. Heimtaugin er grunnforsenda þess að notendur geti tengst fjarskiptanetum og því er aðgangur að heimtaugum Landssímans lykilatriði fyrir samkeppni á almennum notendamarkaði hér á landi. Stafar það af því að kostnaður við lagningu heimtaugar til venjulegs notanda er mun hærri en sem nemur notkun til venjulegra heimilisnota.

Í fjarskiptalögum er heimtaugin skilgreind sem tenging frá tengigrind símstöðvar í almennu fjarskiptaneti að þeim búnaði sem veitir aðgang að innanhússlögn áskrifanda.





## Ný lög um fjarskiptamarkaðinn

Á vorþingi 2003 voru samþykkt fjarskiptalög og lög um Póst- og fjarskiptastofnun. Markmið með fjarskiptalögum er að innleiða nýjar gerðir Evrópusambandsins um fjarskiptamál í íslensk lög. Þar sem hin nýja fjarskiptalöggjöf ESB er umfangsmikil þótti nauðsynlegt að setja ný heildarlög á Íslandi. Höfuðmarkmið fjarskiptalaga eru þau sömu og þegar einkaréttur ríkisins til fjarskiptastarfsemi var afnuminn, þ.e. að efla virka samkeppni og að tryggja að allir landsmenn eigi kost á ákveðinni lágmarksfjarskiptabjónustu. Helstu breytingar eru eftirfarandi:

- Ekki er lengur krafist rekstrarleyfis til að stunda fjarskiptastarfsemi en þess í stað munu fjarskiptafyrirtæki starfa eftir almennum heimildum.
- Þegar metið er hvort fyrirtæki hafi umtalsverða markaðshlutdeild er reglum samkeppnisréttarins beitt um mat á markaðsráðandi stöðu í stað þess að miða við 25% markaðshlutdeild eins og gert er í gildandi lögum.
- Samruni fjarskipta og útvarps er formlega staðfestur, sem leiðir til þess að reglur um dreifingu útvarps er að finna í frumvarpinu.
- Heimild er veitt til þess að gera dreifingu ákveðinna stöðva í hljóð- og sjónvarpi að skyldu.
- Réttur notenda til lágmarksþjónustu í talsíma- og gagnaflutningi í alþjónustu er tryggður auk þess sem stefnt verði að því að bæta fyrirkomulag jöfnunarsjóðs er annast greiðslur fyrir alþjónustu en stendur ekki undir sér.



*Þingvellir.*

▶▶▶ *Símnotendur í Reykjavík voru 300 talsins árið 1912. Árið 1922 voru símnotendur í Reykjavík orðnir 1100 en 1928 voru þeir um 2400.*



Markmið með lögum um Póst- og fjarskiptastofnun er að gera stofnunina betur í stakk búna til að sinna margvíslegum verkefnum byggðum á nýrri fjarskiptalöggjöf Evrópusambandsins og áður nefndu fjarskiptafrumvarpi. Helstu breytingar eru eftirfarandi:

- Verkefni Póst- og fjarskiptastofnunar verði endurskoðuð, meðal annars með hliðsjón af samruna fjarskipta- og upplýsingatækni.
- Aukin áhersla er lögð á leiðandi hlutverk Póst- og fjarskiptastofnunar við framþróun upplýsingasamfélagsins og samhæfingu krafta opinberra aðila og einkaaðila.
- Nánar er kveðið á um upplýsingaskyldu eftirlitskyldra aðila gagnvart stofnuninni.
- Lagt er til að stofnunin veiti hagsmunaaðilum rétt til umsagnar áður en teknar eru ákvarðanir sem munu hafa veruleg áhrif á fjarskiptamarkaðinn.
- Kveðið er á um víðtækt samráð við Eftirlitsstofnun EFTA og fjarskiptaeftirlitsstofnanir á Evrópska efnahagssvæðinu.

### Vaxandi vægi upplýsingatækninnar

Íslenska upplýsingasamfélagið er í fremstu röð, en samkvæmt samanburðarkönnun sem alþjóða efnahagsráðið (World Economic Forum) gerði fyrir tímabilið 2002–2003, hafnaði Ísland í fimmta sæti af þeim 82 löndum sem borin voru saman í könnuninni. Á síðustu árum hefur upplýsinga- og fjarskiptamarkaðurinn á Íslandi þanist út líkt og í öðrum löndum þrátt fyrir að borið hafi á nokkrum samdrætti undanfarið. Fjöldi manns starfar nú í greininni og eru tekjur af þessari „nýju“ atvinnugrein orðnar töluverðar. Árið 2000 var talið að um 8,8% Norðurlandabúa í einkageiranum störfuðu við upplýsingatækni (ICT) eða um 510 þúsund manns\* en hlutfallslega flestir starfa við greinina í Svíþjóð og Finnlandi.

\*Nordic Information Society Statistics 2002. (Skýrsla um norræna upplýsingasamfélagið.)



►►► Fyrir aðeins 25 árum voru einungis 3–4 faxtæki á landinu, hjá fyrirtækjum eins og SÍS og Eimskip. Hvert þeirra kostaði gott bilverð og það tók sex mínútur að senda A-4 blað.



## Internetið

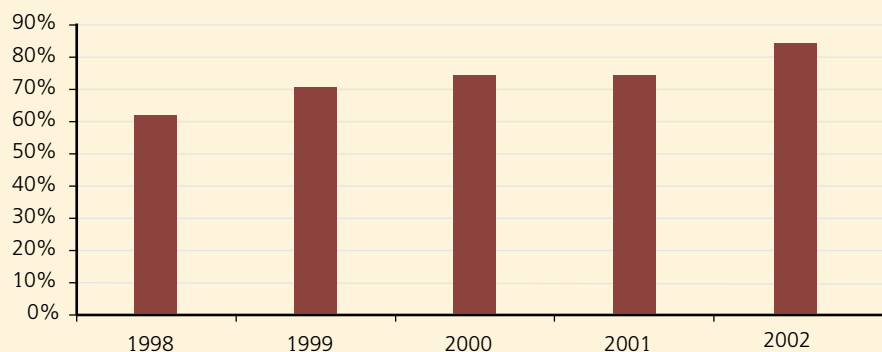
Flestum er kunnugt um þá byltingu sem varð með tilkomu Internetsins og auknu aðgengi upplýsinga sem því fylgdi. Margir ættu eflaust erfitt með að ímynda sér daglegt líf án tölvu-póstssamskipta, viðskipta við heimabanka á Netinu eða þess að leita upplýsinga án hjálpar Internetsins. Með tilkomu Netsins hefur aðgangur almennings og fyrirtækja að opinberum upplýsingum jafnframt stóruaukist, til dæmis með stjórnarráðsvefnum, Alþingisvefnum, EES-vefnum og ýmsum gagnasöfnum. Einnig hefur aðgangur almennings að fjölmiðlum aukist með tilkomu vefja eins og *mbl.is* og *visir.is*. Þá hefur námsframboð enn fremur aukist til muna og ákveðnu jafnræði verið komið á með fjarnámi á mennta- og háskólastigi sem og margs konar endurmenntun á öllum stigum. Einnig hafa rafræn viðskipti, sem stunduð eru þegar vörur eru keyptar í gegnum Netið, haft áhrif á líf fólks.

Aðgangur Íslendinga að Internetinu hefur frá upphafi verið mikill og með því mesta sem gerist í heiminum. Fyrstu árin jókst notkunin hratt en hefur mælst nokkuð stöðug undanfarin tvö ár. Íslenskum Internetþjónustufyrirtækjum fjölgaði einnig mikið fyrstu árin eftir að Internetið varð að veruleika og á árinu 2001 buðu á annan tug íslenskra fyrirtækja upp á Internetþjónustu, en þá er miðað við að Internetþjónustufyrirtæki séu skilgreind sem þjónustufyrirtæki með að lágmarki 100 lén, dæmi um lén er til dæmis *althingi.is*. Mörg fyrirtæki og stofnanir eru með staðbundin tölvunet sem tengja saman allar tölvur starfsmanna. Stundum er því þannig fyrir komið að tölvur starfsmanna tengjast stærri tölvum svokölluðum netþjóni sem hefur að geyma ýmis forrit og gögn til sameiginlegra nota auk þess að geta varðveitt upplýsingar til lengri tíma. Samkvæmt skýrslu Hagstofu Íslands um notkun fyrirtækja á upplýsingatækni og vefnum nota um 98% þeirra fyrirtækja á Íslandi, sem eru með 10 eða fleiri starfsmenn, tölvur við starfsemi sína, og um 92% eru með Internettingu.



## MYND 8

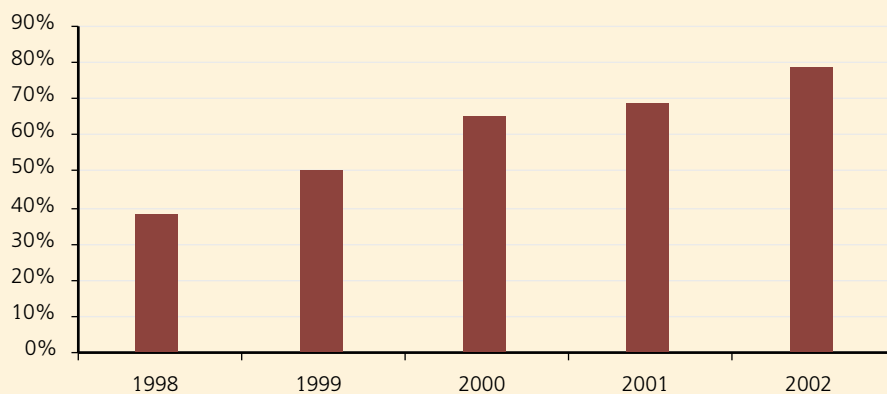
### Tölvuaðgangur á heimilum 1998–2002



Tölur fyrir árin 1998–2001 eru fengnar frá Íslenska upplýsingasamfélaginu, sem var verkefnastjórn á vegum fjármálaráðuneytisins, en tölurnar fyrir árið 2002 eru bráðabirgðatölur fengnar frá Hagstofu Íslands.

## MYND 9

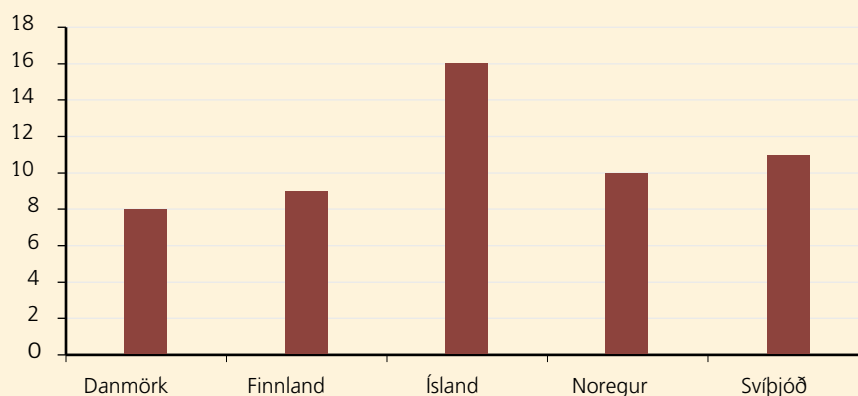
### Aðgangur að Internetinu heima 1998–2002



Tölur fyrir árin 1998–2001 eru fengnar frá Íslenska upplýsingasamfélaginu, en tölurnar fyrir árið 2002 eru bráðabirgðatölur fengnar frá Hagstofu Íslands.

## MYND 10

### Sala fyrirtækja á Norðurlöndum á vörum um Netið árið 2002



Upplýsingarnar eru fengnar úr skýrslu um norræna upplýsingasamfélagið.

■ Öll fyrirtæki með 10 starfsmenn eða fleiri.

Samkvæmt skýrslu sem gefin var út í lok ársins 2002, um norræna upplýsingasamfélagið, hafa um 60% Norðurlandabúa á aldrinum 16–74 ára aðgang að Interneti heima fyrir. Kannanirnar voru gerðar í hverju landi fyrir sig á árunum 2001–2002 en á Íslandi var könnunin framkvæmd árið 2001. Algengast er að almenningur á Íslandi hafi aðgang að Internetinu heima hjá sér eða 73% á móti 68% í Svíþjóð, 61% í Danmörku og Noregi og 53% í Finnlandi.

Eins og sjá má á myndum 8 og 9 hefur aðgangur að tölvum og Interneti á heimili aukist nokkuð milli áruna 2001 og 2002, en þess ber að geta að á fyrra árinu voru spurningarnar lagðar fyrir fólk í mars, en á seinna árinu í nóvember, þannig að um rúmlega eins og hálfis árs tímabil er að ræða. Þátttakendur í könnuninni voru á aldrinum 16–75 ára.

Sala á vörum í gegnum Netið hefur ekki enn náð að festa sig í sessi hjá norrænum fyrirtækjum. Um 16% íslenskra fyrirtækja höfðu selt vörur í gegnum Netið árið 2002, þar sem salan var a.m.k. 1% af heildarveltu fyrirtækis. Á öðrum Norðurlöndum var hlutfallið 8–11%, sbr. mynd 10.

## Ýmsar leiðir til að tengjast Internetinu

Þegar fólk velur sér leið til að tengjast Internetinu er það yfirleitt hraðinn sem ræður mestu um valið. Hann ræðst af fjölda samverkandi þátta, eins og til að mynda bandvídd notandans, fjölda samtímanotenda, bandvíddar stofnnets þjónustuaðilans, vinnsluhraða og stærð vefþjóns sem notandi sækir gögn frá. Hér á landi eru nokkrar færar leiðir til að tengjast Internetinu og verða þær helstu nefndar hér.

### Upphringisamband

#### Hefðbundið upphringisamband

Með því að tengja mótald við tölvu er hægt að tengjast Internetinu í gegnum hefðbundna símalínu. Þessi leið er nær eingöngu notuð af einstaklingum og tengikostnaður notanda er yfirleitt á grundvelli verðskrár símafyrirtækisins sem býður talsímaþjónustuna.

#### ISDN

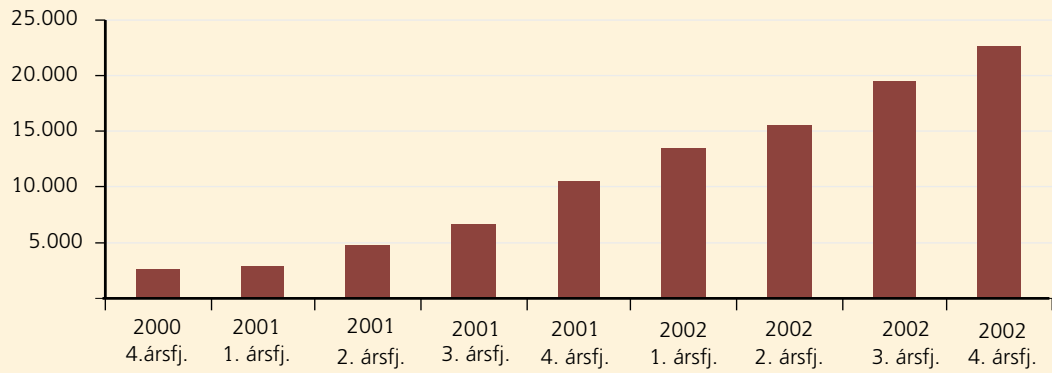
Í fjarskiptalögunum frá árinu 2000 er að lágmarki tryggður aðgangur allra landsmanna að ISDN-tengingu. Þannig eru símafyrirtækin skylduð til að veita öllum þeim sem þess óska Internettingu sem er ekki lakari að gæðum en ISDN-tenging (Integrated Services Digital Network). ISDN, eða samnet eins og það er nefnt á íslensku, er stafræn símaþjónusta sem nýtir jarðstrengi líkt og hefðbundin símaþjónusta nema að hvert símtal er á 64 kb/s rás og notandinn getur kosið annað hvort eina eða tvær kb/s talsímalínur. Helstu kostir samnetsins umfram hefðbundið upphringisamband er meiri hraði í gagnaflytningi og hægt er að hafa tölvu í netsambandi og samtál í gangi samhliða.



►►► *Netaðgangur íslenskra heimila er með því mesta sem gerist í heiminum.*

MYND 11

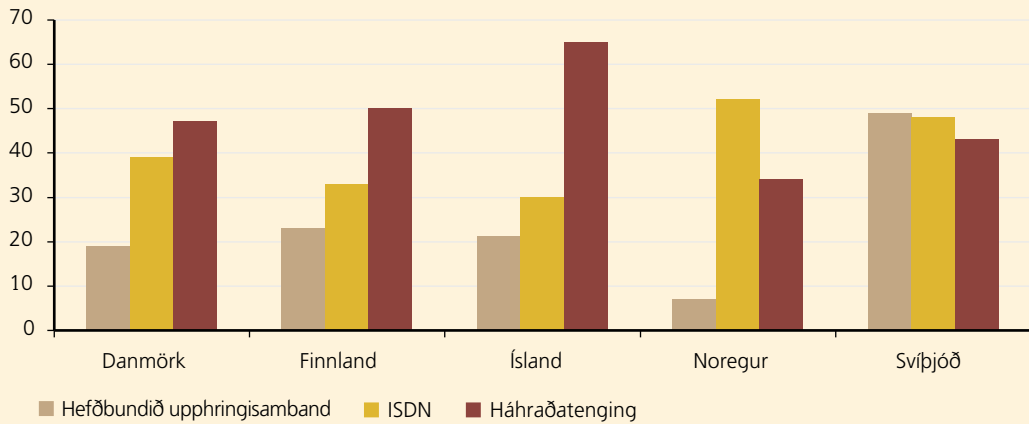
**Þróun á ADSL-tengingum á Íslandi**



Upplýsingarnar eru fengnar frá Póst- og fjarskiptastofnun.

MYND 12

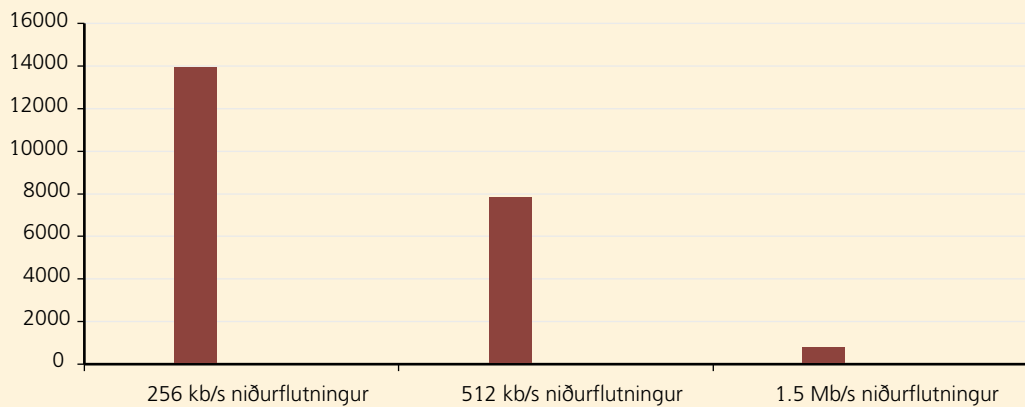
**Aðgangur fyrirtækja á Norðurlöndunum að Internetinu árið 2001**



Upplýsingarnar eru fengnar úr skýrslu um norræna upplýsingasamfélagið. Hvert fyrirtæki getur haft fleiri en eina Internet tengingu.

MYND 13

**Skipting tengihraða þeirra sem voru með ADSL-tengingu í lok árs 2002**



Upplýsingarnar eru fengnar frá Póst- og fjarskiptastofnun.

## Háhraðatengingar

### DSL-tækni

Háhraðasítengingar eru yfirleitt skilgreindar sem 256 kb/s eða meira en á Íslandi eru það fyrst og fremst ADSL-tengingar, þráðlaust net og ljósleiðari sem uppfylla þau skilyrði. Í slíkum tilfellum er viðkomandi sítengdur og greitt er fyrir ákveðið fast gjald og svo aukalega fyrir gagnaflutning sem ekki fellur innan þess. Innanlands er niðurflutningur (download) oft og tíðum ókeypis.

Með ADSL-staðlinum er gagnaflutningshraði til notenda miklu meiri en frá þeim. Fjarlægð frá næstu símstöð má að hámarki vera nokkrir kílómetrar en ef flutningsgetan þarf að vera meiri er nauðsynlegt að nota styttri heimtaugar. Til að tengjast ADSL þarf notandinn mótald og síu.

Einnig eru VDSL- og SDSL-staðlarnir notaðir en báðir búa yfir miklu meiri flutningsgetu en ADSL til og frá notanda þrátt fyrir að möguleg fjarlægð frá símstöð sé þá enn takmarkaðri.

ADSL-notendum hefur fjölgað mjög hratt hérlendis frá því að þjónustan kom hér á markað árið 1999 og í byrjun árs 2003 voru notendur með slíka tengingu á milli 22 og 23 þúsund. Í gegnum tíðina hafa Íslendingar verið fljótir að tileinka sér tækninýjungar og fjarskiptanotkun þeirra verið með því mesta sem gerist í heiminum, auk þess sem kostnaður er með því lægsta sem þekkist.

Samkvæmt skýrslu um norræna upplýsingasamfélagið eru háhraðatengingar algengastar á Íslandi af Norðurlandþjóðunum eða hjá 65% fyrirtækja en fæstar hjá norskum fyrirtækjum. Aftur á móti voru ISDN-tengingar algengastar í Noregi en fæstir voru með slíka tengingu á Íslandi. Á Norðurlöndunum er algengara að stærri fyrirtæki séu með háhraðatengingu en minni og þjónustufyrirtæki voru jafnframt líklegri en fyrirtæki í öðrum atvinnugreinum til að nota háhraðatengingu.

### Gervihnöttur

Boðið er upp á Internetþjónustu í gegnum gervihnetti með meiri bandvið en áður hefur þekkt á samkeppnishæfu verði. Til að geta tengst Netinu í gegnum gervihnött þarf notandinn að tengjast í gegnum loftnet og mótald. Fjarskiptafyrirtæki hafa um árabil notað gervihnetti í millilandaþjónskiptum og á síðustu misserum hefur tækniþróunin aukið mjög á flutningsgetu slíkra tenginga auk þess sem verð hefur lækkað. Helsti kostur þess að tengjast Netinu í gegnum gervihnött er sá að hann er óháður landfræðilegri staðsetningu. Það þýðir að viðskiptavinurinn getur búið hvar sem er á landinu eða jafnvel hvar sem er í heiminum. Helsti gallinn er hins vegar sá að tafir geta orðið á gagnasendingum vegna mikillar fjarlægðar. Varaleiðir viðskiptavina Símans og Íslandssíma við umheiminn eru í gegnum gervihnetti ef sæstrengurinn Cantat-3 bilar.

### Ljósleiðari

Internetinu má tengjast með því að notast eingöngu við ljósleiðara eða ljósleiðara og kóaxstreng. Enn um sinn eru það eingöngu stórfyrirtæki sem tengjast Netinu með þessum hætti. Ljósleiðari er lagður frá símstöðvum út í götuskápa þar sem fyrir er greiningarbúnaður sem breytir ljósi yfir í rafmerki og frá götuskápnunum til notenda er annað hvort notast við kóaxstreng eða ljósleiðara og síðan verður tölvan að tengjast mótaldi.



### *Þráðlaus aðgangur*

Margs konar þráðlaus net eru í boði sem hafa mismunandi kosti og galla eftir aðstæðum hverju sinni. Þráðlaus net sem notast við örbylgju hafa að undanfögnu rutt sér til rúms, en til þess að tengjast þurfa notendur þráðlaus netkort í tölvurnar sínar. Helsti kostur þráðlauss nets er að uppsetning er fljótleg og býður upp á sveigjanleika. Sá ókostur fylgir þó að bandvidd verður aldrei eins mikil og til dæmis í ljósleiðarakerfi. Það sem helst hefur staðið í vegi fyrir mikilli útbreiðslu á þráðlausum netum er að öryggisþættinum hefur þótt ábótavant. Hér á landi býður fjöldinn allur af skólum á mennta- og háskólastigi upp á þráðlaust staðarnet.

### *Kapall*

Að lokum ber að nefna þann möguleika að tengjast Internetinu í gegnum kapalkerfi. Mikil útbreiðsla kapalkerfa hefur átt sér stað erlendis en færri hafa valið þessa leið hér á landi. Í þessu tilfelli er tölvan mótaldstengd og sí tengd en bandbreidd er samnýtt þannig að ef álag er mikið getur gagnahraði orðið minni en ella.

Stjórnvöld stefna að því að landsmönnum verði boðin 2 Mb/s háhraðatenging við Internetið á næstu árum. Uppbygging þessarar þjónustu verður jafnframt að miðast við að sami kostnaður verði við gagnaflutninga, óháð vegalengd. Þar kemur tæknin til aðstoðar og þeir hagsmunir fjarskiptafyrirtækjanna að nýta sem best fjárfestinguna sem þegar er fyrir hendi í ljósleiðurum og öðrum búnaði. Háhraðasítengingar fyrir alla landsmenn er stefnumörkun sem er einhver mikilvægasta byggðaaðgerð sem ráðist hefur verið í.

▶▶▶ *Árið 1906 var sæsímastrengur fyrir ritsíma lagður frá Skotlandi um Færeyjar til Íslands og kom hann á land í Seyðisfirði.*



*Seyðisfjörður.*



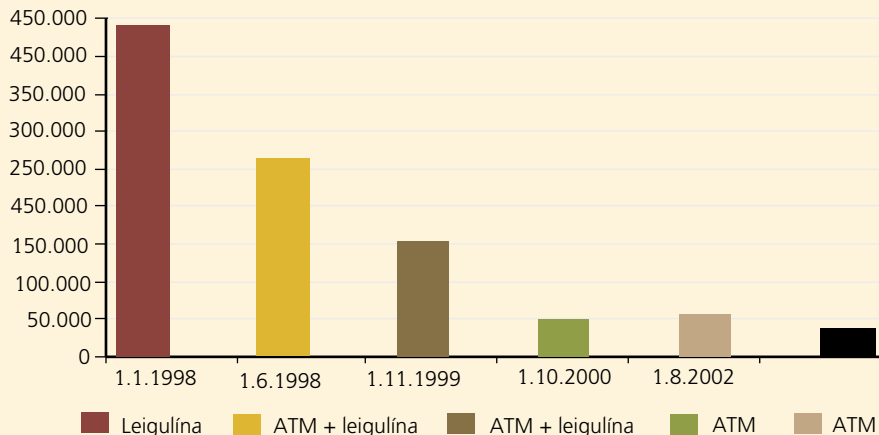
## ATM

ATM-fjarskiptanet (Asynchronous Transfer Mode) er eingöngu notað af fyrirtækjum sem þurfa á mikilli flutningsgetu að halda. ATM-net sendir gögn í pökkum á milli nettengipunkta en á þann hátt er hægt að samnýta línur andstætt því sem hægt er að gera með leigulínum. ATM-hnútar hafa verið settir upp víða um landið, en fyrirtæki fá aðgang að ljósleiðaranum í gegnum ATM-hnútanum. Þjónusta ATM-netsins er á mun lægra verði en hefðbundnar leigulínur og ATM-net má nota fyrir allar tegundir þekkrar fjarskiptaþjónustu, þ.e. tal, myndir og gögn, allt um sömu rás. Samgönguyfirvöld hafa að undanfögnu leitað leiða til að selja þjónustu ATM-netsins gegn sama gjaldi um land allt. Þar með yrði öll hefðbundin fjarskiptaþjónusta á sama verði til allra almennra notenda fjarskiptaþjónustu og mikilvægu markmiði náð.



## Lækkun gagnaflutningskostnaðar

Undanfarin ár hefur gagnaflutningskostnaður lækkað umtalsvert og sýnir mynd 14 með afgerandi hætti þá öru þróun sem hefur átt sér stað. Í ársbyrjun 1998 var gjaldið fyrir 2 Mb/s gagnaflutningssamband, sem er mun meira en dæmigerður tengihraði fyrir heimili, frá Sauðárkróki til Reykjavíkur vel á fimmta hundrað þúsunda en lækkun kostnaðar í samræmi við það sem myndin sýnir á við um allt landið. Gjaldið lækkaði verulega með tilkomu ATM-netsins um mitt ár 1998 og svo aftur síðla árs 1999. Það var síðan með samkomulagi milli samgönguráðuneytisins og Landssímans sem grundvallarbreyting varð á gjaldskrá fyrirtækisins á árinu 2001. Árið áður skipaði samgönguráðherra starfshóp til að skoða kostnað við gagnaflutninga og eflingu fjarskiptaneta og fjarskiptaþjónustu á Íslandi. Helstu tillögur hópsins voru þær að jafna kostnað innan ATM-netsins um landið allt þannig að gjaldið yrði eitt og hið sama um land allt, sbr. síðustu súluna í súluritinu sem er svört.



MYND 14

### Stórlækkun gagnaflutningskostnaðar



## Stafrænt sjónvarp

Á vegum samgönguráðuneytisins er unnið að stefnumörkun um uppbyggingu á einu dreifikerfi fyrir stafræna útsendingu allra sjónvarpsstöðva landsins í samráði við hagsmunaaðila. Myndaður hefur verið vinnuhópur undir forystu ráðuneytisins til að leiða saman hagsmunaaðila en áður hafði vinnuhópur á vegum Póst- og fjarskiptastofnunar skilað inn tillögum um stafrænar útsendingar. Stefnt er að útboði kerfisins á árinu 2003.

Á sama hátt og stafræn tækni umbreytti öðrum fjarskiptum upp úr 1980 hefur stafræn tækni í sjónvarpi byltingu í för með sér. Helstu kostir þess að breyta úr hliðrænu kerfi yfir í stafrænt eru fyrst og fremst aukin flutningsgeta hvernar rásar og betri nýting í dreifikerfum og flutningskerfum auk þess sem stafræn tækni býður upp á betri mynd- og hljóðgæði. Flest lönd í nágrenni við okkur og mörg önnur hafa ýmist hafið stafrænar sendingar eða eru að gera um það áætlanir. Í lok ársins 2002 var talið að um 21% heimila í Evrópusambandinu gætu tekið á móti stafrænum sendingum og ívið fleiri heimili í Bandaríkjunum.

Með stafrænu sjónvarpi er stigið mikilvægt skref á sviði upplýsingasamfélagsins, til dæmis með gagnvirku sjónvarpi sem býður upp á fjölda möguleika fyrir notendur. Áhersla verður lögð á að öllum landsmönnum, óháð búsetu, verði tryggður aðgangur að stafrænu sjónvarpi. Hverjum notanda verður tryggður aðgangur að dreifikerfi sem getur fært honum allar þær sjónvarpsstöðvar sem hann kys að vera áskrifandi að.

Síminn hefur þegar hafið útsendingu á stafrænu sjónvarpi í gegnum Breiðbandið. Nokkrir aðilar hafa fengið leyfi til tilraunaútsendinga og hafa sumir hafið útsendingar á ákveðnum svæðum. Enn er þó ekki um gagnvirka þjónustu að ræða.

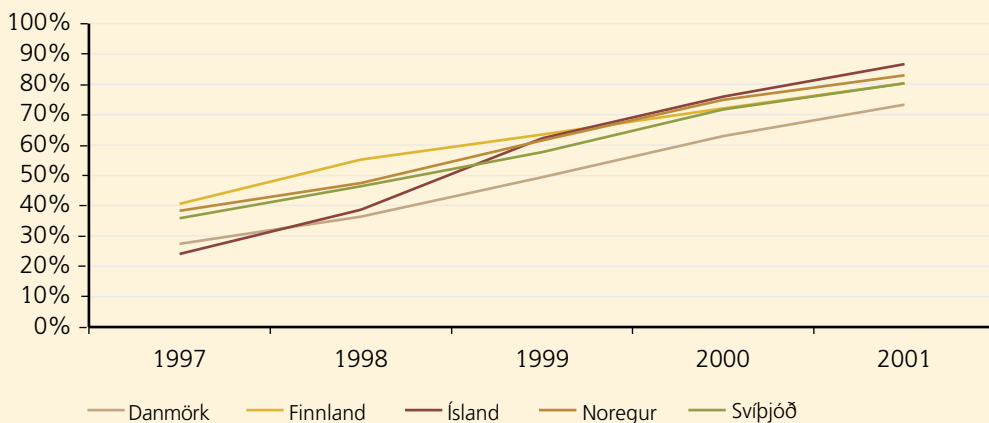
Útvarphúsið í Efstaleiti.



## Símamarkaður

### Farsímakerfi

Mikil gróska hefur verið á íslenskum fjarskiptamarkaði undanfarin ár og nokkur ný fyrirtæki hafa hafið starfsemi. Um þessar mundir eru það fyrst og fremst tvö farsímafyrirtæki á farsímamarkaðnum sem bjóða alhliða fjarskiptaþjónustu um sín eigin fjarskiptanet. En fjöldi fyrirtækja býður hins vegar upp á sérhæfða þjónustu. Síðustu tvö árin hafa flestir áskrifendur farsíma á Norðurlöndum verið á Íslandi.

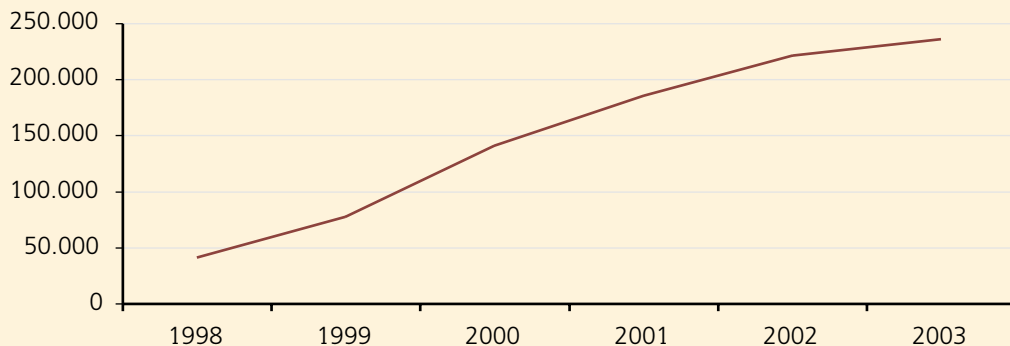


MYND 15

### Farsímaáskrifendur

Myndin sýnir farsímaáskrifendur, bæði GSM og NMT, á hverja 100 íbúa á Norðurlöndunum.

Upplýsingar eru fengnar úr skýrslu um norræna upplýsingasamfélagið.



MYND 16

### Fjöldi notenda með GSM-síma á Íslandi

Upplýsingar eru fengnar frá Póst- og fjarskiptastofnun.



### *NMT*

NMT tilheyrir fyrstu kynslóð farsíma og byggist á hliðrænni tækni. Þegar NMT kom á markað árið 1986 gátu sjómenn í fyrsta skipti notið símaþjónustu sem á margan hátt var sambærileg við það sem aðrir höfðu í landi. Notkun NMT hefur nær alveg vikið fyrir GSM í þéttbýli en er mikil í dreifbýli, á hafi úti og á hálendinu.

Skyggða svæðið á Íslandskortinu sýnir NTM-dreifikerfi Símans.



### *GSM*

GSM-tæknin tilheyrir annarri kynslóð farsíma og byggist á stafrænni tækni. Íslendingar voru ekki lengi að taka við sér þegar þessi nýja tækni kom á markaðinn og notendum hefur farið ört fjölgandi. Í GSM-kerfinu er landsvæðum sem kerfið þekur, skipt upp í sellur en í hverri sellu er símsstöð sem sér meðal annars um samskipti við notendur innan sellunnar og flutning á tengingu notenda til nærliggjandi sellna þegar notandinn er á hreyfingu. GSM- og GPRS-dreifikerfið nær til 98% landsmanna og þekur um 17% af landinu.

Íslandskortið sýnir mynd af dreifikerfi Símans, skyggðu svæðin sýna útbreiðsluna. Á grundvelli dreifisamninga veita önnur farsímafyrirtæki þjónustu sína í gegnum dreifikerfi hans á landsbyggðinni



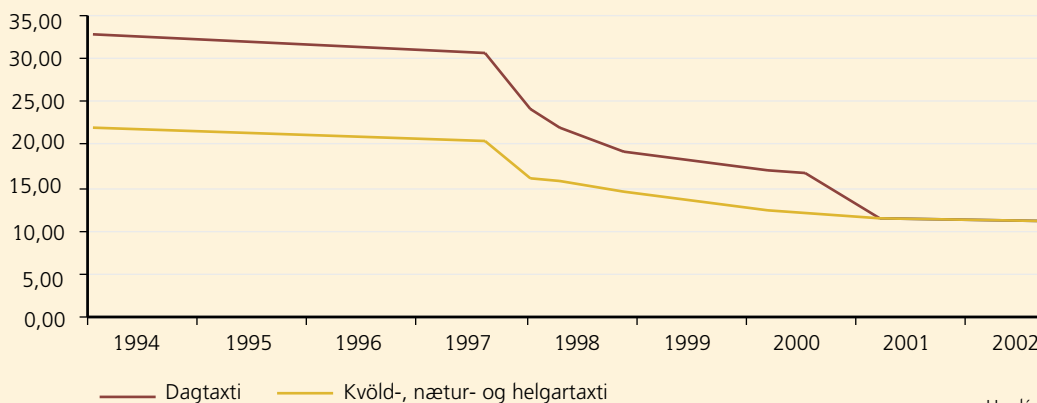


Verð á GSM-þjónustu hefur farið lækkandi eftir að samkeppni hófst á fjarskiptamarkaði. Það skýrist annars vegar af því að aukin samkeppni hefur þrýst niður verði og hins vegar af ýmsum tækninýjungum sem hafa minni stofn- og rekstrarkostnað í för með sér. Sama þróun hefur átt sér stað annars staðar í heiminum. Þá hefur verð á símtölum í gegnum fastlínusamband, bæði innanlands og til útlanda, einnig lækkað á undanförunum árum.

Samkvæmt könnun sem unnin var fyrir Íslenska upplýsingasamfélagið og framkvæmd í mars 2001, nota 80,1% af Íslendingum á aldrinum 16–75 ára GSM-síma og 52,3% senda SMS (Short Message Service). Mesta notkunin er hjá aldurshópnum 16–24 ára en í þeim aldurshópi nota um 93,7% GSM-síma og 88% senda SMS-skeyti.

GSM-kerfið hentar fremur illa til gagnaflutninga þar sem það var fyrst og fremst hannað fyrir talsímanotkun. Því er gagnaflutningshraði þess mjög lítill. Flutningsgeta GSM-síma, hefur þó aukist með komu GPRS- og EDGE-staðlanna.

GSM-kerfið býður upp á ýmsa sérþjónustu eins og til dæmis SMS-smáskilaboð sem allir GSM-símar styðja. WAP-þjónusta (Wireless Application Protocol) í GSM gerir notendum



MYND 17

**Verðþróun á mínútuverði úr GSM-síma í GSM-síma innan fjarskiptanets íslensks fyrirtækis í almennri áskriftarleið á föstu verðlagi**

Upplýsingar eru fengnar frá Póst- og fjarskiptastofnun.



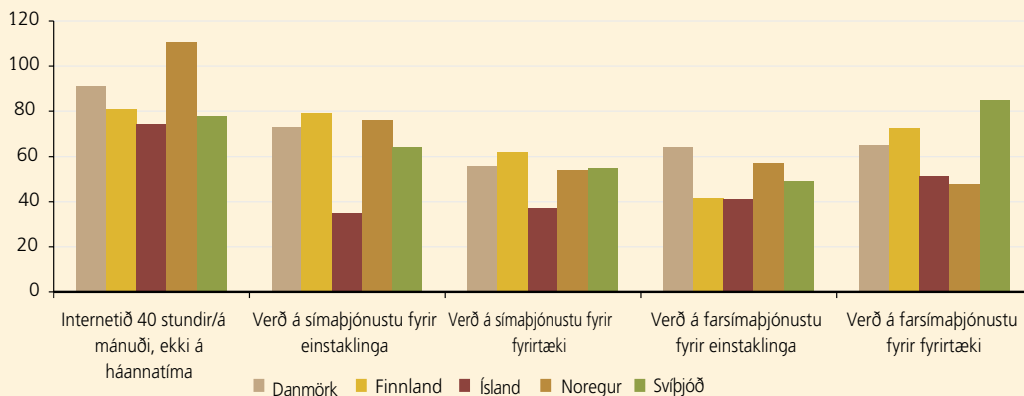
jafnframt mögulegt að vafra um Internetið á sérstökum WAP-síðum, sækja upplýsingar og framkvæma ýmsar aðgerðir. Þá er MMS (Multimedia Message Service) nýjasta þjónustan, næsta skref á eftir SMS. Með MMS-þjónustunni er hægt að senda hreyfimyndir og hljóð af Internetinu yfir á farsíma en til að geta notast við MMS-búnaðinn verður notandinn að eiga síma sem býr yfir GPRS-burðargetu.

GPRS (General Packet Radio Service) er staðall í GSM-kerfinu sem er byggður á IP-tækni (Internet Protocol). Þessi staðall er álitinn skref í átt að þriðju kynslóð farsíma. Um þráðlausa gagnaflutningsþjónustu er að ræða þar sem farsíminn er notaður til gagnaflutninga í stað þess að tala í hann. Gagnaflutningsgetan er margfalt hraðvirkari en í venjulegum GSM. Til að nálgast og senda efni er unnt að tengja GPRS-síma við borðtölvur eða fartölvur. Einnig er hægt að sækja og senda gögn í sjálfum farsímanum en þá er notast við WAP-staðal þrátt fyrir að GPRS sé hinn eiginlegi gagnaflutningsmáti. Helsti kostur GPRS er sá að endabúnaðurinn er alltaf tengdur þannig að hægt er að vera í stöðugu sambandi við innra net fyrirtækis líkt og í gegnum borðtölvu á vinnustað.

Eins og mynd 18 sýnir er verð á síma- og Internetþjónustu nokkuð lægra á Íslandi en meðaltalið í OECD-löndunum. Munur á verði slíkrar þjónustu milli Íslands og hinna Norðurlandanna hefur verið til staðar í áratugi.

MYND 18

**Verð á síma- og Internetþjónustu á Norðurlöndunum í samanburði við meðalverð í OECD-löndunum árið 2000**



OECD = 100

Upplýsingar eru fengnar úr skýrslu um norræna upplýsingasamfélagið.



Árið 1994 var nýr sæstregur, Cantat-3, tekinn í notkun. Hann liggur þvert yfir Atlantshafið, frá Evrópu til Ameríku, en grein frá honum tengist Íslandi. Um hann fer nú meirihluti símtala frá landinu til útlanda og mikill gagnaflutningur.

## TETRA

TETRA er stafrænt kerfi, sem hægt er að nota sem talstöðvarkerfi bæði innan TETRA-netsins og utan, auk þess að vera boðkerfi, langdrægt símkerfi og sífengt gagnaflutningskerfi. TETRA er sérstaklega hannað með þarfir öryggis- og björgunaraðila í huga og er notað af þeim aðilum hér á landi. Sérstaða TETRA felst meðal annars í því að í einu og sama fjarskiptanetinu geta þeir sem hafa aðgang að TETRA-netinu haft sín fjarskipti algerlega lokuð. TETRA er langdrægara en GSM og býður upp á betri talgæði og gagnaflutningsgetu en NMT. Markmið Tetra Íslands, fyrirtækisins sem selur kerfið hér á landi, er að halda áfram að byggja netið upp á næstu árum, þannig að það verði landsþekjandi öryggis- og fjarskiptakerfi.

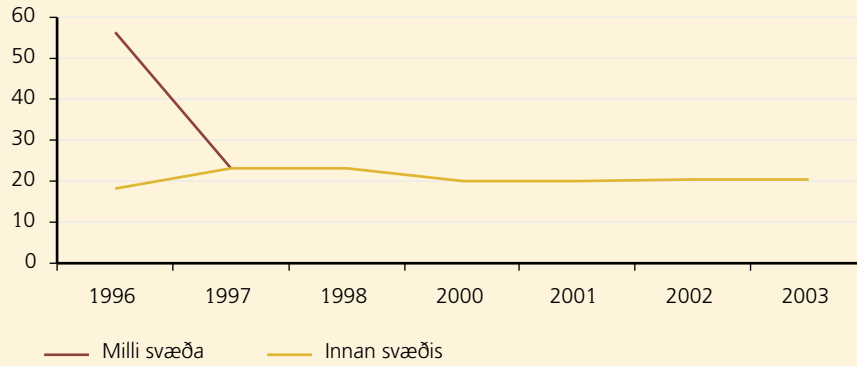
## Þriðja kynslóð farsíma

Þróun á þriðju kynslóð farsíma hefur tekið lengri tíma en búist var við en nú er útlit fyrir að þessi kynslóð farsíma sé á næsta leiti þar sem frumvarp til laga um þriðju kynslóð farsíma hér á landi liggur fyrir Alþingi. Í umræðunni um þriðju kynslóðina ber mest á UMTS-staðlinum (Universal Mobile Telephone System) sem er nýtt farsímakerfi sem byggist að mestu á GSM-kerfinu og IP-tækni. Flutningsgeta er mun meiri en í GSM-kerfum, en á móti kemur að þéttleiki senda þarf að vera mun meiri en í GSM-tækninni. Með þriðju kynslóðinni fylgir ekki einungis aukin flutningsgeta heldur verður líka hægt að bjóða upp á mun víðtækari þjónustu en í GSM-kerfinu. Má þar nefna gagnvirka þjónustu, fjarfundi og margmiðlunar-efni þar sem vídeómyndir og texti fylgja hljóði og fleira. Póst- og fjarskiptastofnun kemur til með að úthluta tíðni vegna þriðju kynslóðar farsíma og er alls gert ráð fyrir fjórum tíðniúthlutunum en úthlutun skal fara fram að undangengnu almennu útboði. Tíðnigjald verður 190 milljónir króna á leyfi en afsláttur verður veittur fyrir aukna útbreiðslu utan höfuðborgarsvæðis. Gjald verður þó aldrei lægra en 40 milljónir króna og gildistími 15 ár. Lágmarkskrafa til réttshafa er að farsímakerfið nái til 60% íbúa eftirfarandi svæða: a. Höfuðborgarsvæðis, b. Vesturlands, Vestfjarða og Norðurlands vestra, c. Norðurlands eystra og Austurlands, d. Suðurlands og Suðurnesja. Miðað er við að kostnaður við uppbyggingu hvers kerfis samkvæmt lágmarkskröfum um útbreiðslu verði á bilinu 10–15 milljarðar króna. Réttihöfum verða veittar víðtækar heimildir til að gera reikisamninga.



MYND 19

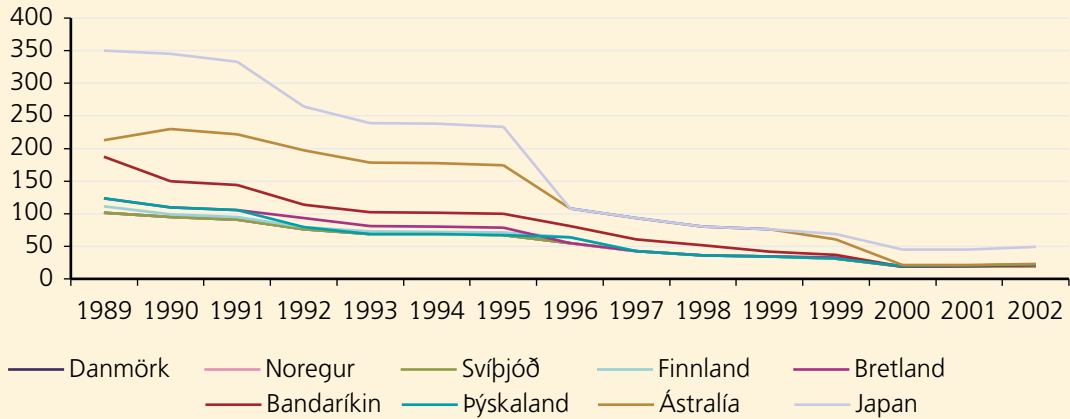
**Verðbróun tíu mínútna símtals á föstu verðlagi innanlands hjá Lands-síma Íslands hf.**



Upplýsingar eru fengnar frá Póst- og fjarskiptastofnun.

MYND 20

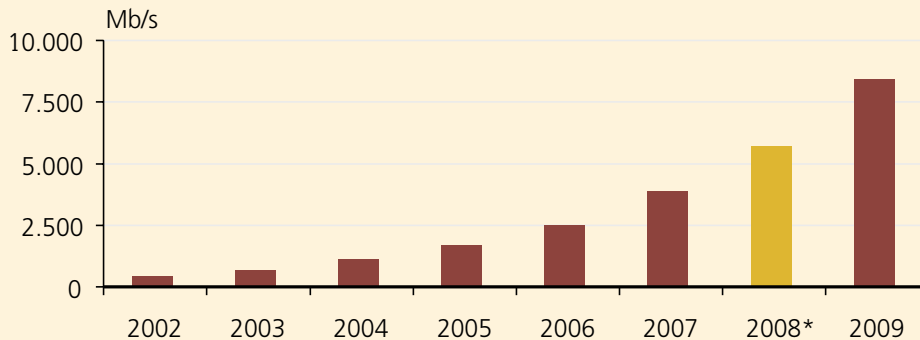
**Þróun mínútuverðs frá Íslandi til nokkurra landa á föstu verðlagi**



Upplýsingar eru fengnar frá Póst- og fjarskiptastofnun.

MYND 21

**Spá um bandviddspörf á Íslandi á árunum 2002–2009**





### **Fastlínukerfi**

Í talsíma hefur þróunin verið sú sama og í farsíma, verðið hefur verið að lækka síðustu ár jafnt innanlands sem utan. Árið 1997 var Ísland gert að einu gjaldsvæði þannig að mismunur á verði símtala innan eða utan svæða var afnuminn. Gjaldskrárbreytingarnar voru á þá leið að verð á dagtaxta milli svæða lækkaði úr 4,15 krónum mínútan í 1,56 krónur en innan svæða hækkaði verðið úr 1,11 í 1,56 krónur.

### **Farice – nýr sæstrengur frá Íslandi**

Fram til ársins 1994 var tenging Íslands við umheiminn í gegnum jarðstöðina Skyggni, en frá þeim tíma hefur sæstrengurinn Cantat-3 tengt Ísland og Færeyjar við umheiminn og gervihnettir verið í hlutverki varastöðvar. Brýn þörf er á öruggari og öflugri tengingu við umheiminn en bandvíddspörf frá landinu fer sívaxandi. Því hefur verið spáð að þörfin á árunum 2007–2008\* verði meiri en Cantat-3 nær að flytja. Þá er rekstur Cantat-3 jafnframt kostnaðarsamur og eignaraðild mjög dreifð sem gerir allar stórar ákvarðanir seinvirkar. Spáin hér að neðan byggist á sögulegum vexti, almennum spám á þessum markaði og álitni sérfræðinga í þessum geira hér á landi.

Landssíminn hf., færeyski landssíminn og íslenska ríkið, ásamt öðrum fjarskiptafyrirtækjum á Íslandi og í Færeyjum, stofnuðu fyrirtækið Farice hf. í september árið 2002. Markmiðið með stofnun fyrirtækisins er að leggja nýjan og öflugan sæstreng milli Reykjavíkur, Þórshafnar og Edinborgar. Unnið verður að framleiðslu strengsins fram á mitt ár, en þá hefst lagning hans. Ráðgert er að þjónusta um hinn nýja streng verði komin á um áramótin 2003–2004.



*Þórshöfn í Færeyjum.*



Séð yfir Austurvöll.

### **Einkavæðing Landssíma Íslands hf.**

Í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar var gert ráð fyrir að á kjörtímabilinu 1999–2003 yrði hafinn undirbúningur að sölu Landssíma Íslands hf. Jafnframt var gert ráð fyrir því að við sölu Símans yrði þess gætt að tryggja góða þjónustu á sem hagstæðustu verði út um land allt og einnig að tryggja virka samkeppni á fjarskiptamarkaði.

Þessi skýra stefna var höfð að leiðarljósi í febrúar árið 2000 þegar samgönguráðherra kynnti fyrst í ríkisstjórn hugmyndir um sölu hlutfjár í Símanum. Tæpu ári síðar samþykkti ríkisstjórnin tillögur einkavæðingarnefndar um sölu Símans og lög um sölu Símans voru samþykkt frá Alþingi í maí árið 2001. Þar með var heimiluð sala á öllu hlutfé félagsins.

Úttekt á rekstri Símans og verðmat fór fram á hefðbundinn hátt. Verðmati á fyrirtækinu var skilað til einkavæðingarnefndar í maí 2001. Niðurstaða þess var að verðmæti eigin fjár Símans væri á bilinu 43 til 47 milljarðar króna. Þetta jafngilti að gengi hlutabréfa væri 6,08 til 6,68 og meðaltalið 6,38. Ákveðið var að verðleggja hlutabréfin á genginu 5,75, sem var u.þ.b. 10% afsláttur frá meðalgengi. Þessi afsláttur var veittur til að tryggja almenningi og starfsmönnum ávinning.

Allt frá því að tillögur einkavæðingarnefndar komu fram í janúar 2001 var ljóst að tími til undirbúnings sölu um vorið væri stuttur. Þegar á leið var ljóst að ýmsir þættir voru ekki hagstæðir sölu Símans. Óvissa var á fjármálamarkaði, gengi krónunnar óstöðugt, lítil viðskipti á hlutabréfamarkaði, og Eftirlitsstofnun EFTA hafði ekki afgreitt mál varðandi meintan ríkisstuðning í tengslum við stofnun hlutafélags um rekstur Póst- og símamálastofnunar. Jafnframt þurfti að bæta ýmislegt í starfsemi fyrirtækisins. Að endingu var ákveðið að sala til almennings, til starfsmanna Símans og til fjárfesta færi fram dagana 19. til 21. september 2001. Með þessari tímasetningu gafst betri tími til að kynna framtíðaráform fyrirtækisins og söluna fyrir almenningi. Jafnframt var áfram unnið að undirbúningi sölu til kjölfestufjárfestis. Þá má segja að hryðjuverkaárásirnar í Bandaríkjunum þann 11. september og hrun markaða í kjölfar þeirra hafi óumdeilanlega haft áhrif á sölu fyrirtækisins aðeins rétt rúmri viku síðar.

Einkavæðing Landssíma Íslands gekk því ekki, líkt og vonir höfðu staðið til. Ríkissjóður á enn um 97% í fyrirtækinu. Síminn er vel rekið og verðmætt fyrirtæki sem eðlilegt er að ríkið selji sinn hluta í. Eitt má þó öllum vera ljóst, að fyrirtækið verður ekki selt nema viðunandi verð bjóðist. Sú varð ekki raunin í þeim tilboðum sem gerð voru í fyrirtækið af mögulegum kjölfestufjárfestum á sínum tíma, og því varð ekkert af sölu á umtalsverðum hluta í fyrirtækinu til kjölfestufjárfestis í það skiptið.

## Rafræn stjórnsýsla

Stefna stjórnvalda er að samræma opinbera þjónustu atvinnulífinu með því að draga úr skrifræði í samskiptum sínum og afnema óþarfa laga- og reglugerðaákvæði. Þá er jafnframt stefnt að því að halda áfram að sniða þjónustu ríkisins að nútímatækni, til dæmis að rafrænum viðskiptum, auk þess að tryggja að eftirlitsaðilar íþyngi fyrirtækjum ekki að óþörfu.

Stjórnvöld hafa frá upphafi reynt að nýta sér upplýsingatæknina eftir tveimur aðalleiðum. Annars vegar hafa þau unnið að því að koma sér upp heimasíðum á Netinu til að miðla þar ýmsum upplýsingum og hins vegar hafa þau hugað að ýmsu því er snýr að innri uppbyggingu og starfsemi. Við uppsetningu á heimasíðum hefur sérstök áhersla verið lögð á að miðla hagnýtum upplýsingum og veita almenningi aðgang að ýmsum gagnabönkum. Þjóðskrá, lagasafnið og alþingistíðindi hafa til dæmis verið aðgengileg á Netinu um nokkra hríð, en styttra er síðan miðlægur gagnagrunnur um réttarheimildir var opnaður þar. Almennur hefur því á einum stað aðgang að öllum lögum, reglugerðum og öðrum stjórnvaldsfyrirmælum, fjölþjóðlegum samningum, dómum og fullnaðarúrskurðum stjórnvalda sem hafa almennt gildi eða eru fordæmisskapandi.



►►► *Fyrir seinni heimsstyrjöld var tæknilega nothæf bandbreidd ljósvakans aðeins 30 MHz. Nú er algengt að nota tíðnisvið upp í 30 GHz og meira. Því má segja að ljósvakinn hafi „stækkað“ meira en þúsundfalt.*



Hvað varðar innri uppbyggingu og starfsemi hefur sérstök áhersla verið lögð á að samræma hugbúnað, vélbúnað og vinnubrögð innan stjórnáætlunar eins og kostur er, í þeim tilgangi meðal annars að auðvelda rafræn samskipti. Í því skyni hefur til að mynda verið unnið að þróun hugbúnaðar fyrir rafræna skjalastjórnun stjórnvalda með það fyrir augum að stjórnáætlun verði í fyllingu tímans undir það búin að hverfa í áföngum úr pappírshundnu umhverfi í rafrænt. Víðast hvar er þó enn keyrt á tvöföldu kerfi.

Þá hafa stjórnvöld almennt notað tölvupóst í sína þágu um nokkurra ára skeið og býðst almenningi að hafa samband við starfsmenn ráðuneyta og annarra stofnana þannig. Á einstökum sviðum stjórnáætlunar býðst almenningi jafnframt að skila inn upplýsingum rafrænt, eins og tollskýrslum og skattskýrslum. Gagnvirk rafræn samskipti stjórnvalda við aðila stjórnáætlunarmáls eru þó enn á byrjunarreit og afgreiðslu mála verður yfirleitt ekki lokið með rafrænum hætti enn sem komið er. Á vorþingi árið 2003 var samþykkt breyting á stjórnáætlunarlögum varðandi rafræna stjórnáætlun. Löggin kveða nú á um að stjórnvaldi sé heimilt að bjóða upp á að notuð sé rafræn miðlun upplýsinga við meðferð máls.

### *Miðlun upplýsinga til almennings*

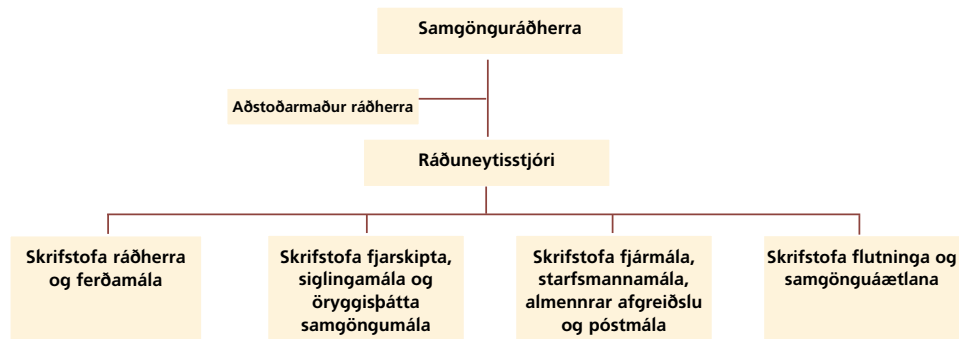
Stofnanir samgönguráðuneytisins hafa markað sér þá stefnu að þeir sem nota samgöngukerfið hafi sem greiðastan aðgang að upplýsingum, en markviss miðlun upplýsinga er til þess fallin að bæta öryggi og þjónustu stofnananna. Hér er meðal annars átt við upplýsingar um ástand mannvirkja og náttúrufarslegar aðstæður til að ferðast um í lofti, á láði eða legi á hverjum tíma. Allar stofnanir sem falla undir samgönguráðuneytið halda úti heimasíðu og eru heimasíður Siglingastofnunar Íslands og Vegagerðarinnar til dæmis uppfærðar sjálfvirk með reglulegu millibili á degi hverjum. Á heimasíðu Siglingastofnunar er meðal annars að finna upplýsingar um veður og sjólag og öldu- og veðurspá en á heimasíðu Vegagerðarinnar má skoða færð á vegum, veður, umferð og myndir sem teknar eru reglulega allan daginn af helstu heiðum landsins, svo eitthvað sé nefnt. Heimasíða Flugmálastjórnar gegnir jafnframt mikilvægu hlutverki, en þar er að finna veður á flugvöllum og aðrar gagnlegar upplýsingar varðandi öryggi fyrir þá sem koma að flugi. Þá mun rafræn miðlun upplýsinga er lýtur að hógum einstaklinga og fyrirtækja færast í vöxt. Til dæmis mætti þar nefna umsóknir um ýmiss konar leyfi og skírteini en í slíkum tilvikum þarf að vanda til samskiptaformsins.



Götumynd í Reykjavík.

## Áherslubreytingar í starfsemi samgönguráðuneytisins

Á árinu 2000 var unnið að breyttu skipulagi í samgönguráðuneytinu með það að markmiði að gera starfsemi ráðuneytisins og verkefni í umsjón þess markvissari, skilvirkari og hagkvæmari og bæta um leið þjónustu við almenning. Í kjölfarið tók við nýtt skipurit samgönguráðuneytisins og er því nú skipt upp í fjögur megin svið eða skrifstofur. Breytt skipulag tekur mið af nýjum áherslum ráðuneytisins.



### Notkun upplýsingatækninnar innan samgönguráðuneytisins

Ráðuneytið hefur nýtt sér upplýsingatæknina til að bæta upplýsingaflæði innan ráðuneytisins, til að fylgjast með framvindu verkefna og síðast en ekki síst til að auka þjónustu við almenning og hagsmunaaðila. Rafrænar viðskiptahættir gjörbreyta möguleikum stjórnvalds eins og samgönguráðuneytisins til að fylgjast með framvindu verkefna, hvort sem þau eru unnin utan- eða innanhúss.

Ráðist var í gerð verkefnastjórnunarkerfis hjá ráðuneytinu, sem notað er til að halda utan um verkefni og málaflokka. Með kerfinu verða til skjalfestar reglur, leiðbeiningar og aðferðalýsingar sem koma starfsmönnum ráðuneytisins, og þeim sem starfa að málum á þess vegum, til dæmis undirstofnunum og nefndum, að góðu gagni. Jafnframt hefur innleiðing kerfisins eftir upplýsingagjöf til almennings, stofnana og hagsmunaaðila og er útgáfa fréttabréfs ráðuneytisins til að mynda einn liður því.

Upplýsingatæknin er ómissandi þáttur í starfsemi samgönguráðuneytisins. Ráðuneytið notar öflugt hópvinnumakerfi sem nýtist vel til að halda utan um einstök verkefni og mál, sem og samskipti innan ráðuneytisins og utan. Sérstök áhersla hefur verið lögð á að starfsfólk ráðuneytisins sækir námskeið til að fræðast um notkun hópvinnumakerfisins og Netsins.

Þá hefur samgönguráðuneytið gert tilraunir með notkun Netsins til rafrænnar stjórnsýslu. Má þar nefna nefnd á vegum ráðuneytisins sem fjallaði um öryggismál sjómanna, en hún kaus að eiga samskipti sín á milli og kalla eftir ábendingum rafrænt auk þess sem rekin var heimasíða á hennar vegum. Árangurinn lét ekki á sér standa því 600 athugasemdir var komið á framfæri við nefndina með þessum hætti.





*Hrollaugseyjarviti.*

## SIGLINGAÖRYGGISMÁL Í NÝJUM FARVEGI

### Rannsóknarnefnd sjóslysa

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur verið endurskipulögð á grundvelli nýrra laga með aukinni áherslu á forvarnir sjófarenda. Nefndin hefur samkvæmt lögum það að leiðarljósi að rannsóknir miði að því að koma í veg fyrir slys um borð í skipum og að auka öryggi til sjós. Starfsemi Rannsóknarnefndar sjóslysa hefur verið eflað og sjálfstæði hennar aukið að því leyti að hún er orðin hliðstæð rannsóknum flugslysa. Fram til þessa hefur verið unnið að frumrannsóknum sjóslysa hjá lögreglu og með sjóprófum. Formaður Rannsóknarnefndar sjóslysa er Ingi Tryggvason hdl.

Lögsaga rannsóknarnefndarinnar tekur til allra íslenskra skipa, svo og allra erlendra skipa í siglingum að og frá landinu þegar sjóslys varðar íslenska hagsmuni. Framkvæmdastjóri Rannsóknarnefndar sjóslysa, Jón Arilíus Ingólfsson, vinnur meðal annars að endurskipulagningu á starfi nefndarinnar í samstarfi við samgönguráðuneytið og Rannsóknarnefnd sjóslysa. Starfsstöð hans ásamt öðrum starfsmanni nefndarinnar er í Stykkishólmi. Nefndin samanstendur af fimm kunnáttumönnum sem samgönguráðherra skipar til fjögurra ára í senn. Allir hafa þeir menntun og starfsreynslu á sviðum sem sérstaklega nýtast við rannsóknir sjóslysa. Nefndin getur leitað eftir aðstoð hjá rannsóknarstofnunum, innlendum eða erlendum, eftir því sem nauðsynlegt er við rannsóknir á sjóslysum. Einnig getur rannsóknarnefndin kallað sérfræðinga á tilteknum sviðum til samstarfs telji hún það nauðsynlegt.

Rannsóknarnefnd sjóslysa ber að koma með tillögur að úrbótum sem byggðar eru á niðurstöðu hvernar rannsóknar. Jafnframt er nefndinni skylt að greina frá orsök eða sennilegri orsök slyssins auk þess sem hún leggur fram tillögur um varúðarráðstafanir sem gera má til að afstýra frekari slysum af líkum toga. Rannsóknarnefnd sjóslysa gerir einnig tillögur um úrbætur í öryggismálum til sjós eftir því sem rannsóknir á orsökum sjóslysa gefa tilefni til. Siglingastofnun Íslands ber að sjá til þess að tillögur séu teknar til faglegrar afgreiðslu hverju sinni.

Þá hefur ráðherra heimild til að fela nefndinni að taka upp mál þar sem rannsókn er þegar lokið ef aðstæður krefjast þess. Einnig er hlutverk Rannsóknarnefndar sjóslysa aukið þar sem nefndinni ber einnig að rannsaka atriði sem telja má að ráði miklu um afleiðingar sjóslysa, þ.e. hvernig fyrirkomulag hefur verið um tilkynningar um sjóslys, svo og hvernig leitar- og björgunaraðgerðum hefur verið háttað.





## Langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda

Verkefnastjórn skipuð fulltrúum frá samgönguráðuneyti, samtökum sjómanna og útgerðarmanna, Slysavarnafélaginu Landsbjörg og Siglingastofnun Íslands undirbjó gerð langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda. Við undirbúning áætlunarinnar tók verkefnastjórnin saman ýmis sjónarmið sem fram höfðu komið í skýrslum, ráðstefnum, tillögum sem bárust á Netinu og almennri umræðu. Þá var notast við upplýsingar frá Tryggingastofnun ríkisins, þ.e. tilkynningar um slys á sjómönnum og sjóslysaskýrslur auk þess sem rætt var við ýmsa aðila sem höfðu góða þekkingu á ákveðnum sviðum öryggismálanna. Langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda leit síðan dagsins ljós eftir árs undirbúningsvinnu. Um er að ræða fyrstu langtímaáætlun um öryggismál sjómanna sem samþykkt er á Alþingi. Markmið áætlunarinnar er að treysta öryggi íslenskra skipa og skipa sem sigla í íslenskri efnahagslögsögu, áhafna þeirra og farþega. Í áætluninni felst stefnumörkun í öryggismálum og fræðslu íslenskra sjómanna á því sviði. Í stefnumörkuninni kemur fram það markmið að slysum til sjós fækki um a.m.k. þriðjung fram til ársins 2004, en áætlunin er til þriggja ára, frá 2001–2003.

Siglingastofnun Íslands hefur annast framkvæmd áætlunarinnar og í samráði við fjölmarga fagaðila hafa brýnustu verkefni á þessu sviði verið skilgreind. Í framhaldi af því hafa farið af stað rannsóknir, fræðsluáttak og útgáfa námsefnis í öryggismálum sjómanna.

Á undanförunum árum hefur mikið áunnist í öryggismálum sjófarenda, og tilkynntum slysum á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins hefur fækkað verulega. Með áætluninni er stefnt að því að fækka slysum enn frekar og efla samvinnu þeirra sem að öryggismálum sjófarenda koma. Lagt var til að ráðist yrði í eftirfarandi verkefni: Eflingu menntunar og þjálfunar, átaks í öryggismálum farþegaskipa og báta, samræmingu skráningar slysa og sjúkdóma sjómanna auk annars er tengist öryggismálum og fræðslu sjómanna.

Áætlunin, sem nú er orðin hluti af samgönguáætlun, er fjármögnuð með fjárveitingum úr ríkissjóði, en einnig er miðað við að útgerð beri ýmsan kostnað sem hlýst af einstökum verkefnum áætlunarinnar. Lagt var til að á árinu 2001 yrðu veittar 10 milljónir króna til verkefnisins úr ríkissjóði, 15 milljónir árið 2002 og 20 milljónir árið 2003.







### **Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA)**

Gildandi reglur um siglingaöryggi byggjast að verulegu leyti á reglum sem teknar hafa verið upp í gegnum samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar svo og séríslenskum lagaákvæðum, meðal annars varðandi öryggi fiskiskipa. Að undanfögnu hefur framkvæmdastjórn Evrópusambandsins (ESB) unnið að nýjum reglum á sviði öryggismála, en framkvæmdastjórnin annast jafnframt eftirlit gagnvart aðildarríkjum ESB. Eftirlitsstofnun EFTA hefur hins vegar eftirlit gagnvart EFTA/EES-ríkjunum. ESB hefur gefið út reglugerð um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu. Samkvæmt reglugerðinni verður sett á fót sérstök Evrópustofnun, sem mun bera ábyrgð á siglingaöryggismálum í ríkjum Evrópusambandsins. Markmiðið með stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu er að vinna að auknu siglingaöryggi í Evrópu og tryggja meðal annars samræmda framkvæmd öryggiskrafna í siglingum á þessu svæði. Siglingaöryggisstofnun Evrópu er ekki ætlað að taka yfir hlutverk sem Siglingamálastofnanir aðildarríkjanna hafa í dag heldur er hlutverk hennar fyrst og fremst að vera ráðgefandi fyrir framkvæmdastjórnina um setningu og undirbúning löggjafar á siglingaöryggissviðinu. Hér á landi verður lögð áhersla á að taka sem víðtækastan þátt í starfi stofnunarinnar sem mun væntanlega þegar yfir lýkur hafa mikil áhrif á siglingaöryggisreglur í Evrópu. Þannig verður best tryggt að hagsmunir Íslendinga verði ekki fyrir borð bornir.



▶▶▶ *Árið 2000 voru komur farþegaskipa til landsins 48 talsins. Með þeim komu alls 25.576 farþegar.*

## Vaktstöð siglinga

Samkvæmt lögum sem samþykkt voru á vorþingi 2003 verður komið á fót vaktstöð siglinga sem kemur til með að verða miðstöð skipaumferðar í íslenski lögsögu og hafa eftirlit með siglingum erlendra skipa er koma til landsins. Markmiðið með vaktstöð siglinga er að tryggja öryggi sæfarenda enn betur en nú er gert og að koma til móts við alþjóðlegar skuldbindingar. Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd vaktstöðvarinnar og henni verður heimilt að bjóða reksturinn út. Landssíminn rekur nú strandstöðvar sem sinna öryggi sjófarenda. Þar fer meðal annars fram sjálfvirk tilkynningarskylda, rekstur og hlustun á neyðar- og öryggisþjónustu og almenn fjarskiptaþjónusta við skip.



*Vitinn í Dyrhólaey.*

Gufunes er langstærsta strandstöð landsins með fjölda sérhæfðra starfsmanna og miklum tækjabúnaði, því liggur beinast við að stöðin í Gufunesi starfi sem vaktstöð siglinga.

Verkefni vaktstöðvar verða margvísleg en fyrst ber að nefna nýtt upplýsingakerfi sem taka á í notkun í samræmi við skuldbindingar Íslands gagnvart EES-samningnum. Um er að ræða upplýsinga- og eftirlitskerfi vegna umferðar á sjó sem snýr að tilkynningum skipa, meðal annars varðandi hættulegan farm í lögsögu annarra ríkja eða hafnar svæða. Önnur verkefni eru skráning skipa sem falla undir hafnarríkiseftirlit, móttaka tilkynninga og miðlun upplýsinga um bilanir og farartálma á sjó, vöktun kerfis um veður og sjólag og flutningur skipa á hættulegum efnum. Enn fremur er reiknað með því að ný vaktstöð geti tekið við og hrint í framkvæmd ýmsum alþjóðlegum skuldbindingum Íslands á þessu sviði sem ekki hefur tekist að ljúka á undanförunum árum.

## Siglingavernd

Markmið siglingaverndar er að vernda siglingar gegn ólögumætum aðgerðum og tryggja öryggi áhafna og farþega. Í kjölfar hryðjuverkanna í Bandaríkjunum 11. september 2001 var samþykkt á síðasta þingi Alþjóðsiglingamálastofnunar (IMO) að efna til sérstaks átaks í öryggismálum skipa. Á ráðstefnunni voru samþykktar breytingar á alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafi og nýjar reglur um siglingavernd og vernd hafnaraðstöðu. Breytingarnar koma til framkvæmda 1. júlí 2004 þegar ný alþjóðleg siglingaverndaráætlun tekur gildi. Markmið áætlunarinnar er að koma í veg fyrir hryðjuverk í siglingum með samræmdum reglum um siglingavernd sem gera strangari kröfur en þær sem í gildi eru um eftirlit og öryggi.



*Gróttuviti.*

Ákvæðum um siglingavernd er beint að mörgum aðilum, s.s. stjórnvöldum, skipafélögum og eigendum hafnaraðstöðu. Brýnt er að allir hlutaðeigandi aðilar héraðs hefji undirbúning að gildistöku þessara reglna hið fyrsta og skipuleggi aðgerðir, áætlanir, kostnað og löggjöf um siglingavernd. Á næstunni verður sérstökum stýrihópi falið þetta verkefni.



*Árið 2002 var hvergi á Íslandi landað fleiri tonnum af fiskafla en á Eskifirði en þar bárust á land 186.374 tonn. Vestmannaeyjahöfn var í öðru sæti með 180.438 tonn og Neskaupstaður í því þriðja með 175.133 tonn.*



*Þyrla yfir Heklutindi.*

# ÖRYGGI Í FLUGSAMGÖNGUM

## Rannsóknarnefnd flugslysa

Frá stofnun Flugmálastjórnar árið 1945 og fram til ársins 1996 sá stofnunin um rannsóknir á flugslysum er ekki höfðu manntjón eða stórkostlegt eignatjón í för með sér. Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) var stofnuð árið 1968 og starfaði hún óháð Flugmálastjórn og sá meðal annars um að rannsaka flugslys þar sem manntjón eða mikið eignatjón hafði orðið. Samhliða rannsóknarnefndinni starfaði deild innan Flugmálastjórnar sem sá um rannsóknir á slysum er ekki höfðu manntjón eða mikið eignatjón í för með sér. Sama fyrirkomulag var á rannsóknum flugslysa fram til ársins 1996 en þá tóku gildi sérstök lög um rannsóknir á flugslysum. Löggin voru sett í samræmi við alþjóðareglur og tilskipun sem fjallaði meðal annars um það að öll aðildarríki skyldu tryggja það að fastir rannsóknaraðilar framkvæmdu rannsókn í almenningflugum. Þar kemur einnig fram að rannsóknaraðilum beri að vera óháðir í sínu starfi, einkum gagnvart innlendum flugmálayfirvöldum. Við gildistöku laganna skipaði samgönguráðherra nýja Rannsóknarnefnd flugslysa. Í henni eiga sæti fimm menn. Tveir eru fastir starfsmenn nefndarinnar og er annar þeirra Þormóður Þormóðsson, formaður nefndarinnar, en þrír nefndarmenn eru skipaðir af samgönguráðherra til fjögurra ára í senn. Markmið nefndarinnar er að greina orsakir flugslysa í þeim tilgangi að draga úr flugslysum og að koma með tillögur til úrbóta að auknu öryggi.

## Rannsóknarnefndin efla

Árið 2001 skipaði samgönguráðherra starfshóp til að endurskoða lög um rannsóknir flugslysa. Jafnframt var leitað umsagnar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) um starfshætti Rannsóknarnefndar flugslysa og skiluðu fulltrúar ICAO-skýrslu þar sem fram komu ábendingar um breytingar til að efla nefndina og bæta. Þegar vinnu starfshópsins var lokið og niðurstöður ICAO, sem Ísland er aðili að, lágu fyrir var lagt fyrir Alþingi nýtt frumvarp til laga þar sem lagt er til að stjórnskipulagi flugslysarannsóknna verði breytt. Fækkað verði í rannsóknarnefndinni úr fimm í þrjá en í staðinn verði skipaður forstöðumaður, sem annast daglegan rekstur nefndarinnar, og aðstoðarforstöðumaður.





Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að Rannsóknarnefnd flugslysa skuli þegar við á láta rannsókn máls ná til fyrirkomulags tilkynninga um flugslys, til leitar og björgunaraðgerða og annarra aðgerða sem ætlað er að draga úr afleiðingum flugslysa. Sérstaklega er kveðið á um heimild til þess að fela öðru ríki að annast rannsókn flugslyss á íslensku yfirráðasvæði. Þá getur samgönguráðherra falið Rannsóknarnefnd flugslysa að rannsaka atriði sem varða almennt flugöryggi án þess að það tengist flugslysi. Ekki náðist að samþykka frumvarp um rannsóknir flugslysa á vorþingi 2003, en mikilvægt er að leita víðtæks samráðs um endurskoðun laga um rannsóknir flugslysa og er þess að vænta að það megi takast og að nýtt frumvarp verði lagt fram í haust.

### **Breytingar á lögum um loftferðir**

Árið 2002 tóku gildi ný lög um loftferðir sem styrkja til muna alla þætti flugöryggismála. Eftir að Rannsóknarnefnd flugslysa gaf út skýrslu um flugslys sem varð í Skerjafirði í ágúst árið 2000 hófst víðtæk umræða hérlandis um flugöryggismál, stöðu þeirra og ástand. Ein af niðurstöðum rannsóknarnefndarinnar var að skipulagi hafi verið ábótavant hjá rekstraraðila flugvélarinnar sem fórst. Fram kom að Flugmálastjórn taldi sig ekki hafa haft næg úrræði til að eftirlit stofnunarinnar bæri tilætlaðan árangur. Mögulegum úrræðum stofnunarinnar var því fjölgað með nýju lögum og eftirlit hennar eftir í því augnamiði að auka flugöryggi. Þá ýttu hryðjuverk í heiminum undir að ákvæði laganna um flugvernd yrðu styrkt auk þess sem lögð var meiri áhersla á öryggi flugfarþega og almennings á jörðu niðri. Einnig var stefnt að því að allir flugvellir og flugstöðvar á Íslandi yrðu leyfisskyld og sett undir opinbert eftirlit flugöryggissviðs Flugmálastjórnar.

### **Flugskóli Íslands**

Flugskóli Íslands hf. var stofnaður með lögum árið 1997, en tilgangur laganna var meðal annars að skilja á milli kennslu og eftirlits með öllum flugrekstri. Ríkissjóður er eigandi að 42% hlutfjár, en aðrir eigendur eru flugfélög og flugskólar. Meginmarkmið með þátttöku ríkisins er að tryggja bóklega kennslu innanlands sem uppfyllir alþjóðlegar kröfur til atvinnuflugmannsréttinda. Frá 1998 hefur ríkið greitt fasta fjárhæð að upphæð 9,7 milljónir króna á ári til skólans sem rennur til menntunar atvinnuflugmanna.

Í lok desember 2002 skipaði samgönguráðherra starfshóp sem ætlað var að fara yfir fjárhag og rekstur Flugskólans hf. og gera tillögur um framtíðarfyrirkomulag hans.

▶▶▶ *Fyrsta þotan á Íslandi, Gullfaxi, var skráð 1967.*

## Flugvernd

Markmið flugverndar er að vernda flugsamgöngur gegn ólögætum aðgerðum og tryggja öryggi farþega, áhafna og almennings. Framkvæmd flugverndarmála byggist í meginatriðum á því starfi sem unnið er af yfirvöldum, í nánú samstarfi og samvinnu við eftirlitsskylda rekstraraðila. Flugverndarráð hefur verið stofnað hér á landi sem er nýmæli. Flugverndarráð er skipað sex mönnum og sex varamönnum til fjögurra ára í senn og skipar flugmálastjóri í ráðið. Meginmarkmið flugverndarráðs er að vera stjórnvöldum til ráðuneytis um flugverndar- aðgerðir sem nauðsynlegar eru til að tryggja öryggi í farþegaflugi. Þá hafa kröfur um öryggi fyrir alla þá sem koma að flugi verið hertar hvort sem um er að ræða flugrekanda eða flug- virkja. Einnig hefur verið unnið að samræmdri flugverndaráætlun fyrir Ísland annars vegar og alla eftirlitsskylda aðila hins vegar. Frágangur samræmdrar flugverndaráætlunar var í höndum samgönguráðuneytis, dómsmálaráðuneytis, fjármálaráðuneytis og utanríkisráðu- neytis auk annarra aðila sem málið varðaði.





## Flugöryggismál endurskoðuð

Vandlega hefur verið farið yfir þá gagnrýni sem fram hefur komið á framkvæmd flugöryggismála og rannsókn flugslysa hér á landi í þeim tilgangi að draga lærdóm af og standa fyrir aðgerðum sem gætu aukið öryggi, fækkað slysum og aukið traust almennings á flugi. Samgönguráðuneytið hefur nú þegar gripið til ýmissa aðgerða þar að lútandi og má þar nefna auknar fjárveitingar til flugöryggismála og gildistöku JAR-OPS 1 reglna fyrir flugrekstur minni véla í atvinnuskyni. Fyrsti áfangi þessara reglna tók gildi í október 2001 og þar með var Ísland eitt fyrsta ríkið í Evrópu til að lögfesta reglurnar fyrir svo litlar flugvélar. Með reglunum eru gerðar meiri kröfur til flugrekenda. Þá var skipað í starfshóp til að semja drög að reglugerð um flugvelli. Samkvæmt drögunum fá flugvellir sérstaka vottun og gerð verður krafa um að öryggiseftirlit með flugvöllum verði sambærilegt og eftirlit með öðrum flugrekstri svo sem viðhaldsaðilum loftfara, flugrekendum og flugskólum.

Gildandi íslenskar reglur um flugöryggi byggjast að verulegu leyti á reglum Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA), en það eru samtök sem flugmálayfirvöld Evrópu stofnuðu árið 1990 og er Ísland einn af stofnaðilunum. Nýlega var sett á fót sérstök Evrópustofnun, Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) sem mun bera ábyrgð á flugöryggismálum í ríkjum Evrópusambandsins. Íslensk stjórnvöld leggja ríka áherslu á að taka sem viðtækastan þátt í starfi stofnunarinnar til að tryggja að hagsmunir íslenskra aðila verði ekki fyrir borð bornir. Stofnunin mun væntanlega hafa mikil áhrif á flugöryggisreglur í Evrópu.



*Snæfellsjökull.*



## Flugþing 2001

Í ræðu sem samgönguráðherra flutti á Flugþingi árið 2001 kemur meðal annars fram að:

- Í þágu flugöryggis hafi verið tekin ákvörðun um að flugöryggissvið Flugmálastjórnar verði eftt enn frekar.
- JAR-OPS 1 reglur tóku gildi hér á landi árið 2001 til að renna styrkari stoðum undir flugöryggismál.
- Í þeim tilgangi að efla flugöryggi voru ný loftferðalög samþykkt árið 2002.
- Í þágu flugöryggis eru flugvellir og flugstöðvar á Íslandi nú starfsleyfisfiskylðar samkvæmt loftferðalögum auk þess sem öryggisþættir eru nú betur skilgreindir.
- Flugöryggi hefur verið eftt með því að treysta eftirlitsvald og úrræði Flugmálastjórnar í loftferðalögum gagnvart flugrekendum.
- Í þágu flugöryggis er lögð rík áhersla á traust samstarf Flugmálastjórnar við ICAO sem eftirlitsaðila á sviði flugöryggismála.
- Í þeim tilgangi að treysta flugöryggi enn frekar er unnið að breytingum á lögum RNF, meðal annars í samræmi við ábendingar frá ICAO.
- Til eflingar flugöryggis var leitað til ICAO til þess að fá vinnubrögð og verklag RNF og Flugmálastjórnar metin.
- Í þágu flugöryggis var unnið að sérstakri flugverndaráætlun fyrir Ísland.
- Reykjavíkurlugvöllur var endurbyggður í þeim tilgangi að treysta flugöryggi auk þess sem í þágu flugöryggis var samið við Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins og Slysavarnafélagið Landsbjörg um björgunar- og öryggismál á Reykjavíkurlugvelli.



*Flugstöð Leifs Eiríkssonar.*



*Bréfberi að störfum.*

## ÞRÓUN PÓSTÞJÓNUSTU Á ÍSLANDI SÍÐUSTU ÁRIN

### Breytingar í póst- og fjarskiptaþjónustu

Í upphafi árs 1997 urðu þáttaskil í skipulagi póst- og fjarskiptaþjónustu á Íslandi þegar Póst- og símamálastofnun heyrði ekki lengur undir fjárlög ríkisins. Þar með var sögu þessarar ríkisstofnunar lokið. Póst- og símamálastofnun hafði fram að því haft með höndum einkarekstur á póst- og símaþjónustu sem og margvísleg stjórnsluverkefni. Í kjölfarið var hlutfélag Pósts og síma hf. stofnað og tók það við rekstrarverkefnum Póst- og símamálastofnunar. Stjórnslu- og eftirlitshlutverk var fært yfir á nýstofnaða Póst- og fjarskiptastofnun. Þessar breytingar miðuðu að því að auka samkeppni í fjarskiptum, en sú þróun samræmdist því sem var að gerast víða í heiminum. Í lok árs 1997 var Pósti og síma hf. svo skipt upp í tvö fyrirtæki. Póstþjónustan var þá skilin frá öðrum rekstri og Íslandspóstur hf. stofnaður. Samhliða þeirri breytingu var stofnað félag um símaþjónustuna sem fékk nafnið Landssími Íslands hf.

### Íslandspóstur hf.

Árið 1998 fékk Íslandspóstur hf. leyfi Póst- og fjarskiptastofnunar til að reka póstþjónustu, en leyfið byggist á því að Íslandspóstur fari með skyldur ríkisins sem felast í að tryggja landsmönnum reglulega grunnþjónustu. Grunnþjónusta er skilgreind sem „móttaka, flutningur, flokkun og afhending á bréfum og öðrum sendingum með utanáskrift sem vega allt að 20 kg“.



►►► *Samanlagt ganga bréfberar um 1.500 km á dag eða sem nemur öllum hringveginum.*



*Starfsmenn Íslandspósts í póstmíðstöðinni að Stórhöfða.*

Íslandspóstur er einn stærsti vinnuveitandi landsins, með um 1300 starfsmenn víða um landið. Auk pósthúsa og afgreiðslustaða í flestum byggðarlögum, eru landpóstarnir sem starfa líkt og pósthús á hjólum í sveitum landsins. Í stjórn Íslandspósts hf. eru: Björn Jósef Arnviðarson, stjórnarformaður, Ólafur Sigurðsson, varaformaður, Guðmundur Oddsson, Elías Jónatansson, Lilja Rafney Magnúsdóttir, Ellert Kristinsson og Ísólfur Gylfi Pálmason. Forstjóri Íslandspósts er Einar Þorsteinsson.

Íslandspóstur hf. er hlutafélag í fullri eign ríkisins, en víða í nágrennalöndunum, meðal annars í Þýskalandi og Hollandi, hefur póstfyrirtækjum verið breytt í hlutafélög og þau jafnvel einkavædd. Líklegt er að fleiri lönd, meðal annars England og Norðurlöndin, fylgi í kjölfarið. Einnig má búast við að einkaréttur á dreifingu áritaðra bréfa verði afnuminn víðast hvar, en Evrópusambandið hefur þegar samþykkt tilskipun þar að lútandi og hefur einkaréttur þegar verið lagður af í Finnlandi og Svíþjóð.

### **Skýr stefna – aukin hagræðing**

Hagræðing í rekstri pósthúsa hefur staðið yfir frá því að Íslandspóstur hf. varð til. Pósthúsum hefur fækkað og efnt hefur verið til samstarfs við önnur þjónustufyrirtæki svo sem banka og sparisjóði víðs vegar um landið. Mikil stefnumótunarvinna hefur átt sér stað innan fyrirtækisins og sótt hefur verið á nýja markaði. Íslandspóstur hf. hefur breyst í þjónustufyrirtæki sem starfar samkvæmt skýrum markmiðum. Áhersla hefur verið á þróun vöruflokka, aukið markaðsstarf, endurskipulagningu dreifikerfis og endurskoðun á aðgengi viðskiptavina að þjónustu félagsins.

▶▶▶ *Hjá Íslandspósti eru 85 afgreiðslustaðir, þar af eru 29 reknir í samvinnu við önnur fyrirtæki.*

## Betri og öruggari þjónusta Íslandspóstis

Flutninga- og afgreiðslunet Íslandspóstis tryggir skjóta og örugga dreifingu pósts um allt land, en flutningskerfið innanlands er byggt upp í kringum tvær megin leiðir út frá Reykjavík. Á hverju kvöldi halda bílar af stað frá Reykjavík til Akureyrar og Egilsstaða. Á sama tíma leggja aðrir bílar af stað frá Akureyri og Egilsstöðum til Reykjavíkur. Auk þessara flutningsleiða eru ótal aðrar – í lofti, á láði og legi.

Hjá útkeyrsludeild póstmíðstöðvarinnar í Reykjavík er unnið samkvæmt ákveðnum akstursleiðum innan höfuðborgarsvæðisins. Sendingar eru afhentar og sóttar til fyrirtækja samkvæmt ákveðnum samningum en einstaklingar fá sendingar heim á kvöldin, ýmist böggla, ábyrgðarbréf eða annað.

Þjónusta í póstdreifingu hefur aukist á landinu öllu. Landpóstar dreifa nú pósti fimm daga vikunnar í stað þriggja daga áður, þar sem því verður við komið. Samkvæmt gæðamælingum sem framkvæmdar voru árið 2002 skilar innlendur bréfaþóstur sér í 88% tilvika til viðtakenda næsta virka dag.



*Íslandspóstur við Pósthússtræti.*

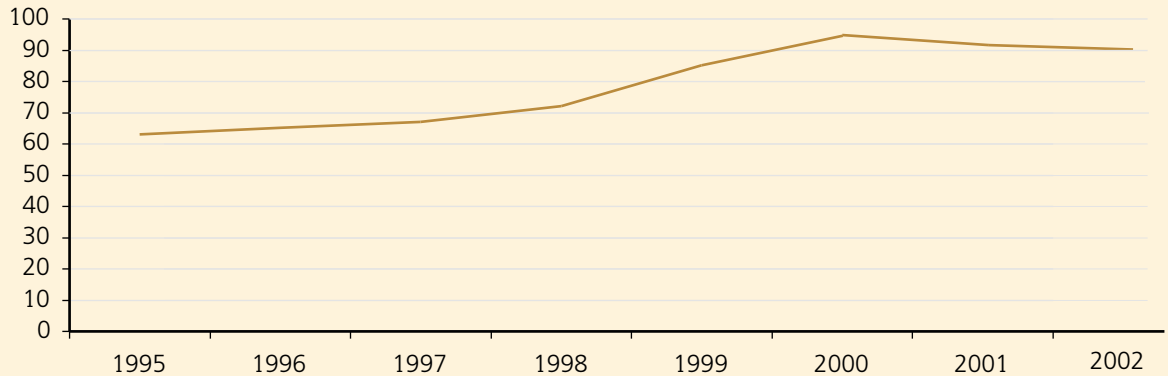


## Breytingar í pósthjónustu

Þrátt fyrir að með tilkomu tölvupóstins hafi dregið úr persónulegum bréfaskriftum manna í milli hefur pósthjónusta ekki dregist saman þar sem fyrirtæki, samtök og stofnanir nýta sér auglýsingapóst, þ.e. fjölpóst og markpóst, í meira mæli nú en áður. Á næstu árum má þó gera ráð fyrir töluverðum breytingum á markaðnum með samdrætti í bréfasendingum, þ.e. útsendum reikningum og reikningsyfirlitum frá fyrirtækjum, en aftur á móti aukningu á markpósti, fjölpósti og bögglasendingum. Til að mæta þessum fyrirsjáanlegu breytingum hefur þjónusta í kringum böggla og ábyrgðarbréf verið aukin með heimakstri í helstu byggðarkjörnum landsins. Með þeirri þjónustu opnast ýmsir vaxtarmöguleikar, meðal annars í heimaverslun, póstverslun og netverslun þar sem viðtakendur fá böggla senda heim og þurfa ekki að sækja þá í póstafgreiðslu.

MYND 22

**Póstmagn  
innanlands í  
milljónum sendinga  
árin 1995–2002**



Eftir að nýjar verklagsreglur tóku gildi hjá tollafgreiðslunni þarf að skila inn tollskýrslum á rafrænu formi. Íslandspóstur hf. hefur mætt þessum breytingum með því að bjóða viðskiptavinum sínum að sjá um tollskýrslugerð fyrir þá. Á þann hátt er hægt að afhenda viðtakanda sendinguna strax.

Dregið hefur úr persónulegum bréfaskriftum, en í staðinn og í meira mæli hefur markpóstur og kynningarefni aukist á síðustu árum.

## Bættir starfshættir – betri þjónusta

Vinnuaðstaða starfsmanna Íslandspósts hf. hefur gjörbreyst á síðustu árum en árið 1999 var ný póstmíðstöð tekin í notkun og ári síðar nýjar höfuðstöðvar fyrirtækisins og eru báðar við Stórhöfða í Reykjavík. Árið 2001 urðu síðan kaflaskil í sögu póstmála á Íslandi þegar ný og öflug flokkunarvél fyrir bréfasendingar var tekin í notkun. Vélin les prentaðar utanáskriftir og flokkar eftir heimilisföngum. Þetta hefur í för með sér mikla hagræðingu og vinnusparnað sem skilar viðskiptavinum betri og hraðari þjónustu. Þá hefur annar búnaður til að léttu og auðvelda póstmönnum störfin verið endurskoðaður með tilliti til bættra starfshátta og rétttrar líkamsbeitingar.

Íslendingar hafa áttað sig á því hversu hratt íslensk pósthjónusta hefur lagað sig að kröfum nútímans. Pósturinn er mun sýnilegri nú en áður og landsmenn vita hversu áreiðanleg þjónustan er og hvaða möguleika pósturinn býður upp á. Þeir gera því þá kröfu að pósturinn berist þeim bæði hratt og örugglega. Þrátt fyrir aukna þjónustu póstsins, þá hefur með aukinni hagræðingu og bættum starfsháttum verið staðið þannig að rekstri fyrirtækisins að hagnaður varð í fyrsta skipti árið 2002. Á aðalfundi fyrirtækisins í byrjun árs 2003 var ákveðið að greiða út arð í ríkissjóð í fyrsta sinn.



▶▶▶ Hámarksafköst flokkunarvélar póstmíðstöðvar eru 36.000 sendingar á klukkustund.



*Vonduklettur, Austurlandi.*



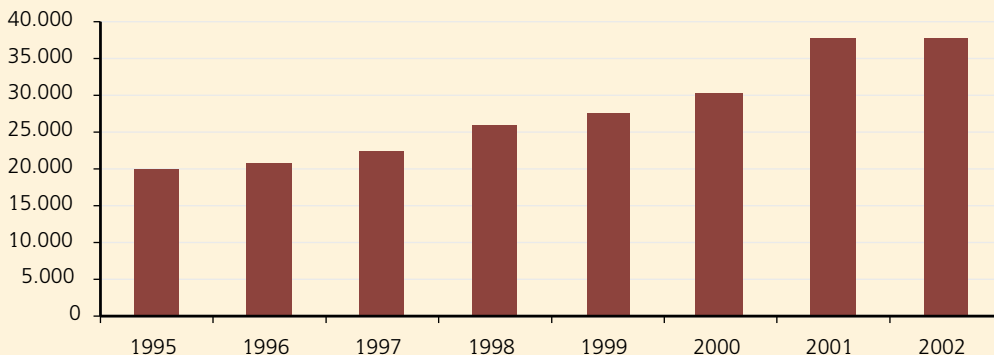
## VÖXTUR ÍSLENSKRAR FERÐAÞJÓNUSTU

Þjóðhagsleg þýðing ferðaþjónustu fer sívaxandi hér á landi og er greinin nú næststærsti útflutningsvinnuvegur þjóðarinnar ásamt málmíðnaði, en árið 2002 skapaði hann um 13% af gjaldeyristekjum þjóðarinnar. Tekjur af erlendum ferðamönnum voru 37,1 milljarðar íslenskra króna árið 2002, sem er um 70% aukning frá árinu 1997. Því er ljóst að gríðarlegir hagsmunir eru í húfi þegar ferðamál eru annars vegar.

### Ferðamálaráð Íslands

Ferðamálaráð Íslands er ein af þeim stofnunum er heyra undir samgönguráðuneytið. Stofnunin hefur umsjón með skipulagningu og markaðssetningu íslenskrar ferðaþjónustu auk víðtækrar upplýsingaþjónustu til greinarinnar og ferðamanna, bæði á skrifstofum innanlands og utan. Þá vinnur stofnunin jafnframt að umhverfismálum auk þess að stunda rannsóknir og kannanir á ferðaþjónustu.

Skrifstofur Ferðamálaráðs eru á tveimur stöðum á landinu, í Reykjavík og á Akureyri, en jafnframt er ein skrifstofa í Bandaríkjunum og önnur í Þýskalandi. Einnig er fyrirhugað á árinu 2003 að opna skrifstofu í Kaupmannahöfn. Í Ferðamálaráði sitja sjö fulltrúar. Formaður ferðamálaráðs er Einar Kr. Guðfinnsson. Ferðamálastjóri er Magnús Oddsson en hann hefur aðsetur í Reykjavík. Starfsmenn Ferðamálaráðs voru 20 í byrjun árs 2003.



MYND 23

**Gjalddeyristekjur af erlendum ferðamönnum í milljónum króna**

Upplýsingar eru fengnar frá Seðlabanka Íslands.

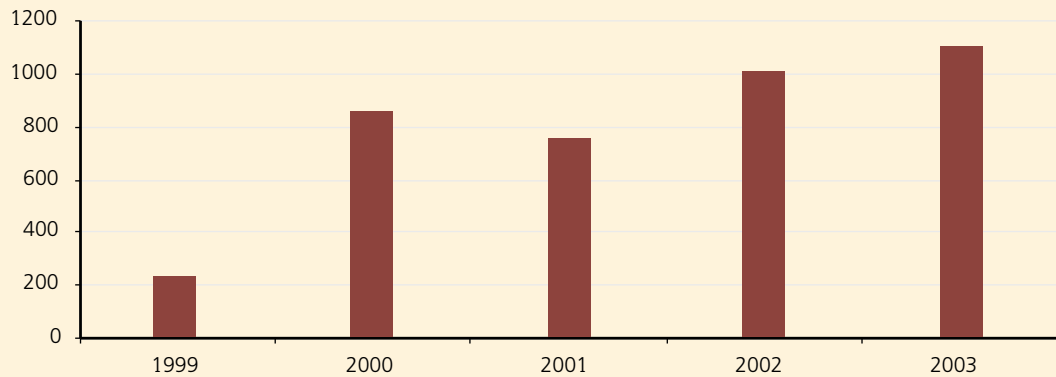
## Stóraukið fé til ferðamála

Ferðaðþjónusta er vaxandi atvinnugrein um allan heim og gera má ráð fyrir auknum vexti greinarinnar á komandi árum. Síðastliðin 10 ár hefur ferðamönnum til landsins fjölgað verulega en reiknað er með að umsvif greinarinnar vaxi að jafnaði um 6% á ári til ársins 2006. Gjaldeyrstekjur af ferðaðþjónustu voru á árinu 2002 tæplega 38 milljarðar.

Aldrei fyrr hefur jafn miklum fjármunum verið ráðstafað til ferðamála og fjárlög fyrir árið 2003 gera ráð fyrir. Fjárlög hafa vaxið umtalsvert á undanförunum árum og í fjárlagafrumvarpi ársins 2003 er gert ráð fyrir á sjöunda hundrað milljóna króna framlagi. Í þeirri tölu er ekki reiknað með stórum liðum eins og til að mynda tæplega 350 milljóna króna styrkjum til ferja og sérleyfishafa eða styrkjum til innanlandsflugs sem nema rúmlega 130 milljónum króna. Engum dylst að hér er um að ræða styrki sem styðja verulega við vöxt og viðgang ferðaðþjónustu um land allt. Til samanburðar má nefna að árið 1999 var framlag til ferðamála um 190 milljónir króna.

MYND 24

**Framlög til ferðamála  
í milljónum króna\***



\*Í framlögum til ferðamála eru einnig teknir inn styrkir til ferja, sérleyfishafa og innanlandsflugs.



## Upplýsingamiðstöðvar og gestastofur

Hlutverk upplýsingamiðstöðva er að bæta þjónustu við innlenda jafnt sem erlenda ferðamenn og veita þeim þær upplýsingar sem þeir þarfnast til að auðvelda þeim ferðalagið. Þær eru mikilvægar fyrir uppbyggingu ferðaþjónustu um allan heim og einnig er mikilvægt að stuðlað sé að aukinni dreifingu þeirra um landið og þannig njóta fleiri tekna af ferðamönnum og álagið á viðkvæma náttúru landsins dreifist. Upplýsingamiðstöðvarnar eru nú á fimmta tug talsins en rúmlega helmingur þeirra er aðeins opinn yfir sumarið. Einnig eru á fjölförnustu ferðamannastöðum landsins reknar svokallaðar gestastofur en þeim er ætlað að veita ferðamönnum almennar upplýsingar og auk þess þjónustu og aðstöðu er varðar viðkomandi ferðamannastað. Ár hvert hefur Ferðamálaráð ákveðna upphæð til ráðstöfunar af fjárlögum til að styrkja Ferðamálasamtök Íslands og fer stór hluti þeirra fjármuna til upplýsingamiðstöðva. Á árinu 2003 er þessi upphæð um 31 milljón króna. Auk þessa beina fjárhagslega stuðnings er á vegum Ferðamálaráðs unninn upplýsingagagnagrunnur, bæði á rafrænu formi og prentaður, sem upplýsingamiðstöðvar nýta til að veita ferðamönnum upplýsingar. Stuðningur sveitarfélaga við upplýsingamiðstöðvar er einnig verulegur bæði með beinni fjárhagslegri aðkomu en einnig í formi húsnæðis og vinnuafis.

Á undanförunum árum hefur bein aðild ríkisins að þessum mikilvæga þætti í ferðaþjónustu verið að aukast. Ekki einungis hvað varðar upplýsingamiðstöðvar heldur hefur rekstur gestastofa verið fjárhagslega studdur. Gerðir hafa verið samstarfssamningar við níu upplýsingamiðstöðvar í öllum landshlutum. Einnig var gerður samstarfssamningur um rekstur gestastofa í Snorrastofu í Reykholti og í Geysisstofu í Haukadal.

Veruleg breyting hefur orðið á samsetningu þess hóps ferðamanna sem heimsækir Ísland. Meirihluti hans kemur nú á eigin vegum til landsins og nýtir sér því þjónustu upplýsingamiðstöðva í vaxandi mæli. Þá eru enn fremur sífellt fleiri Íslendingar farnir að leita upplýsinga á upplýsingamiðstöðvum. Til að koma til móts við þessa þróun er það því stefna ferðaþjónustunnar að styrkja enn frekar upplýsingaþjónustu við ferðafólk um land allt og í því sambandi er nú mikil áhersla lögð á vinnslu og stöðuga uppfærslu rafræns upplýsingagrunns á vegum Ferðamálaráðs sem nýtist öllum. Stefnt er að því að upplýsingamiðstöðvar verði áfram efldar og að þeim verði lagðir til auknir fjármunir. Þá hefur verið gerður samningur við Reykjavíkurborg um rekstur Upplýsingamiðstöðvar ferðamála í Reykjavík og verður hún ein af þremur deildum nýstofnaðrar Höfuðborgarstofu.



►►► *Árið 1613 sóttu Daniel Vetter og Jan Salmon frá Tékklandi Ísland heim. Þeir félagar eru taldir fyrstu eiginlegu ferðamennirnir þar sem þeir komu ekki vegna embættis, rannsóknna eða í verslunarerindum.*



## Samstarf við Færeyjar og Grænland

Til að efla samstarf Íslands og Færeyja annars vegar og Íslands og Grænlands hins vegar á sviðum ferðabjónustu, samgangna, menntunar, vörubróunar og kynningar atvinnu- og menningarmála eru í gildi samningar um samstarf sem nefnast FITUR (samstarfssamningur Íslands og Færeyja) og SAMIK (samningur Íslands og Grænlands). Undir merkjum FITUR og SAMIK hafa verið stofnaðir styrktarsjóðir og úr þeim hafa verið veittir styrkir til eflingar samstarfi landanna. Í kjölfar samninganna hafa samskipti milli landanna stóráukist á nánast öllum sviðum, ekki síst með aukningu ferðamanna. Löndin leggja öll fram sömu upphæð til samstarfsins eða um fimm milljónir króna, en þar sem Ísland er í samstarfi við bæði löndin eru fimm milljónir greiddar í hvorn sjóð.

Frá upphafi hefur fjöldi samtaka og einstaklinga notið styrkja frá FITUR og SAMIK. Sjóðirnir hafa árlega styrkt ferðalög fjölmargra íslenskra, færeyskra og grænlandska hópa og einstaklinga auk fyrirtækja, sem hafa skýr markmið með ferðalögum sínum á milli landanna og eru í anda samstarfsins. Þá hefur FITUR einnig komið á samstarfi á milli íslenskra og færeyskra skóla. Bæði FITUR og SAMIK leggja áherslu á að auka enn frekar samstarf íslenskra, færeyskra og grænlandska flugfélaga til þess að bæta megi samgöngur á milli landanna, en öruggar og tíðar ferðir á sanngjörnu verði eru undirstaða þess að samskiptin verði tryggð.



*Veiðimaður við Kulusuk á Grænlandi.*

## Ferðamálasamtök Íslands styrkt

Á árinu 2002 hlutu Ferðamálasamtök Íslands átta milljóna króna styrk frá samgönguráðuneytinu, sem skipt var jafnt á milli landshluta. Fjárhæðinni var ráðstafað til markaðssetningar hvers landshluta. Ferðamálasamtök Íslands hlutu einnig styrk til að byggja upp svonefnt Ferðatorg sem efnt var til vorið 2002 í Smáralind. Á Ferðatorgi voru þeir ferðamöguleikar sem í boði eru innanlands kynntir auk þess sem áhugasamir gátu kynnt sér afþreyingu og skoðunarferðir, s.s. vélsleðaferðir, ísklifur, hvalaskoðun, siglingar, gönguferðir, sjóstangaveiði, hestaferðir, kajakferðir, óvissuferðir og margt fleira. Einnig stóð hver landshluti fyrir sig fyrir kynningu á söfnum sínum en söfnunum fer sífellt fjölgandi og fjölbreytileiki þeirra vaxandi. Ákveðið hefur verið að framlag ráðuneytisins til Ferðamálasamtaka Íslands komi til með að tvöfaldast á þessu ári.

## Markaðsaðgerðir í ferðamálum

### *Ísland – sækjum það heim*

*Ísland – sækjum það heim* er samvinnuverkefni í markaðsmálum, sem ráðist var í árið 2002 að frumkvæði samgönguráðuneytisins og Ferðamálaráðs en auk þess komu ESSO, RÚV og Íslandspóstur að verkefninu. Þetta er í annað sinn sem markaðsátaki með þessu nafni er hrint af stað en árið 1994 var efnt til átaks sem Mjólkursamsalan og ESSO styrktu. Framlag ráðuneytisins til verkefnisins að þessu sinni var um 30 milljónir króna en samstarfsaðilarnir lögðu fram 20 milljónir króna. Átakið fólst meðal annars í auglýsingaherferð auk þess sem gerðir voru ferðaþættir fyrir útvarp og sjónvarp og efnt var til sérstaks póstkortaleiks með veglegum vinningum.

Stefnt er að því að átakanu verði haldið áfram árið 2003 með svipuðum hætti og áður, með sama markmiði – að hvetja Íslendinga til að ferðast um eigið land.

### *Iceland Naturally*

Árið 2000 hófst viðamikið markaðsátak í N-Ameríku sem ber heitið *Iceland Naturally*. Samgönguráðuneytið ásamt fyrirtækjum og samtökum sem eiga hagsmuna að gæta á N-Amerikumarkaði hafa nú staðið að þessu átaki á fjórða ár. Áætlað er að einni milljón Bandaríkjadala verði varið á ári í átakið þau fimm ár sem áætlað er að það standi yfir. Samgönguráðuneytið hefur lagt fram 70% af því fjármagni en íslensku fyrirtækin sem taka þátt í átakanu fjármagna 30%.

Rík áhersla hefur verið lögð á að kynna hreinar og hollar afurðir Íslands auk þess sem landið hefur verið kynnt sem umhverfisvænn áfangastaður. Markmiðið með átakanu er að auka eftirspurn eftir vörum og þjónustu í Bandaríkjunum og Kanada og auka gjaldeyristekjur til þjóðarbúsins. Mikil áhersla hefur verið lögð á að samræma útlit og vörumerki á öllu kynningar- og útgáfuefni til að minna neytendur stöðugt á gæði og vistvænleika íslenskrar framleiðslu.





## Menningartengd ferðapjónusta

Árið 1999 skipaði samgönguráðherra nefnd sem fjallaði um sóknarfæri á sviði menningartengdrar ferðapjónustu og kom með tillögur að leiðum til að sú tegund ferðapjónustu þróist mun hraðar, en í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar er lögð áhersla á að sóknarfæri ferðapjónustunnar á sviði menningartengdrar ferðapjónustu verði nýtt. Nefndin lauk störfum árið 2001 og gaf í kjölfarið út skýrslu þar sem fram kemur að grundvöllur sé fyrir því að byggja upp íslenska ferðapjónustu í framtíðinni á tveimur meginstöðum, íslenski náttúru og íslenski menningu. Jafnframt var lagt til að menningartengd ferðapjónusta verði skilgreind sem sérstök grein ferðapjónustunnar.

Til að skipuleggja uppbyggingu menningartengdrar ferðapjónustu var lögð áhersla á svæðisbundnar áætlanir sem allar varpi ljósi á tengsl menningar og náttúru en dragi um leið fram sérkenni og styrkleika hvers landsvæðis fyrir sig. Meginþunginn fari í að kynna menningu þjóðarinnar, náttúru landsins og gagnkvæm áhrif þessara tveggja þátta.

Lögð verði áhersla á menningarvirkni, listsköpun og vísindastarfsemi Íslendinga sem sameiginlegan þátt í fari þjóðarinnar í nútíð og fortíð. Þá verði hugað að því að beina athygli ferðamanna sérstaklega að Konungsbók Eddukvæða sem menningarsögulegum minnisvarða. Handritið verði gert að tákni íslenskrar menningar, aðgangur ferðamanna að því tryggður og því búin umgjörð sem hæfir því og hlutverki þess. Einnig verði kannaðir möguleikar á gerð upplýsingavefs um íslenskan menningararf, sem hafi það að markmiði að veita heildarsýn yfir flókið og þróað samfélag þjóðveldistímans. Til greina kemur að grunnur upplýsingavefsins verði tengdur ákveðnum sögustöðum en hluti vefsins verði vistaður á veraldarvefnum sem hluti af markaðssetningu Íslands sem áhugaverðs áfangastaðar í menningarlegu tilliti.



*Gamla pakkhúsið á Hofsósi.*

## Tillögur um heilsutengda ferðapjónustu

Árið 2000 skilaði nefnd skipuð af samgönguráðherra af sér skýrslu um heilsutengda ferðapjónustu. Þar voru settar fram tillögur varðandi framtíð heilsutengdrar ferðapjónustu hér á landi og hvernig best væri að standa að uppbyggingu hennar. Í kjölfarið var Ferðamálaráði falið að vinna að framgangi ákveðinna tillagna sem komu fram í skýrslunni. Tilgangurinn með þessu var að gera tilraun til að auka ferðamennsku í tengslum við heilsu- bót og heilbrigði með áherslu á þá þætti sem skapa Íslandi sérstöðu en hefja jafnframt markaðssetningu á almennri heilbrigðisþjónustu. Fjölmargar tillögur um hvernig auka mætti veg heilsutengdrar ferðapjónustu komu fram, meðal annars með umbótum í mennta- og umhverfismálum, en kannanir sýna að þeir ferðamenn sem notfæra sér heilsutengda ferðapjónustu í fríum sínum eru ákaflega kröfuharðir hvað þjónustu og allt ytra umhverfi varðar. Í skýrslu nefndarinnar var mikið fjallað um ímynd landsins og lögð áhersla á að Ísland yrði skilgreint og auglýst erlendis sem „heilsuland“. Þá er lögð áhersla á mikilvægi þess að huga frekar að rannsóknum á eiginleikum vatns, kísils og leirs hér á landi sem og að efnt verði til samstarfs með ferðamálayfirvöldum og Orkustofnun á þessu sviði. Ýmsar aðrar tillögur komu fram í skýrslu nefndarinnar. Þar er meðal annars fjallað um flokkun heilsubaða en Ferðamálaráð hefur þegar staðið fyrir söfnun upplýsinga um sundlaugar, líkamsræktarstöðvar og fleiri slíka staði, sem leitt gæti til flokkunar þeirra í „Thermal baths“ og „Spa“. Einnig komu fram tillögur um vörupróun innan heilsutengdrar ferðapjónustu, vörumerki landsins, gæðamál, íþróttir og útivist.

►►► *Á árinu 2002 heimsóttu tæplega 300.000 erlendir ferðamenn Ísland.*



*Bláa Lónið.*



*Skeiðarárbrú.*



## FLUTNINGUR VERKEFNA Á LANDSBYGGÐINA 1999–2003

Eins og kunnugt er hefur búsetuþróunin í landinu verið landsbyggðinni óhagstæð hin síðari ár. Ástæður þeirrar þróunar eru margvíslegar en talið er að fjölgun atvinnutækifæra á vegum opinberra aðila á höfuðborgarsvæðinu eigi sinn þátt í þessari óæskilegu þróun. Árið 1999 setti samgönguráðherra fram skýra stefnu um að stofnanir og fyrirtæki á vegum ráðuneytisins skyldu leita leiða til að flytja störf út á landsbyggðina. Niðurstaðan er sú að á undanförunum árum, þó sér í lagi frá árinu 1999, hefur verið stofnað til 95 nýrra starfa úti á landi á vegum stofnana samgönguráðuneytisins og hlutafélaga á þess vegum.

### Vegagerðin

Vegagerðin hefur gert áætlun um eflingu starfsemi sinnar á landsbyggðinni. Áætlunin er hugsuð sem þróunarverkefni sem fyrirhugað er að standi yfir um nokkurra ára skeið. Í þessu felst annars vegar flutningur verkefna frá Reykjavík og út á land og hins vegar að ný störf verði staðsett á landsbyggðinni. Þau störf sem um ræðir eru af ýmsum toga, til dæmis upplýsingaþjónusta og eftirlit af ýmsu tagi, en stofnunin kaupir margs konar þjónustu af einstaklingum, fyrirtækjum og stofnunum og er stefnan að beina viðskiptum til aðila á landsbyggðinni. Þá er fyrirhugað að leggja af stað með athuganir og undirbúning vegna frekari eflingar á starfsemi Vegagerðarinnar á landsbyggðinni í framtíðinni.

Vegagerðin hefur flutt skiptiborð og hluta upplýsingaþjónustu við vegfarendur til Ísafjarðar, alls fjögur stöðugildi. Þannig er aðalsímsvörun Vegagerðarinnar og upplýsingastofa um færð og veður nú staðsett á Ísafirði. Þá hafa fjögur störf er tengjast umferðaröryggismálum og ýmsu eftirliti á vegum Vegagerðarinnar verið flutt til Akureyrar. Enn fremur var eitt starf er tengist skipulagningu og eftirliti yfirborðsmerkinga vega flutt til Sauðárkróks. Fastráðnir starfsmenn Vegagerðarinnar eru um 350 og starfa um 230 þeirra á landsbyggðinni.



►►► *Veggöng á Íslandi eru samtals 20 km. Brýr á þjóðvegum eru um 1.421 talsins og samtals 31 km langar.*

## Flugmálastjórn Íslands

Flugmálastjórn og Akureyrarbær hafa skrifað undir samning varðandi slökkvi- og björgunarþjónustu á Akureyrarflugvelli. Samningurinn er á þann veg að Slökkvilið Akureyrar annast slökkvi- og björgunarstörf og verkefni er lúta að öryggismálum á Akureyrarflugvelli en áður hafði Slökkvilið Akureyrarflugvallar sinnt því starfi á vegum Flugmálastjórnar. Auk þess mun Slökkvilið Akureyrar taka að sér faglega umsjón og þjálfun með slökkvi- og brunavarnarmálum á landsbyggðarflugvöllum Flugmálastjórnar, þ.e. öðrum völlum en í Reykjavík og Keflavík. Fram að þessu hefur einn starfsmaður séð um þjálfunina og hefur hún farið fram í Reykjavík. Með þessum samningi hefur Flugmálastjórn haldið áfram á þeirri braut að fela sveitarfélögum rekstur flugvallarslökkviliða. Stofnunin hefur gert sams konar samning við Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins um slökkvi- og björgunarþjónustu á Reykjavíkflugvelli.

Ráðið hefur verið í fjórar nýjar stöður vegna aukins viðbúnaðar á áætlunarflugvöllum á Egilsstöðum, Höfn og í Vestmannaeyjum. Töluverð reynsla er komin á samning um sameiginlegan rekstur slökkviliðs á Egilsstöðum á milli sveitarfélagsins og Flugmálastjórnar og gerðir hafa verið samningar við Fjarðarbyggð um rekstur flugvallarins í Norðfirði og Siglufjarðarbæ um rekstur flugvallarins á Siglufirði. Jafnframt hafa verið gerðir fleiri samningar til hagræðingar á nokkrum stöðum á landinu.

Á vegum Flugmálastjórnar er hönnunarvinna í auknum mæli keypt utan höfuðborgarsvæðisins svo og ýmiss konar viðhaldsþjónusta. Á heildina litið skapa þessar breytingar um það bil sex ný störf á landsbyggðinni en á vegum Flugmálastjórnar starfa alls um 250 manns, þar af 61 starfsmaður utan höfuðborgarsvæðisins.



*Akureyrarflugvöllur.*

## Rannsóknarnefnd sjóslýsa

Rannsóknarnefnd sjóslýsa hefur verið flutt frá Reykjavík til Stykkishólms og er nefndin með aðsetur í flugstöðinni á Stykkishólmsflugvelli. Fastir starfsmenn eru tveir auk nefndarmanna.

## Landssími Íslands hf.

Síminn hefur markvisst unnið að því að flytja störf út á land í tengslum við upplýsinga-símamann 118. Svarað er í 118 á fjórum stöðum á landinu og eru nú 62 stöðugildi á vegum 118 á landsbyggðinni. Alls eru 1300 manns starfandi hjá Símanum, þar af um 300 manns á landsbyggðinni.

## Siglingastofnun Íslands

Siglingastofnun Íslands hefur sett af stað verkefni tengt flokkun og skráningu skannaðra teikninga í útibúi sínu á Ísafirði. Jafnframt hefur verið ákveðið að þar verði unnið að skipu-lagi og úrvinnslu vegna skyndikannana fiskiskipaflotans. Um er að ræða tæpt stöðugildi. Á vegum Siglingastofnunar starfa alls um 90 manns, þar af um 15 á landsbyggðinni. Þar að auki eru 54 vitaverðir í hlutastarfi, allir á landsbyggðinni.

## Íslandspóstur hf.

Íslandspóstur hf. hefur flutt aðalskiptiborð og hluta þjónustuværs til Akureyrar. Þá hefur þökkun fyrsta dags umslaga verið flutt til Ísafjarðar, frímerkjavarsla í Borgarnes, vinna við ársmöppur í Búðardal auk þess sem smávörulager fyrirtækisins hefur verið fluttur til Blöndu-óss. Þessir flutningar þýða að átta til tíu ársverk hafa verið flutt út á land.

Hjá Íslandspósti starfa um 1.260 manns þar af 470 úti á landi. Þessu til viðbótar eru um 100 landpóstar starfandi sem verktakar auk þess sem um 40 stöðugildi eru hjá samstarfs-aðilum Póstsins á landsbyggðinni.

## Ferðamálaráð Íslands

Við Ferðamálaráð Íslands starfa 20 manns, héraendis og erlendis. Árið 1994 var opnað á Akureyri útibú frá Ferðamálaráði. Við stofnun útibúsins voru starfsmenn fjórir en eru nú fimm.



►►► *Árið 1893 var ráðinn til starfa fyrsti verkfræðingur landsins. Það stöðuheiti varð síðar að embætti landsverkfræðings. Fyrsti landsverkfræðingurinn var Sigurður Thoroddsen en hann var jafnframt fyrsti Íslendingurinn til að ljúka prófi í verkfræði. Sigurður gegndi embætti til 1904.*



*Brúin yfir Gilsfjörð.*

## FRAMTÍÐARSÝN

### Samgöngur

#### *Tækniþróun í samgöngum*

Ekki er fyrir séð bylting í tæknimálum samgangna í nánustu framtíð þrátt fyrir að tæknin komi til með að þróast áfram með svipuðum hraða og verið hefur. Bifreiðar knúnar öðrum orkujöfum en olíu og bensíni munu í framtíðinni sjást í auknum mæli, en ekki standast slík farartæki samanburð við núverandi tækni hvað þægindi og kostnað varðar. Fjarskipta- og upplýsingatækni verður þróuð áfram og nýtt til að auka hagkvæmni, skilvirkni og öryggi og líklega verða öll farartæki búin tölvu með gagnvirku þráðlausu sambandi við upplýsingaveitur og stjórnstöðvar innan 10–15 ára. Þaðan verður síðan miðlað upplýsingum um veður, ástand samgöngumannvirkja, náttúrufarslegar aðstæður til ferðalaga auk þess sem tekið verður á móti upplýsingum um ástand farartækis hvað varðar mengun o.fl. Ef til vill mun tæknin leyfa fjarstýrðar ábendingar eða jafnvel inngrip í stjórn farartækis í öryggisskyni þegar frá líður.

#### *Umhverfismál*

Kröfur um heilsusamlegt umhverfi í borgum og þéttbýli verða æ háværi en um leið verður mengunarvandinn meiri eftir því sem byggð þéttist og umferð eykst. Telja má líklegt að reglur um hávaða, rykmengun og útblástur verði hertar í nánustu framtíð og verður leitast við að svara þeim með bættri samgöngutækni, bættum samgöngumannvirkjum og umferðarreglum. Þá hafa reglur um umhverfisvernd einnig verið hertar verulega og nú er svo komið að allar stærri framkvæmdir verða að fara í mat á umhverfisáhrifum, sem þýðir lengri undirbúningstíma og aukinn kostnað. Við mat á framkvæmdum við samgöngumannvirki verður í auknum mæli horft til umhverfisáhrifa en jafnframt til þess hvaða áhrif umferðin, með tilheyrandi losun gróðurhúsalofttegunda, hefur á umhverfið. Þannig munu umhverfisþættir hafa aukin áhrif á forgangsöröðun framkvæmda við samgöngumannvirki í framtíðinni. Sem dæmi má nefna að Kyoto-bókunin felur í sér að ríki OECD minnki útblástur á gróðurhúsalofttegundum um 20–40% á tímabilinu 2008–2012 og mun það hafa töluverð áhrif. Búast má við að þróunin verði í átt að hærri orkuverði, bættum aflvélum farartækja og nýjum orkujöfum.



### *Flugsamgöngur*

Flug á Íslandi og í heiminum öllum stendur nú á tímamótum. Flugheimurinn hefur breyst úr því að vera viðfangsefni brautryðjenda sem leituðu nýrra tækifæra með hverri byltingunni í flugtækni á fætur annarri, yfir í stóriðnað. Í stóriðnaði er lögmálum viðskipta og nútíma-rekstrartækni beitt til að auka hagkvæmni, öryggi og skilvirkni samgöngukerfisins.

Alþjóðleg samvinna, þ.m.t. vaxandi Evrópusamvinna síðastliðinn áratug, hefur skapað flugi á Íslandi nýtt og betra starfsumhverfi og er athafnasvæði íslenskra flugrekenda ekki lengur bundið við flug innanlands og til og frá Íslandi. Þátttaka íslenskra flugmálayfirvalda í Flug-öryggissamtökum Evrópu (JAA) hefur opnað nýjar leiðir fyrir íslenska flugrekendur og aukið samkeppnishæfni þeirra. Þessi samvinna hefur ekki hvað síst skapað grundvöll fyrir auknu flugöryggi þar sem innleiddar hafa verið aðferðir gæðastjórnunar og skilvirkari eftirlits- aðferðir með gjaldistöku regluverks JAA.

Innviðir grunnnets flugsamgangna, þ.e. þeir flugvellir sem mestu máli skipta á landsvísu, eru í meginatriðum í góðu lagi. Á öllum flugvöllum grunnnetsins eru nýlega uppbyggðar flugbrautir, malbikaðar eða lagðar bundnu slitlagi. Á flestum þeirra hafa brautarljós verið endurnýjuð svo og fjarskiptabúnaður og annar öryggisbúnaður. Á hinn bóginn er nýting flugsamgöngu-kerfisins á Íslandi nú langt undir þeirri afkastagetu sem er fyrir hendi. Flugumferð innanlands gæti til að mynda aukist stórlega án mikils aukakostnaðar. Þá hefði tvöföldun núverandi um-ferðar líklega í för með sér óverulega fjölgun starfsmanna. Slíkt myndi ekki krefjast neinna



*Ísafjörður við Skutulsfjörð.*

verulegra fjárfestinga í byggingum og búnaði. Þó gæti flugstöðin á Reykjavíkflugvelli, í þeirri mynd sem hún er nú, ekki annað slíkri aukningu. Eftir stækkun flugstöðvarinnar á Keflavíkflugvelli er auðvelt að auka afköst hennar langt umfram það sem núverandi umferð krefst. Keflavíkflugvöllur getur tekið við margfalt meiri umferð og því engum vandkvæðum háð að auka farþegaflug milli Íslands og annarra landa. Nýja flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík getur tekið við talsvert meiri umferð, bæði í innanlands- og millilandaflugi. Því eru engar hindranir í vegi fyrir því að taka á móti þeirri auknu umferð sem búist er við á komandi árum samkvæmt alþjóðlegum spám um flugumferð yfir Norður-Atlantshafi.

Ætla má að í framtíðinni verði áætlunarflug innanlands aðallega til helstu þéttbýlisstaða landsins auk þess sem flogið yrði til fleiri staða yfir ferðamannatímam. Þó má gera ráð fyrir að flugi til nokkurra smærri staða verði haldið áfram með styrkveitingum frá ríkinu. Þetta mat er þó augljóslega háð staðsetningu miðstöðvar innanlandsflugsins. Flugvellirnir verða síðan tengdir með almenningssamgöngum við nærliggjandi byggðarlög þar sem fólksfjöldi er nægur en að stærstu leyti gegnir einkabílinn þessu hlutverki. Í samgönguáætlun 2003–2014 kemur fram að flugsamgöngur til bæja, sem eru fjær höfuðborgarsvæðinu en svarar til u.þ.b. 3,5 klst. aksturs, eru mikilvægar fyrir atvinnuuppbyggingu í framtíðinni og því áriðandi að halda uppi flugi til þessara staða. Í grunnneti samgangna eru ellefu flugvellir. Þeir eru í Reykjavík, Keflavík, Vestmannaeyjum, á Höfn í Hornafirði, Egilsstöðum, Þórshöfn, Akureyri, í Grímsey, á Sauðárkróki, Ísafirði og í Bíldudal. Auk flugvalla í grunnnetinu er haldið uppi áætlunarflugi til Vopnafjarðar og Gjögurs.



*Við Hornbjarg.*

### *Flugmálastjórn Íslands*

Starfsemi Flugmálastjórnar skiptist í þrjú megin svið, þ.e. eftirlit með flugöryggi, þjónustu fyrir flugsamgöngukerfið og margs konar stjórnsýsluverkefni. Helsta áhersla á sviði opinberrar stjórnsýslu verður að taka upp öryggiseftirlit með rekstri flugvalla-, flugumferðar- og flugleiðsöguþjónustu. Jafnframt verður unnið að áframhaldandi eflingu flugöryggiseftirlits. Þá mun verða aukin áhersla á flugvernd í samræmi við alþjóðlegar kröfur. Á sviði þjónustu verður lögð megináhersla á að skilgreina verkaskiptingu milli reksturs og flugöryggiseftirlits og stefnt verður að því að gera reksturinn eins hagkvæman og gegnsæjan og kostur er. Nauðsynlegt verður að innleiða gæðastjórnun í ríkari mæli í rekstri flugvalla, flugleiðsögukerfa og flugumferðarþjónustu til að auka rekstraröryggi enn frekar og uppfylla kröfur eftirlitsaðila, sem í þessu tilviki er flugöryggissvið.



*Í Flugstöð Leifs Eiríkssonar.*





Eftirlitshlutverk Flugumferðarstjórnar mun eins og áður felast í því að tryggja öryggi í flugi auk þess að fylgjast með því að flugstarfsemin sé rekin í samræmi við loftferðalög, reglugerðir og alþjóðlegar skuldbindingar.

Sú hugmynd hefur verið uppi að skoða möguleika á því að skilja eftirlit og stjórnsýslu frá þjónustunni hjá Flugmálastjórn, þ.e.a.s. rekstri flugvalla og flugumferðarþjónustu. Mögulega með stofnun sérstaks rekstrarfélags um helstu flugvelli.

Flugmálastjórn hefur kappkostað að bjóða út nýframkvæmdir í mannvirkjagerð og hefur nær öll hönnun, verklegar framkvæmdir og eftirlit verið boðið út. Flugmálastjórn hefur staðið fyrir uppbyggingu og þróun á flugstjórnarkerfi landsins og boðið út hluta búnaðar kerfisins á alþjóðlegum markaði. Auk þess hafa mikilvægir þættir kerfisins verið þróaðir innanlands í áföngum. Þessi aðferð hefur gefist vel og er mikilvægt að viðhalda þeim sveigjanleika sem hún býður upp á.

Flugstarfsemin byggist á því að nýta nýjustu tækni á mörgum sviðum, einkum þó á sviði flugtækni og upplýsingatækni. Því verður þekkingaröflun, rannsóknir og þróunarvinna mjög mikilvægur þáttur í starfsemi stofnunarinnar og er mikil áhersla lögð á gagnaflutningatækni, gervihnattaleiðsögu og þróun hugbúnaðarkerfa vegna flugumferðarstjórnar og flugleiðsögu. Ljóst er að rannsóknir á þessum og öðrum sviðum flugtækni og flugsamgangna verða lykillinn að því að Ísland haldi stöðu sinni meðal þeirra þjóða sem eru í fararbroddi í flugmálum í heiminum.

►►► *Fyrsta breiðpotan DC-10 flaug fyrir íslenskan flugrekanda árið 1979.*



### Samgöngur á landi

Sú þróun sem hefur átt sér stað í uppbyggingu vegakerfisins heldur að öllum líkindum áfram á sömu braut. Fyrst ber að nefna aukna áherslu á stórframkvæmdir til að auka umferðaröryggi og stytta vegalengdir, til dæmis jarðgöng í gegnum fjöll eða undir firði, þveranir fjarða og yfirbyggða vegakafla þar sem aðstæður eru slæmar. Einnig verður lögð áhersla á ýmsar einfaldari aðgerðir svo sem styttingu, vegalengda, til dæmis með styttingu hringvegarins. Þá mun vegakerfi höfuðborgarsvæðisins þarfnast mikils fjármagns á næstu árum. Einnig hefur rík áhersla verið lögð á að jafna samkeppnisstöðu samgöngumátanna þriggja í verði sem mun leiða til þess að þungaflutningar á vegum verða hlutfallslega dýrari og gætu því færst í einhverjum mæli aftur út á sjó. Mikilvægt verður að leita leiða til að tryggja bættar almenningssamgöngur. Á tímabilinu 1999–2003 hefur verið unnið að endurskipulagningu sérleyfanna og ný lögjöf um fólksflutninga verið sett. Sérleyfi vegna fólksflutninga verða boðin út í síðasta lagi árið 2005.

#### Sérleyfin eru eftirfarandi:

1. Reykjavík–Leifsstöð (flugrúta)
2. Reykjavík–Reykjanesbær–Vogar
3. Keflavík–Garður–Sandgerði
4. Reykjavík–Grindavík
5. Reykjavík–Akranes–Borgarnes
6. Borgarnes–Reykholt (Borgarfjarðarhérað)
7. Borgarnes–Vatnaleið–Stykkishólmur–Grundarfjörður–Ólafsvík–Hellissandur
8. Borgarnes–Búðardalur–Króksfjarðarnes–Reykhólar
9. Bolungarvík–Ísafjörður
10. Ísafjörður–Bíldudalur–Patreksfjörður
11. Patreksfjörður–Tálknafjörður–Bíldudalur
12. Ísafjörður–Súðavík–Hólmavík
13. Hólmavík–Drangsnæs–Brú
14. Reykjavík–Borgarnes–Brú–Hvammstangi–Blönduós–Varmahlíð–Akureyri
15. Blönduós–Skagaströnd
16. Varmahlíð–Sauðárkrókur
17. Sauðárkrókur–Siglufjörður
18. Akureyri–Árskógssandur–Dalvík–Ólafsfjörður
19. Akureyri–Húsavík
20. Akureyri–Laugar–Skútustaðir–Reykjahlíð–Egilsstaðir
21. Akureyri–Húsavík–Raufarhöfn–Þórshöfn
22. Egilsstaðir–Bakkagerði (Borgarfjörður eystri)
23. Egilsstaðir–Seyðisfjörður
24. Egilsstaðir–Reyðarfjörður–Eskifjörður–Neskaupstaður
25. Egilsstaðir–Fáskrúðsfjörður–Stöðvarfjörður–Breiðdalsvík
26. Djúpivogur–Höfn–Árnesflugvöllur
27. Höfn–Djúpivogur–Breiðdalsvík–Egilsstaðir
28. Selfoss–Hella–Hvolsvöllur–Vík–Kirkjubæjarklaustur–Höfn
29. Reykjavík–Hveragerði–Selfoss
30. Reykjavík–Þorlákshöfn–Eyrarbakki–Stokkseyri–Selfoss
31. Selfoss–Laugarvatn–Reykholt–Laugarás
32. Selfoss–Flúðir



*Eyjafjarðarleið F 821 um Nýjabæjarfrétt (Landsvegur) er sá þjóðvegur sem fer hæst á Íslandi, 940 m yfir sjávarmáli. Hlíðarvegur 917 um Hellisheiði eystri er sá stofnvegur sem fer hæst, 655 m yfir sjávarmáli.*

## Vegagerðin

Skilgreint hlutverk Vegagerðarinnar er að „sjá samfélaginu fyrir vegakerfi í samræmi við þarfir þess og veita þjónustu sem miðar að greiðri og öruggri umferð“. Þrátt fyrir að vegakerfið hafi mikið verið bætt á undanförunum árum á það enn langt í land með að fullnægja þörfum samfélagsins. Raunar er vegakerfið það samgöngukerfi sem er skemmst á veg komið og ber samgönguáætlunin því glöggvitni. Það er því brýnasta verkefni Vegagerðarinnar að bæta úr ágöllum vegakerfisins, viðhalda því og bæta þjónustuna í því augnamiði að greiða fyrir umferð. Með batnandi vegum og aukinni þjónustu verður stuðlað að auknu umferðaröryggi en Vegagerðin vinnur að öryggismálum ásamt öðrum aðgerðum, bæði ein og sér og í samvinnu við lögreglu, Umferðarstofu o.fl.



*Brú yfir Vesturlandsveg,  
milli Grafarholts og Grafarvogs.*

Vegagerðin býður út flestar nýframkvæmdir, viðhald og nokkuð af þjónustuverkefnum þrátt fyrir að ganga megi lengra en gert hefur verið. Vegagerðin verður þó að ráða yfir nokkrum mannafla og tækjabúnaði til þjónustu og framkvæmda til þess að næg þekking sé ávallt fyrir hendi á stofnuninni. Þannig verði hægt að bregðast fljótt og örugglega við óvæntum aðstæðum eins og til dæmis þegar brú eyðileggst. Í samgönguáætlun 2003–2014 kemur skýrt fram framtíðarsýn ráðuneytisins í vegamálum og vaxandi þjónustubörf á vegakerfi landsins.



Við Vestmannaeyjahöfn.

### Samgöngur á sjó

Vöruflutningar til og frá landinu verða áfram að mestu á sjó og eðlilegt er að miða við að þeir muni aukast sem nemur hagvexti eða um 1,5%–2,5% á ári án tillits til áhrifa stóriðju. Hlutverk hafna er í meginatriðum að þjóna fiskveiðum, flutningum til og frá landinu, strandflutningum og farþegaflutningum og fer langmestur hluti fjárfestinga í höfnum landsins í að mæta þörfum fiskiskipaflotans. Íslenskar hafnir eru sibreytilegar og sýnir löng reynsla að uppbygging þeirra helst í hendur við þróun fiskiskipaflotans. Á undanförunum árum hefur hvert tímabilið tekið við af öðru í hafnargerð þar sem lögð hefur verið áhersla á að mæta breyttum þörfum fiskiskipa með öruggum og afkastamiklum höfnum. Fátt bendir til annars en að þessi þróun haldi áfram enn um sinn.

Skipum í strandflutningum við Ísland hefur fækkað sem og áfangastöðum þeirra. Hafnar-sjóðir hafa sameinast og tengingar á milli hafna batnað með bættum vegasamgöngum. Líklega verður þróunin áfram í þá átt, en þó gæti hún tekið aðra stefnu ef samgöngur á sjó verða samkeppnishæfari í verði og áhersla á umhverfismál eykst. Þrátt fyrir að samgöngur á sjó nái samkeppnisforskoti þá vegur það hugsanlega ekki á móti auknum kröfum um hraða og sveigjanleika en þar hafa landflutningar yfirburði.

►►► *Reykjavíkurhöfn er afkastamesta vöruflutningahöfn landsins. Frá henni fóru alls 682.499 tonn árið 2000 en inn komu alls 1.450.476 tonn.*

## *Siglingastofnun Íslands*

Siglingastofnun Íslands mun leggja áfram áherslu á að tryggja sem best öryggi sjófarenda jafnframt því að ná sem mestri hagkvæmni í sjósókn og siglingum. Jafnframt mun stofnunin leitast við að viðhalda og efla sérfræðipækkingu og skilvirka miðlun upplýsinga með það að markmiði að íslensk skip, leiðsögukerfi og hafnarmannvirki séu ávallt byggð og útbúin í samræmi við ströngustu kröfur um öryggi og hagkvæmni. Þá aðstoðar stofnunin stjórnvöld áfram við mótun heildarstefnu um samgöngur, skip, hafnir, strandlengju Íslands og umhverfismál sjávar. Stofnunin mun hér eftir sem hingað til vinna að því að tryggja að sjónarmið íslenskra útgerðarmanna og sjófarenda fái hljómgrunn í alþjóðlegu samstarfi þannig að sérhæfð þekking og reynsla af íslenskum aðstæðum endurspeglast í alþjóðlegum reglum um siglingamál.

Hjá Siglingastofnun hefur mikil áhersla verið lögð á rannsóknar- og þróunarstarf og mun því starfi verða haldið áfram. Hjá stofnuninni verður aukin áhersla lögð á beina þátttöku í verkefnum Evrópusambandsins og gott samstarf við hin Norðurlöndin. Meðal annars hefur verið unnið að rannsóknum í hafnargerð en þær hafa einkum beinst að byggingu hafnarmannvirka og brimvarnargarða, bryggjugerð og öryggismálum í höfnum. Þá verður líkanastöð Siglingastofnunar starfandi með sama sniði og undanfarin ár.

Skipaskoðun hefur breytst að því leyti að nú ríkir meiri samkeppni á meðal skoðunaraðila. Flokkunarfélög skoða skip í umboði Siglingastofnunar, hvort sem um er að ræða árlega skoðun eða skoðun vegna nýsmíða og breytinga. Því hefur undanfarin ár verið unnið að því að byggja upp kerfi í kringum eftirlit með skoðunaraðilum þannig að tryggt sé að þeir séu hæfir og uppfylli þær kröfur sem Siglingastofnun gerir um skoðun. Eftirlit með smábátum er enn að mestu leyti hjá stofnuninni. Í nýjum lögum um eftirlit með skipum er Siglingastofnun veitt heimild til að fela öðrum að framkvæma skoðun og gefa út starfsleyfi þeim til handa.



*Smábátahöfn í Stykkishólmi.*





## Upplýsinga- og fjarskiptamál

Árið 1997 markaði tímamót í fjarskiptasögu þjóðarinnar. Það ár var stofnað hlutafélag um rekstur Póst og símamálastofnunar og um leið var komið á fót opinberri Póst- og fjarskiptastofnun á grundvelli laga frá Alþingi. Önnur tímamót áttu sér stað hér á landi árið eftir, er lögbundinn einkaréttur ríkisins til þess að reka almenna talsímaþjónustu og að eiga og reka almennt fjarskiptanet var afnuminn. Þá jókst fjöldi fjarskiptafyrirtækja umtalsvert og neytendum bauðst aukið úrval þjónustu á lægra verði, einkum á símtölum til útlanda og í farsímaþjónustu. Í ársbyrjun árið 2000 urðu jafnframt tímamót með nýrri löggjöf um fjarskipti. Þeirri löggjöf er ætlað að tryggja hagsmuni neytenda á opnum fjarskiptamarkaði vegna einkavæðingar Landssíma Íslands hf.

Á vorþingi ársins 2003 voru lögð fram frumvörp til laga um fjarskipti og um Póst- og fjarskiptastofnun og má segja að með þeim, og lögum sem samþykkt voru 2000, hafi verið lagðar línur fyrir framtíðarsýn samgönguyfirvalda á fjarskiptamarkaðnum. Leikreglur fjarskiptamarkaðar eru enn sem komið er um margt frábrugðnar leikreglum almennrar atvinnustarfsemi. Höfuðmarkmið fjarskiptalaga, frá því lögbundinn einkaréttur ríkisins til fjarskiptastarfsemi var afnuminn, hafa einkum verið tvíþætt. Annars vegar að efla virka samkeppni og hins vegar að tryggja að allir landsmenn eigi kost á ákveðinni lágmarksfjarskiptaþjónustu. Til að stuðla að því að fjarskiptamarkaðurinn þróist í átt til almenns samkeppnismarkaðar og til að tryggja fjarskiptaþjónustu fyrir alla, hefur áhersla verið lögð á að auðvelda aðgang fyrirtækja að fjarskiptamarkaðnum. Enn fremur hefur samruni fjarskipta og útvarps verið staðfestur af hálfu samgönguyfirvalda og því er nú í fyrsta sinn að finna reglur um dreifingu útvarpsefnis í frumvarpi til fjarskiptalaga.

Samgönguráðuneytið hefur markað þá skýru stefnu að Ísland verði ávallt í fremstu röð tæknivæddra ríkja með ódýra, góða og aðgengilega fjarskiptaþjónustu en íslenskt atvinnulíf, mennta- og heilbrigðisstofnanir og heimilin í landinu eiga stöðugt meira undir góðri flutningsgetu fjarskiptakerfanna. Stefnt hefur verið í rétta átt eftir að fjarskiptalögin skylduðu símafyrirtæki með umtalsverða markaðshlutdeild til að veita öllum sem þess óska ISDN-tengingu að lágmarki. Lækkun kostnaðar á gagnaflutningsþjónustu í þéttbýliskjörnum landsins skiptir einnig miklu máli en með samningi samgönguráðuneytisins og Símans var stigið mikilvægt skref í átt að jöfnun gagnaflutningskostnaðar um landið allt en af hálfu ráðuneytisins hefur á undanförunum árum verið lögð rík áhersla á að ná því markmiði. Endanlegt markmið er að með sanni verði hægt að segja að öll almenn fjarskiptaþjónusta, svo sem hefðbundinn talsími og farsími, ISDN, ADSL og ATM og þar með IP-þjónusta, verði seld á sama verði um land allt.

### *Stefna í fjarskiptamálum*

Þá er það skýr stefna samgönguyfirvalda að tryggja breiðband (háhraðasítingu) um land allt sem gefur öllum færi á 2 Mb/s-tengingu en uppbygging slíkrar þjónustu verður að miðast við að sami kostnaður verði við gagnaflutninga óháð vegalengd. Breiðbandsþjónusta um land allt er stefnumörkun sem mun verða einhver mikilvægasta byggðaaðgerð sem Íslendingar hafa ráðist í.

## **Póst- og fjarskiptastofnun**

Hlutverk Póst- og fjarskiptastofnunar hefur frá upphafi verið að sinna almennu stjórnsýslu-  
hlutverki á sviði fjarskipta- og póstpjónustu en ekki síður að hafa eftirlit með framkvæmd  
laga um fjarskipti og póstpjónustu. Þannig var í fyrsta sinn gerður skýr greinarmunur á  
meðferð opinbers valds og rekstrar.

Stefnumörkun Póst- og fjarskiptastofnunar hefur verið endurskoðuð með það að markmiði  
að efla stofnunina og skýra verkefni hennar í samræmi við þróun löggjafar og breytingar á  
markaði. Í framtíðarsýn stofnunarinnar er lögð áhersla á öfluga samkeppni til hagsbóta fyrir  
neytendur þar sem tryggt verði lágt verð, gæði, úrval þjónustu og góður aðgangur að  
henni.

Helstu áhersluatriði þessarar stefnumörkunar eru:

- Að efla vitund almennings um þjónustu fjarskiptafyrirtækja og skapa þannig aðhald og samkeppni.
- Að efla samkeppni á fjarskiptamarkaði með upplýsingamiðlun, markaðsgreiningu og rétttri verðlagningu grunnþjónustu markaðsráðandi fyrirtækis.
- Gegnsæjar og skýrar leikreglur sem auðvelda starf innlendra og erlendra aðila á fjarskiptamarkaði á Íslandi og aðgang þeirra að honum.
- Framþróun upplýsingasamfélagsins með samhæfingu krafta opinberra aðila og einka- aðila er starfa að þróun þess.
- Samruni fjarskipta- og upplýsingatækni.

Póst- og fjarskiptastofnun getur sem best sinnt hlutverki sínu með því að skapa aðstæður  
þar sem markaðsöflin geta veitt notendum hagkvæma, örugga og aðgengilega þjónustu.  
Besta leiðin til þess er að stuðla að heilbrigðri samkeppni. Lykilatriði í þeirri samkeppni er  
hvaða skilmála og verð fyrirtæki með umtalsverða markaðshlutdeild bjóða keppinautum  
sínunum. Verkefni stofnunarinnar er að tryggja að heildsöluverð á skilgreindum mörkuðum sé  
í samræmi við tilkostnað fyrirtækis með umtalsverða markaðshlutdeild, þó með markmið  
um eðlilega arðsemi. Í ljósi þessa markmiðs er kostnaðargreining eitt af lykilverkefnum Póst-  
og fjarskiptastofnunar og á sama hátt er nauðsynlegt að vinna skipulega að markaðs-  
greiningu fjarskiptamarkaðarins.



### ***Þjónusta við neytendur***

Póst- og fjarskiptastofnun sinnir þjónustu sem snýr að neytendum, þ.e. þeim einstaklingum og fyrirtækjum sem kaupa þjónustu fjarskiptafyrirtækja og póstpjónustufyrirtækja. Í ljósi meginhlutverks stofnunarinnar, þ.e. að tryggja hagkvæma, örugga og aðgengilega fjarskipta- og póstpjónustu fyrir alla landsmenn, þá snýst starfsemi stofnunarinnar fyrst og síðast um neytendur.

### ***Fyrirtæki sem bjóða fjarskipta- og póstpjónustu***

Póst- og fjarskiptastofnun sinnir mikilvægu eftirlitshlutverki gagnvart þeim fyrirtækjum sem hafa leyfi til að reka fjarskipta- og póstpjónustu. Þrátt fyrir að athyglin beinist einkum að íslenskum fjarskiptafyrirtækjum þá snýr starfsemi stofnunarinnar einnig að þjónustu við þá erlendu aðila sem hugsanlega sjá sér hag í að koma inn á íslenskan markað. Starfsemi íslenskra fyrirtækja á markaði er þó grundvallarforsendan.



*Í Fljótsdal.*





### **Stafrænt sjónvarp**

Eins og fram kom í kaflanum um Íslenska upplýsingasamfélagið er enn ein tæknibyltingin, stafræna sjónvarpið, að hefja innreið sína á íslenskan fjarskiptamarkað. Megináherslur stjórnvalda eru að ná samkomulagi við aðila á markaði um dreifikerfi fyrir stafrænar útsendingar allra sjónvarpsstöðva í landinu og að áhersla verði lögð á að dreifing stafræns sjónvarps verði tryggð til allra landsmanna, óháð búsetu. Jafnframt verði aðgangur notenda að dreifikerfi gerður eins auðveldur og mögulegt er.

### **Þriðja kynslóð farsíma**

Fyrir Alþingi liggur frumvarp um þriðju kynslóð farsíma. Markmið frumvarpsins er að tryggja hagsmunum neytenda og virka samkeppni á íslenskum farsímamarkaði við úthlutun á tíðni fyrir þessa nýju kynslóð farsíma hér á landi. Þriðja kynslóðin mun marka tímamót í farsímakerfum þar sem um er að ræða nýtt og öflugt farsímakerfi sem eykur flutningsgetu til muna. Auk þess býður hún upp á þjónustu á borð við gagnvirkni og getu til að sýna ýmiss konar margmiðlunarefni. Póst- og fjarskiptastofnun mun sjá um úthlutun tíðnisviða en gert er ráð fyrir fjórum tíðniúthlutunum að undangengnu almennu útboði. Tíðnigjald er 190 milljónir króna, en réttihafar fá afslátt ef þeir skuldbinda sig til að sinna meiri útbreiðslu en lágmarkskrafa segir til um.

Lágmarkskrafa til réttihafa er að farsímakerfið nái til 60% íbúa eftirfarandi svæða:

- Höfuðborgarsvæðis.
- Vesturlands, Vestfjarða og Norðurlands vestra.
- Norðurlands eystra og Austurlands.
- Suðurlands og Suðurnesja.



►►► *Símakostnaður íslenskra heimila er með því lægsta sem gerist innan OECD-ríkjanna.*



## Ferðapjónusta

Samgönguráðherra hefur lagt ríka áherslu á nauðsyn skýrrar framtíðarsýnar í ferðapjónustu landsins. Í því sambandi hefur hann lagt mikið upp úr starfi nokkurra nefnda sem á hans vegum hafa unnið að margvíslegum tillögum um hvernig nýta megi sem best fyrirbyggjandi tækifæri í ferðapjónustunni auk þess að koma með tillögur að nýjum áherslum í íslenskri ferðapjónustu. Settar hafa verið fram tillögur um menningar- og heilsutengda ferðapjónustu og um vaxtarsvæði ferðapjónustunnar. Ráðherra skipaði einnig framtíðarnefnd ferðapjónustunnar sem skoða átti það sem blasir við í ferðamálum allt til ársins 2030. Verkefni hennar var jafnframt að leggja á ráðin um nauðsynlegar aðgerðir til þess að ferðapjónustan mætti vaxa í sátt við náttúru landsins. Grunnurinn að framtíðarsýn samgönguráðuneytisins í ferðamálum byggist á starfi þessara nefnda.

Á árinu 2003 er gert ráð fyrir að bein framlög til ferðamála verði á sjöunda hundrad milljóna króna. Framlög hins opinbera til þessa málaflokks hafa aldrei verið jafnhá, og aðgengi ferðapjónustufyrirtækjanna að fjármagni til markaðssetningar hefur verið einfaldað til muna með því að bjóða markaðsfé út, þannig að ríkið komi með fjármagn gegn framlagi samstarfsaðila. Þannig komi í það minnsta króna á móti krónu. Einnig er gert ráð fyrir 350 milljónum króna í styrki til ferja og sérleyfishafa og rúmum 130 milljónum króna til styrkja í innanlandsflug. Verulega er því stutt við vöxt og viðgang ferðapjónustunnar um land allt. Þrátt fyrir aukin framlög er nauðsynlegt að horfa enn frekar til framtíðar og skilgreina þau fjölmörgu verkefni sem bíða ferðapjónustunnar svo hún megi halda mikilvægri stöðu sinni sem gjaldeyrisskapandi atvinnugrein.

Framtíðarnefndin leggur hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar til grundvallar sinni framtíðarsýn. Þetta er einkar brýnt í ferðapjónustu, því það er þekkt vandamál að ferðapjónusta sem misnotar náttúrulegt og menningarlegt umhverfi, gengur af sjálfri sér dauðri. Farsæl þróun ferðapjónustu er því í eðli sínu sjálfbær, þ.e. hún virðir það jafnvægi sem þarf að ríkja í náttúru og menningu til framtíðar.



*Bílastæði við Jökulsárlón.*

## Tillögur framtíðarnefndar um verkefni í íslenskri ferðaþjónustu

### Ímynd Íslands

Rannsaka og samræma þarf ímynd Íslands sem ferðamannalands, jafnt héraðs sem erlendis og tengja hana betur þeirri sérstöðu landsins sem veitir samkeppnislega yfirburði og tækifæri.

- Til þess að dýrmætustu hlutar ímyndar landsins og sérstaða þess haldist þarf að takmarka fjölda ferðafólks.
- Menntunarstig þarf að hækka og auka þarf meðvitund rekstraraðila gagnvart sérstöðu landsins og þeirri ímynd sem starfsemin tengist hverju sinni. Þetta hefur áhrif á markaðs- stefnu og framsetningu hvers konar kynningarefnis.
- Fullmóta þarf tillögur með tilliti til ímyndar landsins, til dæmis varðandi heilsu- og menningartengda ferðaþjónustu, samanber nýlegar skýrslur um þau efni.

### Umhverfismál

Lagt er til að fjármagn sem veitt er til náttúruverndar og sjálfbærrar uppbyggingar á ferðamannastöðum verði aukið og áhrif virkjanaframkvæmda á ferðaþjónustuna rannsökuð.

- Stuðlað verði að gerð heildarskipulags ferðamennsku um hálendi landsins en í nýrri samgönguáætlun eru hálendisvegir í fyrsta skipti hafðir með.
- Aðilar ferðaþjónustu verði hvattir og þeir aðstoðaðir við að gera rekstur sinn umhverfisvænni með markvissri fræðslu og aðgangi að vottunarkerfum.
- Gerð verði úttekt á kostum og göllum gjaldtöku í þjóðgörðum og á öðrum fjölsóttum ferðamannastöðum.

### Samgöngumál

Eins og fram kemur í samgönguáætlun þá verður augin áhersla lögð á umferðaröryggismál og stefnt að bættri umferðarmenningu í nánustu framtíð. Áfram verður lögð áhersla á breikkun einbreiðra brúa, gerð mislægra gatnamóta og varnir gegn skriðuföllum og snjóflóðum. Stefnt verður að byggingu nýrrar flugstöðvar á Reykjavíkurflogvelli sem tengist almenningsamgöngum höfuðborgarinnar og fólksflutningum.



►►► *Ferðamálaráð Íslands gefur út ár hvert kynningarbækling um Ísland á 11 tungumálum, sem dreift er til allra heimshorna í um 350.000 eintökum.*



### *Byggðamál*

Uppbygging svæða landsins með tilliti til ferðapjónustu byggist í grunninn á innri stöðu svæðanna, en ekki síður á þeim samhljómi sem ómar í hugum ferðapjónustuaðila og samtaka í ferðapjónustu í landshlutunum. Grundvallarforsenda eðlilegrar þróunar í greininni hlýtur því að vera tónn þessa samhljóms og styrkur samstarfs og samheldni á hverju svæði fyrir sig.

Stuðningur við nýsköpun og uppbyggingu ferðapjónustu þarf að tengjast hugmyndum sem hafa sterka sérstöðu og þurfa að koma til móts við viðtækan áhuga ferðamanna á því að skoða svæði og njóta þeirra. Nokkur dæmi eru um framkvæmdir slíkra hugmynda í tilteknum landshlutum þar sem vel hefur tekist til.

Hið opinbera hefur í seinni tíð komið meira að almennri kynningu og markaðssetningu landsins á erlendum mörkuðum – og nú enn ákveðnar á innanlandsmarkaði. Til þess að byggja upp landshlutana, með tilliti til styrks þeirra í mismunandi ferðapjónustu, þurfa allir viðkomandi krafter að leggjast á eitt og á það við um ríki, sveitarfélög, fyrirtæki og ferðamálasamtök landshlutanna.

- Hvetja til samstarfs aðila í ferðapjónustu í landshlutunum
- Skoða þarf hvaða hugmyndir og þjónustu megi þróa á fleiri en einum stað með tilliti til eðlilegrar dreifingar ferðamanna um landið.
- Auka þjónustu sem hægt er að bjóða yfir lengri tímabil ársins án tillits til árstíða.

### *Rekstrarumhverfi*

Nýsköpunarsjóður verði þróaður þannig að auðveldara verði fyrir aðila í ferðapjónustu að fá þar fyrirgreiðslu, bæði í formi styrkja og lána.

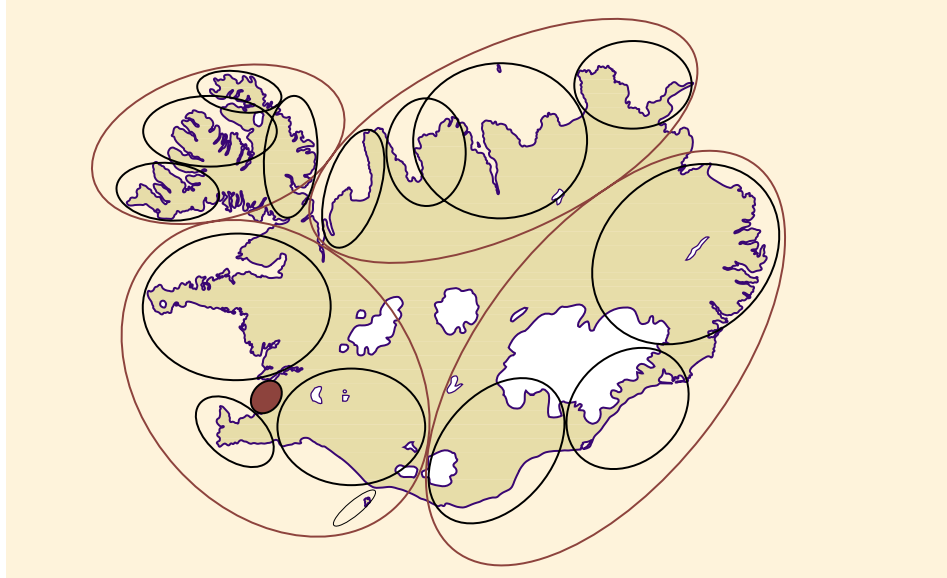
- Unnið verði að því að aðföng og búnaður til ferðapjónustu verði á sambærilegu verði og gerist í samkeppnislöndum okkar.
- Fé til almennrar landkynningar verði tryggt til lengri tíma.

### *Markaðssetning*

Mikilvægt er að markaðsaðgerðir miði að því að auka vitund og viðhalda áhuga um Ísland sem áhugaverðan áfangastað. Náttúran er takmörkuð auðlind sem ganga þarf vel um ef áhugaverð sérstaða á að haldast í framtíðinni.

- Stöðugt kynningarstarf tryggir betri árangur.
- Almenn kynning á Íslandi á að vera í höndum hlutlauss aðila sem hefur næga markaðslega þekkingu og yfirsýn á það hvar markaðsaðgerðir nýtast best á hverjum tíma.
- Áhersla greinarinnar verði á tekjur af ferðamönnum en ekki fjölda þeirra.

►►► *Árið 1789 fékk Madam Angler leyfi til veitingahalds en þetta er talið fyrsta veitingaleyfið sem gefið var út hér á landi. Madam Angler var framtakssöm og dugmikil kona og ræktaði grænmeti sem þótti mikil nýlunda á Íslandi í þá daga.*



*Tillaga um svæðisskiptingu íslenskrar ferðaþjónustu sbr. niðurstöðu nefndarinnar Auðlindin Ísland.*

### ***Auðlindin Ísland***

Samhliða starfi framtíðarnefndar fól samgönguráðherra ferðamálastjóra að hafa umsjón með vinnu við það að meta svæðisbundið helstu vaxtarmöguleika í ferðaþjónustu á Íslandi jafnframt því að móta framtíðarsýn sem hafa mætti til hliðsjónar við uppbyggingu starfsgreinarinnar. Í skýrslunni var landinu skipt upp í svæði sem öll mynda ákveðna heild. Til að teljast ferðaþjónustusvæði þurftu þau að hafa eitthvað áhugavert að bjóða, til dæmis í náttúrufari og/eða sögu og menningu. Niðurstaðan varð sú að skilgreina þyrfti fimm meginsvæði en innan þeirra eru minni einingar með tiltekna sérstöðu. Ekki er um hreinar línur að ræða eins og í lögbundinni stjórnsýslu og skörun getur verið með ýmsum hætti eftir því út frá hvaða hagsmunum línurnar eru dregnar.

Aðrar helstu niðurstöður skýrslunnar voru þær að mikilvægt væri að forgangsraða verkefnum í ferðaþjónustu með meira afgerandi hætti en gert hefur verið, þ.e. að velja fá verkefni sem telja má sérstök og einkennandi fyrir tiltekin svæði og fylgja þeim eftir af fullum þunga. Jafnframt var komið með tillögur að verkefnum fyrir hvert svæði fyrir sig.



*Fáskrúðsfjörður.*



*Við Austurvöll, Dómkirkjan og Alþingishúsið.*

## LAGAFRUMVÖRP 1999–2003

### Lagt fram á árinu 1999

---

#### HAUSTÞING

Frumvarp til laga um vitamál.

Frumvarp til laga um fjarskipti.

Frumvarp til laga um áhafnir íslenskra flutningaskipa, farþegaskipa, farþegabáta og skemmtibáta.

Frumvarp til laga um Póst- og fjarskiptastofnun.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 60/1998 um loftferðir.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 103/1996 um stofnun hlutafélags um rekstur Póst- og símamálastofnunar.

Tillaga til þingsályktunar um flugmálaáætlun árin 2000–2003.

Tillaga til þingsályktunar um vegáætlun fyrir árin 2000–2004.

#### *Samþykkt á árinu 1999:*

##### **Fjarskiptalög.**

Með tilkomu laganna urðu umtalsverðar breytingar á réttarumhverfi fjarskiptafyrirtækja á Íslandi. Tilgangur laganna var tvíþættur, annars vegar að stuðla að aukinni samkeppni og tryggja aðgang allra landsmanna að ákveðinni lágmarksþjónustu, svokallaðri alþjónustu, og hins vegar að laga íslensku löggjöfina að tilskipunum EES um fjarskiptamál.

##### **Lög um Póst- og fjarskiptastofnun.**

Reynsla af fjarskiptamarkaðnum í kjölfar samkeppninnar árið 1997 kallaði á breytingar á lögum um Póst- og fjarskiptastofnun. Fyrst og fremst í þeim tilgangi að styrkja stofnunina til að takast á við breytt fjarskiptalög og nýtt viðskiptaumhverfi. Í lögnum er leitast við að skerpa á úrræðum stofnunarinnar til að afla upplýsinga frá einstökum póst- og fjarskiptafyrirtækjum á markaðnum í heild, hvort heldur það eru upplýsingar í sambandi við einstök mál eða tölfræðilegar upplýsingar um markaðinn.



### Lög um vitamál.

Tilgangur laganna er að breyta lagagrunni fyrir vitagjald sem ætlað er að standa straum af stofn- og rekstrarkostnaði Siglingastofnunar á leiðsögukerfum fyrir skip. Helsta breyting sem lögini hafa í för með sér er að vitagjald verður 68,60 kr. á hvert brúttótonn skips sem tekur höfn hér á landi. Hálf tonn eða þar yfir telst heilt tonn, en minna broti er sleppt. Gjaldið skal aldrei vera lægra en 3.000 kr.

## Lagt fram á árinu 2000

---

### VORÞING

Frumvarp til laga um breytingu á vegalögum nr. 45/1994 með síðari breytingum.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um veitinga- og gististaði nr. 67/1985.

Frumvarp til laga um jöfnunargjald vegna alþjónustu árið 2000.

Frumvarp til laga um bílaleigur.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 40/1977 með síðari breytingum.

Frumvarp til laga um rannsókn sjóslysa.

Frumvarp til laga um breytingar á siglingalögum nr. 34/1985 með síðari breytingum.

Tillaga til þingsályktunar um jarðgangaáætlun fyrir árin 2000–2004.

### HAUSTÞING

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um skráningu skipa nr. 115/1985 með síðari breytingum.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 110/1999 um Póst- og fjarskiptastofnun.

Frumvarp til laga um breytingar á lögum nr. 107/1999 um fjarskipti.

Frumvarp til laga um jöfnunargjald vegna alþjónustu á árinu 2001.

Frumvarp til laga um áhafnir íslenskra skipa.

Tillaga til þingsályktunar um hafnaáætlun árin 2001–2004.

Tillaga til þingsályktunar um sjóvarnaráætlun árin 2001–2004.

### *Samþykkt á árinu 2000:*

**Breyting á lögum nr. 103/1996 um breytingu á lögum um stofnun hlutafélags um rekstur Póst- og símamálastofnunar.**

Með lögum er afnumin undanþága frá greiðslu stimpilgjalds á útgefnum hlutabréfum í Landssíma Íslands hf. og Íslandspósti hf. Greiða skal 0,5% stimpilgjald á fjárhæð hlutabréfa sem gefin hafa verið út í Landssíma Íslands hf. og Íslandspósti hf. Þetta er sambærilegt stimpilgjald og greitt er af hlutabréfum samkvæmt lögum nr. 36/1978 um stimpilgjald.





### **Breyting á vegalögum nr. 45/1994 með síðari breytingum.**

Lögum hefur tvívegis verið breytt síðan þau voru sett, annars vegar með lögum nr. 56/1995 og hins vegar með lögum nr. 83/1997. Lögin kveða á um breytingar á ákvæðum laganna um reiðvegi og um viðhald og viðhaldskostnað girðinga sem hefur í för með sér aukinn þátt Vegagerðarinnar í kostnaði girðinga meðfram vegum. Reiðvegir eru í fyrsta skipti skilgreindir sem vegflokkur í vegalögum auk þess sem tryggð er sérstök eignanámshemild vegna framkvæmda við reiðvegi.

### **Breytingar á siglingalögum nr. 34/1985 með síðari breytingum.**

Tilgangur með lögum er að endurskoða ákvæði um sjópróf með hliðsjón af þeim breytingum sem hafa orðið á réttarfari. Meginbreytingin er sú að ekki er lengur skylda að halda sjópróf.

### **Lög um rannsóknir sjóslysa.**

Sjóslysarannsóknir eru í lögum gerðar algjörlega sjálfstæðar og að því leyti hliðstæðar rannsóknum flugslysa, en hingað til hefur frumrannsókn sjóslysa verið hjá lögreglu og í sjóprófum. Sönnun í opinberum málum verður ekki byggð á skýrslum Rannsóknarnefndar sjóslysa, en það er gert til þess að trúnaður megi haldast milli rannsakanda og þeirra sem rannsóknin beinist að. Við gildistöku laganna fellur úr gildi skipun núverandi Rannsóknarnefndar sjóslysa og skal ráðherra eftir gildistöku skipa Rannsóknarnefnd sjóslysa samkvæmt lögum þessum.

### **Lög um jöfnunargjald vegna alþjónustu árið 2000.**

Samkvæmt fjarskiptalögum er gert ráð fyrir að hægt sé að skylda fjarskiptafyrirtæki til þess að veita svokallaða alþjónustu. Ef slík þjónusta, sem fyrirtæki er gert að veita, felur í sér meiri tilkostnað en sem nemur tekjum getur viðkomandi fyrirtæki krafist fjárframlaga sem tryggja eðlilegt endurgjald fyrir þjónustuna. Til að standa straum af þessum greiðslum skal innheimt jöfnunargjald sem rennur til Póst- og fjarskiptastofnunar og skal það ákveðið árlega með lögum. Í lögum er lagt til að jöfnunargjaldið fyrir árið 2000 verði 0,18% af veltu fjarskiptafyrirtækja vegna almennrar þjónustu.

### **Lög um bílaleigur.**

Með nýju lögum er leitast við að setja starfsgreininni fastari skorður með útgáfu starfsleyfa, þar sem fram koma kröfur til þeirra sem fást við útleigu bifreiða, og auka þannig öryggi viðskiptavinarins. Í lögum kemur meðal annars fram að þau ná ekki yfir starfsemi kaupleigu- eða fjármögnunarfyrirtækja, leigu í eigin þágu eða til tengdra aðila.



**Breyting á lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 40/1977 með síðari breytingum.**

Í lögnum er lagt til að skip sem stunda takmarkaða sjósókn eða hafa aðeins sumarhaffæri verði ekki undanskilin frá ákvæðum um sjálfvirka tilkynningarskyldu. Samkvæmt samkomulagi um framkvæmd sjálfvirkar tilkynningarskyldu, sem undirritað var í mars 1998, er miðað við að 40.000 kr. styrkur verði veittur úr ríkissjóði til skipa sem þurfa að kaupa búnað til VHF-fjarskipta vegna sjálfvirka tilkynningarskyldukerfisins.

**Breyting á lögum nr. 60/1998 um loftferðir.**

Gjaldtökuheimildir loftferðalaga eru auknar, fyrst og fremst varðandi þjónustugjöld. Jafnframt er lagt til að innheimt verði sérstakt leiðarflugsgjald til Flugmálastjórnar til fjármögnunar flugleiðsögupjónustu við flugrekendur. Leiðarflugsgjaldinu er ætlað að standa undir kostnaði af flugumferðarþjónustu, fjarskiptaþjónustu, veðurþjónustu, leitar- og björgunarþjónustu og upplýsingaþjónustu við innanlandsflug. Að lokum er lögnum ætlað að leiðréttu ákvæði loftflutningskafla loftferðalaganna.

**Breyting á lögum um skráningu skipa nr. 115/1985 með síðari breytingum.**

Með lögnum er lagt til að heimilt verði að skrá kaupskip á íslenska skipaskrá þegar aðilar hafa skipið aðeins á leigu, þ.e. þegar gerður er samningur um leigu á kaupskipi milli ríkisborgara eða lögaðila tveggja ríkja.

**Breyting á lögum nr. 110/1999 um Póst- og fjarskiptastofnun.**

Með lögnum er verið að afla lagaheimildar til gjaldtöku vegna þriðja GSM 900 rekstrarleyfisins. Á farsímamarkaði eru nú tveir aðilar sem starfrækja farsímanet fyrir GSM 900 MHz-þjónustu. Gert er ráð fyrir að veita þriðja aðilanum tíðni til starfrækslu á farsímaneti.

**Lög um jöfnunargjald vegna alþjónustu árið 2001.**

Jöfnunargjaldið fyrir árið 2001 verður 0,12% af veltu fjarskipta fyrirtækja vegna almennrar þjónustu.

**Breyting á lögum um veitinga- og gististaði nr. 67/1985.**

Fjölgað í flokkum veitinga- og gististaða um þrjá, þ.e. bætt við flokkum fyrir krár, kaffihús og næturklúbba til þess að skipulagsyfirvöld sveitarfélaga geti haft afgerandi áhrif á staðsetningu slíkra staða. Jafnframt er gert ráð fyrir heimild til að synja um útgáfu leyfis þegar hlutaðeigandi skuldar skatta, opinber gjöld og fleira.



## Lagt fram á árinu 2001

---

### VORÞING

Frumvarp til laga um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um lögskráningu sjómanna nr. 43/1987 með síðari breytingum o.fl.

Frumvarp til laga um leigubifreiðar.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um fjarskipti nr. 107/1999.

Frumvarp til laga um sölu ríkissjóðs á hlutafé í Landssíma Íslands hf.

Tillaga til þingsályktunar um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda.

### HAUSTÞING

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 7/1975 um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, sbr. lög nr. 56/1986, nr. 25/1990 og nr. 19/1993.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 107/1999 um fjarskipti.

Frumvarp til laga um leigubifreiðar.

Frumvarp til laga um pósthjónustu.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um loftferðir nr. 60/1998.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um skráningu skipa nr. 115/1985 með síðari breytingum.

Frumvarp til laga um samgönguáætlun.

Frumvarp til laga um breytingu á lagaákvæðum er varða samgönguáætlun o.fl.

Frumvarp til hafnalaga.

### *Samþykkt á árinu 2001:*

#### **Lög um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.**

Eldri lög um sama efni voru endurskoðuð í ljósi krafna sem gerðar eru á evrópska efnahagssvæðinu og vegna óska innlendra aðila. Meginbreytingin felst í því að lagaumhverfi þessara greina er gjörbreytt þar sem nú er stuðst við almenn skilyrði eins og starfshæfni og fleira. Þá er almenningssamgöngum á landi markaður nýr rammi og er heimild Vegagerðarinnar til samninga við sérleyfishafa styrkt og lögfest að sérleyfi sem veitt verða eftir 1. ágúst árið 2005 verði boðin út.



#### **Breytingar á lögum nr. 107/1999 um fjarskipti.**

Tilgangurinn með lögnum er að rýmka heimildir fyrirtækja og opinberra stofnana til að hljóðrita samtöl sem þeim berast að því marki sem slík hljóðritun brýtur ekki gegn friðhelgi einkalífs hlutaðeigandi einstaklinga.

Sett er skýr heimild í fjarskiptalög fyrir Póst- og fjarskiptastofnun til að setja skilyrði í leyfisbréf rekstrarleyfishafa með umtalsverða markaðshlutdeild, sem tryggir að leyfishafinn uppfylli skyldur sínar skv. lögnum og reglum settum með heimild í þeim, svo og leyfisbréfi.

Tilgangur laganna er að setja í lög að gjaldstofn vegna jöfnunarsjóðs alþjónustu skuli vera 0,12% af bókfærðri veltu fjarskiptafyrirtækja. Gjaldið hefur hingað til verið ákveðið á hverju ári með sérstökum lögum. Jafnframt er tryggður aðgangur að heimtaugum rekstrarleyfishafa með umtalsverða markaðshlutdeild. Stefnt er að því að innleiða reglugerð Evrópuþingsins og -ráðsins (EB) um opinn aðgang að heimtaugum í íslenskan rétt. Rekstrarleyfishöfum með umtalsverða markaðshlutdeild verður ótvírætt skylt að verða við öllum réttmætum og sanngjörnum beiðnum fjarskiptafyrirtækja um aðgang að heimtaugum og aðstöðu sem slíku aðgangi tengist.

#### **Breyting á lögum um lögskráningu sjómanna nr. 43/1987 með síðari breytingum o.fl.**

Lagt er til að breytingar á lögum er varða lögskráningu sjómanna í þeim tilgangi að tryggja að áhafnir skipa sem ekki er skylt að lögskrá á, þ.e. skipa undir 20 brúttótonnum, séu tryggðar með sama hætti og áhafnir skipa sem skylt er að lögskrá á. Jafnframt er lagt til að heimilt verði með reglugerð að veita undanþágur frá ákvæðum laga nr. 43/1987 um lögskráningu áhafna hafnsögubáta, dráttarbáta og björgunarskipa.

#### **Lög um sölu ríkissjóðs á hlutafé í Landssíma Íslands hf.**

Tilgangur laganna er að heimila sölu alls hlutafjár ríkissjóðs í Landssíma Íslands hf. Í forsendum fjárlaga fyrir árið 2001 er gert ráð fyrir 15,5 milljörðum króna í hagnað af sölu eigna. Áætlað er að stór hluti þeirrar fjárhæðar komi frá sölu á hlut í Landssíma Íslands hf. Ráðgert er að kostnaður af sölu Landssímans verði greiddur af sérstakri fjárveitingu til framkvæmdanefndar um einkavæðingu.

#### **Lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.**

Íslensk löggjöf er löguð að alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna skipa frá 1978 (STCW), sem tekur til áhafna flutninga- og farþegaskipa. Löggin taka til sömu atriða hjá sjómönnum á fiskiskipum (STCW-F).



**Breyting á lögum nr. 7/1975 um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, sbr. lög nr.**

**56/1986, nr. 25/1990 og nr. 19/1993.**

Í lögunum er gert ráð fyrir að ríkisstjórninni verði heimilt að staðfesta fyrir Íslands hönd breytingar á alþjóðareglum til þess að koma í veg fyrir árekstra á sjó sem samþykktar voru á þingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 4. nóvember 1993.

**Breyting á lögum nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.**

Tilgangurinn með lögunum er að hækka gjald fyrir almennt rekstrarleyfi fyrir fólksflutninga úr 3.000 kr. fyrir hvert leyfi í 10.000 kr., þannig að gjaldið sé í samræmi við raunkostnað.

**Lög um leigubifreiðar.**

Tilgangur laganna er að færa stjórnýslu leigubifreiðamála frá samgönguráðuneytinu til Vegagerðarinnar. Gert er ráð fyrir að hlutverk Vegagerðarinnar felist í útgáfu atvinnuleyfa og skírteina fyrir afleysingabílstjóra, að hafa umsjón með námskeiðum og starfrækja gagna-grunn, sem mun geyma lágmarksupplýsingar sem nauðsynlegar eru til útgáfu atvinnu- og/eða starfsleyfis. Einnig er gert ráð fyrir að allar umsjónarnefndir fólksbifreiða verði lagðar niður. Eitt af verkefnum umsjónarnefndanna var að úrskurða um kærur vegna afgreiðslu á undanþágum. Það verkefni færist nú til samgönguráðuneytisins þar sem gert er ráð fyrir að hægt verði að skjóta ákvörðunum Vegagerðarinnar og bifreiðastöðvanna til samgönguráðuneytisins sem æðsta stjórnvalds.

## Lagt fram á árinu 2002

---

### VORÞING

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um lögskráningu sjómanna nr. 43/1987 með síðari breytingum.

Tillaga til þingsályktunar um breytingu á veggætlun fyrir árin 2000–2004.

Tillaga til þingsályktunar um breytingu á flugmálaáætlun fyrir árin 2000–2003.



## HAUSTÞING

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um skráningu skipa nr. 115/1985 með síðari breytingum.

Frumvarp til laga um skipamælingar.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 19/2002 um pósthjónustu.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 132/1999 um vitamál.

Frumvarp til laga um eftirlit með skipum.

Frumvarp til laga um vaktstöð siglinga.

Frumvarp til laga um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um skipulag ferðamála nr. 117/1994 með síðari breytingum.

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003–2014.

### *Samþykkt á árinu 2002:*

**Breyting á lögum um lögskráningu sjómanna nr. 43/1987 með síðari breytingum.**

Svígrúm sem verið hefur í lögum um að veita skipverjum sem sækja um lögskráningu á skip undanþágu til að sækja öryggisfræðslunámskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna er þringt. Lagt er til að sá sem sækir um lögskráningu og ekki hefur sótt tilskilið öryggisfræðslunámskeið fái einn frest til lögskráningar, fram að þeim tíma sem hann er skráður á námskeiðið.

**Lög um pósthjónustu.**

Kveðið er skýrar á um rétt landsmanna til lágmarkspósthjónustu og er í því sambandi tekið upp hugtakið alþjónusta í stað grunnpósthjónusta sem notað var. Í öðru lagi eru ákvæði um heimildir til að starfrækja pósthjónustu. Annars vegar er almenn heimild sem táknar skráningu póstrekkanda eftir tilkynningu hans til Póst- og fjarskiptastofnunar og hins vegar rekstrarleyfi sem þarf til að veita alþjónustu. Í þriðja lagi eru ný ákvæði um gæði pósthjónustunnar og í fjórða lagi er ákvæði um jöfnunarsjóð alþjónustu.

**Breyting á lögum um loftferðir nr. 60/1998.**

Eftirlit Flugmálastjórnar er eftt með það að markmiði að auka flugöryggi. Í þessum tilgangi er þvingunarúrræðum stofnunarinnar fjölgað og gerð er krafa um að öryggiseftirlit með flugvöllum verði sambærilegt og eftirlit með öðrum flugrekstri. Þá er fellt niður gjald vegna leiðarflugsgjalda til Flugmálastjórnar fyrir flugumferðar- og flugleiðsöguþjónustu.

**Lög um samgönguáætlun.**

Með lögum er verið að samræma áætlanagerð í samgöngumálum í landinu, skilgreina grunnnet samgangna, gera grein fyrir horfum og setja fram stefnu í samgöngumálum til næstu tólf ára. Samkvæmt lögum verður samgönguáætlun unnin til tólf ára í senn og skipt upp í þrjú fjögurra ára tímabil. Sérstakt samgönguráð sem skipað er af samgönguráðherra skal hafa faglega umsjón með gerð samgönguáætlunar og fjögurra ára tímabilum hennar.



#### **Breyting á ýmsum lagaákvæðum er varða samgönguáætlun o.fl.**

Tilgangur laganna er að breyta ákvæðum nokkurra laga er fjalla um áætlanir í flugmálum, siglingamálum og vegamálum, til að koma á heildstæðri samgönguáætlun. Lögini voru samþykkt samhliða lögum um samgönguáætlun. Í lögnum eru lagðar til breytingar á flugráði og hafnaráði sem meðal annars fela í sér aukna aðkomu atvinnulífsins. Einnig er lagt til að starfsheiti forstjóra Siglingastofnunar verði breytt á þann veg að hann verði nefndur siglingamálastjóri.

#### **Breyting á lögum nr. 73/2002 um breytingu á lagaákvæðum er varða samgönguáætlun o.fl.**

Gildistöku laganna var flýtt.

#### **Breyting á lögum um vitamál nr. 132/1999.**

Lögum um vitamál var breytt í þeim tilgangi að hækka vitagjald í samræmi við verðlagsbreytingar frá því að upphæð gjaldsins var sett í lög um vitamál árið 1999. Í lögnum er auk þess kveðið á um að Siglingastofnun Íslands veiti umsögn, og þegar við á samþykki, fyrir legu og merkingu sæstrengja, neðansjárleiðslna og hvers kyns fljótandi mannvirkja á sjó.

#### **Breyting á lögum nr. 19/2002 um pósthjónustu.**

Lögum um pósthjónustu var breytt á þann veg að íslenska ríkið hefur frá 1. janúar 2003 til 1. janúar 2006 einkarétt á pósthjónustu vegna póstsendinga bréfa, sem eru allt að 100 g í stað 250 g, og frá og með 1. janúar 2006 einkarétt á pósthjónustu vegna póstsendinga bréfa sem eru 50 g. Jafnframt eru nokkur atriði sett inn í lögini sem skerpa á réttindum viðskiptavina póstrekinda.

#### **Lög um skipamælingar.**

Tilgangur með breytingu laga um skipamælingar var að samræma gjaldskrárákvæði í lögum sem kveða á um siglingar og gjaldtöku Siglingastofnunar Íslands. Miðað er að því að gjaldtakan standi undir beinum kostnaði við veitta þjónustu. Einnig er lagt til að gjald fyrir mælingu skipa skuli miðast við brúttótonn en ekki brúttórúmllestir.

#### **Breyting á lögum um skipulag ferðamála nr. 117/1994 með síðari breytingum.**

Ferðamálasjóður var lagður niður 1. janúar 2003 í þáverandi mynd. Frá þeim degi voru eignir og skuldir sjóðsins yfirteknar af ríkissjóði og umboð stjórnar Ferðamálasjóðs felld niður. Stuðningur við verkefni á sviði ferðapjónustu verður áfram veittur í formi samstarfs Ferðamálaráðs og Byggðastofnunar. Verkefnið verða annars vegar fjármögnuð með styrkjum af hálfu ferðamálayfirvalda og hins vegar með lánum frá Byggðastofnun. Jafnframt verða aðrar lánastofnanir hvattar til að sinna þessari vaxandi atvinnugrein betur en nú er.





## Lagt fram á árinu 2003

---

### VORÞING

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000.

Frumvarp til laga um rannsókn flugslysa.

Frumvarp til laga um þriðju kynslóð farsíma.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands nr. 6/1996 með síðari breytingum.

Frumvarp til laga um fjarskipti.

Frumvarp til laga um Póst- og fjarskiptastofnun.

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003–2006.

### *Samþykkt á árinu 2003:*

#### **Lög um vaktstöð siglinga.**

Komið verður á fót vaktstöð siglinga skipa um íslenska efnahagslögsögu og mun Siglingastofnun Íslands annast framkvæmd laganna en gert er ráð fyrir að rekstur vaktstöðvarinnar, ásamt tilkynningarskyldu íslenskra skipa, verði boðinn út. Hlutverk vaktstöðvarinnar er að vera miðstöð skipaumferðar í íslenskri efnahagslögsögu og halda utan um siglingar erlendra skipa sem koma til landsins.

#### **Breyting á lögum um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000.**

Markmið laganna er tvíþætt, annars vegar er hlutverk Rannsóknarnefndar sjóslysa aukið þar sem nefndinni ber einnig að rannsaka atriði sem telja má að ráði miklu um afleiðingar sjóslysa, þ.e. hvernig fyrirkomulag hefur verið á tilkynningum um sjóslys, svo og hvernig leitar- og björgunaraðgerðum hefur verið háttað. Hins vegar að veita ráðherra heimild til að fela nefndinni að taka upp mál þar sem rannsókn er þegar lokið ef aðstæður krefjast þess.

#### **Breyting á lögum um skráningu skipa nr. 115/1985 með síðari breytingum.**

Með lögumum er Siglingastofnun veitt heimild til að skrá fiskiskip þurrleiguskráningu á erlenda skipaskrá en skipin verði eftir sem áður frumskráð á íslenska skipaskrá. Áður en heimildin er veitt skal liggja fyrir staðfesting sjávarútvegsráðuneytisins á því að nánar tiltekin skilyrði séu uppfyllt.



### **Lög um eftirlit með skipum.**

Markmið með lögnum er að fylgja eftir nokkrum tilskipunum Evrópusambandsins um skoðun og eftirlit með skipum. Einnig er tilgangur laganna að breyta ákvæðum laga um gjaldtöku vegna þjónustu- og eftirlitshlutverks Siglingastofnunar með skipum í framhaldi af álitni nefndar fjármálaráðuneytisins og álits umboðsmanns Alþingis. Að lokum er Siglingastofnun veitt heimild til að fela öðrum hæfum aðilum að framkvæma skoðun og gefa út starfsleyfi þeim til handa.

### **Breyting á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna.**

Tilgangur með lögnum er að gera breytingar á sjómannalögum vegna innleiðingar EES-gerða sem varða vinnu- og hvíldartíma skipverja, á fiskiskipum annars vegar og á farþega- og flutningaskipum hins vegar.

### **Breyting á lögum um Siglingastofnun Íslands nr. 6/1996 með síðari breytingum.**

Með lögnum fær Siglingastofnun Íslands heimild til að annast framkvæmd laga um vaktstöð siglinga og 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.

### **Fjarskiptalög.**

Með lögnum er innleidd ný fjarskiptalöggjöf ESB sem leysir af hólmi flestar gerðir sem fyrir eru um fjarskiptamál. Markmiðið er að efla virka samkeppni annars vegar og að tryggja að allir landsmenn eigi kost á ákveðinni lágmarksfjarskiptaþjónustu hins vegar.

### **Lög um Póst- og fjarskiptastofnun.**

Lögin gera Póst- og fjarskiptastofnun betur í stakk búna til að sinna margvíslegum verkefnum sem byggjast á nýrri fjarskiptalöggjöf Evrópusambandsins og nýsamþykktum fjarskiptalögum hér á landi.

### **Hafnalög.**

Ný hafnalög eru gjörbreytt frá fyrri lögum. Stjórn hafna og ábyrgð á rekstri þeirra er með lögnum færð alfarið til sveitarstjórna. Gert er ráð fyrir að rekstrarfyrirkomulag hafna geti verið með þrenns konar hætti: Hafnir án hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags, hafnir með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags og einnig annað rekstrarform sem ekki fellur undir opinberan rekstur. Lögin gera ráð fyrir minni greiðsluþátttöku ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum, en hagur minni hafna á byggðasvæðum er þó betur tryggður en áður með ríkisstyrkjum. Gjaldskrá hafna verður gefin frjálts eftir aðlögunartíma.



#### **Breyting á sjómannalögum.**

Með lögnum er verið að auka réttindi sjómanna þegar skip verður fyrir sjótjóni og dæmt óbætanlegt eða þegar skip er af óviðráðanlegum ástæðum tekið úr þjónustu útgerðarmanns um ófyrirsjáanlegan tíma og skiprúmssamningi slitið.

#### **Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2003–2014.**

Þingsályktunin er í samræmi við lög um samgönguáætlun nr. 71/2002 og tekur til árunna 2003–2014. Áætlunin felur í sér viðamikla stefnumótun í samgöngumálum og helstu markmið sem unnið skal að þar sem grunnnet samgöngukerfisins er meðal annars skilgreint, en því er ætlað að ná til meginsamgöngukerfis landsins. Áætlun um fjáröflun til samgöngumála er sett fram og yfirlit um útgjöld til allra helstu framkvæmda, viðhalds og reksturs samgöngustofnana.

#### **Þingslályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2003–2006.**

Í samræmi við lög um samgönguáætlun nr. 71/2002 tekur þingsályktunin til árunna 2003–2006. Um er að ræða deiliáætlun samgönguáætlunar 2003–2014 þar sem markmiðin eru útfærð auk þess sem framkvæmdir og útgjaldaliðir eru sundurliðaðir fyrir hvert ár.



*Þingvellir.*

## MYNDASKRÁ

Í myndaskránni er sú regla viðhöfð að fyrst er nefnt blaðsíðutal þar sem mynd er að finna, þá myndatexti ef við á og loks ljósmyndari eða eigandi myndar.

- Bls. 3. *Ljós. Jóhann Ísberg.*  
Bls. 4. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 5. Brúarsmiði við Egilsstaði. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 6. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 7. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 8. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 9. Skaftafell. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 10. Klæðningarflokkur að störfum í Tálknafirði. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 11. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 12. Ný brú yfir Fnjóská. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 12. Gangamunni í Botnsdal. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 13. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 14. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 15. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 17. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 18. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 19. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 19. Langferðabifreið á leið um Suðurland. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 20. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 21. *Ljós. Flugmálastjórn.*  
Bls. 21. Reykjavíkurlflugvöllur. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 22. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 22. Séð yfir Heimaey. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 23. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 23. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 24. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 24. Langferðabifreið á áningarstað við Dettifoss. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 25. Hvalsnes. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 25. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 26. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 27. Brúargerð árið 2002. Þverá við Hvolsvöll. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 27. Listaverkið „Þotuhreiðrið“ við Flugstöð Leifs Eiríkssonar. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 28. Brú yfir Vesturlandsveg. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 29. Hvalfjarðargöng. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 29. Þrif á vegstikum í göngum undir Breiðdals- og Botnsheiði. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 29. Tölvugerð mynd af fyrirhuguðum veggöngum um Héðinsfjörð. Gangamunni í Siglufirði. *Tölvumynd Vegagerðin.*  
Bls. 30. Lónsós í Öxarfirði. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 31. Brú yfir Grímsá. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 33. *Ljós. Vegagerðin.*  
Bls. 35. Höfnin að Reykhólum. *Ljós. Siglingastofnun.*  
Bls. 35. Víti í Reykjavíkurböfn. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 36. Reykjavíkurlflugvöllur eins og hann lítur út eftir endurnýjun. *Ljós. Flugmálastjórn.*  
Bls. 36. Tölvuteikning af hugmynd samgönguyfirvalda um framtíðarfyrirkomulag á flugvallarsvæðinu. *Tölvum. Teiknistofa Halldórs Guðmundssonar.*  
Bls. 36. Sturla Böðvarsson afhjúpar hnitstein á Reykjavíkurlflugvelli í tilefni af viðtækri endurnýjun flugvallarins. *Ljós. Flugmálastjórn.*  
Bls. 37. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 38. Jarðstöðin Skygggnir. *Ljós. Landsími Íslands.*  
Bls. 39. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 40. Miðborg Reykjavíkur. Loftmynd. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 41. Þingvellir. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 42. *Ljós. PhotoDisc.*  
Bls. 43. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 45. *Ljós. Nokia.*  
Bls. 47. *Ljós. PhotoDisc.*  
Bls. 48. Seyðisfjörður. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 49. *Ljós. Landssími Íslands.*  
Bls. 50. *Ljós. PhotoDisc.*  
Bls. 50. Úvarpshúsið í Efstaleiti. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 52. Þórsmörk. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 53. *Ljós. Nokia.*  
Bls. 54. *Ljós. Nokia.*  
Bls. 55. *Ljós. Nokia.*  
Bls. 55. *Ljós. PhotoDisc.*  
Bls. 57. *Ljós. Landssíminn.*  
Bls. 57. Þórshöfn í Færeyjum. *Ljós. Ragnar Th.*  
Bls. 58. Séð yfir Austurvöll. *Ljós. Ragnar Th.*



- Bls. 59. *Ljós. InfoMedia.*  
 Bls. 60. *Ljós. InfoMedia.*  
 Bls. 60. Götumynd í Reykjavík. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 61. *Ljós. PhotoDisc.*  
 Bls. 62. Hrollaugseyjarviti. *Ljós. Siglingastofnun.*  
 Bls. 63. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 64. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 64. *Ljós. Jón Páll Ásgeirsson.*  
 Bls. 65. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 66. Vitinn í Dyrhólaey. *Ljós. Siglingastofnun.*  
 Bls. 67. Gróttuviti. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 68. Þyrla yfir Heklutindi. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 69. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 70. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 71. *Ljós. Baldur Sveinsson.*  
 Bls. 72. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 72. Snæfellsjökull. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 73. Flugstöð Leifs Eiríkssonar. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 74. Bréfberi að störfum. *Ljós. Íslandspóstur.*  
 Bls. 75. *Ljós. Íslandspóstur.*  
 Bls. 76. Starfsmenn Íslandspósts í póstmíðstöðinni að Stórhöfða. *Ljós. Íslandspóstur.*  
 Bls. 76. *Ljós. PhotoDisc.*  
 Bls. 77. Íslandspóstur við Pósthússtræti. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 78. *Ljós. PhotoDisc.*  
 Bls. 79. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 80. Vonduklettur, Austurlandi. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 81. *Ljós. Ferðamálaráð.*  
 Bls. 82. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 83. Torfkirkja að Hofi í Örafum. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 83. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 84. Gamall maður í Færeyjum. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 84. Veiðimaður við Kulusuk á Grænlandi. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 85. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 86. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 86. Gamla pakkhúsið á Hofsósi. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 87. Bláa lónið. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 88. Skeiðarárbrú. *Ljós. Vegagerðin.*  
 Bls. 89. Fyrstu jarðgöngin á Íslandi, Arnardalshamar. *Ljós. Vegagerðin.*  
 Bls. 90. Akureyrarflugvöllur. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 91. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 92. Brúin yfir Gilsfjörð. *Ljós. Vegagerðin.*  
 Bls. 93. Gullfoss. *Ljós. Haukur Snorrason.*  
 Bls. 94. Ísafjörður við Skutulsfjörð. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 95. Við Hornbjarg. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 96. Í Flugstöð Leifs Eiríkssonar. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 97. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 99. Brú yfir Vesturlandsveg milli Grafarholts og Grafarvoqs. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 100. Við Vestmannaeyjahöfn. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 101. Garðskagaþing. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 101. Smábátahöfn í Stykkishólmi. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 102. *Ljós. PhotoDisc.*  
 Bls. 103. *Ljós. Islandspóstur.*  
 Bls. 103. *Ljós. PhotoDisc.*  
 Bls. 104. Í Fljótisdal. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 105. *Ljós. PhotoDisc.*  
 Bls. 105. *Ljós. Nokia*  
 Bls. 106. *Ljós. Randall Hyman.*  
 Bls. 106. Bílastæði við Jökulsárlón. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 107. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 108. *Ljós. Ferðamálaráð.*  
 Bls. 109. Fáskrúðsfjörður. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 110. Við Austurvöll, Dómkirkjan og Alþingishúsið. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 111. Stórhöfðaviti. *Ljós. Siglingastofnun.*  
 Bls. 112. Norðausturvegur í Óxarfirði. *Ljós. Vegagerðin.*  
 Bls. 113. *Ljós. Vegagerðin.*  
 Bls. 113. Vestfjarðavegur í Arnarfirði. *Ljós. Vegagerðin.*  
 Bls. 114. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 115. Reykjanesviti. *Ljós. Siglingastofnun.*  
 Bls. 116. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 117. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 118. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 119. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 120. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 121. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 122. *Ljós. Ragnar Th.*  
 Bls. 123. *Ljós. Ragnar Th.*