SVÞ
FLUTNINGASVIÐ

LV FRÉTTIR

1. tbl. | 3. árgangur | Júlí 2009

FRÉTTABRÉF TIL FÉLAGSMANNA Í LANDSSAMBANDI VÖRUBIFREIÐAEIGENDA

Mynd: Vegagerðin.

Samgöngubótum slegið á frest eða nýrra lausna leitað?

Stærsta einstaka baráttumál flutningasviðs SVÞ síðustu misseri hefur verið að kalla eftir langtíma stefnu stjórnvalda um auknar fjárveitingar til vegagerðar í þeim tilgangi að bæta verulega samgöngukerfi landsins. Vart þarf að nefna þær breytingar sem orðið hafa í íslensku samfélagi síðan í haust. Þegar þetta er skrifað ríkir algjör óvissa um hversu miklu fjármagni verður varið til samgönguframkvæmda í ár og á næstu árum. Fyrirsjáanlegt er að á fjárlögum ríkisins næstu ár verði dregið verulega saman í þessum málaflokki.

Þetta er alvarleg staða sem gerir kröfu á stjórnvöld að hugsa hlutina upp á nýtt. Stjórnvöld mega ekki láta eins og samgöngubætur séu aukaatriði þó að hrun hafi orðið í íslensku efnahagslífi. Samgöngubætur eru langtímamál og frestur á þeim í dag hefur áhrif á atvinnulíf í landinu til skemmri og lengri tíma. Nú þarf að horfa til nýrra lausna og sjái til þess að ekki verði skrúfað fyrir fjárfestingar í samgöngubótum á næstu árum.

Flutningasvið SVÞ skorar á stórnvöld og Alþingi

Flutningasvið SVÞ skorar á stjórnvöld og Alþingi að hefjast handa strax við að búa til nýja langtímaáætlun um samgöngubætur á næstu árum og gera áætlun um hvernig þeim verði komið í framkvæmd. Forgangsmál er að endurskoða verklag, fjármögnun og búa til skýrar reglur og gagnsætt ferli um hvernig megi tryggja að gildandi markmið um greiðar, hagkvæmar og öruggar samgöngur þar sem tillit er tekið til umhverfisþátta nái í framkvæmd. Það verður hlutverk löggjafans á hausti komanda.

Flutningasvið SVÞ skorar á stjórnvöld um að taka ákvörðun strax til skemmri tíma. Að sjá til þess að það fjármagn sem eyrnamerkt var í vegaframkvæmdir á árinu 2008 en ekki tókst að nýta vegna stöðu verkefna sem ekki voru komin nægilega langt verði tryggt sem framkvæmdafé í áætlaðar framkvæmdir þessa árs.
Það þarf ekki flókinn rökstuðning fyrir þessari áskorun. Verktökum í landinu er að blæða út. Skrúfað hefur verið fyrir framkvæmdir hjá sveitarfélögum og á einkamarkaði. Það er verulega alvarlegt mál og ekki skynsamlegt að á slíkum tímum ætli ríkisvaldið að skrúfa fyrir framkvæmdir líka og ekki nóg með það heldur hætta við verkefni sem komin eru af stað. Það skiptir öllu máli hvernig stjórnvöld taka ákvarðanir í árferði eins og nú. Vegagerðin hefur þegar þetta er ritað tilkynnt úboðsbann. Ákvörðun um útboðsbann verður að hrinda tafarlaust og tryggja með því að hjólin halda áfram að snúast í þessari atvinnugrein.
Hvernig það verður gert er úrlausnarefni stjórnvalda en ákvörðunina þarf að taka strax.

Forgangsmál að endurskoða verklag

Brýna þörf ber til að samgönguyfirvöld gangi strax í að endurskoða samgönguáætlun til lengri tíma. Við þá endurskoðun þarf að kalla til víða og fjölbreytta sérfræðiþekkingu til að búa til nýtt verklag um ákvarðanatöku um samgönguframkvæmdir. Verklag sem unnið verður eftir og allir geta gengið að.

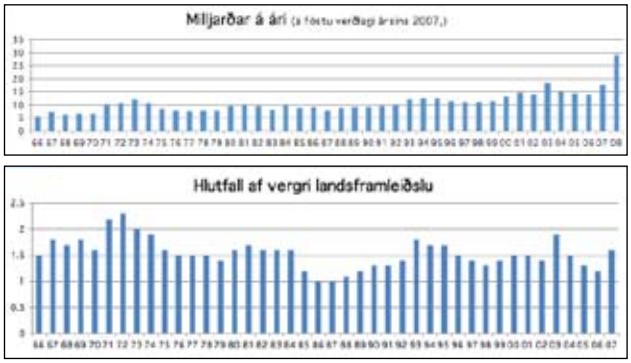
Umræða um samgönguframkvæmdir í vikunni hefur ýtt enn frekar undir hversu brýnt þetta mál er. Slegið hefur verið upp tveimur samgönguframkvæmdum hvorri gegn annarri Vaðlaheiðargöngum og Suðurlandsvegi og samgönguráðherra sakaður um kjördæmapot við forgangsröðun. Fádæma fyrirsögnum er slegið upp á forsíðum blaðanna þar sem viðkomandi fjölmiðill er búinn að ákveða hver forgangsröðin skuli vera. Í umræðum um Sundabraut hvort hún verði lögð í göngum eða gerð brú hafa stjórnmálamenn Reykjavíkurborgar fullyrt að ákvörðunarvaldið um legu brautarinnar sé alfarið þeirra. Alþingi tók á sínum tíma ákvörðun um gerð Héðinsfjarðarganga.

Nú nýlega var upplýst í fréttum að sveitarfélagið Blönduós hefði gengið frá aðalskipulagi hringvegarins þar sem núverandi vegstæði er viðhaldið í gegnum bæinn í stað þess að gefa færi á styttingu hringvegarins um 13 km eins og mögulegt er með því að gera ráð fyrir vegstæði hringvegarins á Svínavatnsleið. Við nánari skoðun virðist ákvörðun um þetta alfarið á valdi sveitarfélagsins. Þrátt fyrir góð og gild markmið samgönguáætlunar til 12 ára er engin trygging fyrir því í ákvarðanatökuferlinu að verðugar hugmyndir um mögulegar styttingar hringvegarins, umferðaröryggi eða önnur markmið komist yfirleitt í umræðuna hvað þá að þær komist í framkvæmd.

Engin krafa er gerð um arðsemismat eða kostnaðar- og ábatagreiningu. Engin fagleg umfjöllun er um hvernig forgangsröðun er fyrirkomið í löndunum í kringum okkur. Kostnaðar- og ábatagreining vegaframkvæmda er tæki sem notað er við forgangsröðun samgönguframkvæmda alls staðar í löndunum í kringum okkur og raunar virðist ákvarðanataka um vegaframkvæmdir á Íslandi í dag vera einstök að þessu leyti. Stjórnmálamenn í sveitarstjórnum og á Alþingi geta ákveðið allt frá smæstu upp í stærstu framkvæmdir. Slíkt verklag er ekki líklegt til að tryggja forgangsröðun sem byggir á heildarsýn.

Það er mat flutningasviðs SVÞ að þessu ferli verði að breyta og að það sé forgangsmál samgönguráðs, samgönguráðuneytis og Alþingis við endurskoðun samgönguáætlunar á haustmánuðum. Það eru sameiginlegir hagsmunir atvinnulífs og almennings í landinu að verklag ákvarðanatöku um samgönguframkvæmdir sé faglega unnið. Tilviljanakennd ákvarðanataka án faglegra aðferða til að búa til forsendur eru stærsta vandamál þessa málaflokks í dag.

Mynd sem sýnir leiðir sem farnar eru með afbrigðilega stóra farma út úr borginni þar sem stofnleiðir eru lokaðar með mannvirkjum eins og göngubrúm. Aðal inn- og útflutningshöfn landsins er í Reykjavík og þaðan þarf að flytja tók og tæki út um allt land. Landsvirkjun, Orkuveitan og aðrar hliðstæðar stofnanir í eigu hins opinbera eða sveitarfélaga eru þau fyrirtæki sem mest þurfa á afbrigðilegum flutningum að halda. Oft þarf að keyra með þessi tæki í gegnum íbúðahverfi, framhjá skólum og leikskólum margra kílómetra leið til þess eins að komast út úr borginni. **Brýnt að horfa á við gerð samgönguáætlunar?**



Á árinu 2008 var gert ráð fyrir að 30 milljörðum af fjárlögum til vegaframkvæmda. Þessi fjárhæð var veruleg aukning á fjárframlagi ríkisins til vegaframkvæmda frá því sem verið hefur eins og sjá má á meðfylgjandi línuriti .Þær áætlanir náðu ekki að fullu í framkvæmd og í dag ríkir óvissa um framhaldið.

Hagsmunir flutningagreinarinnar

Samgöngukerfið er stærsta einstaka hagsmunamál flutningagreinarinnar. Það hvernig ákvarðanir eru teknar og hvernig er forgangsraðað skiptir öllu máli. Til að greinin geti þjónustað atvinnulíf út um allt land þarf greiðar leiðir. Til að ná sem mestri hagkvæmni þarf að stytta leiðir. Þess vegna er þessi áhersla á þennan málaflokk í þessu fréttabréfi. Þó að nú kreppi að íslensku atvinnulífi er mikilvægt að stjórnvöld missi ekki móðinn heldur hugsi hlutina upp á nýtt. Samgöngubætur eru jafnmikilvægar nú og þær hafa verið og munu verða. Greiðar samgöngur er eitt mikilvægasta mál íslensks samfélags nú og til framtíðar. Nú sem fyrr er þörf á að tryggja fjárfestingar í innviðum samfélagins, skilgreina samgöngukerfið og forgangsraða framkvæmdum.

Fjármögnun samgönguframkvæmda

Það er ljóst að til að geta haldið áfram og komið í framkvæmd stórhuga samgöngubótum til framtíðar er þörf á nýjum aðferðum við fjármögnun. Vænta má að af hálfu ríkisins verði minna fé til til ráðstöfunar í samgöngubætur í nánustu framtíð en verið hefur um langa hríð. Fyrir liggur að beinar tekjur ríkisins af bifreiðum dragist verulega saman vegna samdráttar í bílakaupum þó óvissan sé meiri um óbeinar tekjur eins og eldsneyti þar sem stjórnvöld hafa hækkað álögurnar í þeirri von að auka tekjur.

Við slíkar aðstæður eins og nú ríkja er mikilvægara en nokkru sinni fyrr að stjórnvöld horfi til nýrra lausna og horfi ekki bara til þess að draga saman í fjárlögum ríkisins

Kort sem sýnir þungatakmarkanir á vegum landsins 11. mars 2007. Þungatakmarkanir eru ekki náttúrulögmál heldur ákvörðun stjórnvalda. Þær eru kostnaðarsamar fyrir fyrirtæki á landsbyggðinni og þær eru skapa óþægindi fyrir flutningakeðjuna alla. **Hluti af því sem brýnt er að horfa til við ákvarðanir um samgönguáætlun?**

Mynd af mannvirki við Holtagarða þar sem virðist hafa gleymst að gera ráð fyrir starfsemi Holtabakkahafnar og þeirra stóru ökutækja sem þar þurfa sífellt að komast að og frá höfninni. Flutningasvið SVÞ hefur unnið markvisst að því að vekja athygli stjórnmálamanna, stjórnvalda, stjórnsýslu og annarra hlutaðeigandi á nauðsyn þess við ákvarðanir um skipulag til þessa málaflokks. Skoða þarf mögulega fjármögnun einstakra framkvæmda í einkaframkvæmd sem sumar gætu að verulegu leyti fjármagnað sig sjálfar. Slík ákvörðun myndi gjörbreyta möguleikum íslenskra stjórnvalda til að gera verulegar endurbætur á vegakerfinu án þess að slíkt þyrfti að leiða til samdráttar framlaga ríkisins til annarra málaflokka. Íslendingar eiga gott dæmi um slíka framkvæmd. Hvalfjarðargöng eru dæmi um framkvæmd sem fór langt fram úr björtustu vonum manna hvað varðar notkun. Veggjöld á þeirri leið hafa ekki hindrað vegfarendur til að velja þá leið.

Hvalfjarðargöngin voru einstök framkvæmd að því leyti hversu byltingarkennd hún var í að bæta samgöngur á milli landshluta en hver getur fullyrt um hvort að fleiri samgöngubætur geta fallið í sama eða svipaðan flokk? Eru ekki Hvalfjarðargöngin einmitt skýrt dæmi um hvað ný hugsun getur leitt af sér?

Upplýsingar um starf flutningasviðsins

Aðildarfélagar flutningasviðsins eru hvattir til að kynna sér heimasíðu flutningasviðsins á vefslóðinni: *http://www.svth.is/content/blogcategory/33/84/* Þar er að finna ýmsar upplýsingar um það helsta í starfsemi síðustu mánaða. Vegna áherslunnar í þessu fréttabréfi er ástæða til að vekja sérstaka athygli á fundi sem haldinn var með sérfræðingum um samgöngumál 16. júní síðastliðinn. Það var mjög upplýsandi fundur og sérfræðingar sem þar töluðu hafa mikið fram að færa til stjórnvalda og væri óskandi að stjórnvöld nýttu sér þekkingu þeirra.

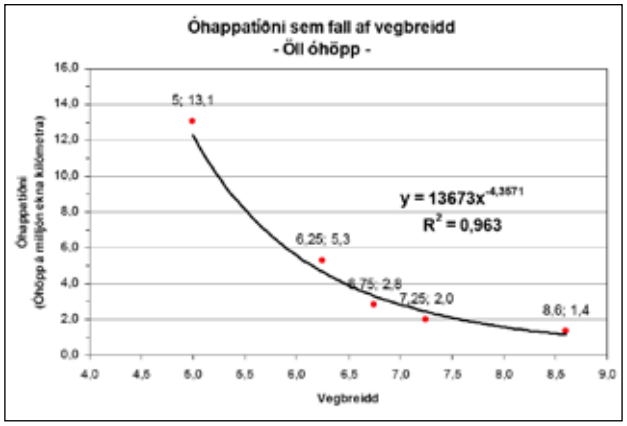
Meðal spurninga sem sérfræðingarnir leituðust við að svara voru: Er mögulegt að stytta hringveginn á Norðurlandi einu um 50 km? Er hægt að gera áætlun um samgönguframkvæmdir sem byggir á einu markmiði fyrir landið allt? Er til „rétt" aðferð til að forgangsraða samgönguframkvæmdum? Skoðið umræðuefni fundarins, kynningarefni og niðurstöður hér: *http://www.svth.is/content/view/807/84/*

sé ávallt til staðar meðvitund um nauðsyn greiðra flutningaleiða. Því miður virðist sem þörf fyrir greiðar flutningaleiðir gleymist æ oftar við skipulagsgerð og slíkar ákvarðanir skapa hættu í allri umferð að ekki sé talað um óþægindi. Hver á að bera ábyrgð á heildarskipulagi umferðarflæðis á endanum? **Brýnt að horfa á við gerð samgönguáætlunar?**

Stofnun samgönguhóps Samtaka atvinnulífsins

Í lok desember tilkynntu Samtök atvinnulífsins að Samgönguráð hefði kallað eftir samstarfi um samgönguáætlun og í því skyni yrði stofnaður sérstakur samgönguhópur Samtaka atvinnulífsins. Tilgangur hópsins er annars vegar að móta almenna stefnu samtakanna um samgöngumál og hins vegar að annast samráð af hálfu atvinnulífs við samgönguráð við mótun samgönguáætlunar 2011 – 2022.

Flutningasvið SVÞ lítur á stofnun þessa hóps og samráð atvinnulífsins við samgönguráð um samgönguáætlun sem ótvíræðan árangur af markvissri baráttu í þessu máli og væntir mikils af árangri þess til framtíðar.



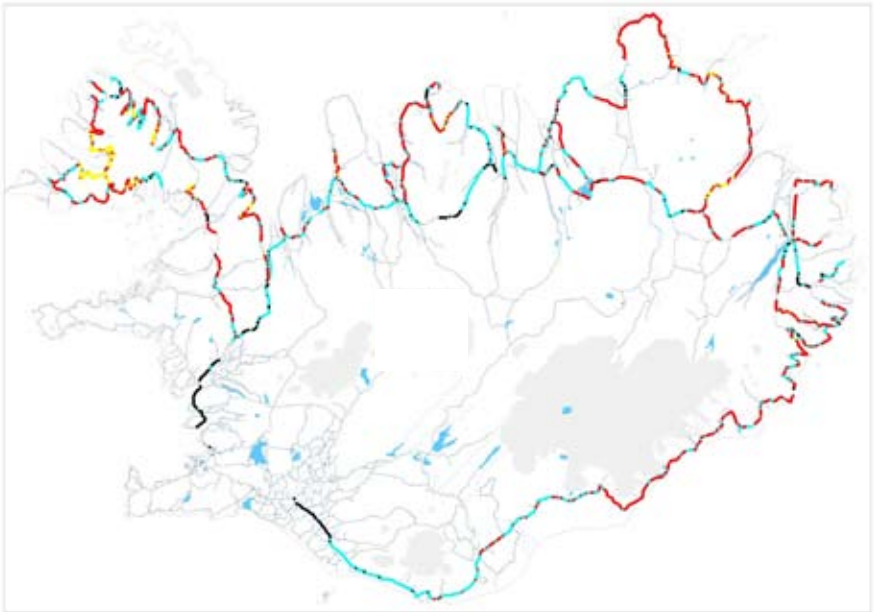
Mjór vegur er mun hættulegri en breiður vegur og eftir því sem hann er mjórri er hann hættulegri. Mynd sem sýnir óhappatíðni sem fall af vegbreidd en Haraldur Sigþórsson hjá Eflu kynnti rannsóknarniðurstöður sínar um þetta efni á árlegri rannsóknarráðstefnu Vegagerðarinnar. Niðurstöðurnar sýna að mjög skýr tengsl eru á milli óhappatíðni og breiddar vega. Skýrslu hans er að finna á vef Vegagerðarinnar undir rannsóknir.

Vegbreiddir:

8-12 m	204 km
7-8 m	1.051 km
6-7 m	1.452 km
4-6 m	247 km

Niðurstöður skv. skilgreiningu EuroRap:

>7,5 m	118 km
6,5-7,5 m	799 km
6,0-6,5 m	973 km
<6,0 m	1.106 km



Kort frá Vegagerðinni sem sýnir breidd vegakerfisins. Vegagerðin skilgreinir breidd vega „vegöxl – vegöxl". EuroRap hér á landi skilgreinir breidd vega „slitlag – slitlag" en skv. alþjóðlegum stöðlum EuroRap er breidd vega mæld „lína – lína", ekki hægt hér þar sem línur beggja vegna vegar eru undantekning. **Brýnt að horfa á við gerð samgönguáætlunar?**

Niðurstöðu íslenskra stjórnvalda beðið með eftirvæntingu

Þau ánægjulegu tíðindi bárust frá Brussel í marsmánuði síðastliðnum að Fastanefnd EFTA hefði samþykkt skilyrðislaust allar undanþágubeiðnir íslenskra stjórnvalda frá aksturs- og hvíldartímareglum.

Munu stjórnvöld nýta þær undanþágur sem fengist hafa?

Þrátt fyrir niðurstöðu Fastanefndarinnar frá í mars hafa íslensk stjórnvöld ekki innleitt breytingar á íslensku reglugerðinni, né heldur sektarreglugerðinni þegar þetta er ritað í lok júní 2009. Niðurstaðna íslenskra stjórnvalda er beðið með mikilli eftirvæntingu enda er það túlkun íslenskra stjórnvalda í málinu sem skiptir öllu máli.

Álit sérfræðinganefndar

Fram kemur að Fastanefnd EFTA byggði niðurstöðu sína ekki síst á skýrslu sérfræðinganefndar sem fékk það verkefni að leggja mat á undanþágubeiðnina út frá umferðaröryggi. Sérfræðinganefndin sem hafði á að skipa m.a. sérfræðingi í svefnrannsóknum komst að þeirri niðurstöðu að við íslenskar aðstæður geti það beinlínis verið til þess fallið að auka streitu hjá bílstjórum að þurfa að komast á áfangastað innan tiltekins tíma. Það var eindregin niðurstaða sérfræðinganna að engin rök lægju til þess að álykta sem svo að undanþágurnar sem íslensk stjórnvöld færu fram á yrðu til að minnka umferðaröryggi, raunar þvert á móti töldu þeir að aukinn sveigjanleiki í aksturstíma gæti orðið til að auka umferðaröryggi, sem er alveg í samræmi við röksemdir flutningasviðs SVÞ í málinu frá upphafi. Skýrsluna má finna í heild sinni á vefflutningasviðsins: *http://www.svth.is/images/stories/serfraedingaskyrsla-vegna-undanthaga-esb-561-2006.pdf*.

Nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga sem verið hefur að störfum á annað ár hefur skilað af sér. Signý Sigurðardóttir fulltrúi Samtaka verslunar og þjónustu í nefndinni skrifaði ekki undir endanlegar tillögur nefndarinnar og er því ekki aðili að frumvarpstillögunum eins og þær eru lagðar fyrir ráðherra. Flutningasviðið hafði miklar væntingar til heildarendurskoðunar umferðarlaga og niðurstaðan er að sama skapi vonbrigði. Ekki liggur fyrir á hvaða stigum það verður sent í umsagnarferli eða hvenær það verður komið í þann búning að verða lagt fram á Alþingi. Leitað verður allra leiða til að tryggja nauðsynlegar lagfæringar á frumvarpinu hvort sem það verður á vettvangi samgönguráðuneytisins eða Alþingis.

Hvað ætla íslensk stjórnvöld að gera?

Ætla íslensk stjórnvöld að taka mark á þessari skýrslu og draga verulega úr sektum vegna smávægilegra brota á þessum reglum? Og hafa þannig mest umferðaröryggi að leiðarljósi? Eða ætla þau að halda til streitu því viðhorfi að aksturs- og hvíldartímareglur séu gríðarlega mikilvægar á íslenskum vegum?

Íslensk stjórnvöld hafa fullt frelsi til að ákvarða sektir og refsingar vegna brota á þessum reglum. Íslensk stjórnvöld hafa úrslitavaldið um það hvernig þau túlka heimildir sínar til að innleiða aksturs- og hvíldartímareglur og hvaða áherslu þau leggja á eftirlit með þeim. Það er fyrir löngu kominn tími til að íslensk stjórnvöld axli þá ábyrgð sem þau bera í stað þess að fela sig ítrekað á bak við Evrópusambandið það á við í þessu máli eins og svo mörgum öðrum.

SVÞ FLUTNINGASVIÐ

LV FRÉTTIR	1. tbl., 3. árgangur, júlí 2009
Útgefandi:	Samtök verslunar og þjónustu
Ábyrgðarmaður:	Andrés Magnússon
Ritstjóri:	Signý Sigurðardóttir
Umbrot:	Uppheimar
Prentun:	Samtök verslunar og þjónustu