

Málþing um Samgönguáætlun 2003 – 2014 *Samgöngur á landsbyggðinni*

Samgönguráðherra, aðrir góðir gestir.

Ég vil í upphafi þakka fyrir þann heiður að vera boðið að flytja erindi hér á þessu málþingi.

Hér á eftir mun ég fjalla um samgöngumál og áhrif þeirra frá sjónarhorni landsbyggðarinnar og skipti ég viðfangsefninu í þrjá meginþætti:

(Glæra 1)

1. Þróun undanfarin 10 ár
2. Núverandi staða
3. Framtíðarsýn

Ég hef starfað síðastliðin 15 ár við flutningaþjónustu bæði hér heima og erlendis og meðal annars tekið þátt í endurskipulagningu flutningakerfis Samskipa og þróun þess, jafnframt hef ég starfað við atvinnurekstur á Akureyri og er búsettur þar.

Ég vil byrja á því að lýsa ánægju minni með tillögu að nýrri samgönguáætlun þar sem lögð er áhersla á hagkvæmari nýtingu fjármagns og mannafla.

Einnig tel ég mikilvægt það markmið áætlunarinnar að auka samstarf og samspil milli samgöngumáta og stofnana samgönguráðneytisins þar sem leitast er við að samræma flug-, hafna- og vegaáætlun með formlegum hætti í því skyni að mynda eitt heildstætt samgöngukerfi fyrir landið.

Að mínu mati er það mjög til bóta að nú sé í fyrsta skipti gerð heildstæð langtímaáætlun um samgöngur á Íslandi, því í takt við miklar og örar þjóðfélagsbreytingar er okkur mikil nauðsyn að samgöngukerfi landsmanna sé fullkomið en um leið hagkvæmt.

Þróun undanfarin 10 ár

(Glæra 2)

Ef lítið er 10 ár aftur í tímann hafa orðið miklar breytingar í flutningaþjónustu og samgöngum. Fyrir 10 árum voru 5 skip í strandsiglingum en nú um aldmótin var aðeins eitt skip eftir. Flutningarnir hafa því færst yfir á vegina í auknum mæli.

Ríkisskip gerði út þrjú skip sem höfðu viðkomu í höfnum hringinn í kringum landið. Þessi útgerð var niðurgreidd með háum opinberum fjárframlögum.

Flutningafyrirtækin Eimskip og Samskip voru einnig í strandflutningum sem var hluti af inn- og útflutningsþjónustunni.

Til viðbótar höfðu kaupfélög og einstaklingar á landsbyggðinni með höndum rekstur landflutningafyrirtækja, sem önnuðust vöruflutninga á landi milli viðkomandi byggðarlaga og höfuðborgarinnar. Í Reykjavík voru vöruafgreiðslur þessara fyrirtækja á Vöruflutningamiðstöðinni og Landflutningum, sem voru fyrirtæki í eigu flutningsaðilanna.

Það er ljóst að það var mikið óhagræði og vannýtt flutningsgeta í því flutningakerfi sem var til staðar á þessum tíma. Ríkisskip var að sigla með illa nýtt skip á margar litlar hafnir með lítið magn, flutningafyrirtækin fluttu tóma gáma út á land fyrir sjávarafurðir og landflutningafyrirtækin voru illa nýtt frá landsbyggðinni en aftur á móti var nýting þeirra góð í flutningum neyslu- og rekstrarvara frá Reykjavík og út á land.

Það verður ekki framhjá því horft að þróunin hefur verið í þá átt að einstaka byggðarlög á landsbyggðinni hafa reynt að ná sem mestum fjármunum til sín í uppbyggingu samgöngumannvirkja, hvort sem er á sviði hafnargerðar, flugvallargerðar eða í vegauppbyggingu.

Þannig hefur oft á tíðum verið horft framhjá heildarhagsmununum, sem hljóta að vera þeir að leita eftir tækifærum til þess að verja fjármunum úr sameiginlegum sjóðum

landsmanna til samgöngumála á sem hagkvæmastan hátt og með heildarhagsmuni að leiðarljósi.

Það er ljóst að í alltof miklum mæli hafa skammtímamarkmið og hagsmunir einstakra byggðarlaga verið hafðir að leiðarljósi, auk þess sem opinberar stofnanir sem heyrja undir samgönguráðuneytið hafa verið í innbyrðis samkeppni um skiptingu fjármunanna.

Núverandi staða

(Glæra 3)

Það sem hefur gerst á síðustu árum og endurspeglar núverandi stöðu er að flutningafyrirtækin Samskip og Eimskip hafa keypt upp Ríkisskip og landflutningaaðila ásamt þeirra flutningastöðvum í Reykjavík.

Fyrirtækin hafa endurskipulagt innanlandsflutningana með það að markmiði að samnýta skip og bíla og hagræða í því kerfi sem fyrir var, þar á meðal almenna innanlandsflutninga og söfnun og dreifingu fyrir inn- og útflutning.

Með samræmingu innanlandsflutninga skapast betri nýting flutningatækjanna og þjónusta hefur stóraukist hvað varðar hraða og tíðni sem skapar stórbætta samkeppnisstöðu fyrirtækja á landsbyggðinni bæði með aðföng og fullunnar vörur.

Flutningafyrirtækin hafa innleitt gjaldtöku þar sem markmiðið er að innanlandsflutningar standi undir sér og verði ekki gjaldfrí þjónusta til hliðar við inn- og útflutningsþjónustu þeirra. Í raun er það rökrétt aðgerð að varan taki á sig þann kostnað sem hún stofnar til og verð hennar endurspeglar af því.

Miklar raunhækkanir hafa orðið á gjaldskrá innanlandsflutninga undanfarnum árum vegna aukinna krafna flutningafyrirtækjanna sjálfra um arðsemi og aukinnar skattlagningar hins opinbera.

Viðamesta breytingin í samgöngum hér á landi á undanförunum árum er að viðkomustöðum, bæði skipa og flugvéla, hefur fækkað verulega.

Viðkomuhöfnum hefur fækkað á nokkrum árum úr þrjátíu í tíu og þjónustustigið þar með lækkað. Á móti kemur að skipin hafa stækkað, en það breytir aftur á móti litlu fyrir viðskiptavinum úti í hinum dreifðu byggðum, hvort sem er einstaklinga eða fyrirtæki. Sama þróunin hefur í raun átt sér stað í fluginu.

Það er ekki svo að flutningsmagnið hafi dregist mikið saman, en flutningarnir eru nú bundnir við færri og stærri hafnir. Nú til dags eru gámaskip allsráðandi í þessum flutningum, áður voru vörurnar fluttar með svo kölluðum pallaskipum.

Sú meginbreyting hefur átt sér stað að vöruflutningar með skipum hafa lítillega dregist saman en hafa á móti aukist verulega með bílum. Þessari þróun, sem er þekkt í nágrannalöndunum, verður tæplega snúið við og við þurfum í framtíðinni að taka mið af henni við uppbyggingu samgöngumannvirkja.

Óneitanlega hafa landflutningar það umfram sjóflutningana að geta mætt auknum kröfum um hraða og sveigjanlega þjónustu.

Eins og staðan er núna fara rúmlega 70% innflutnings og 40% útflutnings um hafnir á höfuðborgarsvæðinu og þar mun söfnun og dreifing inn- og útflutningsvara eiga sér stað.

Framtíðarsýn

(Glæra 4)

Vegakerfið er það samgöngukerfi á Íslandi sem er langskemmst á veg komið og ber samgönguáætlun því glöggt vitni.

Í mínum huga þarf að leggja mest upp úr því á næstu árum að byggja upp öflugt vegakerfi til framtíðar þar sem bættir vegir og stytting leiða bæti samgöngur milli svæða og lækki kostnað. Jafnframt þarf að eyða allri sóun ríkisins í óarðbærar framkvæmdir eða uppbyggingu sem ekki mun skila sér í framtíðinni og styður ekki við nýja samgönguáætlun.

Flutningar ganga út á stærðar- og nýtingarhagkvæmni. Í framtíðinni er það grundvallaratriði að allir þeir aðilar sem koma að samgöngumálum vinni eftir samræmdum aðgerðum m.a. til þess að ná fram hagræðingu og að byggja upp hagkvæmt og gott samgöngukerfi til framtíðar sem þjónar hagsmunum allra landsmanna og er í samræmi við stefnu í byggðapróun.

Landflutningar þjóna hagsmunum landsbyggðarinnar betur en strandsiglingar en eru hærra skattlagðir og við því þarf að bregðast. Í dag eru sveitarfélög að berjast um tekjustofna við ríkið, þ.e. þungaskattur á móti hafnar- og vörugjöldum sem hamlar því að menn horfi á heildarhagsmuni og hagkvæmni.

Það er vissulega áhyggjuefni að öll flutningaþjónusta innanlands er rekin með tapi, ríkisútgjöld eru mikil vegna samgöngumála og álögur á fyrirtæki og einstaklinga á landsbyggðinni hafa farið hækkandi á síðustu árum.

Ég tel að flutningafyrirtækin geti hagrætt mikið frá því sem nú er með því að samnýta flutningatækin, s.s. skip og bíla og ekki síst afgreiðslur. Ljóst er að ákveðnir flutningar henta betur í skip en aðrir flutningar í bíla.

Með aukinni samvinnu flutningafyrirtækjanna geta þau að mínu mati hagrætt enn frekar í innanlandsflutningum án þess að það lækki þjónustustig til viðskiptavina og það sem meira er að það myndi örugglega lækka kostnaðinn umtalsvert, sem aftur ætti að skila sér í lækkuðum farmgjöldum og meiri hagkvæmni fyrir landsbyggðina.

Hins vegar er spurning hvort slíkt samstarf falli að samkeppnislögum sem geta hamlað frekari hagræðingu og hagkvæmni í samgöngumálum. Við búum við samkeppnislöggjöf sem er miðuð við milljóna samfélag en við erum í raun örríki.

Ég veit til þess að erlendis er vel þekkt að samkeppnisfyrirtæki í flutningastarfsemi samnýti mannafla, afgreiðslur og tæki til að koma á eðlilegu hagræði og íslensk flutningafyrirtæki skipta við sömu afgreiðsluaðila erlendis í mörgun tilvikum.

Stærri útflutningsfyrirtæki, til dæmis iðn- og sjávarútvegsfyrirtæki, munu í auknum mæli búa til nýjar flutningaleiðir, aðfangakeðju sem endurspeglar hagræðingu í

flutningum og tryggir bættan aðgang viðskiptavina að framleiðsluvörum með því að færa birgðir nær mörkuðunum. Þetta mun aftur skapa tækifæri til að ná fram stærðar- og nýtingarhagkvæmni í flutningum bæði milli landa og innanlands sem mun leiða af sér samgönguleiðir frá landsbyggðinni þar sem stærðar- og nýtingarhagkvæmni nýtur við.

Það er þjóðhagslega hagkvæmt að leggja aukið fjármagn í uppbyggingu vegakerfisins og þá er ég að tala um alvöru vegakerfi. Vegagerðin skilaði 324 milljónum til ríkissjóðs árið 1999, á sama tíma greiddi ríkissjóður 908 milljónir til Siglingastofnunar.

Góðir fundarmenn, samandregið tel ég að fólki muni fyrst og fremst fjölga á höfuðborgarsvæðinu og Eyjafjarðarsvæðinu á næstu árum.

Til þess að byggja upp mótvægi við höfuðborgarsvæðið, sem ég held að allir séu sammála um að er nauðsynlegt fyrir eðlilega byggðaðþróun í landinu, þarf að leggja áherslu á að bæta og stytta vegasamgöngur milli Akureyrar og höfuðborgarsvæðisins og mikilvægt er einnig að Norðvesturland og Austurland verði í góðu vegasambandi við þessa tvo meginbyggðarkjarna landsins.

Ef til dæmis er horft til leiðarinnar milli Akureyrar og Reykjavík er hún nánast að verða ofhlaðin af þungaflutningum því núverandi vegakerfi gerir ekki ráð fyrir svo miklum vöruflutningum.

Uppbygging vegakerfisins hefur ekki haldist í hendur við öra þróun í landflutningunum. Þungaflutningarnir skapa ákveðið óöryggi hjá fjölda vegfarenda, sem er alls ekki nógu gott. Nýtt og endurbætt vegakerfi þarf að tryggja vegfarendum fullnægjandi öryggi.

Ég þakka gott hljóð.

