

Sjávarklasinn, ráðstefna miðvikudag 30. september 2015 í

Kaldalóni í Hörpu klukkan 9:

Flutningalandið Ísland

Hlutverk stjórnvalda í flutningalandinu Ísland

Góðir ráðstefnugestir

Flutningalandið Ísland er verðugt heiti á þessari ráðstefnu enda byggjum við nánast alla tilveru okkar á flutningum af einhverjum toga. Flutningar okkar snerta innviðina, atvinnulífið og útflutninginn eins og hér kemur fram á ráðstefnuheitinu. Í innanríkisráðuneytinu má segja að lífið snúist að hálfu leyti um flutninga því sá málaflokkur er mjög fyrirferðarmikill hjá okkur. Hér á ég við innviði á öllum flutningasviðum, sjó, landi og lofti. Það þýðir mannvirkin, reglurnar og öryggið. Tökum líka með innviði fjarskipta því án þeirra hvorki förum við eitt eða neitt né flytjum eitt eða neitt.

Þarna er okkur vissulega lögð mikil ábyrgð á herðar en við reynum að standa undir henni. Þessari ábyrgð deilir öll ríkisstjórnin sem slík – stjórnvöld – og þar með talið Alþingi sem ræður að sjálfsögðu æði miklu ekki síst þegar fjármunir eru annars vegar. Af þessu er ljóst að hlutverk stjórnvalda í landinu er umfangsmikið þegar flutningar eru annars vegar og hvernig sem á það er litið.

En hvernig gengur stjórnvöldum að rækja þetta hlutverk? Hvernig eru innviðirnir, hvernig er regluverkið og hvernig stöndum við þegar horft er til öryggis og til umhverfisins? Hver er stefnan og hver er þróunin?

Samgönguáætlun er aðal stefnuskrá stjórnvalda, leiðarvísir og landakort. Þar á ég bæði við framkvæmdaáætlunina til fjögurra ára og síðan hina viðamiklu 12 ára áætlun þar sem lagðar eru megin línur. Þessi stefnumörkun á sér stað yfir

langan tíma og sker mörg kjörtímabil í lífi stjórnáamannansins. Það er af hinu góða þegar um slíka grundvallarstefnumótun er að ræða fyrir landsmenn alla.

Stefnt er að því að leggja þessar áætlanir fyrir Alþingi nú í haust og eru lokadrög þeirra nú í vinnslu eftir að umsagnartíma fyrir umhverfismat tólf ára samgönguáætlunarinnar lýkur sem verður á næstu vikum.

Flutninga- og samgöngukerfi okkar er grundvallarforsenda búsetugæða og öflugis atvinnulífs. Þetta þarf varla að taka fram í þessum hópi. Stjórnvöld vilja líta á flutningakerfið sem eina heild. Uppbygging og viðhald þess hlýtur að taka annars vegar mið af því hvar skortir á uppbyggingu grunnþjónustu og hins vegar því að halda kerfinu almennilega við svo að það molni ekki niður. Við eigum fullt í fangi með þessi verkefni, það verður bara að segja það eins og það er og þið vitið af hverju: Efnahagsþrengingar undanfarinna ára hafa þrengt að kerfinu og enn vantar talsverða fjármuni til að komast aftur á siglingu.

Komandi tólf ára samgönguáætlunin nær til fram til 2026 og er endurskoðuð á fjögurra ára fresti. Meginlínur samgönguáætlunar eru þessar – og ég vek athygli á að þegar ég nota orðið samgöngur má allt eins nota orðið flutningar. En þetta eru megin línurnar:

- Greiðar samgöngur
- Hagkvæmar
- Öruggar
- Umhverfisvænar
- Jákvæðar fyrir byggðaðróun og atvinnulíf

Við erum eflaust sammála um flesta þættina. Við viljum hafa samgöngur greiðar, hagkvæmar, öruggar og líka umhverfisvænar. En hvað þýðir að samgöngur séu jákvæðar fyrir byggðaðróun. Er það Héðinsfjarðargöng? Er það Landeyjahöfn? Er það útflutningshöfn á Bakka með tilheyrandi göngum? Vaðlaheiðargöng? Er það einn aðal flugvöllur í Keflavík fyrir innanlands- og

millilandaflug og alla vöruflutninga með flugi? Eru öll þessi verkefni í samræmi við heildarstefnuna í samgöngu- og flutningamálum, eru þau öll hagkvæm, eru þau öll umhverfisvæn og ef ekki falla þau þá undir jákvæða byggðapróun? Ég nefni þetta bara sem dæmi af handahófi og úr umræðunni um nokkrar umfangsmiklar framkvæmdir sem hafa verið mikið ræddar.

Fyrir utan þessar megin línur samgönguáætlunar leggja ríkisstjórnin og innanríkisráðherra sínar áherslur og síðan tvinnast inni áætlunina margs konar samráð við sveitarfélög, atvinnulífið og fleiri, við þurfum að skoða samhengi við aðrar áætlanir, svo sem fjarskiptaáætlun, byggðaáætlun, rammaáætlun um nýtingu náttúruauðlinda og fleiri. Aðaláherslur mínar í samgönguáætluninni eru þessar:

- Samgöngukerfið þjóni íbúum og atvinnulífi með skilvirkum hætti
- Bætt öryggi
- Auka hlut vistvænna orkugjafa
- Einkaaðilar komið að uppbyggingu og rekstri mannvirkja
- Nýta upplýsingakerfi til að greiða fyrir samgöngum

Þetta eru nokkur atriði og þannig liggur stefnan fyrir í grófum dráttum. Hvernig þjónar þessi stefna og þessir innviðir þörfum flutningageirans? Byrjum á fluginu: Vöruflutningur með flugi fer svo til eingöngu fram um Keflavíkurflugvöll. Fyrir nokkrum árum var gerð tilraun með útflutning fiskafurða frá Akureyri en það varð aldrei meira en tilraunin. Ég sé ekki fyrir mér að á því verði nein megin breyting í náiinni framtíð en ég minni þó á að flugbrautin þar var lengd og þar með var komið til móts við óskir. Innviðirnir ættu því ekki að koma í veg fyrir útflutning frá Akureyrarflugvelli og ég varpa því til ykkar að gera áframhaldandi tilraunir með útflutning þaðan. Ég vil líka skjóta því inn og minna á að við Íslendingar búum við gríðarlega víðtækt net þegar millilandaflug er annars vegar. Það þýðir auðvitað margháttuð tækifæri

eins og ég veit að þið notið og það þýðir að við getum bæði ræktað viðskiptasamböndin og nýtt flutningaleiðir til fjölmargra áfangastaða.

Þegar við lítum til hafnanna getum við rifjað upp að mikið var rætt um strandsiglingar fyrir fáum árum og í samhengi við álag á vegakerfið.

Skipafélögin tóku upp strandsiglingar að nýju 2013 og nú getum við flutt út afurðir frá 11 höfnum landsins. Netið er því sæmilega þétt þó að vissulega þurfi líka að flytja afurðir landleiðina til að ná sem mestri tíðni. Skipaferðir eru trúlega öruggustu flutningarnir og verða fyrir minnstri truflun af veðri og vindum. Þess vegna hljóta siglingar okkar að verða enn um langa framtíð aðal flutningaleiðin og sú öruggasta til að halda viðskiptum og markaði. Þar sem aldrei má falla dagur úr – þá eru Norðmenn eða einhverjir aðrir komnir í okkar stað. Ég sé fyrir mér hæg fara þróun í hafnastarfseminni – við eigum nokkrar umsvifamiklar hafnir sem anna að mestu leyfi þörfum atvinnulífsins. En óskalistinn er fyrir hendi – það eru fyrirsjáanleg aukin umsvif í Helguvík, við Bakka og nefnd hefur verið hugmynd um stórskipahöfn í Þorlákshöfn. Við vitum að gríðarleg fjárfestingarþörf er á sviði hafna enda margar komnar til ára sinna en ég sé ekki að árið 2016 hafi í för með sér miklar aukningu á því sviði. Við skulum líka hafa í huga þróun sem við hljótum að fylgjast með þar sem eru aukningar siglingar um norðurslóðir og rannsóknir og hugsanleg umsvif sem tengjast olíuleit. Við þurfum að fylgjast grann með á því sviði.

Vegakerfið. Vandræðabarnið eða hvað? Ef við horfum þó ekki væri nema 20 ár aftur í tímann þá hefur á tveimur áratugum orðið mjög mikil uppbygging á vegakerfinu. Vetrarþjónustan tekið stakkaskiptum og stóraukist enda krafa tímans sú að helst allir vegir skuli ávallt vera opnir. Má segja að í dag sé hægt að flytja vörur allt árið um landið þvert og endilangt. Ekki kannski alltaf landleiðina frá sunnanverðum Vestfjörðum. Hér er viðamesta verkefnið fyrir höndum. Við komumst ekki hjá því að leggja verulega fjármuni í vegakerfið á þremur vígstöðum: Í uppbyggingu, í viðhald og í þjónustu. Allt þetta helst í

hendur og við þekkjum það að um leið og nýr eða betri vegur er kominn í gagnið þá viljum við hafa hann opinn allan sólarhringinn allt árið. Við þurfum góða og örugga vegi, við þufum að gæta þess að halda þeim við og við þurfum að halda þeim opnum. Þá kröfu gerir flutningakerfið ekki síst.

Síðan má segja að fjarskiptakerfið leggist utan um allt þetta og hlutverk þess er að tryggja að samskiptin í flutningunum séu einnig greið og ótrufluð. Það er ekki þýðingarminnsta hlutverkið.

Ég vil að lokum minnast á norðurslóðir og siglingaleiðina milli Asíu og Evrópu norðan Rússlands. Ekki alls fyrir löngu var fjallað um þessi mál meðal annars á alþjóðlegri ráðstefnu í Alaska þar sem fjallað var um hafnir og siglingar á norðurslóðum. Ég hef fengið upplýsingar af ýmsu markverðu sem þar kom fram. Meðal annars frá norsku fyrirtæki hefur komið auga á tækifæri með umskipunarhöfnum, annars vegar í Kirkenes í Noregi, og hins vegar í Dutch Harbor á eyju í Unalaska í Alaska. Flutningar um norðausturleiðina eru þegar hafnir – og við þekkjum nýlegt íslenskt dæmi um það – hvalkjötið hans Kristjáns sem fór til Japan. Á ráðstefnunni voru kynnt sjónarmið um þörf fyrir að tryggja öryggi skipaleiðarinnar, vernd hennar og áreiðanleika. Það krefðist uppbyggingar á innviðum, svo sem ísbrjótaþjónustu, leitar og björgunar, neyðarafdreps og fylgdar ísbrjóta. Hlutverk ríkisins væri að tryggja öryggi og vernd en hlutverk einkaaðila að byggja upp markaði og viðskipti. Það ætti við uppbyggingu heimskautasvæðisins eins og um önnur svæði. Þarna er þróun sem við hljótum að fylgjast með og gæta þess að missa ekki af neinum tækifærum ef þau eru raunhæf fyrir innviði okkar eða þjónustu.

Góðir ráðstefnugestir

Ég sé að dagskráin er yfirgripsmikil og tekið verður á mörgum þáttum. Þið fjallið um fiskinn, kerfið, iðnaðinn, fjármögnun, óskir og væntingar. Það er nauðsynlegt að atvinnugreinin sýni fram á hvar við þurfum að gera betur og það

er nauðsynlegt að stjórnvöld taki slíkar ábendingar alvarlega. Gleymum ekki að flutningsnetið á að vera þjónandi fyrir öflugt atvinnulíf og mannlíf. Ég vonast til að fá vegarnesti frá ykkur og mun leitast við að koma því inn í áætlanir stjórnvalda.

Gangi ykkur vel.