

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefnadasvid@althingi.is



Reykjavík, 13. janúar 2020

Efni: Umsögn um fimm ára samgönguáætlun 2020–2024 og fimmtán ára samgönguáætlun 2020–2034 (þingmál nr. 434 og 435).

Hinn 9. desember 2019 sendi umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis SAF – Samtökum ferðaþjónustunnar beiðni um umsögn um tvær þingsályktunartillögur, um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 (hér eftir nefnd *langtímaáætlun*) og fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020–2024 (hér eftir nefnd *aðgerðaáætlun*). Tillögurnar hafa verið yfirfarnar á vettvangi SAF sem vilja koma athugasemdum og ábendingum á framfæri.

Eins og fram kemur í athugasemdum 15 ára áætlunardraganna grundvallast núverandi drög á áætlun sem lögð var fram og samþykkt á 149. löggjafarþingi auk þess sem tekið hefur verið tillit til samgöngusáttmála, niðurstaðna starfshóps um fjármögnun samgönguframkvæmda, nýrrar stefnu ríkisins í flugmálum og almenningssamgöngum og niðurstöðum verkefnishóps um jarðgangakosti á Austurlandi og um lagningu Sundabrautar. Eftir því sem við á vísa SAF til athugasemda og ábendinga sem koma fram í sameiginlegri umsögn SAF, Samtaka atvinnulífsins, Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi Samtaka iðnaðarins og Samtaka verslunar og þjónustu frá 149. löggjafarþingi, sjá [dbnr. 307](#).

Samgönguráð undirbýr og semur samgönguáætlun sbr. 6. mgr. 2. gr. laga um samgönguáætlun, nr. 33/2008. Á vettvangi SAF hefur komið fram ábending þess efnis að starfsemi og starfshættir samgönguráðs mættu vera gagnsærri og opnari. Ábendingunni er hér með komið á framfæri.

Ferðaþjónusta

Hagsmunir íslenskrar ferðaþjónustu skarast óhjákvæmilega við alla flokka samgangna og þá ekki síst í ljósi markmiðs sem SAF og stjórnvöld hafa unnið að þess efnis að tryggja beri æskilega dreifingu ferðamanna um landið og stuðla þannig að hagkvæmri nýtingu innviða og framleiðsluþátta. Löggjafinn hefur fengið þessu samhengi vægi en í 2. málsl. 1. mgr. 2. gr. laga nr. 33/2008, er sérstaklega kveðið á um skyldu ráðherra til að meta og taka tillit til þarfa ferðaþjónustunnar fyrir bættar samgöngur í samgönguáætlun. Skilningur SAF er að í því felist m.a. að leggja beri mat á ferðamannanotkun, æskilega dreifingu ferðamanna um landið, jafnari dreifingu ferðamanna milli árstíma og mikilvægi ferðaþjónustu í atvinnuuppbyggingu um allt land til grundvallar við þarfagreiningu í samgöngum.

Áhersla á hagsmuni ferðaþjónustunnar endurspeglast t.d. í umfjöllun á bls. 2 í langtímaáætluninni (2.1.4) þar sem segir: *Samgöngukerfið taki tillit til þarfa ferðaþjónustunnar, m.a. vegna markmiða um dreifingu ferðamanna um landið. Sérstaklega*

skuli hugað að vetrarþjónustu á vegakerfinu. Í umfjöllun um markmið um jákvæða byggðaðþróun á bls. 7 (2.5.4) er lagt upp með að mótuð verði stefna um vegi sem aðallega þjóna ferðamönnum. Eins og fram kemur á bls. 29 í langtímaáætluninni hefur ríkisstjórnin m.a. sett hagsmuni ferðaþjónustunnar á oddinn við forgangsöröðun í vegamálum. Megináherslan í vegamálum er því á uppbyggingu stofnleiða en einnig endurbætur á tengivegum, þ.m.t. þeirra sem liggja á fjölförnum ferðamannastöðum, sjá bls. 30. Á bls. 31 segir eftirfarandi m.a. um vegþjónustu:

Vetrarþjónusta (snjómokstur og hálkuvarnir) á mikilvægustu köflum vegakerfisins og fjölförnum ferðamannaleiðum verður tryggð bæði til að viðhalda umferðaröryggi og greiða fyrir samgöngum. Sumarþjónusta á mikilvægustu ferðamannavegum verður tryggð og þjónusta að öðru leyti bætt. Þá skal leitast við að halda lengur opnum stofnvegum á hálendi að vinsælum ferðamannastöðum með fyrirvara um ástand vegar, nánasta umhverfi og náttúruvernd.

Í umfjöllun um nýja flugstefnu á bls. 27 og 28 í langtímaáætluninni segir m.a.:

Flugið skiptir miklu máli fyrir efnahagslífið hér á landi, það skapar grundvöll fyrir aðrar atvinnugreinar og er mikilvægt fyrir hagvöxt og uppbyggingu fyrirtækja. Þá á samkeppnishæfni landsins mikið undir góðum alþjóðlegum flugtengingum og ljóst má vera að aukið flugframboð er ein helsta skýringin á vexti ferðaþjónustunnar á undanföllum árum.

Nánar er fjallað almennt um ferðaþjónustu sem grundvöll ákvarðanatöku á ýmsum stöðum í drögunum án þess að sérstakt tilefni sé til að endurtaka það hér.

Í 2. kafla ályktunarorða langtímaáætlunarinnar (bls. 1–7) er sett fram framtíðarsýn, meginmarkmið, undirmarkmið og áherslur á sviði samgangna. Hagsmunir ferðaþjónustunnar fara að verulegu leyti saman við hagsmuni atvinnulífs og íbúa og því má á heildina litið segja að umfjöllun 2. kafla snerti ferðaþjónustuna ekki síður en aðra. Sérstaka umfjöllun er að finna um ferðaþjónustuna á nokkrum stöðum í kaflanum, t.d.:

- Almenn áhersla 2.1.4 til að ná markmiðum um greiðar samgöngur: *Samgöngukerfið taki tillit til þarfa ferðaþjónustunnar, m.a. vegna markmiða um dreifingu ferðamanna um landið. Sérstaklega skuli hugað að vetrarþjónustu á vegakerfinu.*
- Áhersla á tækniþróun 2.1.26: *Farnettssamband verði tryggt á þjóðvegum, fjölsóttum ferðamannastöðum og við strendur landsins.*
- Almenn áhersla 2.5.4 til að ná markmiðum um jákvæða byggðaðþróun: *Mótuð verði stefna um vegi sem þjóna aðallega ferðamönnum.*

Af umfjöllun í áætlununum er ljóst að ferðaþjónusta á Íslandi er afar mikilvæg og tilvist hennar kallar á að henni sé sérstakur gaumur gefinn. Þó svo að í ýmsu tilliti sé fjallað um ferðaþjónustu í áætlununum sakna SAF tilfinnanlega umfjöllunar um það mat sem lagt var á þarfir hennar við gerð áætlanna og hvernig þeim þörfum er mætt við setningu markmiða og áherslna.

Vegasamgöngur

Í áætlunardrögunum endurspeglast áform fjármálaáætlunar 2020–2024 um verulega innspýtingu opinberra fjármuna til samgönguframkvæmda. Ekki verður annað sagt að það sé vel og í samræmi við uppsafnaða þörf til uppbyggingar innviða. Það er ánægjulegt að ætlunin sé að leggja áherslu á skynsamlega og ábatasama nýtingu fjármuna í þjóðhags- og þjóðfélagslegu samhengi.

Í áætluninum er töluverð áhersla lögð á fjármögnum samgönguframkvæmda með notendagjöldum og hagkvæma nýtingu samgangna. SAF hafa verið þeirrar skoðunar að það sé eðlilegt og sanngjarnt að þeir sem nota samgöngumannvirki greiði fyrir uppbyggingu þeirra og viðhald. Í umfjöllun um markmið um hagkvæmar samgöngur á bls. 39 (2.3) í langtímaáætluninni segir m.a.:

Með gagnsærri verðlagningu sem tekur mið af útgjöldum vegna reksturs kerfisins og einnig ytri kostnaði svo sem slysakostnaði, mengunaráhrifum og tafatíma má hvetja til skynsamlegrar nýtingar samgöngu- og orkukosta og stuðla að auknum þjóðhagslegum ábata. Mikilvægt er að einstaklingar og heimili hafi val um ódýrari leiðir og geti þannig dregið úr samgöngukostnaði sínum.

SAF lýsa sig sammála þeim áherslum sem þarna koma fram en vilja þó vekja athygli á nokkrum atriðum sem þau telja afar mikilvæg í þessu samhengi.

Fyrirsjáanleiki

Umræða um notendagjöld og veggjöld (hér eftir sameiginlega nefnd veggjöld) ber um þessar mundir sterkan keim af þeirri óvissu sem ríkir um hvort áform stjórnvalda muni breyta eða jafnvel auka skatta- og gjaldabyrði þeirra sem eiga og reka ökutæki. Óhætt er að halda því fram að öflun skatttekna í formi eldsneytisgjalda og annarrar skattlagningar sem tekur beint eða óbeint mið af eldsneytisnotkun ökutækja sé á fallandi fæti og ríkið muni þurfa að bregðast við því með einhverjum hætti. Hins vegar er ekki skýrt hvort ætlunin sé að veggjöld bætist við þá skattlagningu sem þegar á sér stað eða hvort þau eigi að koma í stað hennar. Á meðan svo er búa fyrirtæki og einstaklingar við óvissu sem hefur endurspeglast í neikvæðum viðhorfum til breyttrar skatta- eða gjaldtöku. Þegar nýtt fyrirkomulag fjármögnunar samgönguframkvæmda hefur svo verið spyrnt saman við nýframkvæmdir getur neikvæðnin komið fram í nokkurskonar andstöðu við framkvæmdir. Að mati SAF er það pólitískt verkefni að bregðast við þessari stöðu með viðunandi hætti en það er ljóst að takast verður á við þessa stöðu af einurð.

SAF leggja áherslu á mikilvægi þess að ákvarðanir um nýtt fyrirkomulag fjármögnunar samgönguframkvæmda stuðli ekki að auknum íþyngjandi álögum á fyrirtæki í ferðaþjónustu. Hins vegar fagna samtökin þeirri áherslu sem virðist lögð á gagnsæi í langtímaáætluninni.

Innheimta

Óhætt er að segja að ferðaþjónustufyrirtæki hafi ekki skemmtilega reynslu af þeirri innheimtu gjalda sem þegar er komin til framkvæmda. Nægir í því samhengi að vísa til framkvæmdar innheimtu veggjalda í Vaðlaheiðargöngum og stöðugjalda í Þjóðgördum og í einkareknum bílastæðahúsum. Vaðlaheiðargöng njóta þeirrar sérstöðu að þeim er lögum samkvæmt heimilt að leggja veggjald á skráða eigendur eða umráðamenn ökutækja sem um göngin fara. Þjóðgarðar og einkarekin bílastæðahús hafa innheimt vangreidd gjöld á grundvelli þeirrar löglíkindareglu að skráður eigandi eða umráðamaður hafi líklega nýtt stöðureit án þess að greiða fyrir. Slík regla á hins vegar engan vegin við í tilviki ökutækjaleiga þar sem segja má að löglíkindareglan sé í raun þveröfug, það eru löglíkindi fyrir því að skráður eigandi eða umráðamaður hafi ekki nýtt stöðureit án greiðslu. Í ljósi þess hafa ökutækjaleigur á vettvangi SAF alfarið hafnað greiðslu krafna sem settar hafa verið fram á ólögfestum grundvelli og utan samninga.

Endurinnheimtu gjalda af leigutökum fylgir töluvert óhagræði og kostnaður fyrir ökutækjaleigurnar sem í sumum tilvikum þurfa að halda úti heilum starfsmanni sem

einvörðungu hefur það hlutverk að greiða úr flækjum og endurkrefja leigutaka um veggjöld og stöðugjöld í þjóðgörðum og göngum. Ökutækjaleigninum tókst að greiða að miklu leyti úr flækjunum í samráði við þjóðgarðinn á Þingvöllum og hafa í raun tekið að sér milligöngu um innheimtu stöðugjalda sem falla til í honum.

Í grunninn hefur reynsla ökutækjaleignanna hins vegar leitt skýrlega í ljós að það er hvorki skilvirkt né hagkvæmt að ná fram innheimtuhagræði gjalda af ökutækjum með því að færa áhættuna af réttum skilum yfir á ferðaþjónustufyrirtæki. Þetta verður að hafa í huga ef til þess kemur að rætt verði um að eigendur ökutækja verði gerðir gjaldskyldir. Að framangreindu sögðu er afstaða SAF gagnvart innheimtu veggjalda skýr: Ábyrgð á greiðslu gjaldanna verður að hvíla á ökumanni sjálfum og í tilviki ferðaþjónustufyrirtækja kemur einvörðungu til greina að þau taki ábyrgðina á sig á grundvelli samnings sem m.a. tryggir að áhætta af vangreiðslu gjalda verði óbætt ekki borin af fyrirtækjunum. Framangreindu til viðbótar telja SAF sérstakt tilefni til að stjórnvöld beiti sér fyrir því að álagningar- og innheimtukerfi veggjalda verði samræmd og geti átt snurðulaus samskipti við bókhalds- og reikningakerfi ferðaþjónustufyrirtækja. Einungis með slíku móti verður skilvirkni álagningar og innheimtu tryggð.

Gjaldbyrði

Á vettvangi SAF hefur töluvert verið rætt um gjaldflokka veggjalda, einkum m.t.t. ökutækja sem eru þyngri en 3,5 tonn að eigin þyngd. Bent hefur verið á að ekki virðist skipta máli hvort þyngd ökutækis nemi t.d. 3,6 tonnum að eigin þyngd eða 47 tonna heildarþyngd, gjaldið er í mörgum tilvikum hið sama þrátt fyrir að mikill munur sé á slitáhrifum. Að mati SAF er þessi staða einfaldlega hvorki sanngjörn né málefnaleg og því telja samtökin mjög mikilvægt að þetta verði haft í huga við ákvörðun gjaldskrár veggjalda.

Flugsamgöngur

SAF komast ekki hjá því að lýsa miklum vonbrigðum með á áform sem birtast í áætlunum á sviði flugsamgangna. Fyrirliggjandi er ný Flugstefna Íslands (sjá fylgiskjal II við langtímaáætlunina). Stefnan er nokkuð metnaðarfull og tímabær en í henni má greinar ýmsar tillögur að mikilvægum ákvörðunum og aðgerðum. SAF veittu ítarlega umsögn um drög að grænbók að flugstefnu Íslands og vísa til hennar eftir því sem við á. Að mati samtakanna vantar hins vegar töluvert á að flugstefnan hafi verið innleidd í samgönguáætlun með fullnægjandi hætti. Undirbúningur flugstefnunnar virðist hafa verið nokkuð vandaður og umtalsverð greiningarvinna unnin. Af stefnunni leiðir að það felast bæði tækifæri í skynsamlegri uppbyggingu og viðhaldi innviða og fjárfestingu í rekstraröryggi sem tryggt getur viðvarandi flugstarfsemi. Þessar áherslur endurspeglast hins vega lítt í áætlunum enda virðist gert ráð fyrir því að fjárframlög til flugsamgangna lækki ár frá ári á tímabili aðgerðaráætlunarinnar og aukist ekkert á tímabili langtímaáætlunarinnar. Að mati SAF endurspeglast mikil skammsýni í þessum áformum. Afstaðan endurspeglast m.a. í þeirri framtíðarsýn að þjónusta á flugvöllum verði hin sama og verið hefur og því mati að svigrúm til að ráðast í nýframkvæmdir sé takmarkað. Þá er áformað í aðgerðaáætluninni að viðhald innanlandsflugvallar verði takmarkað. Umfjöllun um flugsamgöngur ber þess þó að mörgu leyti merki að einhver metnaður sé undirliggjandi þegar að flugsamgöngum kemur. Samtökin lýsa t.d. sérstakri ánægju með eftirfarandi áherslur sem koma fram á bls. 32 í langtímaáætluninni:

Mikilvægt er að stuðla að aukinni dreifingu ferðamanna um landið með auknu millilandaflugi til fleiri staða en Keflavíkurflugvallar og góðri kynningu á innanlandsflugi sem valkosti.

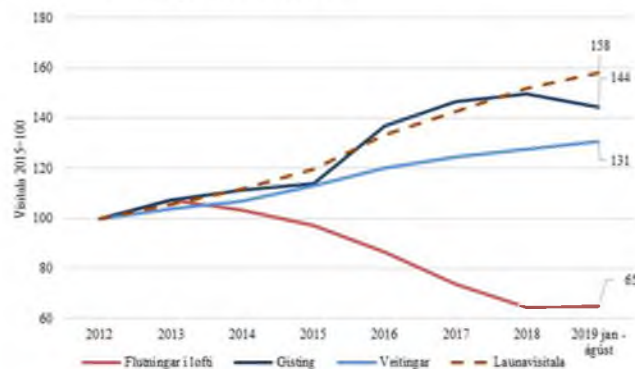
Stefna stjórnvalda er í þá átt að auka verði millilandaflug um Akureyri eða Egilsstaði til að auka dreifingu ferðamanna um landið og efla ferðaþjónustu á landsbyggðinni.

Vandinn er hins vegar sá að settum markmiðum fylgja hvorki nægilegar aðgerðir eða fjármagn né mótaðar hugmyndir um útfærslur og fjármögnun og því kristallast veikleiki.

Varaflugvellir

Í grænbókardrögunum og í drögum að samgönguáætlunum er rík áhersla lögð á uppbyggingu varaflugvalla með áherslu á Egilsstaðaflugvöll í forgangs röðun. Í báðum tilvikum er hins vegar lagt upp með að flugrekendur greiði sjálfir fyrir uppbygginguna í formi „hóflegs varaflugvallargjalds“. Þessu mótmæla SAF harðlega. Staða flugrekenda er knöpp, alþjóðleg samkeppni mjög virk auk þess sem þjónustugjöld á flugvöllum eru há á Íslandi og almennt

Verðþróun á nokkrum „ferðaþjónustuvörum og launavísitala
Samræmd vísitala neysliverðs 2012=100



rekstrarumhverfi ferðaþjónustufyrirtækja í járnnum. Benda má á að verðlagning flugferða hefur farið stöðugt lækkandi síðan 2013 vegna alþjóðlegrar samkeppni og litlar líkur virðast á hækkunum í fyrirsjáanlegri framtíð (sjá mynd). Ákvarðanatáka um flug til og frá landinu ræðst ekki einungis af áhuga ferðamanna á því að heimsækja landið heldur einnig af því flugframboði sem er til staðar hverju sinni. Frekari hækkun gjalda mun draga úr ákjósanleika Íslands sem áfangastaðar í augum flugrekenda og hafa óumdeilanlega neikvæð áhrif á samkeppnishæfni íslenskra flugfélaga. Mikilvægt er að hafa heildarmyndina í huga því að skert samkeppnishæfni mun óhjákvæmilega leiða til minna skattspors fyrirtækjanna í heild og þar með lægri tekna ríkisins af sköttum og launatengdum gjöldum.

Fjárfesting í flugvöllum, flugstöðvum og varaflugvöllum skilar þjóðhagslegum ábata sem ekki kemur einungis fram í flugrekstri heldur einnig í ferðaþjónustu og með afleiddum hætti í rekstri annarra fyrirtækja. Uppbygging varaflugvalla fyrir Keflavíkurflugvöll er stórt öryggismál. SAF getur í engu fallist á að það geti verið áhættunnar virði að fjármagna uppbyggingu varaflugvalla með nýrri gjaldtöku. Það er deginum ljósara að engar forsendur eru fyrir álagningu nýrra gjalda á flugþjónustu. Þvert á móti er mun áhættuminn að ríkissjóður standi einfaldlega undir nauðsynlegri uppbyggingu varaflugvalla með langtímahagsmuni að leiðarljósi. Slík ráðstöfun er skynsamleg til lengri tíma hvort sem litið er til efnahagslegra og þjóðhagslegra þátta, uppbyggingar ferðaþjónustu og atvinnulífs að öðru leyti eða byggðasjónarmiða. Ferðaþjónustan, og flugfélögin þar með talin, skila ríki og sveitarfélögum milli 60 og 70 milljörðum kr. í nettó skatttekjur á ári hverju. Það er eðlilegt og nauðsynlegt að ríkið nýti hluta þeirra tekna til fjárfestinga í innviðum eins og varaflugvöllum til að tryggja flugöryggi til og frá landinu og skapa innlendum og erlendum flugfélögum betri aðstæður til flutnings gesta til og frá landinu. Ef litið er til áætlana Icelandair Group næmi hóflegt varaflugvallargjald nálega ¼ af tapi félagsins árið 2018. Það getur engum dulist að upptaka slíks gjalds er feigðarflan.

Innanlandsflug

SAF hafa ítrekað lýst því yfir að þau telji rekstrarforsendur innanlandsflugs brostnar. Flugrekendur, aðrir ferðaþjónustuaðilar, íbúar landsins, sveitarfélög og ríkið hafa í raun öll verið óánægð með stöðu flugsins um nokkra hríð. Skýrt dæmi um það er sú farþegafækkun sem átt hefur sér stað á undanförunum 10 árum, þar sem fækkun farþega til sumra helstu áfangastaða þess er talin í tugum prósentu. Ljóst er að ráðast þarf í verulegt átak ef tryggja á tilvist innanlandsflugs til framtíðar.

Á bls. 46 í langtímaáætluninni og bls. 27 í aðgerðaráætluninni eru sett fram áform um kostnaðarþátttöku ríkisins sem gera á íbúum á landsbyggðinni betur kleift að nýta sér innanlandsflug. Ætla verður að það sé liður í markmiðinu um 3,5 klst. hámarksferðatíma. Í aðgerðaáætluninni eru svo sett fram tölusett markmið sem sýna eiga aukna nýtingu innanlandsflugs. SAF fagna þeirri viðleitni sem liggur að baki áformunum. Það er virðingarvert og í raun eðlilegt markmið að tryggja gott aðgengi landsmanna að stjórnsýslu og þjónustu eftir því sem fremst er unnt. Samtökin komast hins vegar ekki hjá því að vekja athygli á því að rekstrarvandi innanlandsflugs er dýpri en svo að hann leysist með niðurgreiðslu flugmiða fyrir íbúa landsbyggðarinnar. Fyrir liggur að erlendir ferðamenn nýta einungis um 20% nýttara sæta í innanlandsflugi og þá lágu nýtingu má a.m.k. að hluta til rekja til vandkvæða sem komið hafa upp við tengingu alþjóðaflugs og innanlandsflugs í Keflavík. Þá er til þess að horfa að íbúar landsbyggðarinnar eru líklega of fáir til þess að halda viðunandi flugstigi uppi þrátt fyrir að niðurgreiðslan komi til. Má í þessu sambandi benda á að verkalýðsfélög á landsbyggðinni hafa um langa hríð niðurgreitt flugfargjöld félagsmanna sinna og því má ætla að dálítill hluti áhrifa lægra verðlags farmiða hafi þegar komið fram. Ekki verður séð að slík niðurgreiðsla hafi haft teljandi áhrif á innlenda eftirspurn eftir flugsætum.

Að mati SAF þarf að taka rekstrarforsendur innanlandsflugs til heildstæðrar og djúprar skoðunar óháð tilkomu fariðaniðurgreiðslu. Tilfinning samtakanna er að sá rekstrarvandi verði ekki leystur nema með beinni stuðningi við flugrekstraraðila en lagt er upp með í áætlununum. Leggjast þarf í nauðsynlega vinnu við að greina hvaða forsendur þurfi að vera til staðar svo rekstrarforsendur innanlandsflugs skapist. SAF lýsa yfir fullum vilja til þess að taka þátt í slíkri greiningu og stefnumótun enda ljóst að til mikils er að vinna.

Lækkun framlaga

Eins og áður var nefnt verður aðgerðaráætlunin ekki skilin öðru vísi en að framlög til flugvalla og flugleiðsöguþjónustu taki verulega takmarkaðri hækkun frá samþykkttri samgönguáætlun fyrir árin 2019–2023. Eitt ár hefur reyndast best við áætlunardrögin en samkvæmt þeim munu útgjöldin í raun dragast saman að verðgildi.

Í ljósi þeirra verkefna sem stjórnvöld og SAF standa frammi fyrir við að tryggja stöðu Íslands sem ferðamannastaðar komast samtökin ekki hjá því að lýsa miklum vonbrigðum.

Almenningssamgöngur

Víða í áætlunadrögunum er fjallað um almenningssamgöngur bæði í höfuðborgarsvæðinu og um landið allt.

Með hliðsjón af loftslags- og umhverfismarkmiðum stjórnvalda hvetja SAF stjórnvöld til að beita sér með virkum hætti fyrir orkuskiptum í almenningssamgöngum. Eftir því sem næst verður komist stendur til að málaflokkur almenningssamgangna verði færður til

Vegagerðarinnar á tímabili áætlanna. SAF vilja nota tækifærið og hvetja til þess áhersla verði lögð á hagkvæma þjónustu í því samhengi. Veruleg tækifæri felast í samræmingu aksturs hópbifreiða og almenningssamgangna á mörgum leiðum sem mikilvægt er að fari ekki til spillis. Í því ljósi telja SAF afar mikilvægt að tekið verði til nánari skoðunar hvort og að hvaða leyti er unnt að koma á meira samstarfi milli ferðaþjónustufyrirtækja og rekstraraðila almenningssamgangna með aukna nýtingu í huga, hvort sem nýtingin snýr að rekstri bifreiða eða innviða að öðru leyti, þ.m.t. farþegaskýla eða samgöngumiðstöðva. Í því samhengi sjá SAF t.d. fyrir sér að í ríkari mæli verði ferðir á tilteknum leiðum boðnar út með samtvinnun ferðaleiða og almenningssamgangna að leiðarljósi. Möguleikana þarf að þróa í ríku samráði við ferðaþjónustuna.

Loftslags- og umhverfismál

Ástæða er til að lýsa ánægju með þá áherslu sem lögð er á loftslags- og umhverfismál í áætlanadrögunum. Slík áhersla er ekki aðeins verulega tímabær út frá markmiðum sem stjórnvöld hafa sett sér heldur einnig efnahagslegt hagsmunamál.

Að lokum

Eins og áður hefur komið fram skarast hagsmunir ferðaþjónustu við ýmsa málaflokka. Uppbygging ferðaþjónustu er t.d. þarft byggðamál þar sem dreifing ferðamanna um landið stuðlar að bættum forsendum atvinnuþróunar og búsetu. Fjárfesting stjórnvalda í samgöngum er því í raun fjárfesting í tækifærum og batnandi lífskjörum um landið allt. Að mati SAF þarf stefnumótun í samgöngumálum því óhjákvæmilega að taka tillit til langtímahagsmuna ekki síður en hagsmuna til skemmri tíma.

Virðingarfyllt,

F.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



Jóhannes Þór Skúlason
framkvæmdastjóri