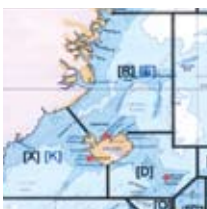




Hafnir á óvissu-tímum



Vaktstöð siglinga - litid um öxl



Styrkar stoðir í Siglingastofnun Íslands



Eldsneyti framtíðar úr jurtum



Neyðarsendar og neyðarbaujur

Endurbætur á fjarskiptakerfi Vaktstöðvar siglinga



Bolafjall við Ísafjarðardjúp, ein af fjarskiptastöðvum Vaktstöðvar siglinga.

Þessa dagana er að ljúka heildarendurnýjun á fjarskiptakerfi Vaktstöðvar siglinga en verkefnið hefur verið í undirbúningi í nokkurn tíma. Við yfirtöku vaktstöðvarinnar árið 2004 á fjarskiptabúnaði þeim er Landsíminn rak var fljótt ljóst að búnaðurinn var úr sér genginn og kominn tími á endurnýjun. Árið 2006 var samningi þeim er ríkið hafði um afnot af Vatnsendahæð til reksturs fjarskipta sagt upp og í framhaldinu ljóst að endurnýjun búnaðarins væri komin á eindaga. Árið eftir var tækjabúnaður boðinn út á Evrópska efnahagssvæðinu og að loknu útboði gengið til samninga við austuríska fyrirtækið Frequentis. Uppsetning búnaðarins hófst í byrjun nýliðins sumars og sér nú fyrir endann á því verki.

Alls verða settir upp 8 sambyggðir milli-bylgju- og stuttbylgjusendar ásamt móttökum og 25 metrabylgjusendum og móttökum auk miðlægs búnaðar og vinnustöðva í Vaktstöð siglinga í Skógarhlíð. Allur

er búnaður þessi stafrænn sem þýðir að nú verður hægt að skilgreina A1 fjarskiptasvæði á grunnmiðum hér við land. Forsendan fyrir slíku svæði er stafrænn metrabylgjubúnaður en með honum er hægt að nýta það sem nefnist stafrænt valkall bæði frá landi og á sjó ásamt því að stafrænar bátastöðvar eru búnar neyðarhnappi. Enn eru þó tiltölulega fáir íslenskir bátar búnir slíkum stöðvum.

Fyrir á þessu ári voru settir upp tveir nýir NAVTEX (Navigational Telex) sendar, annar á Sauðanesi við Siglufjörð og hinn vestan við Grindavík. Þessir sendar leysa af hólmi gömlu sendana sem voru á Vatnsendahæð. NAVTEX sendingar eru textasendingar á langbylgju er varða siglingaöryggi og eru mótteknar á sjálfvirkann hátt um borð í skipum. Nú er hægt að senda á NAVTEX bæði á íslensku á 490 kHz og á ensku á 518 kHz. Að öllu samanlögðu má segja að endurnýjun búnaðar í fjarskiptakerfi Vaktstöðvar siglinga muni stórlega bæta öryggi sjófarenda.



Hermann Guðjónsson
siglingamálastjóri

Erfið staða margra hafna

Nú eru rúm 5 ár liðin frá því hafnalög nr. 61/2003 öðluðust gildi. Þrátt fyrir það fylgir kostnaðarskipting ríkis og sveitarfélaga enn ákvæðum hafnalaga nr. 23/1994 og byggir það á bráðabirgðaákvæði í gildandi lögum sem

Alþingi hefur í tvígang framlengt. Tilgangur laganna frá 2003 var sá að draga ríkið að stærstum hluta út úr fjármögnun hafnarframkvæmda en á móti kom m.a. að gjaldskrá hafna var gefin frjáls, rekstur þeirra var gerður virðisaukaskattsskyldur og hætt var innheimtu sérstaks vörugjalds í ríkissjóð. Við setningu laganna var við það miðað að hafnir myndu auka tekjur sínar með því að hækka gjaldskrár en það hefur ekki gengið eftir. Þetta ásamt samdrætti og samþjöppun í

sjávarútvegi hefur gert það að verkum að flestar hafnir á landsbyggðinni, er byggja afkomu sína alfarið á sjávarútvegi, eru illa staddir fjárhagslega og skal í því sambandi vísað til skýrslu Hagfræðistofnunar H.Í. frá því í apríl 2008. Dæmi eru um að hafnir hafa ekki átt fyrir sínu framlagi í framkvæmdir sem komnar voru inn á samgönguáætlun og því hefur þeim verið frestað og ónotaðar fjárheimildir ríkissjóðs til hafnargerða hafa safnast upp. Oft er þarna um að ræða framkvæmdir við allt að 60 ára gömul stálþil sem til stóð að endurnýja áður en ríkið drægi sig í hlé með fjármögnun. Við gerð samgönguáætlunar 2009 til 2012 ríkir ákveðin pattstaða. Í ljósi reynslu síðustu ára og stöðu hafnarsjóða í dag er óljóst hvort þeim muni takast að fjármagna sinn hlut í fyrirhuguðum framkvæmdum. Því leggur Siglingastofnun áherslu á að tekið verði mið af ábendingum í skýrslu Hagfræðistofnunar H.Í. um fjárhagslega stöðu hafna og ráðist verði í að yfirfara og endurskoða stefnu ríkisins í hafnamálum.



Styrkar stoðir í Siglingastofnun Íslands

Snemmsumars skilaði Ríkisendurskoðun skýrslu um stjórnsýsluúttekt á samgönguframkvæmdum Siglingastofnunar og Vegagerðar en að henni hafði verið unnið um tíma. Þar er farið ofan í saumana á ýmsum

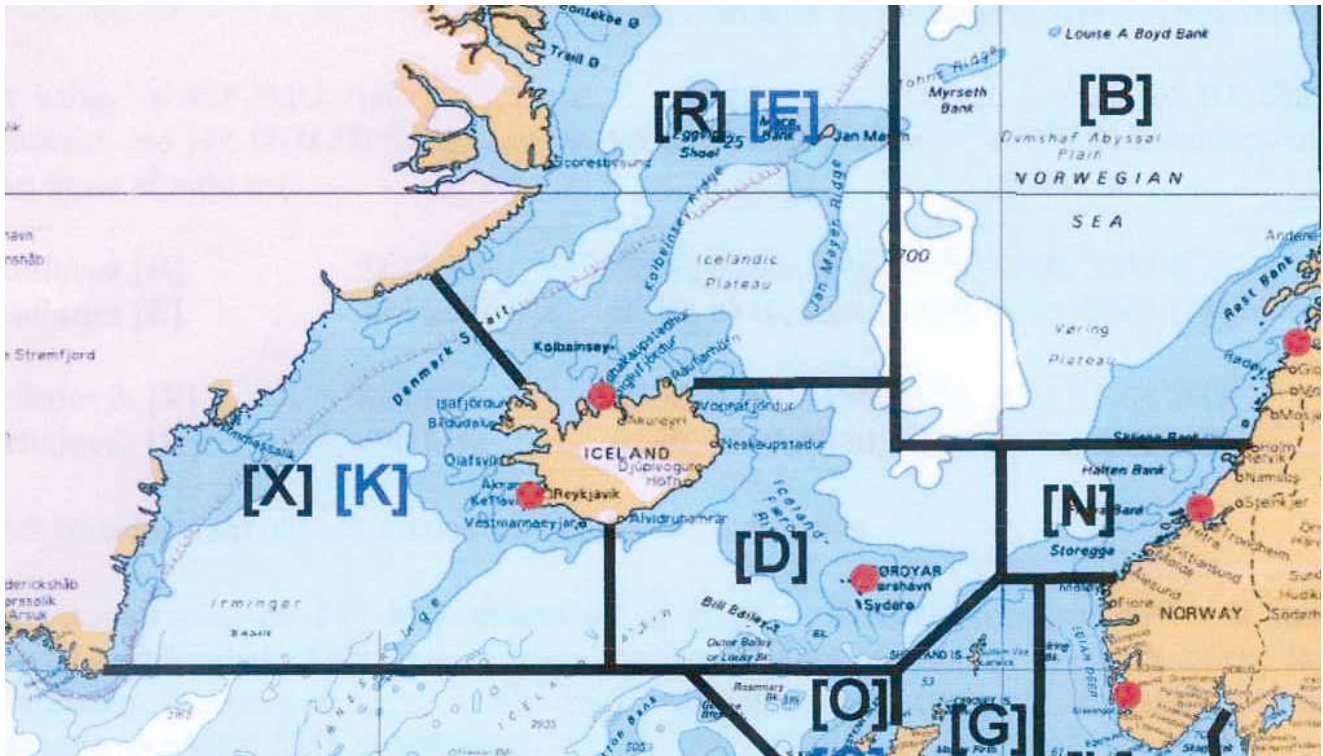
þáttum í starfsemi stofnananna, s.s. hlutverk þeirra og skipulag, stefnu- og árangurstjórnun, fjármál og starfsmannastjórnun.

Hvað Siglingastofnun varðar getur hún vel við unað niðurstöðum skýrslunnar sem gefur gagnlegar ábendingar og tiltekur marga styrkleika stofnunarinnar. Til að mynda hafi stofnunin undanfarin ár verið rekin innan fjárheimilda, kostnaðaráætlanir vegna hafnaframkvæmda standist vel og hlutfall hönnunar og eftirlitskostnaður í framkvæmdum sé innan eðlilegra marka. Siglingastofnun hafi skýrt skipurit, framtíðarsýn og meginmarkmið. Kostnaðargreining og eftirlit sé með ágætum svo og samvinna við ráðuneyti um mótun og undirbúning siglingamálaáætlunar. Stöðluðum aðferðum sé beitt við áætlanagerð með forgangsröðun og hluti starfseminnar hafi þegar fengið vottun sem staðfestir að stofnunin starfrækir gæðakerfi sem samræmist kröfum ISO 9001 staðalsins. Einnig er vísað í skýrslu bandarísku strandgæslunnar sem segir að siglingavernd hér á landi, sem er á forræði Siglingastofnunar, sé með því sem best gerist í heiminum. Á öðrum stað í blaðinu er einmitt fjallað nánar um siglingaverndina sem fékk þessa góðu umsögn.

Í skýrslu Ríkisendurskoðunar eru einnig lagðar til veigamiklar breytingar á stofnanaskipan samgöngumála með aukna hagkvæmni að markmiði og skýrari aðgreiningu stjórnsýslu og framkvæmda. Siglingastofnun tekur ekki afstöðu til tillagna skýrsluhöfundu sem nú er á borði ráðherra, en tekur undir þá skoðun sem fram kemur, að umfangsmiklar skipulagsbreytingar séu vandasar. Mikilvægt sé að huga vel að málum og gera markvissan samanburð á núverandi skipan miðað við hugsanlegar breytingar svo besta niðurstaða náist.

Til sjávar, fréttabréf Siglingastofnunar 2. tbl. 12. árg.
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands Vesturvör 2 - 200 Kópavogi
sími 560 0000 - bréfasími 560 0060
www.sigling.is - sigling@sigling.is
Ritstjóri: Þórhildur Elín Elínardóttir
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prenttækni
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið.
Komið ósk um áskrift á framfæri við ritstjóra.

Vaktstöð siglinga - litið um öxl



Ný NAVTEX svæði við Ísland. Stöðvareinkenni Grindavíkursendis eru (X) og (K) en Sandnessendis (R) og (E).

Í ár eru fjögur ár frá því að Vaktstöð siglinga (VSS) tók til starfa en hún var sett á stofn samkvæmt lögum nr. 41/2003 sem aftur byggja á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB. Fram að stofnun VSS var þjónusta við skip og eftirlit með siglingum á hendi nokkurra aðila. Í fyrsta lagi sá Landsími Íslands um fjarskipti við skip, í öðru lagi var tilkynningaskylda skipa starfrækt í Gufunes og sá um ferilvöktun fiskiskipa og í þriðja lagi sá Landhelgisgæsla Íslands (LHG) um eftirlit með siglingum í lögsögunni. Samkvæmt lögum um VSS fer samgönguráðherra með yfirstjórn mála er varða Vaktstöð siglinga en Siglingastofnun Íslands með framkvæmd þeirra.

Í júní 2004 gerði Siglingastofnun þjónustusamning við Landhelgisgæsluna, Neyðarlínuna og Slysavarnafélagið Landsbjörgu um rekstur Vaktstöðvar siglinga. Landhelgisgæslan mannar VSS og sér jafnframt um stjórnun vegna björgunarstarfsemi og aðgerða LHG en Neyðarlínan fer með rekstur tækjabúnaðar vegna fjarskipta og ferilvöktunar.

Þó einungis séu liðin fjögur ár frá stofnun vaktstöðvarinnar hefur orðið mikil þróun í eftirliti með siglingum og fiskveiðum. Fyrir það fyrsta er nú samankomin á einum stað öll starfsemi er lýtur að fjarskiptum við skip, móttöku komutilkynninga skipa, siglinga- og fiskveiðieftirliti og viðbrögðum við vá á sjó. Tækjabúnaður hefur verið bættur verulega og má þar nefna að Siglingastofnun hefur komið upp um 20 strandastöðvum sjálfvirks auðkenniskerfis skipa (AIS), komið hefur verið á fót rafrænu tilkynningakerfi skipa – SafeSeaNet - og um þessar mundir er verið að ljúka endurnýjun alls fjarskiptakerfis fyrir sjóinn eins og fram kemur annar staðar í blaðinu.

En fleira er á döfnni. Um næstu áramót eiga að taka gildi ákvæði Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO um að öll kaupskip skuli búin LRIT (Long Range Identification and Tracking) búnaði. Búnaður þessi sendir sjálfvirkt staðsetningu og auðkenni skips á 6 klukkustunda fresti í gegnum gervihnött til jarðstöðvar. Þegar þessi búnaður verður kominn í gagnið á að vera hægt að fylgjast með allri umferð kaupskipa um íslensku efnahagslögsöguna. Að undanförmu hefur Siglingastofnun átt samstarf við Norðmenn, Breta, Færeyinga og Dani um stofnun siglingaeftirlits- og upplýsingakerfis fyrir norðanvert N-Atlantshaf og Barentshaf. Hugmyndin er að löndin miðli sín á milli í gegnum miðlæga stöð í Noregi öllum þeim upplýsingum sem að gagni megi koma við siglingaeftirlit. Þetta geta t.d. verið almennar upplýsingar um skip, upplýsingar um skip sem flytja sérstaklega hættulegan farm, olíuflutningaskip með einfaldan byrðing, gervihnattamyndir sem gefa til kynna losun olíu í sjó, upplýsingar um veður og sjólag og margt fleira. Slíkt kerfi gæti einnig gagnast vel við stærri björgunaraðgerðir á sjó hér í Norðurhöfum þar sem það gæfi e.t.v. gleggri mynd en ella af umferð og aðstæðum á björgunarsvæðinu. Verkefni þetta er unnið að tilstuðlan Siglingaöryggisstofnunar Evrópusambandsins EMSA.

Þróunin í siglingaeftirliti hefur því verið ör síðustu árin og ekki að ástæðulausu. Miklar breytingar eru að verða eða eru fyrirsjáanlegar á siglingum hér á norðurslóðum. Má þar nefna aukna sókn farþegaskipa norður á bóginn til Grænlands og Svalbarða, ný álver eru í deiglunni hér á landi og hugsanlega olíuhreinsunarstöð á Vestfjörðum. Þá eru svæði á norðurslóðum þar sem fyrirsjáanlegt er að olía verði unnin.



Bóroddur Sveinsson tilraunastjóri á Möðruvöllum og lektor við Landbúnaðarháskóla Íslands á repjuakri

Eldsneyti framtíðar úr jurtum

Undanfarið hefur farið vaxandi almennur áhugi á nýjum og umhverfsvænni orkugjöfum. Í tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007 – 2010 er einmitt að finna verkefni um umhverfsvæna orkugjafa sem eiga að koma í staðinn fyrir það jarðefnaeldsneyti sem við notum í dag eða draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum þeirra skipavéla sem áfram munu nota jarðolúdísil. Til að skoða og rannsaka ofangreind markmið hleypti Siglingastofnun Íslands af stokkunum verkefnum „umhverfsvænir orkugjafar“ og „afgashreinsun frá aðalvélum skipa“. Hér verður fjallað um þann hluta verkefnisins sem snýr að umhverfsvænum orkugjafa sem er jurtadísilolía.

Venjuleg jarðdísilolía, sem við notum dagsdaglega til að keyra vélar skipa og bíla, fæst við eimingu á hráolú. Jurtadísilolía sem í daglegu tali er gjarnan kölluð bíódísil er hinsvegar unnin úr jurtaolúum, til dæmis repjufræjum. Repjuna má rækta að vetrarlagi hér á landi og hægt að nýta til þess land sem ekki nýtist til matvælaframleiðslu. Úr repjufræjunum er pressuð olía en hratið er notað í fóðurkukur fyrir húsdýr svo framleiðslan er fullnýtt. Skepnufóðrið sem kemur af repjunni inniheldur auk þess meira prótín en t.d. fiski-mjöl og er þannig einkar nytsamleg afurð.

Nú á tímum er einna mest ræktað af repju til matarolúvinnslu en tæplega 47 milljónir tonna voru unnar 2005 og kom um helmingur framleiðslunnar frá Kína og Kanada. Annað afbrigði repjunnar nefnist nepja og hentar hún einnig mjög vel til ræktunar í Norður-Evrópu. Jurtaolían kemur aðallega úr fræinu

við pressun á repjunni. Olían getur að meðaltali verið allt að 40% af jurtinni og af einum hektara fást allt að 1500 lítrar af jurtaolú.

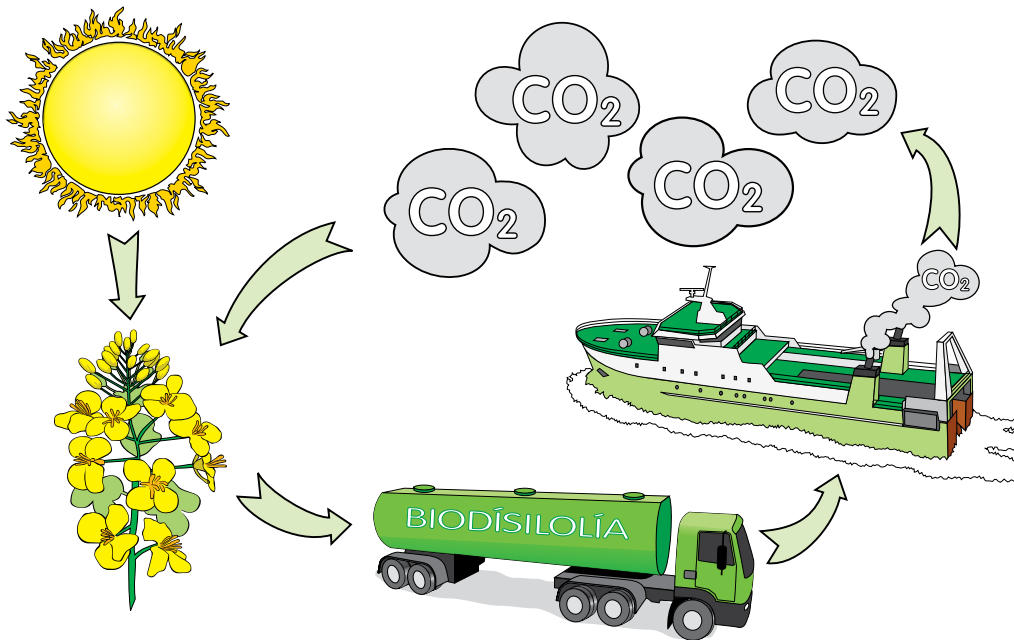


Á vegum áður nefnds verkefnis Siglingastofnunar er hér á Íslandi þegar hafin tilraunaræktun á vetrarafbrigðum repju og fyrir jurtadísilolúframleiðslu á völdum stöðum víða um land. Eingöngu er til ræktunarinnar notað land sem ekki er hentugt til matvælaframleiðslu.

Jurtaolúur eru þríglýseríð líktogdýrafita. Þríglýseríð er einfaldlega geymsluform fitu og samanstendur af þremur fitusýrum sem hanga á einni glýserólsameind.

Fyrst eru fitusýrurnar losaðar frá glýserólsameindinni og látnar bindast eingildu alkóhóli, t.d. tréspíra. Er þá komið efnasamband sem er líkt kolvetni en heitir „ester“ og myndar við bruna koltvísýring og vatn, alveg eins og jarðdísilolían. Jurtadísilolúuna má nota á allar dísilvélar. Rannsóknir sýna að brennisteinsinnihald bíódísils er mjög lítið og helmingi minna myndast af CO og óbrenndu efni en með jarðdísilolú. Öll lífræn efni mynda koltvísýring

Kolefnisjöfnun með bíódísil



og vatn við bruna. Jafnmikið myndast af þeim við bruna á bíódísil og jarðdísil og því er orkuinnihaldið svipað.

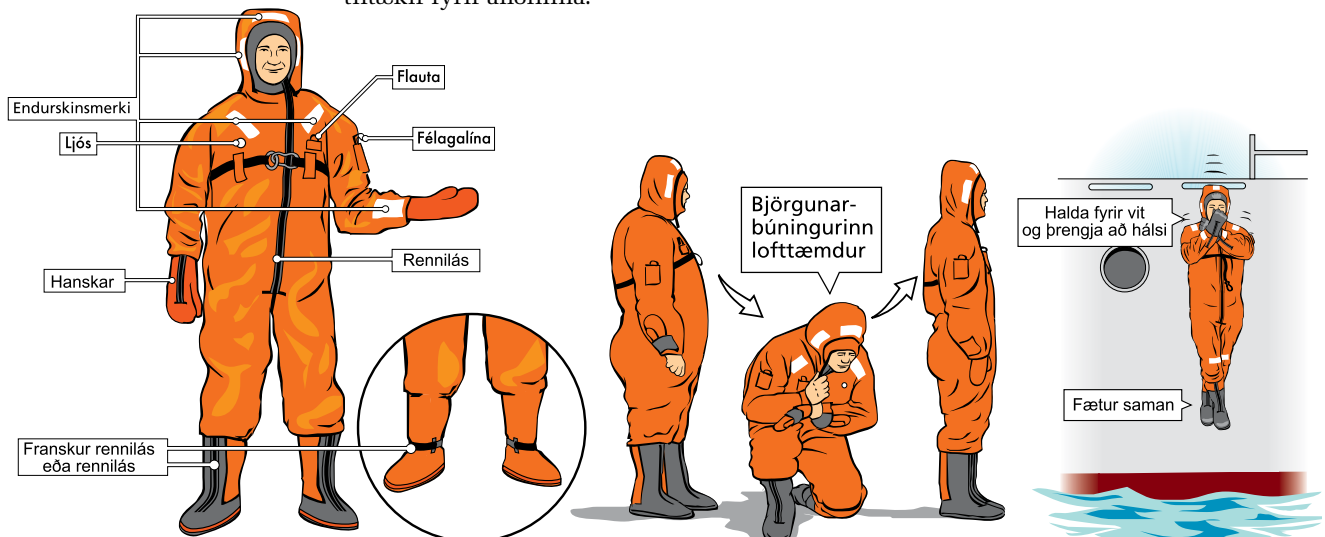
Mikilvægi jurtadísilólunnar er ekki síst fólgið í því að engin jurt er stórtækari í upptöku koldíoxíðs en repjan en jurtin nýtir sólarljósið og koltvísýring til vaxtar. Við bruna á bíódísilólunni myndast koltvísýringur sem næsta kynslóð jurtarinnar notar sér síðan til næringar og því má með sannri segja að brennsla á jurtadísilólú sé fullkomin kolefnisjöfnun.

Framleiðslurásin fyrir jurtadísilólú er einföld eins og sést hér á myndinni. Ferlið byggist á því að notuð er hátíðnihljóðorka til að blanda saman forblönduðum

hvata leystum upp í tréspíra og pressaðri olú frá fræjum. Þá fer blandan í hvarfara, þaðan í skilvindu sem aðskilur glýserólíð og fitusýruestrana. Glýserólíð er aukaafurð sem notuð er til dæmis í ýmsar snyrtivörur.

Sé þess gætt að ræktun fari fram á svæðum sem ekki nýtast til matvælaframleiðslu má segja að repjan geti veitt svör við ýmsum spurningum um framtíðarorkugjafa. Nýting framleiðslunnar er einkar góð, afurðin er fullunnin og bruni olíunnar er næring fyrir næstu kynslóð repjujurtarinnar. Þannig er orkugjafi unninn úr repju sjálfbær og umhverfisvænn auk þess sem bíódísilólían mengar minna, smyr betur en hefðbundin dísilólía og inniheldur minna af eitrefnum.

Öryggi sjófarenda: Í fiskiskipum sem eru 12 metrar að lengd eða lengri skulu vera björgunarbúningar fyrir alla um borð. Björgunarbúninga á að geyma ofan efsta heila þilfars skipsins þegar því verður við komið og þá helst við söfnunarstaði skipsins. Þannig eiga búningarnir alltaf að vera tiltækir fyrir áhöfnina.





Hafnir á óvissutímum

eftir Svein Agnarsson fræðimann hjá Hagfræðistofnun Háskóla Íslands

Fjárhagsleg staða flestra hafna landsins er veik og fátt bendir til að hún muni styrkjast á næstu árum. Þetta er meginniðurstaðan í nýlegri skýrslu sem Hagfræðistofnun Háskóla Íslands vann fyrir Siglingastofnun Íslands og ber nafnið **Fjárhagsleg staða hafna**. Athuginun náði til 36 hafna og hafnarsjóða. Hjá átta þeirra var framlegð, þ.e. rekstrartekjur að frádregnum rekstrargjöldum, neikvæð á árinu 2006 og hafði dregist saman frá árinu 1990 hjá 16 höfnum. Framlegð hafði aftur á móti batnað hjá 19 höfnum á sama tímabili. Á árinu 2006 voru 26 hafnir reknar með tapi en 10 með afgangi. Í árslok 2006 námu skammtímaskuldir hafna tæplega 2,1 milljarði kr. og langtímaskuldir, að meðtöldum lífeyrisskuldbindingum, 8,4 milljörðum kr. Ef þrjár stöndugustu hafnirnar – Faxaflóahafnir, Fjarðabyggð og Hafnarfjörður – eru undanskildar námu skammtímaskuldir hafna samtals 1,3 milljörðum kr. og langtímaskuldir 5,6 milljörðum kr.

Erfið staða

Hin erfiða staða hafna landsins kemur gleggst í ljós þegar borin er saman árleg þörf þeirra til viðhalds og endurnýjunar og endurgreiðsla af lánnum annars vegar og framlegð þeirra og ríkisframlög hins vegar. Sé miðað við nettóskuld hafna í árslok 2006, þ.e. heildarskuldir að frádregnum veltufjármunum, og ákvæði nógildandi hafnalaga nr. 61/2003 um ríkisstyrki, munu tekjur og framlög 12 hafna hrökkva til. Aftur á móti munu 24 hafnir ekki geta staðið undir viðhaldi og lánnum. Staðan versnar þegar bráðabirgðaákvæði nógildandi hafnalaga renna út í árslok 2010, en þá má gera ráð fyrir að viðbótarfjárbörf hafnarsjóða landsins verði að öllu óbreyttu um 820 milljónir kr. Einungis sex hafnir munu þá hafa nægjanlegt fé til ráðstöfunar, en 30 mun skorta fjármagn til að standa undir viðhaldi og skuldum. Auk stóru hafnanna þriggja – Faxaflóahafna,

Hafnarfjarðarhafnar og Fjarðabyggðarhafnar – munu hafnirnar á Vopnafirði, Tálknafirði og Reykhólum geta staðið undir sér miðað við forsendur skýrslunnar. Ein höfn, Reykjaneshöfn, sker sig alveg úr, en fjárhagsvandi hennar er gríðarlegur og að óbreyttu verður ekki séð að hægt verði að halda rekstri hennar áfram í sömu mynd.

Ef þrjár stöndugustu hafnirnar eru undanskildar námu skammtímaskuldir hafna samtals 1,3 milljörðum króna og langtímaskuldir 5,6 milljörðum króna.

Óhagstæðar ytri aðstæður

Ástæður fyrir þessum erfiðleikum eru margvíslegar. Ytri aðstæður hafa verið ýmsum höfnum óhagstæðar; víða hefur fólki fækkað og atvinnulíf átt undir högg að sækja. Samdráttur í þorskafla og samþjöppun í löndun á uppsjávarfiski hefur leitt til þess að minni afli berst nú til margra hafna en áður. Fyrir vikið hafa tekjur af aflagjaldi víða dregist saman. Strandsiglingar hafa lagst af og enda þótt skip með þungavöru á borð við olíu, sement og áburð sigli enn á sumar hafnir hefur dregið úr komum flutningaskipa á þær flestar. Samþjöppun í vinnslu hefur einnig leitt til þess að flutningar með fiskafurðir hafa víða minnkað. Aðrar rekstrartekjur en aflagjöld hafa því dregist saman hjá mörgum höfnum, en aftur á móti aukist hjá stærstu flutningahöfnum

landsins. Billið milli þeirra þriggja stóru og hinna hefur því heldur breikkað. Á móti hafa rekstrargjöld vaxið nær alls staðar. Fátt bendir til þessi þróun snúist við á næstu árum og aðstæður margra fiskihafna gætu jafnvel versnað enn. Ekki er trúlegt að landaður botnfiskur eigi eftir að vaxa að magni til í mörgum þessara hafna og líklegt má telja að uppsjávarfiski verði í framtíðinni landað á mun færri stöðum en nú er.

Heimatilbúinn vandi

Vandi hafnanna er einnig sums staðar heimatilbúinn að hluta. Í viðauka með frumvarpi til hafna laga, sem lagt var fram á Alþingi haustið 2003, er því í lýst í stórum dráttum hvaða áhrif hin nýju hafnalög myndu hafa á hafnir og til hvaða aðgerða þyrfti að grípa til að veða upp það tekjutap er leiddi af minni ríkisframlögum. Þar er m.a. gert ráð fyrir þeirri veigamiklu forsendu að bryggjugjöld myndu hækka um 110 milljónir kr. og aflagjöld úr rúmlega 1% í 1,6%. Þessar forsendur hafa ekki staðist. Haustið 2007 var aflagjald á bilinu 1,27-1,4% í 32 höfnum, en 1,6% í 21 höfn. Ljóst er að þær hafnir sem eiga við fjárhagsvanda að etja verða að hækka aflagjöld, jafnvel upp fyrir þau 1,6% sem forsendur miðuðu við, til að samræmi verði á milli gjaldanna og kostnaðar. Sama gildir um skipagjöld. Hér verður þó að huga vandlega að því hvaða áhrif slík hækkun gjaldskrár gæti haft á notendur hafnanna.

Hagkvæmni og aukið samstarf

Hækkun gjalda á viðskiptavini er neyðarbrauð. Aukið aðhald í rekstri og hagræðing gæti víða bætt rekstur hafna og hugsanlega mætti einnig halda betur utan um rekstur þeirra. Einnig mætti ná fram samlegðaráhrifum með því að hvetja nærliggjandi hafnir til samstarfs eða sameiningar. Enda þótt rekstur hafnasamlaga hafi hingað til ekki gengið jafnvel og sumir vonuðu kann að vera of snemmt að afskrifa þau algerlega og benda má á að önnur form samvinnu kunna líka að vera fullt eins heppileg. Sameining sveitarfélaga hefur einnig leitt til þess að komið hefur verið á verkaskiptingu hafna og vel má vera að versnandi staða sumra hafna verði til þess að auka áhuga á frekari sameiningum. Hugsanlegt er að þær breytingar sem verða á rekstrarumhverfi hafna þegar öll ákvæði gildandi hafnalaga hafa tekið gildi verði til þess að auka skilning sveitarfélaga á samvinnu hafna og stuðli að samstarfi.

Þrjár leiðir; fyrsta leið

Í skýrslunni er bent á að stjórnvöld standi nú frammi fyrir þremur valkostum við mótun stefnu í málefnum hafna. Fyrsta leiðin felst í því að halda áfram á þeirri braut sem mörkuð er með hafnalögum nr. 61/2003 og eftirláta hafnarstjórnnum og sveitarstjórnnum að sníða sér stakk eftir vexti. Þessi stefna myndi engu breyta fyrir stærstu hafnir landsins sem búa við það góðan fjárhag að þær geta hæglega staðið undir rekstri sínum án opinbers stuðnings. Í þann flokk falla Faxaflóahafnir, Hafnarfjörður og Fjarðabyggð. Öðru máli gegnir um aðrar hafnir landsins, en staða þeirra er þó einnig ólík. Minnstu hafnir landsins, þ.e. þær hafnir sem hafa lægstar tekjur og þar sem aflaverðmæti er minnst, gætu líklega velflestar haldið velli án frekari stuðnings, en framlög ríkissjóðs til framkvæmda í þessum höfnum geta numið allt að 90% samkvæmt hafnalögum. Þorri hafnarsjóða – einkum miðlungsstöru hafnanna – gæti aftur á móti lent í verulegum vandræðum vegna minni umsvifa og lægri

styrkja, en styrkir til þessara hafna geta numið 40-60% af framkvæmdakostnaði. Það réðist þó af fjárhagslegum styrk viðkomandi sveitarfélags hvernig hægt yrði að taka á vanda hverrar hafnar. Erfitt gæti þó reynst að halda sig alfarið við þá stefnu sem hér hefur verið lýst, enda gæti hún leitt til þess að sumum höfnum yrði lokað að hluta til eða öllu leyti. Framlag ríkissjóðs samkvæmt þessari leið má ætla að verði til lengri tíma litið um 500 milljónir kr. á ári, þ.e. þegar öll ákvæði hafnalaga nr. 61/2003 verða að fullu komin til framkvæmda.

Niðurstöður skýrslunnar gefa fullt tilefni til þess að tekin verði upp almenn umræða í þjóðfélaginu um framtíðarstefnumörkun í málefnum hafna.

Önnur leið

Í öðru lagi gæti ríkið aukið styrki til hafna. Sveitarfélög hafa hingað til borið ábyrgð á rekstri þeirra, en ríkissjóður lagt þeim til fjárfestingastyrki. Sú erfiða staða sem blasir við sumum höfnum gefur tilefni til að velja fyrir sér hvort þörf sé á að breyta þessu fyrirkomulagi og auka aðkomu ríkissjóðs. Hafnalög nr. 61/2003 heimila ekki greiðslu á rekstrarstyrkjum og viðhaldsstyrkjum, en slíkom framlögum mætti finna farveg með breytingu á hafnalögum eða líta á sem sérstakan byggðastyrk eða hluta af almennum byggðaaðgerðum. Byggðastyrkir af þessu taginu gætu þó augljóslega stangast á við samkeppnissjónarmið. Jafnvel mætti ímynda sér að ríkið styrkti Hafnabótasjóð sem jöfnunarsjóð hafna. Er þá átt við að Hafnabótasjóður veiti viðbótarstyrki til rekstrar eða stofnkostnaðar hafna á landsbyggðinni þar sem einhver virk atvinnustarfsemi fer fram, sem talið er að séu mikilvægar fyrir byggðarlagið og atvinnuuppbyggingu þess og geta ekki staðið undir sér. Ætla má að viðbótarframlög til hafna gætu numið um 600 milljónum kr. á ári ef þessi leið yrði farin og þá að því gefnu að núverandi hafnir væru starfræktar með sama sniði og í dag. Ef af yrði og hafnarsjóðum veittir styrkir til rekstrar myndi í því felast veruleg breyting á stefnu ríkisins í málefnum hafna. Viðbótarstyrkir til stofnkostnaðar myndu aftur á móti ekki boða neina breytingu á stefnu ríkisins.

Málamiðlun

Í þriðja lagi mætti ímynda sér einhvers konar málamiðlun á milli leiða eitt og tvö hér að framan og jafnvel breytingar á þeim styrktarflokkum sem tilgreindir eru í hafnalögum nr. 61/2003. Þá kæmi til greina að setja fram áætlun um hvaða hafnir væri hagkvæmt að leggja af og jafnvel að til kæmi ríkisaðstoð til þess að hjálpa viðkomandi sveitarfélögum að ganga frá lausum endum í því sambandi. Niðurstöður skýrslunnar gefa fullt tilefni til þess að tekin verði upp almenn umræða í þjóðfélaginu um framtíðarstefnumörkun í málefnum hafna. Slæm staða margra hafna og víðsjárverðar horfur hvetja til þess að sú umræða hefjist frekar fyrir en seinna.



Ráðstafanir til að koma í veg fyrir hryðjuverk og ógnanir

Í kjölfar hryðjuverkanna í Bandaríkjunum 11. september 2001 var samþykkt á 22. þingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) í nóvember 2001 að gera sérstakt átak er varðar fyrirbyggjandi ráðstafanir til að hindra ógnanir og hryðjuverk í siglingum. Málafni sem lúta að þessum markmiðum kallast á íslensku siglingavernd sem svarar til Maritime Security á ensku en flestir þekkja undir nafninu ISPS-kóði.

Segja má að siglingaverndin gildi alls staðar í heiminum þar sem alþjóðleg skipaumferð er. Þannig þurfa öll 168 aðildarlönd IMO að uppfylla kröfur svokallaðs ISPS kóða um siglingavernd. Auknar kröfur koma þar ofan á frá Evrópusambandinu og löndum innan EES auk þess sem allar hafnir sem tengjast Bandaríkjunum með skipaferðum verða að uppfylla umræddan kóða hvort sem viðkomandi lönd eru aðilar að IMO eða ekki.

Markmið siglingaverndar er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og öðrum ólögætum aðgerðum. Siglingaverndin gildir um farþegaskip og flutningaskip 500 brúttótonn eða stærri í millilandasiglingum og færanlega borpalla. Einnig gilda Evrópusambandsreglurnar um farþega- og flutningaskip 500 brúttótonn eða stærri í innlandssiglingum og líka um útgerðir og hafnaraðstöðu þar sem umræddum skipum er þjónað. Þessar kröfur

hafa ekki verið teknar upp á Íslandi þar sem niðurstaða áhættumats sem gert var sýndi að þess væri ekki þörf. Það þýðir að höfn sem hvorki þjónar inn- eða útflutningi eða alþjóðlegri skipaumferð þarf ekki að uppfylla skilyrði siglingaverndar. Í dag eru 33 hafnir á Íslandi sem eru vottaðar og fullnægja kröfum siglingaverndar.

Starfsemi siglingaverndar er mjög umfangsmikil og felur fyrst og fremst í sér að umsjón með framkvæmd laga og reglna, þ.m.t. úttektir, námskeið, yfirferð og staðfesting áhættumats og verndaráætlana, gerð áhættumats, verndar-, boðunar, viðbragðsáætlana og innlend og erlend samskipti. Er þá ekki allt upp talið. Þær íslensku stofnanir sem koma að siglingavernd eru fyrst og fremst Siglingastofnun Íslands, Tollstjórnin í Reykjavík, Ríkislögreglustjóri og Landhelgisgæslan. Starfsemin er í stöðugri þróun því með aukinni rótfestu hafa kröfurnar og gildissviðið aukist, svo og áhugi stjórnvalda og alþjóðastofnana.

Árangur siglingaverndar er metinn af aðilum henni tengdum og gagnleg endurgjöf kemur frá samstarfsaðilum í starfseminni, höfnum og fyrirtækjum. Siglingastofnun framkvæmir úttektir á innlendum höfnum og ber niðurstöðurnar saman við aðrar þjóðir. Þungt á metunum vega alþjóðlegar úttektir sem Evrópusambandið og EFTA gera með ýrtruð reglur til grundvallar. Einnig hafa Bandaríkjamenn sett upp sitt eigið eftirlit með innleiðingu og framkvæmd siglingaverndar. Íslensk siglingavernd hefur fengið sérlega góða einkunn í úttektum alþjóðlegra eftirlitsmanna, ekki síst frá Evrópusambandinu, EFTA og Bandaríkjunum sem ber einkum að þakka einkar góðu samstarfi stofnana, hafna og fyrirtækja sem koma að starfseminni hér á landi.



Tveir tímamótavitar

Meginhlutverk ljósvita er að veita sjófarendum nauðsynlegar leiðbeiningar. Ljósvitarnir á Reykjanesi voru vitaskuld reistir í því skyni en bygging þeirra tengist einnig beinlínis áföngum í stjórnmalasögu landsins.

Vitamál voru meðal þess sem rætt var á fyrsta löggjafarþingi Íslendinga árið 1875 og á Alþingi var tekin ákvörðun um fjárveitingu til vitabyggingar á Reykjanesi sem leiddi til þess að þar var byggður viti sumarið 1878 og tekinn í notkun þann 1. desember það ár. Upphaf íslenskrar vitabjónustu tengist því ótvírætt fjárveitingavaldi Alþingis sem fékkst með stjórnarskránni frá 1874 og stofnun löggjafarþingsins.

Fyrsti viti landsins var steinhlaðinn áttstrendur turn, um 4,5 m í þvermál og 6,2 m á hæð. Turninn skiptist í tvær hæðir, jarðhæð og efri hæð þar sem vaktherbergi vitavarðarins var. Ljóshúsið var úr steypujárni og umhverfis það svalagólf sem girt var með járnhandriði. Ljóstæki vitans var upphaflega samansett úr 15 olíulömpum og að baki hverjum þeirra var holspegill úr messing sem magnaði ljósið. Þremur lömpum með speglum var bætt í ljóstækið árið eftir að vitinn var tekinn í notkun til að bæta lýsingu hans.

Vitinn sem byggður var árið 1878 stóð aðeins í þrjá áratugi. Jarðskjálftar eru tíðir á Reykjanesi og jarðhræringar og ágangur sjávar á Valahnúkinn urðu til þess að laska svo vitann og undirstöðu hans að talin var hætt á að hann félli í hafid. Undir lokin var vitavörðurinn orðinn svo smeykur um sig í vitanum að hann neitaði að standa þar vaktir.

Vitinn hefur verið langt frá því að steypast í sjóinn því Valahnúkurinn er enn á sínum stað og grunnur gamla vitans einnig, alllangt frá núverandi bjargbrún. En ekki verður um það dæmt hvort hann hafi verið að hruni kominn því fyrsti viti landsins var felldur með sprengingu þann 16. apríl 1908 sem bendir vissulega til þess að hann hafi þótt afar hrörlegur. Ella hefði hann væntanlega verið látinn standa sem geymsluhús.

Nýr Reykjanesviti var byggður á Bæjarfelli veturinn 1907–1908 úr tilhöggnu grjóti og steinsteypu. Þar stendur hann enn keikur eftir að hafa verið á ljósvaktinni í eina öld, en ljós hans var kveikt í fyrsta sinn þann 20. mars 1908.

Framkvæmdin var stór í sniðum á þeirra tíma mælikvarða. Allt að 90 manns unnu í einu að verkinu. Í þeim hópi voru allmargir norskir verkamenn sem komið höfðu í atvinnuleit til Íslands. Við verklok þótti bygging vitans hafa tekist með ágætum og þeir sem að henni stóðu haft sóma af.

Vitabygginguna bar fremur brátt að. Árið 1906 þótti ljóst að vitinn frá 1878 væri alveg að gefa sig og þá var leitað til dönsku vitastofnunarinnar um teikningu að nýjum vita. Þar tóku menn því rólega, ætluðu sér að láta smíða járngrindavita fyrir Reykjanesið og lögðust í áætlanagerð og umþóttanir. En þá hófst atburðarás sem ekki hefði getað orðið nema vegna þess að framkvæmdavald stjórnkerfisins hafði fengið aðsetur í Reykjavík þegar heimastjórn var sett á laggirnar þann 1. febrúar 1904. Hvorki Hannes Hafstein ráðherra heimastjórnarinnar né Thorvald Krabbe, nýráðinn landsverkfræðingur, höfðu þolinmæði til að bíða þess að hin konunglega danska vitastofnun lyki langvinnnum undirbúningi sínum. Ráðherrann og fylgismenn hans komu því til leiðar að Alþingi veitti í snatri fé til að byggja nýjan vita og fól landsverkfræðingnum og Frederik Kiørboe arkitekt, sem þá hafði umsjón með byggingu Safnahússins við Hverfisgötu í Reykjavík, að hanna nýjan Reykjanesvita og láta byggja hann.

Heimastjórnin sýndi ótvírætt frumkvæði og sjálfstæði með vitabyggingunni og með henni var sýnt fram á að Íslendingar væru fullfærir um að skipuleggja og reisa vandasamar stórbyggingar við erfiðar aðstæður. Þannig staðfesti heimastjórnin forræði sitt yfir íslenskum vitamálum og staðfesti sjálfstæði sitt gagnvart langvarandi forræði Dana. Þáttur dönsku vitastofnunarinnar var þó vissulega nokkur því hún lagði fram ljóshús og ljóstæki og sá um uppsetningu þeirra.

Thorvaldi Krabbe landsverkfræðingi þótti samskipti við dönsku vitastofnunina stundum ganga helst til örðuglega. Hann lagði það því til við Stjórnarráðið eftir byggingu yngri Reykjanesvitans að íslenskir vitar yrðu framvegis byggðir undir stjórn þeirra verkfræðinga sem Stjórnarráðið hefði í þjónustu sinni og hvatti til þess að íslenskum tæknimönnum yrði gefinn kostur á að afla sér þekkingar á vitatækjum og komast í samband við framleiðendur þeirra. Það gekk eftir og í byrjun ársins 1914 varð til Vitamálaskrifstofa sem annaðist vitarekstur og byggingu nýrra vita.



Undirritun verksamnings um Landeyjahöfn

Í ágúst var skrifað undir samning við Suðurverk hf. um gerð Landeyjahafnar og Bakkafjöruvegar. Höfnin á að þjóna nýju Vestmannaeyjaferjunni Herjólf sem smíðuð verður samhliða hafnargerðinni en gert er ráð fyrir að verkinu verði lokið síðla árs 2010.

Kristján L. Möller samgönguráðherra, fulltrúar verkkaupa sem eru Siglingastofnun Íslands og Vegagerðin, og fulltrúar verkkaupa, skrifuðu undir verksamninginn í Bakkafjöru. Suðurverk átti lægsta tilboð fjögurra bjóðenda í verkið og var tilboðsupphæðin tæpir 1,9 milljarðar króna.

Landeyjahöfn er við sandströnd á Landeyjasandi og verður varin með 600 m löngum bogadregnum brimvarnargörðum úr grjóti. Hafnarmynnið verður 70 m breitt og inn af því 600 m löng innsiglingarrenna, 70 m breið við hafnarmynnið en innri hluti hennar verður 50 m breiður. Dýpi verður 7 m í ytri hluta rennunnar en 5,5 m í innri hlutanum miðað við meðalstórstraumsfjöru.

Ferjubryggjan verður í núverandi fjöruborði, um 600 m innan við hafnarmynnið, 65 m löng úr stálþili með ekjubrú. Þá verður reist 200 fermetra þjónustuhús með landgöngubrú fyrir farþega. Einnig verður gert 200 bíla stæði við ferjuhúsið og hugsanlegt er að þar verði komið upp bílageymsluhúsi.

Jafnframt hafnargerðinni verður lagður nýr 11,2 km langur vegur rétt vestan Markarfljóts milli hafnar

og hringvegarins. Viðamikil uppgræðsla er hafin við fyrirhugað hafnarsvæði og verður kostnaður við hana alls um 280 milljónir króna. Miða áætlanir við að sandfok verði stöðvað árið 2010 og síðan verði viðhaldsaðgerðum sinnt allt til ársins 2014.

Þá hefur smíði nýs Herjólf verið boðin út og bærust tilboð frá tveimur erlendum aðilum og samningaviðræður standa nú yfir. Ferjan verður í eigu ríkisins en rekstur hennar verður boðinn út síðar.

Í útboðsgögnum er gert ráð fyrir allt að 70 m langri ferju sem taka á 300 farþega og 60 fólkþíla. Miðað er við 30 mínútna siglingu milli lands og Eyja og gert ráð fyrir 5 ferðum á dag að jafnaði sem er breytilegt eftir árstíðum. Þá er gert ráð fyrir að ferjan geti siglt til Þorlákshafnar ef þörf krefur.

Heildarkostnaður við höfnina, veginn og ferjuna er áætlaður tæpir 7 milljarðar króna miðað við núgildandi verðlag.

Ný samgönguleið milli Bakkafjöru og Heimaeyjar hefur margvísleg áhrif á samskipti íbúa Vestmannaeyja og Suðurlands, ferðaþjónustu og aðra atvinnuvegi, húsnæðismál, vinnumarkað og skóla. Nýir möguleikar opnast í samstarfi sveitarfélaga og stærra atvinnu- og markaðssvæði getur aukið fjölbreytni í atvinnulífi Vestmannaeyja.



Neyðarsendar í gúmmí- björgunarbátum og frífljótandi neyðarbaujur

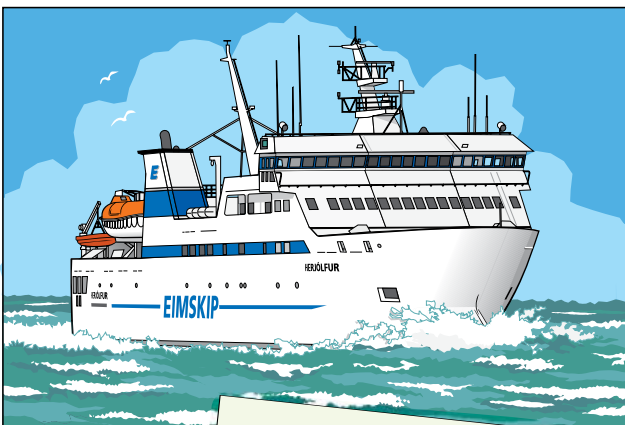
Ákveðið hefur verið að hætta móttöku neyðarskeyta á 121,5 MHz um Cospas/Sarsat gervihnetti þann 1. febrúar 2009. Í því ljósi er ástæða til að meta stöðu neyðarbúnaðar í íslenskum skipum sem sendir út á fyrrgreindri tíðni.

Frá og með júní 1980 var íslenskum fiskiskipum gert að hafa neyðarsenda sem senda út á 121,5 MHz

í gúmmíbátum. Búnaðurinn var bæði ætlaður til miðunar frá flugvélum og skipum, en einnig móttöku og staðsetningu um Cospas/Sarsat gervihnetti. Cospas/Sarsat kerfið hefur 406 MHz sem aðaltíðni og 121,5 sem aukatíðni. Aðalástæða þess að hætt er við hlustun á 121,5 MHz er fjöldi falskra boða á þeirri tíðni eða 98,8% af móttæknum skeytum. Á það ber að líta að móttaka neyðarskeyta á 121,5 MHz í Cospas/Sarsat er ekki samfellt og hnattrænt kerfi eins og 406 MHz.

Í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO Resolution A.810(19), er krafa um að frífljótandi neyðarbauja á 406 MHz geti einnig sent á 121,5 MHz til miðunar. Með upptöku GMDSS-búnaðar í íslenskum skipum 15 m og lengri er gerð krafa um frífljótandi neyðarbauju sem sendir á 406 og 121,5 MHz. Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 m eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er sérkrafa um að í fiskiskipum 15m og lengri séu gúmmíbátar útbúnir viðurkenndum neyðarsendi (Cospas/Sarsat) sem starfar á tíðninni 406 og/eða 121,5 MHz. Í reglugerð nr. 53/2000 um fjaraskiptabúnað og fjaraskipti íslenskra skipa eru hliðstæð ákvæði um neyðarsenda í gúmmíbátum fiskiskipa styttri en 15 m og annarra skipa sem ekki falla undir reglugerð nr. 122/2004. Þar segir að gúmmíbjörgunarbátar skipa sem skylt er að hafa slíka báta skulu búnir neyðarsendi sem sendi út á 406 eða 121,5 MHz.

Á næstunni mun samgönguráðuneytið gefa út reglugerð sem kveður á um að við næstu búnaðarskoðun skipa, en eigi síðar en 1. febrúar 2009, skuli þess gætt að skip séu búnir frífljótandi neyðarbaujum sem senda út á 406 MHz. Við næstu þjónustuskoðun gúmmíbjörgunarbáta, en eigi síðar en 1. febrúar 2009, skal þess gætt að þeir séu búnir neyðarsendum sem senda út á 406 MHz.

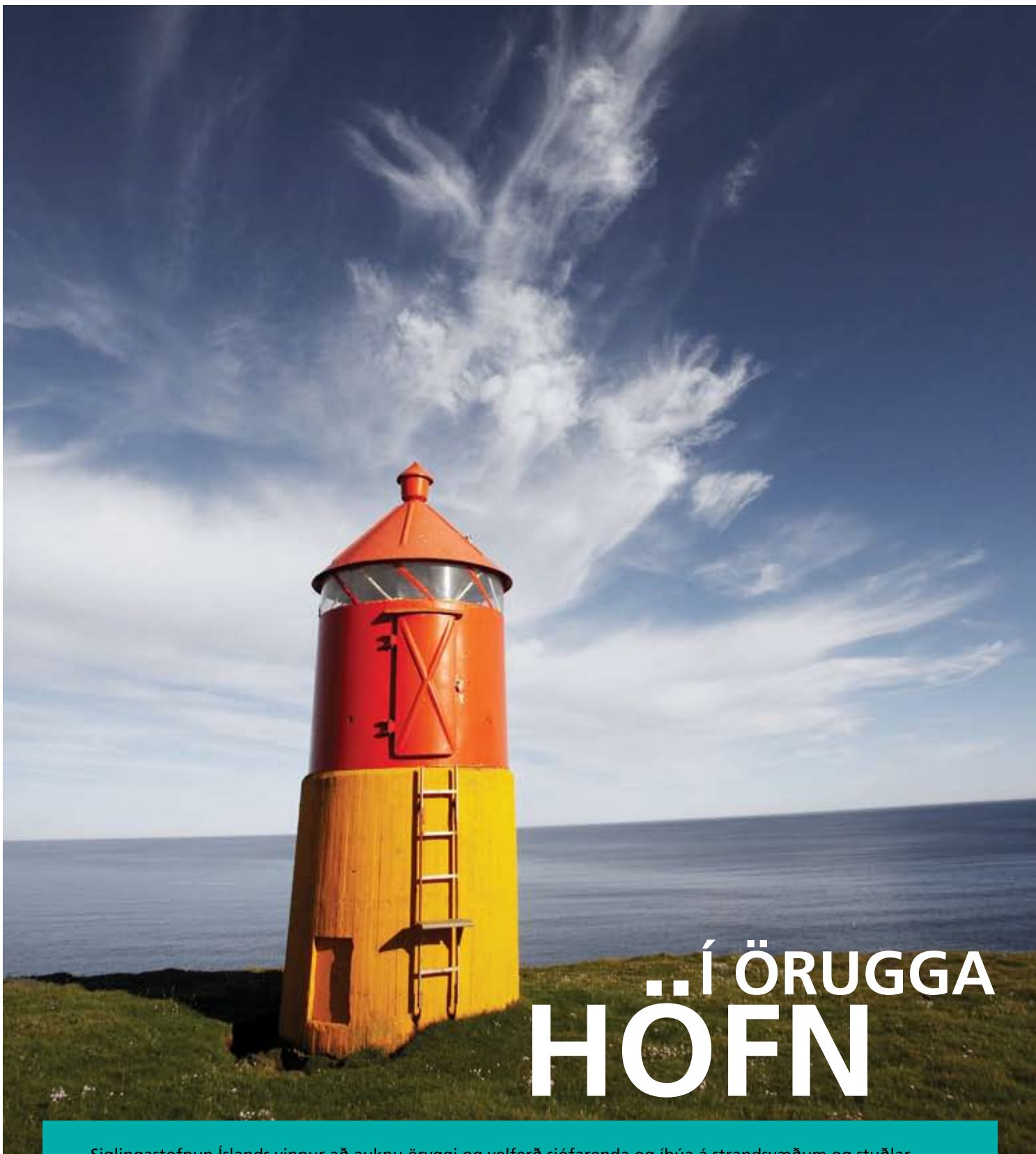


Rannsókn á sjóveiki

Nýlega hófst rannsókn á sjóveiki, en framkvæmdaraðilar eru Læknadeild HÍ, Landspítali Háskólasjúkrahús og Siglingastofnun Íslands. Hlutverk SÍ er umsjón og dreifing spurningalista til farþega Herjólfss. Þátttakendur gefa ekki persónuupplýsingar en svara spurningum um líðan sína í tengslum við sjóferðir. Auk þess að afla einstaklingsupplýsinga verða svörin notuð að meta einkenni sjóveiki fyrir og á meðan á sjóferð stendur.

Meginástæða sjóveiki er hröðun hreyfinga skipsins sem hafaldan veldur. Hreyfingarnar eru samspil ölduhæðar og -lengdar, öldustefnu og -stærðar, auk sjóhæfni skipsins. Siglingastofnun hefur kannað sjólag á ferjuleið Herjólfss þannig að öldufar leiðarinnar er þekkt.

Í samvinnu við áhöfn Herjólfss og RT ehf - rafagnatækni stóð stofnunin fyrir mælingum á hreyfingum Herjólfss frá október 2007 fram í mars 2008. Í tengslum við dreifingu á umræddum spurningalista til farþega Herjólfss hófust mælingarnar aftur nú um miðjan júní. Að öllu samanlögðu verður vonandi unnt að varpa betra ljósi á tengsl mismunandi hreyfinga skipa við líðan farþega um borð.



..Í ÖRUGGA HÖFN

Siglingastofnun Íslands vinnur að auknu öryggi og velferð sjófarenda og íbúa á strandsvæðum og stuðlar að hagkvæmni í siglingum, sjávarútvegi og samgöngum. Á meðal verkefna stofnunarinnar eru rannsóknir á sviði siglinga- og hafnamála, upplýsingakerfi um veður og sjólag, siglingavernd og hafnarríkiseftirlit. Einnig undirbúningur og eftirlit með framkvæmdum við hafnir og sjóvarnir, rekstur vita og leiðsögukerfis, útgáfa atvinnuskírteina til áhafna og haffærisskírteina til skipa. Í einkunnarorðunum **Í örugga höfn** felst leiðarljós og inntak starfs Siglingastofnunar Íslands.