

140. löggjafarþing 2011–2012.
Þingskjal 1456 — 392. og 393. mál.
Síðari umræða.

Nefndarálit

um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014
og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022.

Frá meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Nefndin hefur fjallað um málin og fengið á sinn fund Ögmund Jónasson innanríkisráðherra, Ragnhildi Hjaltadóttur, Sigurberg Björnsson og Þorstein Rúnar Hermannsson frá innanríkisráðuneytinu, Hrein Haraldsson, Eirík Bjarnason og Kristínu H. Sigurbjörnsdóttur frá Vegagerðinni, Böðvar Jónsson og Pétur Jóhannesson frá Reykjanesbæ, Þorvarð Hjaltason frá Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga, Gunnar H. Gunnarsson og Örn Sigurðsson frá Samtökum um betri byggð, Dag B. Eggertsson, Karl Sigurðsson, Örn Sigurðsson og Ólaf Bjarnason frá Reykjavíkurborg, Ármann Kr. Ólafsson, Steingrím Hauksson og Ólaf Þór Gunnarsson frá Kópavogsbæ, Gunnar Val Sveinsson frá Samtökum ferðaþjónustunnar, Árna Jóhannsson og Sigþór Sigurðsson frá Samtökum iðnaðarins, Lísbetu Einarsdóttur frá Samtökum verslunar og þjónustu, Friðrik J. Arngrímsson frá Landssambandi íslenskra útvegsmanna, Oddnýju S. Þórðardóttur, Evu Sigurbjörnsdóttur, Ingólf Benediktsson og Guðlaug Ágústsson frá Arneshreppi, Ástu Pálmadóttur, Stefán Vagn Stefánsson, Bjarna Jónsson og Sigfús J. Sigfússon frá Sveitarfélaginu Skagafirði, Harald Sigþórsson, lektor við Háskólann í Reykjavík, Ólaf Guðmundsson frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Einar Magnús Magnússon og Mörtu Jónsdóttur frá Umferðarstofu, Kristín Jónasson, Hrefnu Bryndísi Jónsdóttur og Davíð Pétursson frá Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi, Bjarna Jónsson og Ágúst Þór Bragason frá Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi, Sigurð Pétursson frá Fjórðungssambandi Vestfirðinga, Elís Jónatansson, Eyrúnu Ingibjörgu Sigþórsdóttur, Guðbrand Sverrisson, Gústaf Jökul Ólafsson, Friðbjörgu Matthíasdóttur, Guðfinnu Hreiðarsdóttur, Eirík Kristjánsson, Jón Gísla Jónsson, Magnús Ólaf Hansson, Aðalstein Óskarsson og Björn Hafþór Guðmundsson frá Samtökum sveitarfélaga á Austurlandi, Stefán Boga Sveinsson frá Fljótsdalshéraði, Helga Kristófersson og Magnús Gunnarsson frá Íbúasamtökunum betra Breiðholti, Hauk Eggertsson og Morten Lange frá Landssamtökum hjólreiðamanna, Trausta Sveinsson, Pál Björgvin Guðmundsson og Jón Björn Hákonarson frá Fjarðabyggð og Hörð Guðbrandsson, Óðin Elísson og Guðnýju Ívarsdóttur frá Kjósarhreppi.

Umsagnir um ýmist annað málið eða bæði bárust frá Alþýðusambandi Íslands, Atvinnuþróunarfélagi Þingeyinga, Arneshreppi, Bláskógabyggð, Borgarbyggð, Breiðdalshreppi, Byggðastofnun, Dalabyggð, Djúpavogshreppi, Eyjafjarðarsveit, Eyþingi – sambandi sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum, Fjarðabyggð, Fjórðungssambandi Vestfirðinga, Fljótsdalshéraði, Fljótsdalshreppi, flugráði, Grindavíkurbæ, Hafnarfjarðarbæ, Hafnasambandi Íslands, Hrunamannahreppi, Húnaþingi vestra, Hveragerðisbæ, Herði Guðbrandssyni o.fl., Hörgársveit, Icelandair Group hf., Íbúasamtökunum betra Breiðholti, íbúum við Álftanesveg, Ísafjarðarbæ, Kaldrananeshreppi, Kjósarhreppi, Kópavogsbæ, Landhelgisgæslu Íslands, Landssambandi hestamannafélaga, Landssamtökum hjólreiðamanna, landssamtökunum Landsbyggðin lifi, Landvernd, Langanesbyggð, Leið ehf., mennta- og menningarmálaráðu-

neytinu, Morten Lange, Mosfellsbæ, Neytendasamtökunum, Norðurþingi, Rangárþingi ytra, Reykjanesbæ, Reykjavíkurborg, Sambandi sunnlenskra sveitarfélaga, Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi, Samorku, sameiginleg umsögn frá Samtökum atvinnulífsins, Samtökum iðnaðarins, Samtökum verslunar og þjónustu, Samtökum ferðaþjónustunnar og Landssambandi íslenskra útvegsmanna; Samtökum atvinnurekenda á Norðausturlandi, Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga, Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi, Samtökum um betri byggð, Seyðisfjarðarkaupstað, Siglingamálastofnun, Skipulagsstofnun, Skútustaðahreppi, Sveitarfélaginu Árborg, Sveitarfélaginu Hornafirði, Sveitarfélaginu Skagafirði, Sveitarfélaginu Ölfusi, Tálknafjarðarhreppi, Trausta Sveinssyni, Umhverfisstofnun, Vegagerðinni, Vesturbyggð og Vopnafjarðarhreppi.

Með þingsályktunartillögum þessum er annars vegar lögð fram samgönguáætlun fyrir tímabilið 2011–2022 en með henni er mörkuð stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu tólf árin. Hins vegar er lögð fram samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014 en sú áætlun er verkefnaáætlun.

Nefndin hefur tekið á móti miklum fjölda gesta samhliða umfjöllun sinni og reifuð hafa verið margvísleg sjónarmið er varða samgönguáætlun. Það er almennt mat meiri hlutans að vel hafi verið að verki staðið við undirbúningsvinnu og stefnumótun við samgönguáætlun og að jákvæð skref til aukinnar fagmennsku hafi verið stigin í því vinnuferli sem gerð samgönguáætlunar er. Meiri hlutinn tekur undir sjónarmið þau sem fram koma í áætluninni um að stefnt skuli að jákvæðri byggðaðþróun á grundvelli skilgreiningar á grunnneti samgöngukerfisins sem náði til alls landsins og miði að greiðum, öruggum, hagkvæmum og umhverfislega sjálfbærum samgöngum með aðgengi og hreyfanleika í samgöngukerfinu í forgrunni annars vegar og hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgöngukerfisins hins vegar. Meiri hlutinn vekur einnig athygli á mikilvægi umhverfislega sjálfbærra samgangna þar sem miðað er að því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna, svo sem hávaða og loftmengun, með minni notkun jarðefnaeldsneytis, nýtingu endurnýjanlegra orkugjafa o.fl. Þá fagnar meiri hlutinn stóruáherslu á almenningsamgöngur bæði í þéttbýli og dreifbýli.

Meðal þeirra verkefna sem meiri hlutinn leggur sérstaka áherslu á eru tengivegir undir liðnum „tengivegir, malbik“. Ljóst er að framkvæmdir við tengivegi gagnast landsmönnum alls staðar á landinu og almennt er mikið kallað eftir slíkum úrbótum. Meiri hlutinn leggur jafnframt ríka áherslu á viðhald þeirra samgöngumannvirkja sem fyrir eru og telur ljóst að viðhald núverandi vegakerfis líður jafnan fyrir of ríka áherslu á nýframkvæmdir. Fram kom á fundum nefndarinnar að talsvert vantar upp á til að nægt fé sé fyrir hendi til að sinna viðhaldi vega með fullnægjandi hætti. Skortur á viðhaldi kemur niður á flutningsgetu og umferðaröryggi á vegum og kostnaður við að koma vegakerfinu aftur í viðunandi horf getur reynst margfaldur þegar fram í sækir. Meiri hlutinn leggur áherslu á öflugra viðhald vegakerfisins og að leitað verði leiða til að hægt sé að sinna nauðsynlegu viðhaldi á áætlunartímabilinu til að umferðaröryggi sé ekki stefnt í hættu og að dýrmætar fjárfestingar glattist ekki. Þá áréttar meiri hlutinn mikilvægi þess að vetrarþjónusta sé tryggð en ljóst er að gert hefur verið ráð fyrir alltof litlu fjármagni til lágmarksþjónustu yfir veturinn, svo sem snjómoksturs og hálkuvana. Slíkt kemur niður á umferðaröryggi og eðlilegri þróun atvinnu- og þjónustusvæða á landsbyggðinni, en einnig kallar aukning ferðamanna og lenging ferðamannatímans á úrbætur á þessu sviði. Í ljósi framangreinds vill meiri hlutinn áréttta og vekja athygli á því að vegna bágs efnahagsástands verður ekki hægt að sinna mörgum brýnum samgönguverkefnum og minni framkvæmdir verða því um allt land.

Meiri hlutinn fagnar aukinni áherslu á umferðaröryggi í samgönguáætlun og telur brýnt að stefnt verði markvisst að því að auka öryggi í samgöngum. Það hlýtur að verða forgangs-

verkefni stjórnvalda til framtíðar hverju sinni að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum og banaslysum. Nefndin ræddi mikið svokallaða „núllsýn“ í umferðaröryggi sem gengur út á að allar aðgerðir er lúta að samgöngum á landi miði að því að enginn láti lífið í umferðinni. Meiri hlutinn telur mikilvægt að kanna ítarlega hvaða leiðir þjóðir sem fremst standa í öryggismálum hafa farið og að héraendis tileinki stjórnvöld sér það besta sem gerist erlendis í þessum efnum. Meiri hlutinn leggur mikla áherslu á mikilvægi þess að auka vægi umferðaröryggis við forgangsröðun verkefna og byggja öðru fremur á slíkum sjónarmiðum til framtíðar. Ljóst er að innleiðing og aðlögun núllsýnar héraendis mun taka langan tíma enda væri í reynd um byltingu að ræða, en meiri hlutinn telur ekkert jafn mikilvægt og að reyna að fækka alvarlegum slysum í umferðinni eins og kostur er.

Meiri hlutinn leggur einnig áherslu á mikilvægi þess að eðlilegt og sanngjarnt jafnvægi sé í áætluninni, þ.e. að tekið sé ríkt tillit til byggðasjónarmiða þar sem tilteknir landshluta búa enn við algjörlega óviðunandi samgöngur. Ísland er að því leyti langt á eftir þeim löndum sem við kjósum að bera okkur saman við hvað varðar uppbyggingu grunnnets samgangna. Meiri hlutinn tekur undir þá stefnumótun að forgangsröðun framkvæmda taki mið af því að efla sveitarfélög og styrkja hvert svæði sem og landið allt. Stytting ferðatíma, uppbygging vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi skapa betri skilyrði fyrir jákvæða byggðaðróun og eflingu einstakra atvinnu- og þjónustusvæða. Meiri hlutinn áréttar því mikilvægi þess að við forgangsröðun framkvæmda sé tekið mið af brýnni þörf einstakra svæða fyrir bættar samgöngur. Í því sambandi leggur meiri hlutinn sérstaka áherslu á bættar samgöngur á Vestfjörðum en við blasir að þar eigi íbúar ríkulegt tilkall til að vera settir í forgang í þessum efnum.

Þá telur meiri hlutinn einboðið við núverandi aðstæður að við forgangsröðun verkefna sé litið til atvinnusköpunar og leggur þess vegna til nokkrar breytingar sem miða m.a. að því að ráðast fyrr í mannaflsfrek verkefni. Þannig er t.d. lagt til að framkvæmdum við brúarsmiði sé flýtt en hún er meira atvinnuskapandi heldur en gerð flestra annarra samgöngumannvirkja.

Loks leggur meiri hlutinn áherslu á að búið verði vel um flugsamgöngur til og frá landinu sem og innan lands. Tekið er undir áform um að færa eignarhald flugbrauta á Keflavíkurflugvelli til Isavia og að árlega verði að meðaltali a.m.k. 500 millj. kr. af sjálfsaflafé félagsins varið í framkvæmdir við flugbrautir.

Samgönguáætlun tók breytingum við þá ákvörðun ríkisstjórnarinnar að beina viðbótarfé til samgöngumála á því árabili sem samgönguáætlun tekur til, ekki síst með það fyrir augum að flýta fjárfrekum verkefnum sem ella hefðu tafist. Af þessum sökum verður hægt að flýta jarðgöngum og öðrum brýnum samgöngubótum. Tillögur meiri hlutans taka mið af þessum breyttu forsendum.

Meiri hlutinn leggur til að tillögurnar verði **samþykktar** með breytingum sem gerð er grein fyrir á sérstökum þingskjölum. Helstu breytingar eru eftirfarandi:

1. Lagt er til að undir liðnum „tengivegir, malbik“ bætist árlega 400 millj. kr. við 500 millj. kr. fjárveitingu til lagningar bundins slitlags á tengivegi vítt og breitt um landið.
2. Lögð er til árleg fjárveiting að upphæð 100 millj. kr. til breikkunar einbreiðra brúa.
3. Lagt er til á fyrsta og öðru tímabili tólf ára áætlunar að bæta 100 millj. kr. árlega við fjárveingar til hjóla- og göngustíga á höfuðborgarsvæðinu.
4. Lagt er til að flýta hluta framkvæmda á Hellisheiði um 1 ár.
5. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Hornafjarðarfljót um 1 ár.

6. Lagt er til að flýta framkvæmdum við gerð nýrrar brúar á Ölfusá um 3–4 ár. Til mótvægis er lagt til að framkvæmdum við breikkun vegar milli Selfoss og Hveragerðis sé seinkað um 2 ár.
7. Lagt er til að flýta lokum gerðar Arnarnesvegjar frá Rjúpnahæiði að Breiðholtsbraut um a.m.k. eitt ár.
8. Lagt er til að flýta gerð 2+1 vegar frá Þingvallavegi að mynni Kollafjarðar um 2–3 ár.
9. Lagt er til að flýta lokum lagningar bundins slitlags á Kjósarskarðsvegi um 2–4 ár.
10. Lagt er til að flýta hluta endurgerðar Uxahryggjavegar með bundnu slitlagi.
11. Lagt er til að leggja bundið slitlag á Skálafellsveg.
12. Lagt er til að flýta hluta endurgerðar Snæfellsvegjar á Fróðarhæiði með bundnu slitlagi um 2 ár.
13. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Dynjandishæiði inn á framkvæmdatímabilið 2015–2018.
14. Lagt er til að bæta við fjármagni til gerðar svokallaðra snjóflóðaskápa á Djúpavegi í Súðavíkurlíð.
15. Lagt er til að flýta framkvæmdum við endurgerð vegar og brúar á Bjarnarfjarðará um a.m.k. 4 ár.
16. Lagt er til að flýta endurgerð vegar um Veiðileysuháls.
17. Lagt er til að framkvæmdum við endurgerð Skagastrandarvegjar frá Hringvegi að Þverárfjallsvegi og um Laxá verði flýtt.
18. Lagt er til að endurgerð brúar á Skjálfafljóti á Norðausturvegi verði flýtt um a.m.k. 2 ár.
19. Lagt er til að framkvæmdum við endurgerð Bárðardalsvegjar vestri með lagningu bundins slitlags verði flýtt.
20. Lagt er til að flýta framkvæmdum á Norðausturvegi milli Þistilfjarðar og Vopnafjarðar um eitt ár.
21. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Borgarfjarðarveg.
22. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Hringveg milli Skriðuvatns og Axarvegjar um eitt tímabil.
23. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Axarveg um eitt ár.
24. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Suðurfjarðaveg um eitt ár.
25. Lagt er til að auka fjármagn til nýbyggingar héraðsvega um 50 millj. kr. á ári á þriðja tímabili tólf ára áætlunar.
26. Lagt er til að auk fjármagn til landsvega um 50 millj. kr. á ári á þriðja tímabili tólf ára áætlunar.
27. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Norðfjarðargöng um eitt og hálf ár.
28. Lagt er til að flýta framkvæmdum við Dýrafjarðargöng þannig að þau færast yfir á framkvæmdatímabilið 2015–2018 og verði þá lokið.
29. Lagt er til að verja 2.300 millj. kr. til byggingar nýs Herjólfss og til framkvæmda við Landeyjahöfn, þ.e. 1.000 millj. kr. árið 2013 og 1.300 millj. kr. árið 2014. Af þessu fé er 440 millj. kr. varið í hlutafjárframlag til hlutafélags um kaup á nýrri ferju með þátttöku Vestmannaeyjabæjar, 60 millj. kr. til þarfagreiningar, hönnunar og tankprófana á nýrri ferju og 1.800 millj. kr. í framkvæmdir við Landeyjahöfn.

Nefndin hefur rætt hugsanlega gerð Vaðlaheiðarganga og áhrif þeirra á samgönguáætlun og vísar í sérstakar bókanir nefndarmanna hvað það mál varðar, sjá fylgiskjöl.

Ólína Þorvarðardóttir, Þuríður Backman og Róbert Marshall skrifa undir álit þetta með fyrirvara.

Fyrirvari Ólínu Þorvarðardóttur lýtur að því að brýnt sé að Dýrafjarðargöngum verði flýtt enn frekar en hér er gert ráð fyrir, enda hafi skapast til þess svigrúm með nýrri fjárfestingaráætlun. Göngin hafa verið tilbúin til útboðs frá árinu 2009. Enn fremur telur þingmaðurinn aðkallandi að hefja nú þegar undirbúning að uppbyggingu heilsársvegjar um Dynjandisheiði svo að framkvæmdir geti hafist eigi síðar en árið 2015.

Fyrirvari Þuríðar Backman lýtur að því að ekki hefur tekist að afgreiða samgönguáætlun án þeirra bókana sem birtar eru í fylgiskjölum og að framkvæmdatíma á Axarvegi.

Fyrirvari Róberts Marshalls lýtur að því að þingmaðurinn telur brýnt að flýta brúnni yfir Hornafjarðarfljót enn frekar.

Árni Johnsen var fjarverandi við afgreiðslu málsins.

Alþingi, 31. maí 2012.

Guðfríður Lilja Grétarsdóttir,
form., frsm.

Ólína Þorvarðardóttir,
með fyrirvara.

Þuríður Backman,
með fyrirvara.

Mörður Árnason.

Róbert Marshall,
með fyrirvara.

Fylgiskjal I.

Sérstök bókun um forgangsröðun jarðganga.

Eftirtaldir þingmenn umhverfis- og samgöngunefndar, Guðfríður Lilja Grétarsdóttir, Ólína Þorvarðardóttir, Mörður Árnason, Atli Gíslason, Ásmundur Einar Daðason og Birgir Ármannsson, telja einboðið að frumvarpi til laga um Vaðlaheiðargöng (þskj. 1145), verði vísað til umfjöllunar í umhverfis- og samgöngunefnd áður en það er afgreitt frá Alþingi. Eins og berlega hefur komið í ljós er um ríkisframkvæmd að ræða og eðlilegt að framkvæmdin raðist inn í samgönguáætlun og sé rædd samhliða henni. Ekki er hægt að samþykkja Vaðlaheiðargöng án samhengis við almenna forgangsröðun jarðganga í landinu enda væri þá verið að brjóta gegn sanngjörnum vinnureglum. Gerð Vaðlaheiðarganga á fyrirliggjandi forsendum riðlar eðlilegri forgangsröðun framkvæmda og kallar á uppstokkun og endurmat á þeirri nálgun sem hingað til hefur verið fylgt. Ef niðurstaðan verður hins vegar sú að ráðast í tvenn jarðgöng samtímis er óverjandi annað en að það eigi að vera Dýrafjarðargöng og Norðfjarðargöng en ekki Vaðlaheiðargöng. Sú forgangsröðun jarðganga sem lögð er fram í samgönguáætlun hlýtur því að vera gerð með þeim fyrirvara að Vaðlaheiðargöng séu ekki sett fram fyrir röðina.

Þór Saari sat fundi nefndarinnar sem áheyrnarfulltrúi og er samþykktur þessari bókun.
Fyrirvari Ólínu Þorvarðardóttur: Með bókun þessari tekur þingmaðurinn afstöðu til máls-
meðferðar Vaðlaheiðaganga en ekki til framkvæmdarinnar sem samgöngubótar að öðru leyti.

*Guðfríður Lilja Grétarsdóttir,
Ólína Þorvarðardóttir, með fyrirvara,
Mörður Arnason,
Atli Gíslason,
Ásmundur Einar Daðason,
Birgir Ármannsson.*

Fylgiskjal II.

Sérstök bókun um forgangsröðun jarðganga.

Vegna bókunar nefndarmanna í umhverfis- og samgöngunefnd um frumvarp til laga um Vaðlaheiðagöng (þskj. 1156), vilja eftirtaldir þingmenn, Róbert Marshall, Þuríður Backman og Árni Johnsen, bóka að þau telja réttlæt看legt að taka Vaðlaheiðagöng út fyrir ramma samgönguáætlunar vegna þess að heimamenn og aðrir notendur, munu borga fyrir þau sjálfir með veggjöldum. Unnt er að framlengja framkvæmdalán til lengri tíma en áætlanir gera ráð fyrir þar til göngin eru að fullu greidd. Raunumferð um jarðgöng á Íslandi hefur verið 30–64% umfram umferðarspár og því meiri sem jarðgöngin eru nær þéttbýli. Vaðlaheiðargöng tengja saman Siglufjörð, Ólafsfjörð, Dalvík, Akureyri og Húsavík og styrkja því Norðurland sem atvinnusvæði gagnvart höfuðborgarsvæðinu. Þau minnka rekstrarkostnað bifreiða og auka sparnað fyrirtækja jafnt sem fjölskyldna og einstaklinga. Þau auka möguleikann á að fólk búi í einu sveitarfélagi en sækji vinnu í annað. Þau auka möguleikann á tvöfaldri búsetu. Þau auka bjartsýni. Þau spara umtalsverða fjármuni vegna snjómoksturs í Víkurskarði. Þau eru sú jarðgangaframkvæmd sem eykur mest umferðaröryggi ef þau eru borin saman við önnur fyrirhuguð jarðgöng. Þau auka áreiðanleika samgangna milli Húsavíkur og Akureyrar sem er mikil bót fyrir þá sem reiða sig á flug frá Akureyri og sérhæfða lækniþjónustu þar eða í Reykjavík. Þau eru atvinnuskapandi á svæði þar sem er atvinnuleysi. Það er hægt að ráðast í gerð þeirra strax og þau hafa ekki áhrif á niðurröðun annara samgönguverkefna. Þau eru þjóðhagslega hagkvæm framkvæmd sem nýtast mun öllum landsmönnum um ókomna tíð.

*Róbert Marshall,
Þuríður Backman,
Árni Johnsen.*