



Selfossi, 26. apríl 2005

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8 - 10,
150Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 131/1621
komudagur 26.4.2005

Efni: Umsögn um samgönguáætlun 2005 - 2008

Samtökum sunnleuskra sveitarfélaga hefur borist erindi frá Samgöngunefnd Alþingis, dags. 18. apríl 2005, þar sem óskað er umsagnar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2005 - 2008, 721. mál.

Umsögn samtakanna fer hér á eftir:

„Samtök sunnleuskra sveitarfélaga (SASS) mótmæla harðlega fram kominni tillögu að 4 ára samgönguáætlun. Í fyrsta lagi vegna þess að framlög lækka verulega til samgönguframkvæmda í heild og nemur lækkunin fyrir Suðurland um 400 milljónum króna eða um 100 millj. kr. á ári. Í öðru lagi vegna þess að samkvæmt áætluninni eru svikin gefin loforð um framkvæmdir við Suðurstrandarveg en þau voru gefin í tengslum við tilkomu Suðurlandsvegis. Rétt er að benda á í þessu sambandi að enn hefur ekki verið staðið við gefin fyrirheit samkvæmt síðustu áætlun um Bræðratunguveg/Hvítarbrú og Gjábackaveg. Í þriðja lagi mótmæla samtökin því sérstaklega að hlutur Suðurlands minnkar hlutfallslega frá því sem var á síðustu áætlun og var sá hlutur þó mjög rýr að teknu tilliti til vegalengda og umferðar. Þannig mun hlutur Suðurlands í stofnframkvæmdum í grunneti lækka úr 6,4% niður í 5,5% á milli áætlana og hlutur Suðurlands í heild þegar tekið er tillit til framkvæmda utan grunnets lækka úr 10,1% niður í 8,9, sbr. meðfylgjandi töflur. Þetta gerist þrátt fyrir það að Samtök sunnleuskra sveitarfélaga hafi undanfarin tvö ár með öflugri skýrslugerð sýnt fram að vitlaust væri gefið í framlögum til vegamála og bent á að ekkert tillit væri tekið til vegalengda og umferðar og fengið lof fyrir m.a. frá formanni samgöngunefndar Alþingis. Samtökin hafa m.a. sýnt fram á með gildum rökum nauðsyn samgöngubóta á leiðinni á milli Selfoss og Reykjavíkur og að stórauka þurfi framlög til tengivega, sbr. meðfylgjandi ályktun síðasta aðalfundar SASS. Tillagan kemur því framan í Sunnlendinga eins og köld vatnsgusa. Ef niðurstaðan verður sú sem tillagan gerir ráð fyrir þá virðast engin skynsamleg rök duga í samskiptum við háttvirt Alþingi.

Til að bíta höfuðið af skömminni, leyfir Alþingi sér síðan að senda jafn mikilvægt mál til umsagnar samtakanna með örstuttum umsagnarfresti þannig að ekki gefst eðlilegt ráðrúm til að fara yfir málið. Bréf

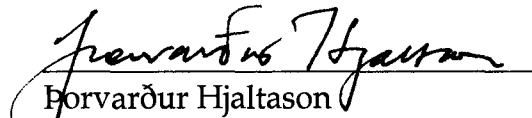


samgöngunefndar Alþingis barst 20. apríl og umsögn SASS á á að hafa borist til Alþingis eigi síðar en 26.apríl. Á milli þessara dagsetninga eru 2 heilir vinnudagar. Þessi vinnubrögð eru algjörlega óþolandi og Alþingi til vansæmdar.

Meðfylgjandi er ályktun síðasta aðalfundar SASS um samgöngumál, þar sem fram koma m.a. hugmyndir að breyttum vinnubrögðum við töku ákvarðana í samgöngumálum og einnig, vegna fyrirhugðrar lækkunar á framlögum til vegamála, að framkvæmdum við Héðinsfjarðargöng verði frestað. Samtök sunnlenskra sveitarfélaga ítreka þá afstöðu.”

Umsögninni er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,
f.h. SASS


Þorvarður Hjaltason
framkvæmdastjóri

Stofnkostnaður við vegaf framkvæmdir samkvæmt samgönguáætlun 2005 - 2008

Samgönguáætlun 2003 - 2006 Mismunur

| 4.1.5. Stofnkostnaður | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | Samtals | Suðurland | | Suðurland | | | |
|---|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|-------------|
| | | | | | | Samtals | Hlutfall | Samtals | Hlutfall | | |
| 1. Grunnnet | 4.651 | 4.033 | 7.414 | 7.719 | | | | | | | |
| 1. Almenn verkefni | 400 | 400 | 535 | 535 | 1870 | 350 | 18,70% | 1949 | 399 | 20,50% | -49 |
| 2. Verkefni á höfuðborgarsvæði | 1.200 | 1.192 | 1.766 | 2.234 | 6392 | | | 6075 | | | |
| 3. Verkefni á landsbyggð | 1.708 | 1.700 | 3.421 | 2.975 | 9804 | 951 | 9,70% | 8222 | 473 | 5,80% | 478 |
| Par af afborganir lána vegna Hvalfjarðar ganga til ríkissjóðs | -40 | -40 | -40 | -40 | | | | | | | |
| 4. Orku- og iðjuvegir | 102 | | | 70 | 172 | | | 421 | | | |
| 5. Jarðgangaáætlun | 1.200 | 700 | 1.637 | 1.850 | 5387 | | | 6504 | | | |
| 6. Landsvegir í grunnneti | 41 | 41 | 55 | 55 | 192 | | | 123 | | | |
| 7. Viðbótarfé til atv. tækifæra | | | | | | | | 4600 | | | |
| | 4.611 | 3.993 | 7.374 | 7.679 | 23.817 | 1.301 | | | 900 | 19,60% | -900 |
| Samtals grunnnet | 4.611 | 3.993 | 7.374 | 7.679 | 23.817 | 1.301 | 5,50% | 27.894 | 1.772 | 6,40% | -471 |
| Utan grunnnets | | | | | | | | | | | |
| 2. Tengivegir | 555 | 550 | 600 | 600 | 2.305 | 698 | 30,3% | 2.148 | 609 | 28,4% | 89 |
| 3. Til brúagerðar | 290 | 290 | 390 | 390 | 1.360 | | | 1.176 | | | |
| 1. Brýr 10 m og lengri | 264 | 263 | 362 | 362 | 1.251 | 222 | 17,80% | 1.069 | 239 | 17,80% | |
| 2. Smábrýr | 26 | 27 | 28 | 28 | 109 | 32 | 29,60% | 107 | 32 | 29,60% | |
| 4. Ferðamannaleiðir | 173 | 173 | 181 | 181 | 708 | 140 | 9,9% | 1.065 | 248 | 23,30% | -108 |
| 5. Þjóðgarðavegir | 89 | 94 | 300 | 250 | 733 | 50 | 6,80% | | | | 50 |
| 6. Girðingar | 73 | 63 | 70 | 73 | 279 | 82 | 29,50% | 265 | 78 | 29,50% | 4 |
| 7. Landsvegir utan grunnnets | 100 | 100 | 110 | 110 | 420 | 150 | 35,70% | 407 | 145 | 35,70% | 5 |
| 8. Safnvegir | 314 | 314 | 330 | 330 | 1.288 | 296 | 23,00% | 1.196 | 275 | 23,00% | 21 |
| 9. Styrkvegir | 62 | 62 | 65 | 65 | 254 | 44 | 17,30% | 238 | 41 | 17,30% | 3 |
| 10. Reiðvegir | 50 | 50 | 55 | 55 | 210 | 53 | 25,20% | 186 | 47 | 25,20% | 6 |
| Samtals utan grunnnets | 1.706 | 1.696 | 2.101 | 2.054 | 7.577 | 1.767 | 23,30% | 6.681 | 1.714 | 25,30% | 70 |
| Stofnkostnaður alls | 10.126 | 8.773 | 8.050 | 7.466 | 34.415 | 3.068 | 8,9 | 34.575 | 3.486 | 10,1 | -401 |

Upplýsingar vantar um nákvæma sundurliðun talna í kostnaði utan grunnnets, miðað er við miðað er við hlutfallsstölur síðustu ára.

Ályktun aðalfundar SASS, 13. og 14. nóvember 2004, um samgöngumál

Aðalfundur SASS haldinn í Vestmannaeyjum 13. og 14. nóvember 2004 samþykkir eftirfarandi ályktun um samgöngumál sem byggist á skýrslu Samgöngunefndar SASS :

1. Almennar aðgerðir

a. Framlög til samgöngumála

Samgöngur eru einn mikilvægasti þátturinn í grunngerð nútímasamfélags. Mikilvægi þeirra hefur vaxið gríðarlega á undanförunum árum og ekkert lát virðist á þeirri þróun. Atvinnulífið hefur breyst verulega og krefst þess að möguleikar á að fara á milli staða með skjótum og öruggum hætti séu fyrir hendi. Einnig er augljóst að góðar samgöngur hafa mikla þýðingu fyrir þróun byggðar í landinu og mikilvægt er að verja fjármunum til að bæta samgöngur til staða sem gegna mikilvægu efnahagslegu hlutverki fyrir þjóðfélagið í heild. Þá eru úrbætur í samgöngumálum ekki síst mikilvægar til að tryggja aukið umferðaröryggi. Nefndin bendir á að samgönguframkvæmdir eru þegar á heildina er litið hagvæmar fyrir þjóðfélagið og draga þegar allt kemur til alls úr rekstrarútgjöldum hins opinbera, fyrirtækja og almennings.

Eðlileg ályktun af þessu er sú að nauðsynlegt sé og skynsamlegt að veita enn meira fjármagni til samgöngumála í framtíðinni og fullkomlega óskiljanlegt að draga þar saman seglin eins og nú stendur fyrir dyrum.

Því er hvatt til þess að framlög til samgöngumála verði stóraukin á næstu árum.

b. Breytt vinnubrögð.

Nefndin leggur til að öllu vinnuferli við ákvarðanir um framkvæmdir í samgöngumálum verði breytt. Í fyrsta lagi telur nefndin að þingmenn eigi ekki að koma jafn mikið að ákvörðunum um einstakar samgönguframkvæmdir eins og nú er. Niðurstaðan er iðulega sú að litlum fjármunum er skipt á of margar framkvæmdir. Það er skoðun nefndarinnar að þingmenn eigi að einbeita sér að löggjafarstarfinu þar sem fer fram heildarstefnumótun í samgöngumálum og einnig að gerð fjárlaga þar sem ákveðið er hve miklum fjármunum skal varið til samgönguframkvæmda hverju sinni, en ákvarðanir um hvernig þeim skuli varið verði í höndum fagaðila. Í öðru lagi þá telur nefndin æskilegt að beina kröftunum að færri og þá stærri framkvæmdum í einu en nú er gert. Nefndin telur nokkuð ljóst að með því að dreifa fjármagni á margar, smáar framkvæmdir samtímis, þá nýtist fjármunirnir illa þegar á heildina er litið. Í þriðja lagi bendir nefndin á að óskynsamlegt sé að skipta framlögum til samgöngumála eftir kjördæmum og eðlilegra væri að horfa á landið í heild og beina fjármunum í þær framkvæmdir sem eru brýnastar hverju sinni.

Nefndin leggur áherslu á að við töku ákvarðana verði haft náið samráð við sveitarfélögin sem í hlut eiga bæði vegna þess að ákvarðanirnar varða íbúa þeirra mestu og einnig vegna staðþekkingar sem þar er fyrir hendi. Í því sambandi gagnrýnir nefndin harðlega skipan starfshóps á vegum Umhverfissráðuneytis og Samgönguráðuneytis sem á að gera

tillögur um hvaða vegir og slóðar í óbyggðum eigi að teljast til vega, án nokkurs samráðs við viðkomandi sveitarfélög sem fara með skipulagsmálin. Eðlilegt hefði verið að sveitarfélögin hefðu tilnefnt fulltrúa í þennan starfshóp. Að áliti nefndarinnar væri skynsamlegt að fela Vegagerðinni og sambærilegum stofnunum ákvörðunarvaldið, sem tækju slíkar ákvarðanir á faglegum grundvelli. Hver sem niðurstaðan yrði er ljóst að setja yrði ákveðinn ramma og skilyrði um slíkt ákvörðunatókuferli og að eftirlit yrði haft með því að faglega verði staðið að.

Vegna þeirra sjónarmiða sem hér hafa verið rakin leggur nefndin til að öll vinnubrögð við áætlanir, ákvarðanir og framkvæmdir við samgöngumannvirki verði tekin til gagngerðrar endurskoðunar.

c. Endurskoðun flokkunar vega

Nefndin vekur einnig athygli á nauðsyn þess að núverandi flokkun vega í stofnvegi, tengivegi, safnvegi og landsvegi verði tekin til endurskoðunar. Umferð um tengivegi hefur aukist verulega og þar er umferð oft á tíðum mun meiri en um stofnvegi og því óeðlilegt að framlög til þeirra séu takmörkuð vegna skilgreiningarinnar einnar. Einnig er full þörf á að skilgreina ýmsar ferðamannaleiðir á hálendinu sem landsvegi.

Núverandi flokkun eru úrelt og því lagt til að endurskoðun á henni verði gerð hið fyrsta.

d. Auknar rannsóknir

Þegar samgöngunefnd SASS hóf störf fyrir tveimur árum að kom nefndarmönnum mjög á óvart að umferðarmælingar og líkön byggð á þeim virtust í skötulíki. Úr því mun hafa verið bætt að nokkru. Um algjört grundvallaratriði er að ræða ef taka á ákvarðanir á faglegum forsendum þannig að fjáfestingar nýtist sem best. Þá er einnig mjög mikilvægt að gera nauðsynlegar rannsóknir þegar velja þarf á milli mismunandi kosta. Það á t.d. við um samgöngur til Vestmannaeyja. Þar koma nokkrir kostir til geina, þ.e. jarðgöng, ferjuhöfn í Bakkafjöru eða styrking núverandi samgönguleiða. Þegar um jafn dýrar aðgerðir er að ræða er nauðsynlegt að ítarlegar rannsóknir séu gerðar áður en ákvarðanir eru teknar. Sama gildir um hugsanleg jarðgöng í gegnum Reynisfjall. Þá bendir nefndin á að rétt væri að rannsaka áhrif þess á vegakerfið að landflutningar hafa tekið við af flutningum á sjó. Einnig er bent á nauðsyn þess að gera framtíðaráætlanir um uppbyggingu umferðarmannvirkja í ljósi þeirra upplýsinga og rannsókna sem fyrir liggja. Í þessu sambandi er t.d. bent á spá um fjölgun erlendra ferðamanna þar sem gert er ráð fyrir að árið 2020 verði þeir á bilinu 600 þúsund til 1 milljón, en nú koma um 300 þúsund ferðamenn til landsins. Þessa spá þarf að taka með í reikninginn við uppbyggingu samgangna til helstu ferðamannastaða á landinu.¹

¹

Í skýrslu Rögnvaldar Guðmundssonar „Gæði og gestrisni“ – Stefnumótun og aðgerðir í ferðamálum í uppsveitum Árnassýslu 2004 – 2008, eru færð rök fyrir því að heimsóknum erlendra ferðamanna muni fjölga verulega og að þeir verði á bilinu 600 þúsund til 1 milljón árið 2020, en árið 2000 voru þeir rúm 300 þúsund. Á árinu 2002 er áætlað að samtals 415 þúsund gestir hafi heimsótt Uppsveitirnar, þar af 260 þúsund útlendingar, í samtals 960 þúsund

Lagt er til að mun meiri fjármunum verði varið á næstu árum til rannsókna í samgöngumálum og við áætlanagerð verði höfð hliðsjón af ítarlegum umferðarspám.

e. Verkskipting ríkis og sveitarfélaga

Samkvæmt núverandi verkskiptingu ríkis og sveitarfélaga eru samgöngur, þ.m.t. þjóðvegakerfið, á hendi ríkisins. Þó er það svo að sveitarfélögin koma að ákveðnum þáttum sem snerta þjóðvegina. Þannig sjá sveitarfélögin um snjómokstur að hluta til á tengi- og safnvegum. Einnig er ætlast til að sveitarfélögin sjái um hreinsun þjóðvega að nokkru leyti.s.s. vegna búfjár. Einnig hefur það komið í hlut sveitarfélaganna að senda slökkvilið á vettvang slysa án þess að greiðsla komi til. Í mörgum tilfellum er um verulegan kostnað að ræða. Stefna sveitarfélaganna hefur verið sú að hafa verkskiptinguna skýra á milli ríkis og sveitarfélaga. Það á við í þessu efni einnig. Nefndin er þeirrar skoðunar að Vegagerðin eigi að sjá um allt veghald og óeðlilegt að sveitarfélögunum sé blandað þar inn í.

Því er lagt að verkskipting ríkis og sveitarfélaga að þessu leyti verði endurskoðuð. Þeim tilmælum er beint til Sambands íslenskra sveitarfélaga að þau taki þetta mál upp í viðræðum við ríkisvaldið um verkskiptingu ríkis og sveitarfélaga.

f. Samgöngur og sameining sveitarfélaga

Nú stendur yfir átak til eflingar sveitarstjórnarstigsins og m.a. hafa verið lagðar fram tillögur um sameiningu sveitarfélaga. Eðli máls samkvæmt felur það í sér að sveitarfélögin stækka og fjarlægðir innan hvers sveitarfélags verða meiri. Grundvallaratriði er að samgöngur séu greiðar innan hvers sveitarfélags og því nauðsynlegt að bæta úr ef svo er ekki. Það á t.d. við um uppsveitir Árnessýslu, þar sem gerð hefur verið tillaga um sameiningu, en þar er bygging brúar yfir Hvíta mjög brýn til að bæta samgöngur innan svæðisins. Nauðsynlegt er að ákvörðun um upphaf slíkrar framkvæmdar liggi fyrir áður en til sameingarkosninga kemur. Raunar er einnig full þörf á því að bæta samgöngur innan þeirra sveitarfélaga sem þegar hafa verið sameinuð.²

Lagt er til að teknar verði ákvarðanir nú þegar um upphaf framkvæmda sem talin er þörf á til að auðvelda sameiningu sveitarfélaga.

heimsóknum. Ef reiknað er með sömu hlutföllum má búast við að erlendir ferðamenn sem koma í Uppsveitir árið 2020 verði á bilinu 515 til 850 þúsund. Því má búast við verulega aukinni umferð ferðamanna á þessu tímabili. Varla er hægt að reikna með jafn mikilli fjölgun innlendra ferðamanna og útlendra, en þó má benda á stöðuga fjölgun sumarhúsa og tilsvarendi umferð. Einnig er vert að benda á að stöðugt fleiri erlendir ferðamenn ferðast um á bílaleigubílum og má búast við sú þróun haldi áfram. Í ljósi alls þessa er því ekki óvarlegt að áætla að ferðamannaumferð tvö- til þrefaldist á næstu 15 árum.

² Það á t.d. við hringveg frá Þykkvabæ að Ásvegi í Rangárbíngi ytra.

2. Áherslumál í samgöngum á Suðurlandi

Nefndin leggur til að lögð verði megináhersla á eftirfarandi samgönguumbætur á Suðurlandi á næstu árum:

a. Endurbætur Suðurlandsvegur á milli Selfoss og Reykjavíkur.

Umferð um veginn á milli Selfoss og Reykjavíkur hefur aukist gríðarlega á undanförunum árum. Samkvæmt umferðartölum undanfarin 12 ár hefur umferðin aukist á bilinu 50 til 60 %, eftir vegarköflum. Ástæður þessa eru margvíslegar; breytingar í atvinnulífi, fjölgun ferðamanna, fjölgun sumarhúsa á Suðurlandi, aukin hálendisumferð o.fl. Mjög margt bendir til að þessi þróun haldi áfram. Þar má benda á spár um tvö - til þreföldun erlendra ferðamanna á næstu 15 árum, verulegan vöxt og íbúafjölgun á Árborgarsvæðinu, fyrirsjáanlega fjölgun orlofshúsa og aukna þungaflutninga í kjölfar þess að strandflutningum hefur verið hætt. Einnig má nefna Hellisheiðarvirkjun Orkuveitu Reykjavíkur sem nýhafnar eru framkvæmdir við, en þar verður sett upp aðstaða til að kynna ferðamönnum virkjunina og reiknar fyrirtækið með um 250 þúsund heimsóknum gesta árlega. Nefndin telur eðlilegt að teknar verði upp viðræður við fulltrúa Reykjavíkurborgar til að afla stuðnings við málið, enda um gagnkvæma hagsmuni Sunnlendinga og Reykvíkinga að ræða.

Nú standa fyrir dyrum framkvæmdir við nýjan vegarkafla yfir Svínahraun og þegar þetta er skrifað liggur enn ekki fyrir hvort gatnamót Suðurlandsvegur og Þrengslavegar verða mislæg eða stefnugreind. Nefndin leggur mikla áherslu á að gatnamótin verði mislæg og telur allt annað fráleitt. Augljóst er að stefnugreind gatnamót standast ekki þær kröfur sem gera verður til umferðaröryggis og yrðu fljótt úrelt vegna fyrirsjáanlega aukinnar umferðar. Því er mun skynsamlegra og hagkvæmara að byggja gatnamót sem geta staðið til nokkurrar framtíðar.

Nefndin leggur til að á næstu fjórum árum verði gerður 3 akreina vegur á milli Selfoss og Reykjavíkur með mislægum gatnamótum á mótum Suðurlandsvegur og Þrengslavegar. Við þá uppbyggingu verði gert ráð fyrir að hægt verði að fjölga akreinum í fjórar á næstu 12 árum. Við endurskoðun 12 ára samgönguáætlunar verði gert ráð fyrir áframhaldandi vegbótum á leiðinni; 4 akreinum, nýrri brú yfir Ölfusá og lýsingu vegarins. Reynt verði að ná sem breiðastri samstöðu um málið með fyrirtækjum, áhugamönnum um samgöngubætur og Reykjavíkurborg.

Þróun bílaumferðar á milli Selfoss og Reykjavíkur 1992 - 2003

Tafla 3

Bróun bílaumferðar á leiðinni á milli Selfoss og Reykjavíkur og um Þrengsli



| | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Breyting | % |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|----|
| Selfoss - Biskupstungnabraut | 4.654 | 4.768 | 4.931 | 5.128 | 5.410 | 5.566 | 5.987 | 6.200 | 6.384 | 6.844 | 7.063 | 7.473 | 2.819 | 61 |
| Biskupstungnabraut Hveragerði | 3.418 | 3.581 | 3.574 | 3.561 | 3.876 | 3.964 | 4.308 | 4.690 | 4.970 | 5.328 | 5.498 | 5.523 | 2.105 | 62 |
| Hveragerði Þrengslavegamót | 3.274 | 3.399 | 3.386 | 3.543 | 3.701 | 3.822 | 4.144 | 4.270 | 4.526 | 4.852 | 5.007 | 5.212 | 1.938 | 59 |
| Þrengslavegamót - sýstumörk við Bolöldur | 4.163 | 4.250 | 4.362 | 4.512 | 4.659 | 4.905 | 5.209 | 5.269 | 5.598 | 5.832 | 6.006 | 6.246 | 2.083 | 50 |
| Þrengslavegur | 771 | 798 | 626 | 691 | 724 | 779 | 829 | 929 | 979 | 1.039 | 1.084 | 1.097 | 326 | 42 |

b. Aukið fjármagn til samgöngumannvirkja á Suðurlandi

Í síðustu skýrslu nefndarinnar var ítarleg úttekt gerð á þeim fjármunum sem fara til samgöngumála og það borið saman við umferðarþunga og lengd vegakerfisins á Suðurlandi, en samkvæmt áætlunum koma um 7 % fjárins til Suðurlands þar sem 15% stofnveganna eru og 26% tengiveganna. Í þessum eignum hefur ekkert breyst síðan þá.

Því ítrekar nefndin fyrri afstöðu sína um að framlög til samgönguframkvæmda á Suðurlandi verði aukin í samræmi við umferðarþunga og lengd samgöngukerfis.

c. Uppbygging tengi- og safnvega

Samanlögð vegalengd tengivega á Suðurlandi er um 1000 km. Ástand þessara vega er slæmt þegar á heildina er lítið og viðhald þeirra lítið. Þrátt fyrir þetta gegna þeir æ stærra hlutverki með sívaxandi umferð sem augljóslega mun aukast áfram á næstu árum. Sama gildir um safnvegina, en ástand þeirra er oft á tíðum enn verra. Lagt er til að sérstöku fjármagni verði varið í uppbyggingu nýrra safnvega, sem verði ekki skipt á milli sveitarfélaga. Þannig hefur stofnkostnaður við vegina verið tekinn af almennu viðhaldsfé til safnvega.

Nefndin ítrekar því nauðsyn þess að gert verði áttak í uppbyggingu tengivega á Suðurlandi og leggur til að framlög til þeirra verði fjórfölduð þannig að ljúka megi uppbyggingu þeirra á næstu 20 árum.

d. Samgöngur til Vestmannaeyja

Á undanförunum árum, hafa úrbætur á samgöngum til Vestmannaeyja verið mjög til umfjöllunar. Ýmsir kostir hafa verið ræddir, m.a. hafa farið fram frumrannsóknir á möguleikum og hagkvæmni jarðganga. Niðurstöður jarðfræðirannsókna benda til að jarðgöng séu raunhæfur kostur en óljóst hvort hagkvæmni sé til staðar. Þó hefur verið

bent á greinilegar misfellur í þeim hagkvæmniathugunum sem gerðar hafa verið og sem skipta sköpum um hvort skynsamlegt sé að ráðast í framkvæmdir. Því er brýnt að gera viðamikla hagkvæmniathugun til að fá úr þessu skorið.

Óviðunandi ástand ríkir nú í samgöngum við Vestmannaeyjar. Nauðsynlegt er að gera úrbætur í þeim efnum nú þegar. Styrkja þarf strax bæði flugsamgöngur og ferjusiglingar með fjölgun ferða. Jafnframt þarf að gera rannsóknir á varanlegum úrbótum, bæði á möguleikum og hagkvæmni jarðganga sem og á byggingu ferjuhafnar í Bakkafjöru. Lögð er rík áhersla á að fjármunir verði tryggðir þegar á næsta ári til þessara rannsókna.

e. Suðurstrandarvegur og Gjábackavegur.

Gjábackavegur og Suðurstrandarvegur eru á samgönguáætlun. Ákveðið var árið 2002 af ríkisstjórn að flýta þessum framkvæmdum og eru núverandi fjárveitingar nægjanlegar til að ljúka lagningu Gjábackavegar. Allir hagsmunaaðilar hafa sammælt um vegarstæði hans. Ljóst er að um mikilvægar samgöngubætur er að ræða, ekki síst fyrir ferðapjónustuna sem er einn helsti vaxtarbroddur atvinnulífs á Suðurlandi. Enn bólar ekkert á framkvæmdum við Suðurstrandarveg.

Því er lögð áhersla að staðið verði við ákvarðanir um lagningu þessara vega.

f. Stórskipahöfn í Þorlákshöfn

Nú fara fram verulegar endurbætur og stækkun á höfninni í Þorlákshöfn. Þrátt fyrir framkvæmdirnar mun höfnin ekki flokkast sem stórskipahöfn og áfram verður því um meðalstóra höfn að ræða. Ein af forsendum stóriðju er að stórskipahöfn sé í nágrenninu. Fyrir liggur að staðsetning stóriðju í Þorlákshöfn er einkar hagstæð af ýmsum ástæðum og því brýnt að þar verði í framtíðinni komið upp stórskipahöfn.

Lagt er til að kannaðir verði allir möguleikar á gerð stórskipahafnar í Þorlákshöfn.