

Alþingi  
Erindi nr. P 135/2806  
komudagur 19.5.2008



Nefndasvið Alþingis  
Samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 16. maí 2008

**Efni: Umsögn SVÞ um samgönguáætlun 2007-2010, 519. mál.**

Við þökkum mótttekið bréf samgöngunefndar þar sem boðið er upp á umsögn SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu við tillögu til þingsályktunar um viðauka við fjögurra ára samgönguáætlun 2007 – 2010.

SVÞ-Samtök verslunar og þjónustu fagna mjög flýtingu framkvæmda í vegamálum í því skyni að styrkja innviði samfélagsins og auknu fjármagni sem veitt er til vegamála strax á þessu ári. Samtökin skoruðu á samgönguyfirvöld á haustmánuðum 2006 um að sameinast um að gera stóráttak í vegamálum á næstu 10 árum og að hafist yrði handa strax á árinu 2008 því er viðauki við samgönguáætlun til fjögurra ára alveg í samræmi við óskir samtakanna. Vegakerfið er lífæð atvinnulífs á landsbyggðinni hvort sem litið er til ferðaþjónustu, framleiðslu, verslunar eða þjónustu. Greiðari og betri samgöngur þeim mun styrkari stöðir eru undir atvinnulífinu á hverjum stað.

Heildarumferðin á vegum landsins hefur fjórfaldast á tuttugu árum og það dylst engum sem leið á um íslenska vegi hversu brýnt það er að koma þeim í ástand sem hæfir 21. öldinni. Að auka breidd þeirra og burðarþol þannig að hægt sé að bera þá saman við vegi í nágrannalöndunum. Ásættanleg breidd vega og burðarþol sem þolir þá flutninga sem um vegina þurfa að fara er forgangsmál flutningagreinarinnar og það atriði sem við viljum skora á samgöngunefnd Alþingis að skoða sérstaklega.

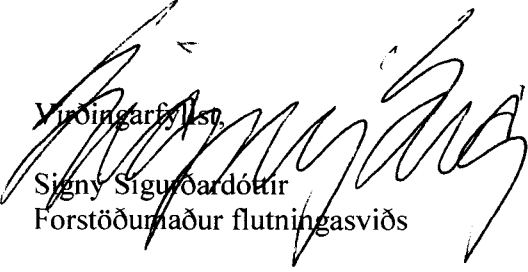
Þungatakmarkanir á vegum eru viðvarandi ástand og ekki ásættanlegt til lengri tíma. Úr því þarf að bæta með markvissum hætti. Sama á við um breidd vega. Skv. mælingum Vegagerðarinnar eru 274 km enn undir sex metrar á breidd, en skv. mælingum EURORAP eru 1.106 km undir 6 metrar á breidd. Skv. mælingum Vegagerðarinnar eru 1.452 km á milli 6 og 7 metrar á breidd, en skv. mælingum EURORAP eru 973 km 6 – 6,5 km á breidd og 799 km á milli 6,5 og 7,5 metrar á breidd. Mismunurinn á þessum mælingum Vegagerðarinnar annars vegar og EURORAP hins vegar liggur í því að Vegagerðin mælir „vegöxl – vegöxl“ en EURORAP mælir „slitlag – slitlag“ (skv. stöðlum ættu þeir að mæla „línu – línu“ en það er ekki hægt þar sem línur á vegi á Íslandi vantar víðast hvar). Kort af mælingum Vegagerðarinnar og EURORAP eru meðfylgjandi þessu bréfi. Þessar mælingar segja mikla sögu um vegakerfið okkar og eru í samræmi við könnun Vegagerðarinnar frá haustmánuðum síðasta árs þar sem 62% þeirra sem þátt tóku í könnuninni litu á úrbætur hvað varðar breidd vega sem forgangsmál.

Flutningasvið SVÞ skorar á samgöngunefnd Alþingis að setja í lög lágmarksstaðal um breidd vega og burðarþol og að gerð verði krafa um framkvæmdaáætlun til að koma þessum atriðum í lag á tilteknum tíma. SVÞ eru sannfærð um að bætt vegakerfi með áherslu á þessa tvo þætti séu sameiginlegt hagsmunamál almennings og atvinnulífs í landinu. Samgönguáætlun til fjögurra ára og viðauki sá sem hér er til umsagnar taka ekki nægilega markvisst á þessum þætti og því er þetta nefnt hér sérstaklega. Þetta eru þættir sem þarfnast athygli stjórnámálanna. Það þarf að taka þessi atriði út úr öðru í samgönguáætlun og átta sig á stöðunni sérstaklega og í framhaldi gera ráðstafanir varðandi framkvæmdir.

Það er ógjörningur fyrir SVÞ að fara ofan í einstaka liði viðaukans og raunar kemur upp sú hugsun hvort að það sé virkilega nauðsynlegt á árinu 2008 að þingmenn á hinu háa Alþingi taki afstöðu til fjármagns sem veitt er til einstaka framkvæmda niður í smáatriði? Er sama fyrirkomulag viðhaft einhvers staðar í löndunum í kringum okkur? SVÞ skora á samgöngunefnd að hafa frumkvæði að því að skoða þetta umhverfi heildstætt og gera tillögur að breytingum þannig að Alþingi taki afstöðu til stóru línanna í samgöngumálum en láti Vegagerðinni eða viðkomandi stjórnsýslustofnun eftir að ákveða einstaka framkvæmdir í smáatriðum.

Að síðustu er vert að nefna eitt atriði til umhugsunar. Í viðaukanum kemur ítrekað fram að ekki hafi verið hægt að taka ákvarðanir um framkvæmdir við tiltekna kafla strax þar sem undirbúningur hefur tekið lengri tíma en gert var ráð fyrir. Á það við um Sundabraut, Vesturlandsveg og hluta Suðurlandsvegar. Allt eru þetta mjög brýnar framkvæmdir og ástæða til að fagna að þær séu komnar á áætlun. Sú staða að ekki sé hægt að hefja framkvæmdir þegar fjárveiting er til staðar er að sama skapi slæm. Þetta sýnir í hnotskurn hversu mikilvægt það er að til staðar séu raunhæfar spár til lengri tíma á hverjum tíma fyrir alþingismenn til að geta tekið ákvarðanir áður en í óefni er komið. Þetta er ekki séríslenskt vandamál heldur á við um skipulagsmál og mannvirkjagerð alls staðar í heiminum og er stórt vandamál víða vegna mikils vaxtar í flutningum á síðustu árum. Undirbúningsferlið tekur alltaf lengri og lengri tíma og fjárfestingarnar sem um ræðir eru oft mjög stórar. Þetta kallar á að alþingismenn velti því fyrir sér hvort ekki sé ástæða til að leita til hlutlausra aðila þegar spá á fyrir um notkun mannvirkja fram í tímann. Það gæti t.d. verið lærdómsríkt að skoða umferðarspár Vegagerðarinnar síðustu áratugi og bera saman við raunumferð á völdum vegaköflum. Ef slík skoðun leiðir í ljós að spár hafa verið langt frá raunveruleikanum þá er ástæða til að velta fyrir sér hversu gagnlegar þær eru til að byggja ákvarðanir á. Einnig hvort ekki sé nauðsynlegt að endurskoða hvort rétt sé að spár séu á hendi sama aðila og sér um framkvæmdir.

Virðingarfyllt,

  
Signý Sigurðardóttir  
Forstöðumaður flutningasviðs

