



Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8 – 10

150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 140/1225
komudagur 29.2.2012

Reykjavík, 29. febrúar 2012

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2011 – 2014, 392. mál og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022, 393. mál.

Samtök atvinnulífsins, Samtök iðnaðarins, Samtök ferðaþjónustunnar, SVP – Samtök verslunar og þjónustu og Landssamband íslenskra útvegsmanna skila hér með sameiginlegri umsögn um tillögurnar.

I. Inngangur

Öflugt og vel rekið samgöngukerfi um land allt er nauðsynlegt til að tryggja samkeppnishæfni atvinnulífsins og greiðum og öflugum samgöngum fylgja miklir hagsmunir fólks og fyrirtækja. Á vettvangi samgangna og flutninga starfa um 7% þjóðarinnar og afla með störfum sínum mikilla gjaldeyrisketna.

Lengi vel hefur verið kallað eftir breyttu verklagi við gerð samgönguáætlunar og að hagsmunaaðilar eigi þar aukna þátttöku. Að þessu sinni hafa hagsmunaaðilar komið að starfs- og vinnufundum. Engu að síður má gera betur og mikilvægt er að stjórnvöld eigi mikið og gott samráð við atvinnulíf með beinni aðkomu þar sem fjallað er um stefnumótun greinarinnar s.s. að starfshópi um strandsiglingar og starfshópi í tengslum við alheimsátakið „Áratugur aðgerða“. Mikilvægt er að tryggja faglegt samstarf þar sem stjórnvöld hlusta á og taka mið af reynslu og sérþekkingu atvinnulífsins. Slíkt samstarf er beggja hagar.

Samtökin lýsa miklum áhyggjum vegna aukins kostnaðar og sífelldum hækkunum opinberra gjalda á olíunotkun í samgöngum. Með setningu laga nr. 129/2009 um umhverfis- og auðlindaskatta hefur samkeppnisstaða útflutningsatvinnugreina verið skekkt til muna, en þessi skattheimta hefur komið til viðbótar við aðrar skattahækkanir sem að stjórnvöld hafa ákveðið á síðastliðnum árum.

Það vekur athygli að ekki er í tillögunum gerð grein fyrir heildartekjum ríkissjóðs af samgöngum. Þannig vantar t.d. yfirlit um tekjur vegna virðisaukaskatts og kolefnisgjalds af eldsneyti. Mikilvægt er að slíkt heildaryfirlit liggi fyrir til að unnt sé að meta áhrif samgangna í heild á tekjur og gjöld ríkissjóðs.

II. Flýting framkvæmda

Samtökin hafa tekið undir hugmyndir um flýtingu stórra framkvæmda í samgöngumálum. Um er að ræða þær þrjár leiðir sem liggja til og frá höfuðborginni, þ.e. tvöföldun Vesturlandsvegur, tvöföldun Suðurlandsvegur auk nýrrar brúar yfir Ölfusá, að lokið verði við tvöföldun Reykjanesbrautar og ráðist í gerð Vaðlaheiðarganga þar sem hófleg veggjöld standi straum af endurgreiðslu lána og vaxta. Ólíklegt er að þessar framkvæmdir verði að veruleika fyrir en eftir 10-15 ár ef fjármögnun verður með hefðbundnum hætti, þ.e. með framlögum úr ríkissjóði. Framkvæmdirnar eru hins vegar þjóðhagslega hagkvæmar vegna mikils umferðarmagns og hárrar tjóna- og slysatíðni á þessum leiðum. Tvöföldun stofnbrauta umhverfis höfuðborgarsvæðið með vegriðum og öruggum gatnamótum mun bæta umferðaröryggi og fækka slysum og munatjónum mjög mikið. Þegar innheimta veggjalda hefst, gæti nýtt kerfi gjaldtöku fyrir notkun umferðarmannvirkja verið í sjónmáli. Þar sem atvinnuleysi er mikið og mest í mannvirkjagreinum hafa framkvæmdir á borð við þessar þau jákvæðu hliðaráhrif að draga verulega úr atvinnuleysi og kostnaði við það, og gefa fjölmörgum einstaklingum tækifæri til starfa og fyrirtækjum möguleika á að halda áfram starfsemi. Fjárfestingar á Íslandi um þessar mundir eru í

sögulegu lágmarki og lífsnauðsynlegt er fyrir íslenskt efnahagslíf að allra leiða sé leitað til þess að auka framkvæmdir og fjárfestingar. Þetta endurspeglar ríkisstjórnin í yfirlýsingu sinni við undirritun kjarasamninga þann 5. maí sl. en þar segir m.a. að reyna eigi „til þrautar að finna útfærslur sem gera mögulegt að ráðast í umfangsmiklar samgönguframkvæmdir á Suðvesturlandi og eftir atvikum víðar, fjármagnaðar með sérstökum hætti“. Þetta hefur ekki verið gert og brýnt að ráða þar bót á. Samtökin leggja til að þessar framkvæmdir verði lykilþáttur í samgönguáætlun sem nú er til umfjöllunar.

III. Flug og ferðaþjónusta

Samtökin lýsa miklum vonbrigðum yfir að í samgönguáætlun 2011 – 2014 er ekkert sem bendir til þess að sinna eigi markmiðum samgönguáætlunar 2011-2022 vegna ferðaþjónustunnar. Ekki er gert ráð fyrir hækkun kostnaðar á þeim liðum sem skipta ferðaþjónustu miklu en aðeins er gert ráð fyrir 2 milljónum árlega í fræðslu til erlendra ökumanna. Viðhald landsvega utan stofnvegakerfis er það sama verið hefur undanfarin ár eða 100 milljónir króna á ári. Erlendum ferðamönnum hefur fjölgað um 15% frá árinu 2009 og gera áætlanir ráð fyrir mikilli aukningu á næstu árum sérstaklega yfir vetrartímam. Til að uppfylla væntingar ferðamanna verður þjónusta allt árið að vera í samræmi við það sem auglýst er og þar skipta samgönguinnviðir gríðarlegu máli. Fjölgun ferðamanna undanfarin ár hefur skilað umtalsverðum skatttekjum og ættu þeir að nýtast vel til eflingar og viðhalds á samgöngukerfinu.

Stefnt er að hækkun landingargjalda og farþegagjalda á Reykjavíkflugvelli til jafns við gjöld á Keflavíkflugvelli. Þetta gæti leitt til allt að 250 millj. kr. árlegrar aukningar gjaldtöku af innanlandsfluginu og sem nýttar verða til nauðsynlegra framkvæmda og viðhalds. Miðað er við að hækkunin verði í tveimur jafnstórum áföngum á árunum 2012 og 2013. Gert er ráð fyrir að þessar gjaldskrárhækkanir nái fram að ganga og miðast skipting fjármuna við það. Hér er um að ræða þreföldun á álögum á innanlandsflugið á einungis 4 árum, þ.e. árið 2009 voru sértæk gjöld á innanlandsflugið um 200 mkr en stefna árið 2013 í að vera um 600 mkr. Veltan í innanlandsflugi er ekki nema um 4 milljarðar króna þannig að sértækir skattar stefna í að verða 15% af heildartekjum greinarinnar. Nauðsynlegt er að öll þessi gjaldtaka verði endurskoðuð með það í huga að hér er t.d. um að ræða gjald á umhverfsvænar samgöngur við landsbyggðina sem m.a. rýrir samkeppnisstöðu flugsins við einkabílinn.

Ástæða er til að vekja athygli á því að í samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að endumýja ekki og leggja niður aðflugsbúnað á nokkrum stöðum á landinu. Í stað þessa búnaðar á jörðu niðri þarf að setja búnað í flugvélar til að aðflug á viðkomandi staði verði með sama flugöryggi og áður. Sá búnaður og þjálfun sem þarf til kostar flugrekendur verulega fjármuni.

Samtökin leggja ekki gegn þessari þróun en á sama tíma og aukinn kostnaður leggst á flugrekendur vegna þessara breytinga er verið að leggja stórauknar viðbótarálögur á flugrekstur í formi hækkana á flugleiðsögugjöldum, landingargjöldum og öðrum þjónustugjöldum ISAVIA svo og hækkana Flugmálastjórnar á þjónustugjöldum. Þessar auknu álögur eru verulegt áhyggjuefni eins og áður hefur komið fram.

IV. Almenn samgönguverkefni

Í undirmarkmiðum um almenn samgönguverkefni segir að unnið verði að greiningum og samanburðarránsóknum á þjóðhagslegri hagkvæmni land- og strandflutninga með það að markmiði að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningamáta. Á vordögum 2011 skipaði innanríkisráðherra starfshóp sem hafði það hlutverk að gera tillögur um endurreisn strandsiglinga. Starfshópurinn hefur nú skilað niðurstöðum sínum og lagt til að strandsiglingar verði boðnar út með ríkisstyrk. Stefna í samgöngumálum ætti að taka mið af fjárhagslegri- og samfélagslegri hagkvæmni fyrst og fremst en óheppileg mismunum felst í því að niðurgreiða með ríkisstyrkjum einn flutningsmáta umfram annan. Þá verður m.a. að horfa til áhrifa þeirra aðgerða á hagkvæmni annarra flutninga. Það er hlutverk stjórnvalda að tryggja að gjaldtaka og álögur á mismunandi flutningsmáta verði sem réttlátust og í samræmi við samfélagslegan kostnað í þeim tilgangi að skapa heilbriggt og sanngjarnt samkeppnisumhverfi. Greiningar og rannsóknir sem liggja til grundvallar slíkum ákvörðunum verða að vera faglega unnar og af metnaði. Þær forsendur voru fyrir borð bornar í umræddri greiningarvinnu um strandsiglingar.

V. Viðhald og endurbætur samgöngumannvirkja

Samtökin telja afar mikilvægt að vernda þá miklu fjárfestingu sem þegar liggur í samgöngukerfinu og að viðhald þess verði ekki látið sitja á hakanum við skiptingu takmarkaðra fjármuna. Án fullnægjandi viðhalds ganga fastafjármunir hratt úr sér og endurnýjun síðar verður mun dýrara en ella. Samtökin óttast að stórkostlegt tjón verði á vegakerfinu ef ekki verður varið meiru til viðhalds en ráð er fyrir gert.

Mikilvæg eru einnig verkefni sem miða að auknu öryggi í vegakerfinu t.d. með því að fjölga hvíldarsvæðum meðfram vegum og stækka þau sem fyrir eru þar sem atvinnubílstjórar geta stöðvað ökutæki sín án þess að skapa hættu eða óþægindi í umferðinni. Eftir þessu hefur verið kallað lengi.

VI. Hagkvæmar samgöngur

Samtökin taka undir markmið um að unnið verði markvisst að þróun og innleiðingu aðferðafræði til að forgangsraða framkvæmdum í samgöngukerfinu á grundvalli arðsemi ásamt félagshagfræðilegu mati.

Flutningar eru verulega háðir fjárfestingum í innviðum og samgöngukerfinu á landsbyggðinni er um margt ábótavant. Gjaldtaka af flutningum er mikil og sá kostnaður hækkar jafnt og þétt. Fyrir flutninga skiptir forgangsroðun fjárfestinga í samgöngukerfinu miklu. Bent er á að samgönguráð lét Hagfræðistofnun Háskóla Íslands vinna tvær skýrslur á árunum 2005-2007 um aðferðir við forgangsroðun og tengd sjónarmið. Í kjölfarið var ákveðið að vinna að upptöku danskrar aðferðafræði sem er meira og minna orðin alþjóðleg. Þessi vinna hófst fyrir nokkru og var komin nokkuð áleiðis en hefur legið niðri um nokkurt skeið. Það er von samtakanna að þetta verði nú til enda unnið.

Samtökin taka undir og hvetja til að kannaður verði samfélagslegur kostnaður við þungatakmarkanir á vegum, ábati þess að draga úr tíðni þungatakmarkana og hraða endurbótum á burðarþoli tiltekinna vegarkafila. Þungatakmarkanir á vegum nú eru mjög takmarkandi þáttur og gerir samkeppnishæfni fyrirtækja á landsbyggð mun erfiðari en ella væri. Mikilvægt er að eitt af forgangsverkefnum samgönguáætlunar til fjögurra ára verði að draga úr tíðni þungatakmarkana. Stofnvegakerfið verður að bera þá umferð sem um það fer. Það er því mjög brýnt að hraða endurbótum á burðarþoli tiltekinna vegarkafila.

VII. Eftirlit á vegum

Samtökin telja mikilvægt að endurskoðað verði eftirlit á vegum, en það er nú í höndum Vegagerðarinnar og lögregluembættu og að framvegis verði lögreglunni einni gert að sjá um eftirlitið. Lögreglan er á vakt um land allt, allan sólarhringinn, alls staðar. Því fer best á því að lögreglan sjái um allt umferðareftirlit, hvort sem er með atvinnubílstjórum eða öðrum í umferðinni. Ennfremur hefur lögreglan hlotið nauðsynlega þjálfun til að taka á erfiðum málum sem komið geta upp við eftirlit og getur þá gert það af þekkingu og fagmennsku.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

f.h. Samtaka iðnaðarins

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

f.h. Landssambands íslenskra útvegsmanna