



Nefndasvið Alþingis
Alþingi
150 - Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 140/1362
komudagur 6.3.2012

Umsögn um „Þingskjal 534“, mál nr. 393

Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) vill hér með nýta sér umsagnarrétt um „Þingskjal nr. 534“, mál 393, tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022 (hér eftir nefnd langtímaáætlun).

Umsögnin byggir m.a. á samþykktum seinasta aðalfundar SSA, sem haldinn var 30. sept. og 1. okt. 2011 með hliðsjón af framkvæmdum þeim á starfssvæði SSA, sem skilgreindar eru í þingskjalinu. Ennfremur liggur fyrir í vinnsluferlinu fundargerð samgöngunefndar SSA (SASSA) frá 8. feb. 2012. Einnig koma fram að hluta áherzlu talsmanna SSA vegna umsagnar um þingskjal 533 / mál 392.

Við gerum okkur vissulega grein fyrir því að aðstæður í ríkisfjármálum hafa haft það í för með sér að framlag til samgöngumála hefur lækkað stórkostlega á nokkrum undanförunum árum. Þannig mun framkvæmdafé hafa lækkað úr um 20 mia. fyrir nokkrum árum í u.þ.b. 5 mia. árið 2012. Þetta hefur haft í för með sér að ýmsar framkvæmdir, sem voru orðnar „vel sýnilegar“ í fyrri samgönguáætlunum, sjást nú í hillinum í langtímaáætlunum. Almennt má einnig segja að verulega vanti upp á sýnileg tengsl milli samgönguáætlana annars vegar og stefnumótunar um eflingu landshluta sbr. verkefnið „Ísland 20 / 20“.

Í þessu sambandi er bent á fyrri og núverandi áherzlu sveitarstjórnarmanna á Austurlandi í gegnum samstarfsvettvang þeirra. Á þetta bæði við um brýnar jarðgangaframkvæmdir, nauðsyn þess að tengja jaðarbyggðir við miðsvæði Austurlands, styttingu flutningsleiða og aðkallandi viðhaldsverkefni, þ.m.t. fækkun einbreiðra brúa og viðhald malarslitlaga. Ekki verður annað séð en að Austurland (syðri hluti NA-kjd.) komi hlutfallslega illa út varðandi nýframkvæmdir og viðhaldsverkefni, ekki sízt þegar haft er í huga að „Norðaustursvæði“ í heild er næst stærst í svæðaskiptingu Vegagerðarinnar.

Talsmenn SSA treysta því, að framkvæmdafé til almennra vegaframkvæmda verði ekki skert á kostnað jarðgangaframkvæmda. Framkvæmdafé til jarðganga verður því að ákveða sérstaklega, þannig að ákvarðanir um fjármögnun jarðgangaframkvæmd dragi ekki úr öðrum nýframkvæmdum í vegagerð.

Viljum við í framhaldi af ofangreindu nefna efnislega nokkur atriði úr samþykktum seinasta aðalfundar SSA og fella þau að verkefnum, sem koma fram í þingskjalinu:

Aðalfundur SSA haustið 2011 lagði áherslu á að næstu stóru verkefni í samgöngumálum á Austurlandi yrðu sem hér segir

1. Jarðgangnagerð

Þörf var talin á verulegri fjárfestingu í gerð jarðgangna í fjórðungnum. Tekið var fram að slík fjárfesting mætti þó ekki verða á kostnað annarra framkvæmda í vegagerð (sjá t.d. sbr. aðra liði hér á eftir). Mikilvægt var því talið að jarðgangagerð yrði fjármögnuð með sértækum hætti á landsvísu, líkt og gert hafi verið hingað til. Áhersla var lögð á að Norðfjarðargöng yrðu í forgangi gangagerðar innan fjórðungsins, enda væri full samstaða þar um. Gerð var krafa um að Norðfjarðargöng yrðu næsta jarðgangaframkvæmd á landsvísu og talið brýnt að óvissu um tímasetningu á upphafi við framkvæmd þeirra verði eytt í komandi samgönguáætlun Alþingis.

Ennfremur var talið brýnt að hefja rannsóknir til undirbúnings næstu jarðganga í fjórðungnum þ.e. Fjarðarheiðar-, Lónsheiðar- og Vopnafjarðarganga.

Staða í 4ra ára áætlun:

Norðfjarðargöng eru ekki inni, utan þess að 50 milljónir eru (voru) settar í undirbúning verksins árið 2011. Þetta telur umsagnaraðilinn óásættanlegt. **Á það er lögð mikil áhersla að framkvæmdafé fái á 1. tímabili áætlunarinnar þ.a. unnt verði að hefjast handa við gerð Norðfjarðarganga ekki síðar en 2013.**

Staða í langtímaáætlun:

Norðfjarðargöng eru inni á framkvæmdatímabilinu 2015 – 2018 með 10.5 mia. Auk þess voru settar 50 milljónir í undirbúning verksins árið 2011. Þetta telur umsagnaraðilinn óásættanlegt. **Á það er lögð mikil áhersla að framkvæmdafé fái á fyrst inn á skammtímaáætlun, en lok þess tímabils er 2014 og verkinu ljúki því mun fyrr, en nú er áætlað.**

Hvergi er að finna skilgreint fjármagn til undirbúnings annarra jarðgangaframkvæmda á starfssvæði, sem kveðið er á um í niðurlagi samþykktar aðalfundar SSA, en þó eru settar inn 2 X 200 mi. inn á langtímaáætlunina, eins og hún liggur nú fyrir. Tryggja þarf að hluti þess fjármagns renni til undirbúnings og rannsókna við næstu jarðgöng í fjórðungnum, þ.e. Fjarðaheiðar-, Lónsheiðar og Vopnafjarðargöng.

Samgöngunefnd SSA veltir fyrir sér forgangs röðun framkvæmda á landsvísu og þá sérstaklega í jarðgangaframkvæmdum. Hún varpar því hér með upp að teknar verði saman allar þær jarðgangaframkvæmdir, sem getið er í drögum að samgönguáætlun og lagt mat á hvar þörfin er mest með hliðsjón af áherzlum sem koma fram í kafla 6 í markmiðslýsingum samgönguyfirvalda. Hægt væri t.d. að nota breytur eins og öryggi (sbr. 6.4) og jákvæða byggðaðþróun (sbr. 6.5).

Einnig mætti líka nota breytur eins og einangrun, hæð fjallvega, umferðarþunga, hversu lengi hefur verið barist fyrir viðkomandi framkvæmd ofl. Svona mat verður þó að vera hlutlægt og byggt á gögnum sem liggja fyrir.

Með því að setja þetta fram hér er Samgöngunefnd SSA ekki að tala gegn framkvæmdum annars staðar, heldur eingöngu að undirstrika að lagt verði mat á hvar þörfin er mest og hversu lengi er búið að berjast fyrir viðkomandi samgöngubótum.

2. Nýframkvæmdir í vegagerð

Aðalfundur SSA ályktaði að nauðsynlegt væri að fjárfesta í vegagerð með sérstakri áherslu á vegi sem tengja myndu jaðarsvæði við miðsvæði og samhliða stytta flutningsleiðir og auðvelda landflutninga. Í forgangi var sögð tenging syðsta hluta svæðisins við Fljótsdalshérað með uppbyggingu vegar um Öxi. Fram kom að fyrsti hluti þess verkefnis væri vegagerð um Skriðdal og Berufjarðarbotn, en slíkar framkvæmdir myndu nýtast vel í uppbyggingu annarra vegtenginga. Vakin var athygli á að fyrir lægi hönnun þeirrar framkvæmdar í heild sinni af hálfu Vegagerðarinnar.

Staða í 4ra ára áætlun:

Tenging Vopnafjarðar (Vopnafjörður – Brunahvammsháls) er (var) inni 2011 (435 m.) og 2012 (235 m.).

Auk þess er liðurinn „Tenging Vopnafjarðar“ (vegabætur norðan við þéttbýlið) inni með 150 m. árið 2012.

Berufjarðarbotn er ekki inni í 4ra ára áætlun.

Öxi er ekki inni á 4ra ára áætlun, þrátt fyrir að hafa verið komin í framkvæmdaröð strax árið 2007. Mikilvægt er að leitast verði við að færa framkvæmdir þessar mun frammar í tíma og mun meira fjármagn verði sett í framkvæmdina um Öxi, en gert er ráð fyrir í áætlun. Þá verði gert mögulegt að hefjast handa við Berufjarðarbotn, Breiðdalsheiði og botn Skriðdals á 1. tímabili og ljúka þannig sem fyrst lagningu bundins slitlags á Hringveg 1.

Staða í langtímaáætlun:

Skriðuvatn – Axarvegur er inni á þriðja tímabili með 350 mi.

Berufjarðarbotn er inni á 2. tímabili 2015 – 2018, með 800 mi., en ætti skv. áherzlum talsmanna SSA að vera inni á áætlun fyrir 2011 – 2014.

Öxi (Axarvegur) er inni á þriðja tímabili með 350 mi, af þeim 2.3 mia, sem kostnaðaráætlun hljóðar upp á. **Umsagnaraðilinn bendir á umsögn v/ 4ra ára áætlunar hér að ofan og undirstrikar mikilvægi þess að framkvæmdin vegna Axarvegur verði færð mun frammar og unnin samhliða endurbótum á þjóðvegi 1 á Skriðdalsvegi og Berufjarðarbotni.** Framkvæmdin um Öxi fellur fullkomlega að markmiðum samgönguyfirvalda er varðar það að skapa skilyrði íbúa til að komast á innan við einni klukkustund, í atvinnu og þjónustukjarna.

Ennfremur ályktaði aðalfundur SSA haustið 2011 um eftirtalin verkefni:

Endurbætur og viðhald vega

Aðalfundur SSA taldi að gera þyrfti átak í því að koma á bundnu slitlagi á aðra vegakafla sem enn væru með malaryfirborði. Voru þar taldir fremstir í flokki Borgarfjarðarvegur, þjóðvegur nr. 1 um Breiðdal, vegurinn um Jökulsárhlið að Hellisheiði og Upphéraðsvegur um Fell. Jafnframt var talið nauðsynlegt með tilliti til öryggis, að fjármagni yrði varið í endurbyggingu á vegköflum í botni Reyðarfjarðar, Fáskrúðsfjarðar, Stöðvarfjarðar og Hamarsfjarðar.

Staða í 4ra ára áætlun:

Borgarfjarðarvegur er inni árið 2012 með kr. 100 m. Fyrir liggur að þessi fjárhæð mun ekki duga til að leggja bundið slitlag á áformaða 4 km (af ríflega 30), sem upp á vantar vegna varanlegrar tengingar við Hringveginn. Mun fjármagnið líklega duga til varanlegra bóta á innan við 40 % af umræddum 4 km (að teknu tilliti til kostnaðar við

ræsi, sem yrði hluti af framkvæmdinni). Samgöngunefnd SSA leggur þunga áherzlu á að tryggja verði að lokið verði við umrædda 4 km árið 2012.

Vegabætur í Breiðdal eru ekki inni í 4ra ára áætlun.

Upphéraðsvegur um Fell er ekki inni í 4ra ára áætlun.

Vegurinn um Jökulsárhlið frá Jökulsá að Hellsheiði er ekki inni í 4ra ára áætlun.

Ekki verður heldur séð að inni séu endurbætur í fjarðabotnum þeim, sem tilgreindir eru aftast í samþykktinni.

Mikilvægt er að mati okkar að leitað verði leiða til þess að flýta sem kostur er lagningu bundins slitlags á þessa vegi. Til greina kemur að leggja þá vegi þar sem minnstur umferðarþungi er slitlagi með minni undirbyggingu en ella þyrfti að vera. Lagt er til að það verði skoðað af sérfræðingum Vegagerðarinnar, þannig að unnt verði að flýta slíkum framkvæmdum.

Staða í langtímaáætlun:

Borgarfjarðarvegur er inni árið 2012 með kr. 100 m. Auk þess eru 100 mi. settar í verkefnið á fyrra tímabili langtímaáætlunar. Lögð er áherzla á að lokið verði fyrir við hinn áformaða vegkafla upp á 4 km (af ríflega 30), sem upp á vantar vegna varanlegrar tengingar við hringveginn.

Vegabætur í Breiðdal eru hvorki inni í 4ra ára áætlun né langtímaáætlun.

Hið sama gildir um upphéraðsveg um Fell.

Hið sama gildir einnig um veginn um Jökulsárhlið frá Jökulsá að Hellsheiði.

Ekki verður heldur séð að inni séu endurbætur í fjarðabotnum þeim, sem tilgreindir eru aftast í samþykktinni, utan þess að 1.0 mia. eru settir í Suður-fjarðaveg á seinna tímabili langtímaáætlunar.

Mikilvægt er að leitað verði leiða til þess að flýta sem kostur er lagningu bundins slitlags á þá vegi í þessari upptalningu, sem eftirfarandi á við um: Til greina kemur að mati talsmanna SSA að leggja þá vegi, þar sem minnstur umferðarþungi er, slitlagi með minni undirbyggingu en ella þyrfti að vera. Leggjum við til að það verði skoðað af sérfræðingum Vegagerðarinnar, þannig að unnt verði að flýta slíkum framkvæmdum.

Auk þessa má finna stað framkvæmdum á leiðinni milli Vopnafjarðar og Þistilfjarðar með 1.15 mia. á seinna tímabili langtímaáætlunar.

Ennfremur er afmarkað fjármagn (100 mi.) í Seyðisfjarðarveg (öryggisaðgerðir) á fyrra tímabili langtímaáætlunar.

Auk þess sem að framan greinir minna talsmenn SSA á eftirtalin atriði, sem koma m.a. fram í tilvitnuðu þingskjali. Fyrst er þó klippt inn svohljóðandi markmiðssetning samgönguyfirvalda um greiðar samgöngur:

„Aðgengi og hreyfanleiki í samgöngukerfinu fyrir flutninga á fólki og vörum innan og á milli svæða verði bættur. Sköpuð verði skilyrði fyrir flesta landsmenn til að komast til atvinnu- og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund. Skilgreindir verði atvinnu- og þjónustukjarnar landsins í sóknaráætlunum landshluta og landsskipulagsstefnu.

Samgöngur styrki uppbyggingu og þróun þjónustusvæða í öllum landshlutum.

Skilgreindar verði hafnir og flugvællir sem tryggja eiga greiðar samgöngur til og frá landinu“.

Samhliða þessu er lögð áherzla á að löggjafinn haldi vöku sinni til að tryggja framgang umræddra verkefna eftir því sem við á:

„6.1 Markmið um greiðar samgöngur.

Rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni:

- a. Skilgreindir verði atvinnu- og þjónustukjarnar landsins í sóknaráætlunum landshluta og landsskipulagsstefnu.
- b. Grunnnet samgangna verði endurskilgreint. Jafnframt verði litið til þróunar í flutningaþjónustu með tilliti til þjónustuvæða og flutningaleiðir formlega skilgreindar.
- c. Landshlutasamtök sveitarfélaga taki yfir almenningsamgöngur á landi sem hingað til hafa verið ríkisstyrktar. Öll fjárframlög verði sameinuð vegna sérleyfa, einkaleyfa og skólaaksturs í hverjum landshluta.
- d. Gerð verði félagshagfræðileg úttekt á framtíð áætlunarflugs innan lands.
- e. Teknar verði upp viðræður milli ríkis og Reykjavíkurborgar og tryggt að Reykjavíkurlflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt.
- f. Efld verði samskipti skipulagsyfirvalda sveitarfélaga og samgönguyfirvalda.
- g. Unnið verði að greiningum og samanburðarrannsóknum á þjóðhagslegri hagkvæmni land- og strandflutninga með það að markmiði að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningamáta.

6.2 Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni:

- b. Unnið verði að því að þróa áfram og festa í sessi formlegt verklag við ákvarðanir um uppbyggingu vegakerfisins í dreifbýli og þéttbýli þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgönguyfirvalda er borinn saman.
- c. Kannaður verði samfélagslegur kostnaður við þungatakmarkanir á vegum, ábati þess að draga úr tíðni þungatakmarkana og hraða endurbótum á burðarþoli tiltekinna vegarkafla.

6.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni:

- b. Áætlun um sjálfbærar samgöngur verði unnin í samvinnu við sveitarfélögin með aukna áherslu á almenningsamgöngur, göngu og hjólreiðar. Með sjálfbærri samgönguáætlun verði lokið við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga og grunnneti almenningsamgangna innan helstu þéttbýliskjarna. Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningsamgangna í umferðinni með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.

6.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

Rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni:

- a. Gerðar verði sérstakar aðgerðaáætlanir á öllum sviðum samgangna með mælanlegum undirmarkmiðum sem miði að því að auka öryggi í samgöngum og draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum.
- b. Stjórnvöld rannsaki kosti þess og galla að taka upp „núllsýn“ í öryggismálum, m.a. á forgangsroðun verkefna, kostnað og hönnunarreglur. Núllsýnin verði borin saman við aðrar leiðir sem hafa reynst vel erlendis.

6.5 Markmið um jákvæða byggðapróun.

Rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni:

- a. Við forgangsroðun framkvæmda verði tekið mið af þörfum einstakra svæða fyrir bættar samgöngur í samræmi við sóknaráætlanir landshluta og svæðaskiptingu landsins.



b. Skilgreindar verði og skipulagðar samgöngumiðstöðvar í hverjum landshluta til að stuðla að hagkvæmum flutningum innan einstakra landsvæða“.

(Tilvitnun lýkur).

Ofangreindu er hér með komið á framfæri.

Djúpavogi 6. marz. 2012;

Björn Hafþór Guðmundsson

Afrit fá:

Þingmenn NA-kjördæmis,
stjórn SSA,
samgöngunefnd SSA.