

Umsögn um áform um veggjöld.

Þetta eru þær 3 fjármögnunarleiðir sem meirihlutinn hefur til skoðunar:

1. Gjaldtaka á leiðir að höfuðborgarsvæðinu
2. Gjaldtaka á einstaka leiðir á landsbyggðinni.
3. Gjaldtaka á jarðgöng

Lántaka til að fjármagna framkvæmdir:

Nú er samgönguráðherra búinn að gefa út að það eigi að taka 60 milljarða lán til að geta byrjað verkefnið strax. Þessi aðferð er sú þægilegasta fyrir stjórnáamanninn, en jafnframt sú versta fyrir þjóðina. Fáar stjórnvaldsaðgerðir eru lítilmannlegri en þær að taka inn skjótfengið fé á meðan flokkurinn er við stjórnvölinn, og senda reikninginn inn í framtíðina. Þetta hefur verið gert með skuldsetningu ríkisins í gegnum tíðina, og einnig með sölu ríkiseigna sem var stunduð í Reykjanesbæ fyrir hrun, og setti rekstur bæjarins í verulegan vanda seinna.

Menn hafa líkt þessari lántöku við það þegar Hvalfjarðargöngin voru lögð. Það var velheppnuð aðgerð. Þessi samanburður er ekki sanngjarn. Þarna var eitt byggðarlag sem augljóslega hagnaðist mest á framkvæmdinni umfram aðra staði. Það borgaði sig fyrir Akranes að stofna félag um göngin til að flýta þeim framkvæmdum, á meðan það voru hlutfallslega minni hagsmunir fyrir alla þjóðina. Þetta þýddi að Vegagerðin leit ekki á Hvalfjarðargöng sem forgangsmál, en Akranes sá sér hag í því að flýta framkvæmdinni. Hvalfjarðargöngin eru líka sérstök að því leyti að það var augljóst að menn væru til í að borga umtalsverða upphæð fyrir að spara sér þá 50 kílómetra sem leiðin er inn og út Hvalfjörðinn.

Til samanburðar sparar 1 áfangi Sundabrautar, 4 km fyrir þá sem ætla í Miðbæinn frá Geldinganesi. Kosnaðaráætlun fyrir þennan áfanga er svipuð og fyrir ný Hvalfjarðargöng. Ný Hvalfjarðargöng eru einnig á áætlun. Þau spara enga vegalengd fyrir vegfarendur, og auka öryggið ekkert. Hinsvegar þarf að búa til flóttaleiðir í Hvalfjarðargöngum ef eldur verður laus í göngunum. Það er mun ódýrari framkvæmd en ný göng. Aðrar framkvæmdir sem stendur til að fara í fyrir lánið stóra, eru breikkun og bætur á vegunum. Það er ekki hægt að velja það að borga fyrir þessar framkvæmdir þegar þær eru búnar. Það er því engin ástæða til að bíða með að setja veggjöldin á strax.

Mismundandi leiðir til gjaldtöku:

Þessar 3 aðferðir til að rukka, nefndin er með til umfjöllunar, beinast allar að landsbyggðinni á einn og annan hátt. Eðlilegast væri að rukka hæst þar sem umferðin er mest núna. Á Reykjanesbraut, Kringlumýrabraut og Miklubraut. Það gæti líka orðið til þess að létta á umferðinni á verstu álagsstöðunum. Gjaldtökuna mætti stilla eftir tíma til að minnka álagið kvölds og morgna. Það mætti líka setja gjald vegi inn að höfuðborgarsvæðinu eins og talað er um. Þannig myndu allir borga.

Gjald á jarðgöng og einstaka vegakafla úti á landi myndi skila minni tekjum.

Niðurlag:

Versti kosturinn er sá sem farinn er, að taka lán og láta (mögulega) aðra taka ábyrgðina á að afla teknanna.

Mikilvægt er að íbúar höfuðborgarsvæðisins borgi líka. Það gæti orðið til þess að sumir velji aðra samgöngumáta og skapar pláss á götunum fyrir þá sem velja að borga.