



Nefndasvið Alþingis
Fjárlaganefnd

Kópavogi, 22. maí 2020

Efni: Umsögn Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) við frumvarp til laga um heimild til að stofna opinbert hlutafélag um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu, 735. mál.

Samkomulag íslenska ríkisins annars vegar og Reykjavíkurborgar, Garðabæjar, Hafnarfjarðarkaupstaðar, Kópavogsbæjar, Mosfellsbæjar og Seltjarnarnesbæjar hins vegar, um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum (samgöngusáttmálinn) var gert m.a. í þeim tilgangi að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu, stuðla að því að loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag verði náð og stuðla að auknu umferðaröryggi. Markmið samgöngusáttmálans er því að stuðla að auknum lífsgæðum íbúa höfuðborgarsvæðisins með skilvirkum, hagkvæmum, öruggum og umhverfisvænum samgönguinnviðum. SSH fagna því, og því að framangreint frumvarp sé nú lagt fram sem liður í því að ná þessum mikilvægu markmiðum.

Í samgöngusáttmálanum er jafnframt kveðið á um skuldbindingu ríkisstjórnarinnar til að leggja fyrir Alþingi frumvarp til laga um sameiginlegt félag sem haldi utan um framkvæmdina samkvæmt samkomulaginu. Þá er kveðið á um skyldu til fulls samráðs við sveitarfélögin við samningu slíks frumvarps. Á grundvelli þessa áttu SSH gott samstarf við viðeigandi ráðuneyti og fengu tækifæri til að koma sjónarmiðum sveitarfélaganna á framfæri. Það frumvarp sem hér um ræðir er því afrakstur þess samráðs sem fram fór milli ríkisins og þeirra sveitarfélaga sem aðild eiga að samgöngusáttmálanum.

Að því sögðu vilja SSH þó koma á framfæri eftirfarandi ábendingum vegna ofangreinds frumvarps:

Um eignarhald samgönguinnviða:

Í 6. mgr. 6. gr. samgöngusáttmálans er kveðið á um að samhliða stofnun félags sem haldi utan um framkvæmd samkvæmt sáttmálanum skuli festar í sessi skuldbindingar og hlutverk ríkisins og hlutaðeigandi sveitarfélaga varðandi viðhald og rekstur stofnvega, stofnstíga og almenningssamgangna og gengið frá fjárhagslegum og tæknilegum atriðum í því sambandi. Í 6. gr. frumvarpsins segir um þetta atriði að í samningi skuli m.a. kveðið á um fjármagnsskipan félagsins, nánari útfærslu einstakra framkvæmda, eignfærslu mannvirkja sem og ráðstöfun þeirra við slit félagsins. Í athugasemdum við 6. gr. frumvarpsins í greinargerð segir svo: „Ekki er miðað við að félagið sem slíkt beri ábyrgð á rekstri einstakra vegamannvirkja. ... Þegar framkvæmdum vegna einstakra verkefna er lokið verða vegamannvirki afhent ríki eða því sveitarfélagi sem ber ábyrgð á rekstri og viðhaldi þeirra í samræmi við ákvæði gildandi laga hverju sinni.“

Er þannig samkvæmt framansögðu sérstaklega áréttað að umrætt félag hvorki eigi né reki mannvirki eftir að byggingu þeirra er lokið heldur skuli afhenda þau réttum aðila til rekstrar. Það hver skuli vera veghaldari ræðst svo af ákvæðum vegalaga á hverjum tíma. Í því samhengi er því brýnt að

samhliða stofnun félagsins fari fram umræða á grundvelli áðurnefndrar 6. mgr. 6. gr. samgöngusáttmálans, þ.e. að fest verði í sessi hlutverk ríkis og sveitarfélaga þegar kemur að viðhaldi og rekstri tilgreindra mannvirkja.

Um samningsskyldu við Vegagerðina:

Í 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins er kveðið á um félagið geri samning við Vegagerðina um framkvæmd einstakra verkefna sem falla innan hlutverks félagsins. Þó er í 3. mgr. 8. gr. kveðið á um að félaginu sé heimilt að gera „hvers konar“ samning við aðra aðila til að á tilgangi sínum á sem hagkvæmastan hátt. Þá kemur fram, í lokamálslið 2. mgr. 3. gr., að í slíkum samningi skuli eftir atvikum skilgreina þátt tiltekinna sveitarfélaga í einstökum verkefnum.

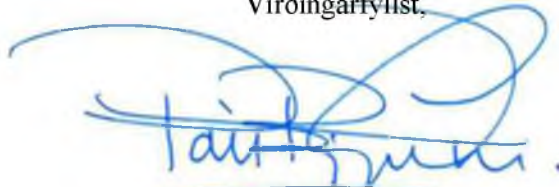
SSH leggja áherslu á mikilvægi þess að samstarf milli félagsins og Vegagerðarinnar sé gott og öflugt og að brýnt sé að gera samninga þeirra á milli um einstaka þætti, en telja jafnframt ákjósanlegt að félagið geti, á grundvelli 3. mgr. 8. gr., samið við aðra aðila, s.s. sveitarfélög, henti það betur með hliðsjón af eðli verkefna hverju sinni, og að aðkoma sveitarfélaganna að verkefnum sem varða mikilvæga hagsmuni þeirra sé tryggð með slíkum hætti.

Um yfirtöku og þróun lands í eigu ríkisins:

Í 7. gr. frumvarpsins kemur fram að félagið taki við landi í eigu ríkisins, ásamt þeim réttindum og skyldum sem því fylgja og teljist það hluti af hlutafjárframlagi ríkisins. Ábati af þróun og sölu slíks lands skuli renna óskertur til uppbygginga samgangna á höfuðborgarsvæðinu. Í athugasemdum um meginefni frumvarpsins kemur fram að gert sé ráð fyrir að um sé að ræða Keldnaland eða annað sambærilegt land og að verðmætið skuli nema 15 milljörðum króna. Þá er í b.-lið 3. gr. samgöngusáttmálans byggt á því að landið sem um er að ræða sé Keldnaland. Þrátt fyrir framansagt kemur þó ekki skýrt fram í frumvarpsgreininni sjálfri um hvaða land er að ræða og að tryggt verði að framlag ríkisins sem felst í afhendingu umrædds lands sé að lágmarki 15 milljarðar að verðmæti og væri æskilegt að orða hana skýrar hvað þetta varðar.

Að endingu vilja Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu þakka fyrir hið góða samstarf sem átti sér stað við gerð frumvarpsins.

Virðingarfyllt,



Páll Björgvin Guðmundsson
framkvæmdastjóri SSH