

140. löggjafarþing 2011–2012.
Þingskjal 1519 — 392. og 393. mál.
Síðari umræða.

Nefndarálit

um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014
og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022.

Frá minni hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Minni hlutinn tekur undir eftirfarandi sjónarmið í áliti meiri hluta nefndarinnar þar sem segir:

„Meiri hlutinn tekur undir sjónarmið þau sem fram koma í áætluninni um að stefnt skuli að jákvæðri byggðaþróun á grundvelli skilgreiningar á grunnneti samgöngukerfisins sem náí til alls landsins og miði að greiðum, öruggum, hagkvæmum og umhverfislega sjálfbærum samgöngum með aðgengi og hreyfanleika í samgöngukerfinu í forgrunni annars vegar og hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu samgöngukerfisins hins vegar. Meiri hlutinn vekur einnig athygli á mikilvægi umhverfislega sjálfbærra samgangna þar sem miðað er að því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna, svo sem hávaða og loftmengun, með minni notkun jarðefnaeldsneytis, nýtingu endurnýjanlegra orkugjafa o.fl. Þá fagnar meiri hlutinn stórauðinni áherslu á almenningsamgöngur bæði í þéttbýli og dreifbýli.

Meðal þeirra verkefna sem meiri hlutinn leggur sérstaka áherslu á eru tengivegir undir liðnum „tengivegir, malbik“. Ljóst er að framkvæmdir við tengivegi gagnast landsmönnum alls staðar á landinu og almennt er mikið kallað eftir slíkum úrbótum. Meiri hlutinn leggur jafnframt ríka áherslu á viðhald þeirra samgöngumannvirkja sem fyrir eru og telur ljóst að viðhald núverandi vegakerfis líður jafnan fyrir of ríka áherslu á nýframkvæmdir. Fram kom á fundum nefndarinnar að talsvert vantar upp á til að nægt fé sé fyrir hendi til að sinna viðhaldi vega með fullnægjandi hætti. Skortur á viðhaldi kemur niður á flutningsgetu og umferðaröryggi á vegum og kostnaður við að koma vegakerfinu aftur í viðunandi horf getur reynst margfaldur þegar fram í sækir. Meiri hlutinn leggur áherslu á öflugra viðhald vegakerfisins og að leitað verði leiða til að hægt sé að sinna nauðsynlegu viðhaldi á áætlunartímabilinu til að umferðaröryggi sé ekki stefnt í hættu og að dýrmætar fjárfestingar glást ekki. Þá áréttar meiri hlutinn mikilvægi þess að vetrarþjónusta sé tryggð en ljóst er að gert hefur verið ráð fyrir alltof litlu fjármagni til lágmarksþjónustu yfir veturinn, svo sem snjó-moksturs og hálkuvana. Slíkt kemur niður á umferðaröryggi og eðlilegri þróun atvinnu- og þjónustusvæða á landsbyggðinni, en einnig kallar aukning ferðamanna og lenging ferðamannatímans á úrbætur á þessu sviði. Í ljósi framangreinds vill meiri hlutinn árétta og vekja athygli á því að vegna bágs efnahagsástands verður ekki hægt að sinna mörgum brýnum samgönguverkefnum og minni framkvæmdir verða því um allt land.

Meiri hlutinn fagnar aukinni áherslu á umferðaröryggi í samgönguáætlun og telur brýnt að stefnt verði markvisst að því að auka öryggi í samgöngum. Það hlýtur að verða forgangs verkefni stjórnvalda til framtíðar hverju sinni að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum og banaslysum. Nefndin ræddi mikið svokallaða „núllsýn“ í umferðaröryggi sem gengur út á að allar aðgerðir er lúta að samgöngum á landi miði að því að enginn láti lífið í umferðinni. Meiri hlutinn telur mikilvægt að kanna ítarlega hvaða leiðir þjóðir sem fremst standa

í öryggismálum hafa farið og að héraðs tileinki stjórnvöld sér það besta sem gerist erlendis í þessum eignum. Meiri hlutinn leggur mikla áherslu á mikilvægi þess að auka vægi umferðaröryggis við forgangsroðun verkefna og byggja öðru fremur á slíkum sjónarmiðum til framtíðar. Ljóst er að innleiðing og aðlögun núllsýnar héraðs mun taka langan tíma enda væri í reynd um byltingu að ræða, en meiri hlutinn telur ekkert jafn mikilvægt og að reyna að fækka alvarlegum slysum í umferðinni eins og kostur er.

Meiri hlutinn leggur einnig áherslu á mikilvægi þess að eðlilegt og sanngjarnt jafnvægi sé í áætluninni, þ.e. að tekið sé ríkt tillit til byggðasjónarmiða þar sem tilteknir landshluta búa enn við algjörlega óviðunandi samgöngur. Ísland er að því leyti langt á eftir þeim löndum sem við kjósum að bera okkur saman við hvað varðar uppbyggingu grunnnets samgangna. Meiri hlutinn tekur undir þá stefnumótun að forgangsroðun framkvæmda taki mið af því að efla sveitarfélög og styrkja hvert svæði sem og landið allt. Stytting ferðatíma, uppbygging vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi skapa betri skilyrði fyrir jákvæða byggðapróun og eflingu einstakra atvinnu- og þjónustusvæða. Meiri hlutinn áréttar því mikilvægi þess að við forgangsroðun framkvæmda sé tekið mið af brýnni þörf einstakra svæða fyrir bættar samgöngur. Í því sambandi leggur meiri hlutinn sérstaka áherslu á bættar samgöngur á Vestfjörðum en við blasir að þar eigi íbúar ríkulegt tilkall til að vera settir í forgang í þessum eignum.

Þá telur meiri hlutinn einboðið við núverandi aðstæður að við forgangsroðun verkefna sé litið til atvinnusköpunar og leggur þess vegna til nokkrar breytingar sem miða m.a. að því að ráðast fyrr í mannaflsrek verkefni. Þannig er t.d. lagt til að framkvæmdum við brúarsmiði sé flýtt en hún er meira atvinnuskapandi heldur en gerð flestra annarra samgöngu-mannvirkja.“

Að mati minni hlutans skortir á að framangreindum forsendum sé fullnægt, svo sem um nauðsynlegt viðhald, umferðaröryggi, byggðasjónarmið og forgangsroðun. Gerir minni hlutinn því eftirtaldir breytingartillögur:

1. Að gengið verði lengra í því að flýta brýnum samgöngubótum og viðhaldi. Minni hlutinn leggur til að flýta framkvæmdum við tengivegi með því að sett verði aukið fjármagn í þessar framkvæmdir á fyrsta og öðru tímabili samgönguáætlunar. Minni hlutinn áréttar mikilvægi þess að sett verði aukið fjármagn í þessar framkvæmdir þar sem tengivegir eru tæpur helmingur alls vegakerfisins. Um sé að ræða gríðarlegar samgöngubætur og um leið skapar þetta atvinnu heima í héraði.
Lagt er til að flýta framkvæmdum við liðinn „tengiliðir, malbik“ þannig að 4.000 millj. kr. skiptist jafnt á fjögur tímabil samgönguáætlunar.
2. Að framkvæmdum við breikkun einbreiðra brúa verði flýtt enn frekar. Það er mat minni hlutans að framkvæmdir þessar séu mikilvæg öryggisráðstöfun en einbreiðar brýr auka töluvert slyshættu á þjóðvegum, sérstaklega þjóðvegi 1 og fjölförnum leiðum.
Lagt er til að flýta framkvæmdum við liðinn „breikkun brúa“ þannig að 250 millj. kr. skiptist jafnt á fjögur tímabil samgönguáætlunar.
3. Að framkvæmdum við Hornafjarðarfljót verði flýtt og þær hefjist árið 2014. Það er mat minni hlutans að ný brú yfir Hornafjarðarfljót sé mikil samgöngubót á þjóðvegi 1 og fyrir byggðarlagið en ljóst er að brýn þörf er á því að ráðast sem fyrst í þessar framkvæmdir. Ný brú hefur í för með sér aukið umferðaröryggi og 11 km styttingu á þjóðvegi 1 og mun fækka einbreiðum brúm um sex. Verkefnið er auk þess mjög arðsamt og þar að auki ein forsenda sameiningar sveitarfélaga á þessu landsvæði.
4. Að framkvæmdum við endurgerð vegar og brúar um Bjarnarfjarðará verði flýtt um tvö ár. Um er að ræða afar mikilvægt byggðamál en framkvæmdin er liður í að bæta sam-

göngur til Bjarnarfjarðar og Árneshrepps. Nýr vegur yfir Bjarnarfjarðarháls ásamt brú yfir Bjarnarfjarðará var inni á fyrri samgönguáætlun. Verkið var með fjárveitingu og tilbúið til útboðs haustið 2008 en var þá skorið niður sem aðgerðir ríkisins vegna efnahagshrunsins. Þar er því hægt að hefja framkvæmdir með skömmum fyrirvara.

5. Að framkvæmdum við endurgerð vegar um Veidileysuháls í Árneshreppi verði flýtt um tvö ár. Minni hlutinn áréttar mikilvægi þess að framkvæmdin sé mikilvægt byggðamál sem bætir vetrarsamgöngur til Árneshrepps. Árneshreppur á Ströndum er á margan hátt einstök jaðarbyggð, landfræðilega afmarkaður, tiltölulega þéttbýll og þar er að finna minjar um búsetu, atvinnuhætti og sögu þjóðarinnar. Lagt er til að þjóðin taki höndum saman um að treysta búsetu í Árneshreppi á Ströndum. Meginframkvæmdir eigi sér stað á næstu fjórum árum en vinnunni ljúki á gildistíma samgönguáætlunar. Íbúar Árneshrepps hafa sýnt mikinn dugnað og frumkvæði í að byggja upp stoðgreinar eins og ferðaþjónustu með hefðbundnum búskap og trilluútgerð. Talið er að um tíu þúsund manns hafi heimsótt svæðið árlega yfir sumartímam. Hins vegar er nú komið að þolmörkum áframhaldandi heilsársbúsetu og mikilvægt að Alþingi, fyrir hönd þjóðarinnar, komi nú að með myndarlegum og afdráttarlausum hætti og leggi sitt af mörkum til að tryggja byggð og heilsársbúsetu í Árneshreppi. Ástand samgöngumála á Ströndum er með öllu óviðunandi, sérstaklega að vetrarlagi.
6. Að 500 millj. kr. verði veittar til undirbúnings og gerð jarðganga um Reynisfjall á tímabilinu 2019–2022. Minni hlutinn bendir á að nú þegar skapar aukin umferð flutningabíla í gegnum íbúðarhverfið í Vík mikla slyshættu. Einnig verður að hafa í huga hættu á grjóthruni, aurskriðum og snjóflóðum. Það er mat minni hlutans að vegurinn fyrir Reynisfjall sé einn erfiðasti farartálmi á þjóðvegi 1 allt austur á land. Mikilvægt sé því að koma jarðgöngum um Reynisfjall á samgönguáætlun.
7. Að 2.250 millj. kr. til viðbótar verði veittar í viðhald samgöngumannvirkja sem skiptast jafnt á tímabilin 2013, 2014 og 2015–2018.

Minni hlutinn vill jafnframt áréttar að hann er aðili að sérstakri bókun um forgangsöröðun jarðganga á fylgiskjali I með nefndaráliti meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Minni hlutinn leggur til að tillagan verði **samþykkt** með framangreindum breytingum sem lagðar eru til í sérstöku þingskjali.

Alþingi, 12. júní 2012.

Atli Gíslason,
frsm.

Ásmundur Einar Daðason.