

## Nefndarálit

um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018.

Frá meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Sigurberg Björnsson og Ástu Þorleifsdóttur frá innanríkisráðuneyti, Hrein Haraldsson og Eirík Bjarnason frá Vegagerðinni, Gunnar Val Sveinsson frá Samtökum ferðaþjónustunnar, Árna Jóhannsson frá Samtökum iðnaðarins, Lísbetu Einarisdóttur frá Samtökum verslunar og þjónustu, Guðjón Bragason frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Berg Elías Ágústsson, í síma, frá Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Loga Mía Einarsson frá Eyþingi, Regínu Ásvaldsdóttur og Ólaf Adolfs-son frá Akraneskaupstað, Svein Pálsson frá Dalabyggð, Árna Hjörleifsson frá Skorradalshreppi, Pál Brynjarsson frá Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi, Vilhjálmi Jónsson frá Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi, Gunnar Þorgeirsson frá Sambandi sveitarfélaga á Suðurlandi, Ástu Stefánsdóttur frá Sveitarfélaginu Árborg, Eyþór H. Ólafsson frá Hveragerðisbæ, Aðalstein Óskarsson og Friðbjörgu Matthíasdóttur, í síma, frá Fjórðungssambandi Vestfirðinga, Andreu Jónsdóttur frá Strandabyggð, Ásthildi Sturludóttur frá Vesturbyggð, Gísli Halldór Halldórsson frá Ísafjarðarbæ, Evu Sigurbjörnsdóttur frá Árneshreppi, Ingi-þjörgu Birnu Erlingsdóttur frá Reykhólahreppi, Pétur G. Markan frá Súðavíkurbreppi, Sigurð Arnar Kristmundsson og Róbert Ragnarsson frá Sveitarfélaginu Grindavík, Berglindi Kristjánsdóttur, Ólaf Þór Ólafsson, Einar Jón Pálsson og Gunnar Þórarinnsson frá Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum, Harald Haraldsson og Inga Tómasson frá Hafnarfjarðarbæ, Kristínu B. Árnadóttur frá Snæfellsbæ, Sturlu Böðvarsson frá Stykkishólmsbæ, Gunnstein Ómarsson, Svein Steinarsson og Hjört Jónsson frá Sveitarfélaginu Ölfusi, Hrafnkel Proppé frá Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Björn Óla Hauksson og Guðnýju Jökulsdóttur frá Isavia, Hlyn Elísson og Jens Bjarnason frá Icelandair, Árna Gunnarsson frá Flugfélagi Íslands, Birgi Ómar Haraldsson frá Norðurflugi og Hörð Guðmundsson frá Flugfélaginu Erni.

Nefndinni bárust umsagnir um málið frá Akraneskaupstað, Árneshreppi, Breiðdalshreppi, Dalabyggð, Dalvíkurbyggð, Djúpavogshreppi, Fjórðungssambandi Vestfirðinga, Icelandair Group hf., Ísafjarðarbæ, Reykjanesbæ, Reykjavíkurborg, Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum, Samtökum iðnaðarins, Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga, Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Sandgerðisbæ, Seyðisfjarðarkaupstað, Skorradalshreppi, Svalbarðshreppi, Sveitarfélaginu Ölfusi, Samtökum verslunar og þjónustu og Sögu- og minjafélagi Grindavíkur.

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun til fjögurra ára er unnin og lögð fram á grundvelli laga um samgönguáætlun, nr. 33/2008. Samkvæmt 3. gr. laganna skal fjögurra ára áætlun samgönguáætlunar endurskoðuð á tveggja ára fresti og þá unnin ný áætlun fyrir næstu fjögur ár og lögð fram á Alþingi ný þingsályktunartillaga um hana þannig að ávallt sé í gildi samþykkt áætlun fyrir a.m.k. tvö ár í senn. Skv. 2. gr. laganna leggur ráðherra á fjögurra ára festi fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem mörkuð skal

stefna fyrir allar greinar samgangna næstu tólf árin. Fjögurra ára samgönguáætlun skal vera í samræmi við og innan ramma tólf ára samgönguáætlunar. Nú er í gildi ályktun Alþingis nr. 48/140 frá 19. júní 2012 um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022. Sama dag var með ályktun Alþingis nr. 47/140 samþykkt fjögurra ára áætlun fyrir árin 2011–2014. Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016 var lögð fram á Alþingi á 141. löggjafarþingi (575. mál) en var ekki rædd. Hún var aftur lögð fram á 143. löggjafarþingi (495. mál) en hlaut ekki afgreiðslu. Árið 2015 hefur því ekki verið í gildi fjögurra ára áætlun og er það í andstöðu við 2. mgr. 3. gr. laga um samgönguáætlun. Vegna þessa verður sú fjögurra ára áætlun sem hér er til umfjöllunar endurskoðuð og lögð fram að nýju haustið 2016 í samræmi við 3. gr. laganna.

### **Almennt um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018.**

Í tillögu að fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018 er lagt til að á tímabilinu verði ráðstafað um 103 milljörðum kr. til framkvæmda. Á þessu ári er fé til vegagerðar ríflega 21,6 milljarðar kr., til hafnarframkvæmda 788 millj. kr. og 547 millj. kr. til reksturs og viðhalds flugvalla. Framangreindar fjárhæðir hafa verið ákveðnar í fjárlögum fyrir árið 2015 án þess að í gildi hafi verið fjögurra ára samgönguáætlun líkt og fram kemur að framan. Í áætluninni er miðað við að framlög til samgöngumála hækki í samræmi við væntan hagvöxt næstu ára sem er um 3% á ári. Ljóst er að mörg verkefni bíða varðandi vegagerð, hafnagerð og viðhald flugvalla þar sem fjárframlög til málaflokksins hafa minnkað mjög frá hruni bankanna haustið 2008. Nú er svo komið að vegakerfið er á mörgum stöðum í slæmu ástandi og þarfnast nauðsynlega viðhalds. Það sama á við um margar hafnir í kringum landið þar sem komið er að viðhaldi eigi þær að geta haldið áfram að sinna hlutverki sínu. Margir minni flugvellir í kringum landið eru einnig í slæmu ástandi og ljóst að loka þarf einhverjum þeirra á næstu árum verði ekki veitt töluvert fé til viðhalds þeirra.

Í áætluninni er lögð áhersla á viðhaldsframkvæmdir og af því leiðir að nokkuð lítið er um nýframkvæmdir. Mörg þeirra verkefna sem lögð eru til í áætluninni voru í tillögum að samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016 en helstu viðbætur eru Kjósarskarðsvegur og Bjarnafjarðarháls á Ströndum auk þess sem nýjar framkvæmdir eru fyrirhugaðar vegna ákvörðunar ríkisstjórnarinnar frá 26. maí sl. um að verja 1.800 millj. kr. til viðbótar í vegafframkvæmdir, þar af 500 millj. kr. í viðhald, en 1.300 millj. kr. alls sérstaklega til að flýta vinnu við Kjósarskarðsveg og í framkvæmdir við Dettifossveg, Uxahryggjaveg og Kaldadalsveg.

Á fund nefndarinnar komu fulltrúar allra landshlutasamtaka auk fulltrúa nokkurra sveitarfélaga og Sambands íslenskra sveitarfélaga. Almennt má segja að samhljómur hafi verið um að nauðsynlegt sé að ráðast í verulegar viðhaldsframkvæmdir á stofnvegum og tengivegum auk margra héraðsvega. Þá má almennt segja að flestir gestir nefndarinnar hafi verið ánægðir með framkomna samgönguáætlun. Forgangsröðum verkefna í samgönguáætlun er niðurstaða faglegs mats þeirra aðila sem að málaflokknum koma í ljósi þess fjárhagsramma sem markaður hefur verið. Ljóst er að aldrei verða allir sáttir við forgangsröðun verkefna og ávallt geta aðilar bent á verkefni í sínum landshluta sem forgangsráða mætti framar. Til grundvallar forgangsröðun verkefna liggur að þessu sinni og hefur gert undanfarin ár nokkuð þröngur fjárhagsrammi sem gerir verkefnið enn erfiðara. Að mati meiri hluta nefndarinnar hefur forgangsröðun verkefna í þessari áætlun heppnast nokkuð vel miðað við þann fjárhagsramma sem unnið er eftir þótt meiri hlutinn leggi til nokkrar breytingar á áætluninni.

Fulltrúar sveitarfélaga og landshlutasamtaka voru almennt sammála um mikilvægi samgöngumála fyrir samfélögin á landsbyggðinni. Mikið hangir þar á spýtunni. Þróun undanfarinna ára hefur verið sú að grunnþjónusta hefur verið sameinuð og boðið upp á hana á færri

stöðum en áður. Má þar t.d. nefna heilbrigðisþjónustu, félagsþjónustu, löggæslu og skólaþjónustu. Stofnanir sem sinna þessari þjónustu hafa verið sameinaðar og þeim fækkað til aukins hagræðis. Það felur í sér að íbúar þurfa í sumum tilfellum að ferðast nokkurn veg á milli þéttbýlisstaða til að sækja þjónustuna. Þessi þróun hefur í för með sér aukið mikilvægi fyrir samgöngukerfið þar sem það er í auknum mæli eina leið íbúa til að nálgast grunnþjónustu samfélagsins. Þá hafa atvinnusvæði stækkað og sveitarfélög sameinast sem kallar á góðar samgöngur á landi. Má í því sambandi nefna aðstæður á Snæfellsnesi en Grunnskóli Snæfellsbæjar er starfræktur bæði í Ólafsvík og á Hellissandi en í skólann koma nemendur úr dreifbýli og þéttbýli bæði norðan og sunnan Fróðárheiðar. Færð er oft erfið á heiðinni en vegna skólanna norðan hennar er daglegur skólaakstur með nemendur sem búa sunnan heiðarinnar. Skólaakstur hefur aukist víða á landinu á undanförunum árum með sameiningu og fækkun skóla og hefur hann í sumum tilfellum verið samþættur akstri almenningssamgangna.

Þeir grunninnviðir sem samgöngukerfi landsins er gegna veigamiklu hlutverki. Í höfnum landsins er mikilvæg atvinnustarfsemi og með bættum samgöngum á landi hafa atvinnusvæði hafnanna stækkað og hefur þeim íbúum almennt fjölgað sem sækja atvinnu um nokkurn veg. Þá hefur þjónusta á sjúkrahúsum á landsbyggðinni minnkað mikið enda um afar dýra þjónustu að ræða sem hagkvæmt er að veita í stærri einingum á færri stöðum. Mikilvægi flugvalla landsins fyrir sjúkraflug eykst því samhliða þessari þróun. Horfa þarf á samgöngukerfið sem eina heild sem þjónar mikilsverðu samfélagslegu hlutverki.

### **Vegakerfið.**

Stærsti hluti samgönguáætlunar snýst um framkvæmdir í vegakerfinu. Í tillögunni er lögð áhersla á viðhaldsframkvæmdir og til þeirra færðir tæpir 6 milljarðar kr. á þessu ári en til stofnkostnaðar teljast rúmlega 8 milljarðar kr. Til viðhaldsframkvæmda seinni þrjú ár áætlunarinnar er áætlað að verja 6 milljörðum kr. árlega. Til þjónustu á vegum, svo sem viðhalds vegmerkinga og snjómoksturs, er áætlað að verja tæpum 4,3 milljörðum kr. árlega seinni þrjú ár áætlunarinnar en 3.648 millj. kr. í ár. Snjómokstur hefur aukist mikið síðustu ár og nauðsynlegt er að kanna hvort hægt er að veita meira fé til snjómoksturs þegar áætlunin kemur til endurskoðunar, en mörg sveitarfélög reiða sig mjög á þá þjónustu.

Í athugasemdum við þingsályktunartillöguna kemur fram að árleg fjárþörf til viðhalds og þjónustu þjóðvega er metin um 11 milljarðar kr. á ári ef horft er til lágmarksaðgerða í styrkingum og endurbótum. Þá kemur fram að núverandi fjárveitingar nægi varla til að verja vegakerfið skemmdum og halda uppi viðunandi þjónustu. Þetta er áhyggjuefni enda er ástand margra vega mjög slæmt og þá var síðasti vetur óvenju þungur og erfiður og kemur vegakerfið nokkuð illa undan þeim vetri þar sem mikið er um skemmdir. Ástand gatnakerfisins á höfuðborgarsvæðinu er sérstaklega slæmt. Miðað við það fé sem áætlað er í viðhald er ljóst að aðeins verður hægt að sinna hluta af nauðsynlegu viðhaldi.

Að mati meiri hlutans mætti gera umferðaröryggismálum hærra undir höfði í áætluninni með auknu fjármagni til verkefna sem auka umferðaröryggi. Felur það í sér verkefni þar sem vegir eru í slæmu ástandi, þar sem mikið er af beygjum eða blindhæðum, þar sem umferðarhraði er mikill og akstursstefnur ekki aðskildar eða þar sem umferðarþungi er mikill. Þá eru aðgerðir sem fela t.d. í sér að setja upp hraðamyndavélar mjög árangursríkar við að draga úr hraðakstri. Að mati meiri hlutans þarf að leggja aukna áherslu á umferðaröryggismál við endurskoðun samgönguáætlunar haustið 2016.

Nefndin fjallaði um fjölda vegaframkvæmda sem bæði eru í samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018 og einnig verkefni sem eru ekki á áætlun eða eru í samgönguáætlun fyrir árin

2011–2022. Ljóst er að nokkrar vegaframkvæmdir eru mjög aðkallandi á umferðarpungum vegum. Mikilvægt er að ljúka tvöföldun Reykjanesbrautar en það verkefni er hvort í senn til að auka flutningsgetu vegarins og til að auka umferðaröryggi með því að aðskilja akstursstefnur. Þá er brýnt að ráðast í gerð mislægra gatnamóta sunnan Hafnarfjarðar á mótum Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurleiðar og leggur meiri hlutinn til að sú framkvæmd hefjist árið 2017 í stað ársins 2018. Þá komu fram þau sjónarmið fyrir nefndinni að huga þyrfti að endurbótum á Vesturlandsvegi að Borgarnesi þar sem um umferðarpungan veg væri að ræða og kaflinn á Kjalarnesi gæti verið mjög erfiður þegar illa viðrar. Á veginum getur einnig skapast mikil hætta við framúrakstur þar sem um einbreiðan veg er að ræða. Mikilvægt er að aðskilja akstursstefnur. Vegurinn er ekki í samgönguáætlun nú en meiri hlutinn bendir á að meta þurfi hvort vegurinn komi inn við endurskoðun haustið 2016. Hið sama má segja um Suðurlandsveg en ljúka þarf við að aðskilja akstursstefnur á þeim vegi að Selfossi enda um mjög umferðarpungan veg að ræða. Að sama skapi er þar bæði um umferðaröryggismál að ræða sem og að vegurinn geti borið aukna umferð á öruggari hátt.

Með ákvörðun 26. maí sl. ákvað ríkisstjórnin að veita sérstakt viðbótarframlag til vegaframkvæmda á þessu ári sem á að nýtast við Dettifossveg, Kjósarskarðsveg, Uxahryggjaveg og Kaldadalsveg sunnan Uxahryggjavegar. Einnig fólst framlag til viðhalds í ákvörðuninni. Meiri hlutinn leggur til breytingu á áætluninni þannig að þessar framkvæmdir komi fram. Vegirnir eru mikilvægir ferðamannavegir sem munu m.a. opna nýja leið frá Þingvöllum að Vesturlandi og þá hefur lengi legið fyrir að bæta þurfi Dettifossveg. Hönnun á veginum er lokið og hann tilbúinn til útbóðs og framkvæmda. Greiðfær Dettifossvegur er mikilvægur fyrir ferðaþjónustuna á Norðausturlandi og fagnaðarefni að framkvæmdir skuli nú vera að hefjast. Þá leggur meiri hlutinn til að unnið verði að lagfæringu á Bárðardalsvegi en vegurinn liggur upp að Aldeyjarfossi og Sprengisandsleið og getur orðið fjölfarinn ferðamannavegur að viðgerðum loknum. Meiri hlutinn leggur einnig til að unnið verði að lagfæringu Skeiða- og Hrunamannavegar og að hafist verði handa við verkið árið 2018 en vegurinn býr til hringtengingu fyrir Gullna hringinn þar sem vegurinn er ekinn á bakaleiðinni frá Gullfossi. Þá leggur meiri hlutinn til að hafist verði handa við að leggja bundið slitlag á Skálafellsveg árið 2018 og farið verði í viðgerðir á Hörgárdalsvegi sama ár.

Verkefnum áætlunarinnar er nánar lýst í athugasemdum við þingsályktunartillöguna. Það vekur athygli að í lýsingu á umfangi verkefna kemur nánast alls staðar fram að fjármagn vanti til að hægt sé að sinna verkefnum á viðunandi hátt. Samgöngumál eru öllum samfélögum gríðarlega mikilvæg og nauðsynlegt að fjármunum sé forgangsraðað þannig að nægilegt fé verði veitt til samgöngukerfisins. Samgöngur eru lífæð í hinum dreifðu byggðum og forsenda þess að margar brothættar byggðir haldist í byggð og að önnur svæði eigi möguleika á að dafna með uppbyggingu atvinnustarfsemi sem reiðir sig á samgöngur. Þessi sjónarmið eiga við um alla landshluta og þau ber að hafa í huga við ákvörðun um fjárhagsramma samgöngumála á næstu endurskoðuðu samgönguáætlun haustið 2016 og næstu langtímaáætlun.

#### *Jarðgöng.*

Unnið er að gerð Norðfjarðarganga en framkvæmdir þar hófust árið 2013 og áætlað að framkvæmdum við þau ljúki árið 2017. Þá er áformað að hefja gerð Dýrafjarðarganga á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar og að því verki ljúki á árinu 2019. Á áætluninni eru lagðar til 70 millj. kr. árlega til rannsókna í væntanlegu gangastæði Fjarðarheiðarganga, en þegar lokið verður við gerð Dýrafjarðarganga er áformað að ráðast í gerð Fjarðarheiðarganga. Meiri hlutinn leggur til þá breytingu að í stað þess að fé til rannsókna á Fjarðarheiðargöngum dreifist á þrjú ár falli það til á næstu tveimur árum og verði því 140 millj. kr. árið 2016 og

70 millj. kr. árið 2017. Með því má setja aukinn kraft í rannsóknirnar þannig að raunhæfari áætlanir verði tilbúnar fyrir. Þá bendir meiri hlutinn á að misræmi er milli jarðgangaáætlunar í kafla 1.2 og töflu fremst í þingsályktunartillögum þar sem tölur varðandi Dýrafjarðargöng höfðu ekki verið uppfærðar í samræmi við endanlegar tölur í framkvæmdatöflunni og leggur meiri hlutinn því til breytingu til að lagfæra misræmið.

Í jarðgangaáætluninni kemur fram 1.800 millj. kr. framlag til jarðganga á Bakka við Húsavík sem tengjast uppbyggingu innviða á svæðinu fyrir stóriðju en heildarkostnaður við jarðgöngin er áætlaður um 3,1 milljarður kr. Um uppbyggingu innviða á Bakka gilda lög um heimild til handa ráðherra, f.h. ríkissjóðs, til að fjármagna uppbyggingu innviða vegna atvinnustarfsemi í landi Bakka í Norðurþingi, nr. 41/2013. Í a-lið 1. mgr. 1. gr. laganna kemur fram að ráðherra sé heimilt að fengnum heimildum í fjárlögum að semja við Vegagerðina um gerð jarðganganna. Nefndin bendir á að jarðgöngin verða ekki opin almenningi heldur aðeins notuð af iðnaðarstarfsemi á Bakka sem tenging við Húsavíkurhöfn. Almennt hefur verið litið svo á að framkvæmdir í samgönguáætlun skuli vera hluti af almennu samgöngukerfi landsmanna sem almennt skuli opið almenningi. Þrátt fyrir framangreind sjónarmið leggur meiri hlutinn ekki til breytingu varðandi framkvæmdina þar sem samið hefur verið sérstaklega við Vegagerðina um framkvæmdina og ábyrgð á henni, líkt og fram kemur í 1. gr. laga nr. 41/2013.

### **Hafnarframkvæmdir.**

Í heild eru fjárframlög til hafna 788 millj. kr. á þessu ári og á tímabilinu í heild ríflega 4 milljarðar kr. Af þeim fara þó aðeins um 2,3 milljarðar kr. í Hafnabótasjóð en greiðsluþátttaka ríkisins skv. 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003, fer í gegnum sjóðinn. Aðrir fjármunir eru eyrnamerkir sérstökum höfnum. Á árinu 2015 er lagt til að aðeins 147 millj. kr. fari til framkvæmda í gegnum Hafnabótasjóð og hefur verið á það bent að það sé mjög lág upphæð sem dugi skammt. Fyrir nefndinni kom fram að sinna þurfi mikilli viðhalds- og endurnýjunarþörf margra hafna til að þær geti sinnt hlutverki sínu áfram. T.d. séu stálþil í mörgum höfnum í slæmu ástandi og komin mikil tæring í þau. Ljóst er því að á komandi árum þarf að auka fé til framkvæmda í höfnum landsins og ber samgönguáætlunin þess merki en árið 2016 eru áætlaðar 535 millj. kr. til Hafnabótasjóðs, 752 millj. kr. árið 2017 og 898 millj. kr. árið 2018. Meiri hlutinn telur mikilvægt að þessar fjárhæðir standi eða hækki ef staða ríkissjóðs leyfir það. Sérstakir liðir taka til Landeyjahafnar og Húsavíkurhafnar í tengslum við uppbyggingu innviða vegna stóriðju á Bakka við Húsavík. Fyrir mörg bæjarfélög á landsbyggðinni skipta hafnirnar gríðarlega miklu máli fyrir atvinnulíf og verðmætasköpun. Ekki þarf að hafa mörg orð um mikilvægi sjávarútvegs í mörgum byggðum landsins en einnig gegna hafnirnar mikilvægu hlutverki í tengslum við iðnaðaruppbyggingu, ferðaþjónustu, sjókvíældi og fleira.

Í 24. gr. hafnalaga koma fram skilyrði fyrir greiðsluþátttöku ríkissjóðs vegna hafnaframkvæmda. Þær hafnir sem eru sjálfbærar fá ekki framlag frá ríkissjóði vegna framkvæmda en það eru Faxaflóahafnir, Kópavogshöfn, Hafnarfjarðarhöfn og hafnir Fjarðabyggðar. Að auki eru sett þau skilyrði fyrir framlagi úr ríkissjóði að viðkomandi höfn hafi skilað jákvæðum rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta eða hafi nýtt kosti sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti. Þó nokkrar hafnir skiluðu ekki jákvæðum rekstrarafgangi á árinu 2013 og talið er að þær hafi ekki nýtt að fullu kosti sína til tekjuöflunar og fá því ekki framlag úr ríkissjóði að þessu sinni. Meiri hlutinn bendir á að þær hafnir sem um ræðir geta sótt um ríkisframlag vegna framkvæmda þegar fjögurra ára samgönguáætlun verður endurskoðuð haustið 2016 að því gefnu að þær uppfylli framangreind skilyrði, m.a. um mögulega tekjuöflun. Mikil uppbygging er framundan á iðnaðarsvæðinu við Helguvík og nauðsynlegt að byggja upp höfnina

svo hún geti þjónustað þann iðnað. Mikilvægt er að styðja við atvinnuuppbyggingu á Suðurnesjum þar sem mælist hæst hlutfall atvinnuleysis á landinu og laun jafnframt lægst. Snúa þarf ástandi svæðisins við og gegnir iðnaðaruppbygging í Helguvík þar lykilhlutverki. Því er mikilvægt að Reykjaneshafnir verði í endurskoðaðri samgönguáætlun sem kemur fram haustið 2016.

Nefndinni voru kynntar slæmar aðstæður fyrir utan höfnina á Höfn í Hornafirði. Í innsiglingunni safnast saman mikill sandur sem getur valdið því að stærri fiskiskip geti ekki siglt inn í höfnina. Það getur valdið alvarlegu ástandi fyrir samfélagið á Höfn. Á samgönguáætlun fyrir yfirstandandi ár eru 19,5 millj. kr. til viðhaldsdýpkunar hafnarinnar sem tekur ekki til Grynslanna utan við Hornafjarðarós. Meiri hlutinn leggur til að 35 millj. kr. verði veittar á þessu ári til að kanna möguleika á dýpkun á Grynslunum. Rannsóknir undanfarinna ára á Hornafjarðarósi hafa verið fjármagnaðar af rannsóknarfé Vegagerðarinnar en að mati meiri hlutans er mikilvægt að sú rannsóknarvinna haldi óslitið áfram og tryggja þarf fjármagn til þess og best færi á því að um sérstakan lið væri að ræða enda viðvarandi verkefni að svo stöddu.

Þá var nefndinni einnig kynnt erfið staða hafnarinnar í Grindavík en nauðsynlegt er að fara í viðhald og endurbyggingar á viðleguköntum og dýpkunarframkvæmdir. Grindavíkurhöfn er ein afkastamesta höfn landsins og útlit er fyrir frekari vöxt á næstu árum og því mikilvægt fyrir atvinnumál í Grindavík og Suðurnesjum að höfnin verði í stakk búin til að taka við þeim vexti. Leggur meiri hlutinn því til að á árinu 2016 verði veittar 180 millj. kr. í framkvæmdir í höfninni. Meiri hlutinn leggur einnig til að til hafnarinnar í Þorlákshöfn verði veittar 100 millj. kr. árið 2018 og þeim 12 millj. kr. sem áttu samkvæmt áætluninni að vera á árinu 2018 verði flýtt um eitt ár. Þannig verði hægt að hefjast handa við endurbyggingu Svartaskersbryggju fyrr en áætlað var og þannig að verkefnið komi í beinu framhaldi af dýpkunarframkvæmdum sem verða í höfninni til og með árinu 2017. Uppbygging Þorlákshafnar er mikilvæg fyrir atvinnustarfsemi á svæðinu og um arðbæra framkvæmd er að ræða sem mun skila tekjum fyrir samfélagið og auka atvinnutækifæri á svæðinu. Þá leggur meiri hlutinn til að til hafnarinnar í Stykkishólmi verði veittar 20 millj. kr. árið 2017 til dýpkunarframkvæmda og til hafnarinnar á Dalvík 20 millj. kr. árið 2016. Einnig leggur meiri hlutinn til að 4,2 millj. kr. framlag til Breiðdalsvíkurhafnar verði fært frá árinu 2017 til ársins 2016 og það jafnframt hækkað um 13,8 millj. kr. þannig að það verði samtals 18 millj. kr.

### **Flugvellir.**

Í tillögunni er gert ráð fyrir að til viðhalds og stofnkostnaðar flugvalla fari 547 millj. kr. á yfirstandandi ári, 653 millj. kr. árið 2016, 720 millj. kr. árið 2017 og 786 millj. kr. árið 2018. Utan við þessar tölur er Keflavíkurflugvöllur en hann er sjálfbær og kostar uppbyggingu og viðhald með þeim tekjum sem hann aflar og nýtur því ekki framlags úr ríkissjóði. Hið sama má segja um flugvelli og um hafnir að ekki er miklum fjármunum varið til málaflokksins þótt margir minni flugvellir á landsbyggðinni séu í misgóðu ástandi og uppsöfnuð viðhaldsþörf orðin mikil. Framlög til flugvalla hafa verið skorin mikið niður síðustu ár sem orsakar mikla uppsafnaða viðhaldsþörf. Að mati Isavia er viðhaldsþörf núverandi kerfis um 600 millj. kr. á ári og þá er ekki inni í þeirri fjárhæð fjárfestingar eða það sem mundi falla undir stofnkostnað í samgönguáætlun. Af þessu má sjá að kerfið er ekki fullfjármagnað nú þar sem á árinu eru aðeins lagðar ríflega 370 millj. kr. til viðhalds og reglubundinnar endurnýjunar búnaðar. Á fundum nefndarinnar kom fram að forgangsroðun verkefna í flugmálaáætlun byggðist á því að það allra nauðsynlegasta yrði framkvæmt á minni völlum í grunnneti sem annars þyrfti að loka. Þannig er staða margra flugvalla orðin þannig að þeir eru á

mörkum þess að vera starfhæfir og er það verulegt áhyggjuefni. Innanlandsflugið þjónar hlutverki almenningsamgangna fyrir hluta landsins og er helsta tenging við höfuðborgarsvæðið. Einu framkvæmdirnar sem lagt er til að ráðist verði í er að taka við hluta af efni úr Vaðlaheiðargöngum í nýtt flughlað á Akureyrarflugvelli og lokið verður við klæðningu Gjögurflugvallar á þessu ári.

Að mati meiri hlutans er nauðsynlegt að auka framlög til flugvalla. Líkt og áður hefur komið fram er viðhaldsþörf um 600 millj. kr. á ári sem gert er ráð fyrir að ná á seinni þremur árum áætlunarinnar. Nauðsynlegt er hins vegar að auka fé til flugvalla á næstu árum. Þannig leggur meiri hlutinn til að aukið verði fé til að taka við efni úr Vaðlaheiðargöngum í flughlað á Akureyrarflugvelli þannig að 100 millj. kr. fari til verksins á næsta ári, 25 millj. kr. árið 2017 og 100 millj. kr. árið 2018. Mikilvægt er að nýta það efni sem fellur til við gerð Vaðlaheiðarganga og þjóðhagslega hagkvæmt er að taka við efninu nú í stað þess að þurfa að fjármagna lengri flutning á því síðar. Uppbygging flughlaðsins er nauðsynleg framkvæmd þar sem völlumurinn er notaður sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll og getur þurft að taka óvænt við mörgum stórum flugvélum líkt og gerðist þegar eldgosíð í Eyjafjallajökli stóð yfir. Mikilvægt er því að fé verði veitt til verkefnisins og það þannig að verkefninu verði komið á samgönguáætlun og að unnið verði að því á næstu árum þannig að hafist verði handa við framkvæmdir þegar tekið hefur verið við efni.

Þá er einnig nauðsynlegt að bæta flughlaðið á Egilsstaðaflugvelli af sömu ástæðum og á Akureyrarflugvelli. Til yfirborðsviðhalds flugbrauta og flughlaða á Egilsstöðum eru settar 22 millj. kr. árið 2016, 59 millj. kr. árið 2017 og 407 millj. kr. árið 2018. Meiri hlutinn leggur til að framlag ársins 2016 hækki í 50 millj. kr. Þannig má flýta nauðsynlegum framkvæmdum og koma flugvellingum í nokkuð gott ástand til að taka á móti millilandaflugi og til að þjóna sem varaflugvöllur Keflavíkurflugvallar.

Í áætluninni eru lagðar til 25 millj. kr. í viðhald á flugvellingum á Borgarfirði eystri. Fyrir nefndinni kom fram að nauðsynlegt væri að setja fé í viðhald á flugvellingum, ella þyrfti að loka honum. Hins vegar kom einnig fram að mikilvægi flugvallarins væri ekki mikið og fremur ætti að horfa til vegaframkvæmda en áætlað er að hefja framkvæmdir við Borgarfjarðarveg árið 2018. Meiri hlutinn leggur til að þær framkvæmdir hefjist árið 2016 með því fé sem átti að fara í flugvöllinn og að framkvæmdir hefjist Borgarfjarðarmegin. Jafnframt er lagt til að framkvæmdum sem áætlaðar hafa verið árið 2018 verði flýtt til ársins 2017 þannig að þær komi í beinu framhaldi. Fyrir nefndinni kom fram að mjög slæmt ástand er á Norðfjarðarflugvelli sem brýnt er að bæta. Aðalsjúkrahús fjórðungsins er í Neskaupstað og völlumurinn því mikilvægur fyrir sjúkraflug en nýleg dæmi eru um að keyra hafi þurft sjúklinga til Egilsstaða vegna ástands flugvallarins. Að mati meiri hlutans þarf að bæta úr þessu og því er gerð tillaga um 75 millj. kr. framlag til vallarins árið 2016.

Meiri hlutinn leggur einnig til að 2 millj. kr. framlag árið 2016 til viðhalds aðflugsbúnaðar á Húsavíkurflugvelli hækki í 50 millj. kr.

Styrkir til innanlandsflugs eru 258 millj. kr árið 2015 og 285 millj. kr. árlega 2016–2018. Til samanburðar eru árlega veittar 896 millj. kr. til styrktar almenningsamgöngum á höfuðborgarsvæðinu en samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2015 er heildarfjárveiting til almenningsamgangna 2.656 millj. kr. Þar sem innanlandsflugið þjónar hlutverki almenningsamgangna fyrir vissa landshluta er eðlilegt að mati nefndarinnar að styrkir til innanlandsflugs taki mið af því og verði í betra samræmi við styrki til almenningsamgangna á landi. Leggur meiri hlutinn því til að á árunum 2016–2018 verði innanlandsflugið styrkt um 160 millj. kr. árlega í formi mótframlags vegna þjónustugjalda.

**Samantekt.**

Samkvæmt öllu framansögðu leggur meiri hlutinn til að tillagan verði samþykkt með eftirfarandi breytingum sem fjallað hefur verið um og lagðar eru til í sérstöku skjali:

- Lagt er til að 50 millj. kr. verði settar í Skeiða- og Hrunamannaveg nr. 30 frá Einholtsvegi að Biskupstungnabraut árið 2018.
- Lagt er til að 250 millj. kr. verði settar í Bárðardalsveg nr. 842 árið 2016.
- Lagt er til að vinna við gerð mislægra gatnamóta við mót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurléiðar hefjist árið 2017 í stað ársins 2018.
- Lagt er til að 25 millj. kr. verði varið í bundið slitlag á Skálafellsveg árið 2018.
- Lagðar eru til 20 millj. kr. til hönnunar endurbóta á Skagastrandarvegi árið 2016.
- Lagt er til að 25 millj. kr. verði settar í Borgarfjarðarveg um Njarðvíkurskriður árið 2016 og 250 millj. kr. sem fyrirhugaðar voru árið 2018 verði flýtt til ársins 2017.
- Lagt er til að 50 millj. kr. verði settar í Hörgárdalsveg árið 2018.
- Lagðar eru til breytingar til samræmis við ákvörðun ríkisstjórnarinnar 26. maí sl. um samtals 1.800 millj. kr. framlag til vegamála, þar af 1.300 millj. kr. til framkvæmda við Kaldadalsveg, Uxahryggjaveg, Kjósarskarðsveg og Dettifossveg og 500 millj. kr. framlag til almenns viðhalds.
- Lagt er til að rannsóknnum á Seyðisfjarðargöngum verði flýtt þannig að í stað þess að 70 millj. kr. verði varið árlega til þeirra árin 2016–2017 verði framlagið 140 millj. kr. árið 2016 en eftir sem áður 70 millj. kr. árið 2017.
- Lagt er til 35 millj. kr. framlag til dýpkunar á Grynslunum utan Hornafjarðar árið 2015.
- Lagt er til að 18 millj. kr. verði settar í flotbryggju á Breiðdalsvík árið 2016, þ.e. að 4,2 millj. kr. framlagi verði flýtt um ár og hækki jafnframt um 13,8 millj. kr.
- Lagt er til að 180 millj. kr. verði veittar til framkvæmda við viðlegukant í höfninni í Grindavík árið 2016.
- Lagt er til að 20 millj. kr. verði veittar til dýpkunar í Stykkishólsmshöfn árið 2017.
- Lagt er til að 100 millj. kr. verði varið í endurbætur á höfninni í Þorlákshöfn árið 2018 og 12 millj. kr. sem fyrir voru á því ári verði færðar til ársins 2017.
- Lagt er til að 20 millj. kr. verði veittar til framkvæmda í höfninni á Dalvík árið 2016.
- Lagt er til að til flughlaðs á Akureyrarflugvelli verði veittar 100 millj. kr. árið 2016, 25 millj. kr. árið 2017 og 100 millj. kr. árið 2018.
- Lagt er til að 50 millj. kr. verði veittar til yfirborðsviðhalds brauta og hlaða á Egilsstaðaflugvelli árið 2016 í stað 22 millj. kr..
- Lagt er til að 75 millj. kr. verði veittar til að leggja bundið slitlag á Norðfjarðarflugvöll árið 2016 og hætt verði við 25 millj. kr. framlag til Borgarfjarðarflugvallar.
- Lagt er til að 50 millj. kr. verði á árinu 2016 veittar til viðhalds aðflugsbúnaðar á Húsavíkurflugvelli í stað 2 millj. kr.
- Lagt er til að árin 2016, 2017 og 2018 verði árlegt framlag til innanlandsflugs aukið um 160 millj. kr. í formi mótframlags vegna þjónustugjalda, samtals 480 millj. kr. á tíma-bilinu.

Jón Þór Ólafsson, Svandís Svavarsdóttir og Róbert Marshall voru fjarverandi við afgreiðslu málsins.

Alþingi, 18. júní 2015.

Höskuldur Þórhallsson,  
form., frsm.

Haraldur Einarsson.

Birgir Ármannsson.

Elín Hirst.

Vilhjálmur Árnason.