

## Svar

### samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Bjarna Jónssyni um Hvalfjarðargöng og þjóðveg um Hvalfjörð.

1. *Hver hefur árlegur kostnaður Vegagerðarinnar verið af rekstri Hvalfjarðarganga síðastliðin 10 ár?*

Vegagerðin ber engan kostnað af rekstri Hvalfjarðarganga.

2. *Hver hefur annast innheimtu veggjalda vegna aksturs um Hvalfjarðargöng og hve miklu hefur árleg innheimta veggjalda numið frá því hún hófst?*

Spölur ehf. hefur innheimt veggjöldin. Frá 1998 til ársloka 2016 nema þau 18.454 millj. kr. án virðisaukaskatts, sbr. eftirfarandi sundurliðun.

#### Spölur ehf. – Tekjur skv. ársreikningum

Ár	Þús. kr.
30.9.1998	225.079
30.9.1999	841.030
30.9.2000	819.287
30.9.2001	844.381
30.9.2002	879.818
30.9.2003	920.911
30.9.2004	931.430
30.9.2005	985.834
30.9.2006	995.082
30.9.2007	1.040.242
30.9.2008	979.464
30.9.2009	920.352
30.9.2010	975.430
(15 mán.) 2011	1.208.746
2012	1.057.930
2013	1.091.241
2014	1.136.465
2015	1.196.594
2016	1.405.152
	<b>18.454.468</b>

3. *Hver hefur árlegur kostnaður vegna innheimtu veggjalda verið undanfarin 10 ár og hverjum hefur hann verið greiddur? Óskað er eftir því að helstu þættir kostnaðarins verði sundurliðaðir í svarinu.*

Ekki liggur fyrir nákvæm sundurgreining á innheimtukostnaði, enda skiptast ýmsir kostnaðarliðir á fleiri rekstrarþætti. Líta verður á rekstur ganganna, kostnað vegna verktaka og

skrifstofu- og stjórnunarkostnað saman þar sem ýmsir kostnaðarliðir tengjast og eru óskiptir í bókhaldi.

4. *Hver er meðalbiðtími eða töf vegfarenda vegna innheimtu veggjaldsins?*

Engar mælingar hafa átt sér stað og ekki hefur verið talin þörf á því. Verði tafir við innheimtu, þá er það nær eingöngu um helgar og að sumarlagi. Undanfarin ár hefur verið lítið kvartað undan biðtíma. Verulegar tafir eiga sér fyrst og fremst stað þegar óhöpp eða slys verða, mengun verður of mikil í göngunum og ef veita þarf forgangsakstur í neyðartilvikum, fyrst og fremst sjúkrabílum.

5. *Hverju myndi það breyta fyrir afköst Hvalfjarðarganga á álagstímum að fella niður innheimtu veggjalda?*

Slíkt mundi litlu breyta. Umferð í Hvalfjarðargöngum nálgast viðmið fyrir hámarksuferð sem er átta þúsund ökutæki á dag (árdagsuferð, ÁDU). Eftir því sem fleiri ökutæki eru í göngunum aukast líkur á tíðari sjálfvirkri lokun vegna mengunar. Aukinni umferð fylgja einnig fleiri óhöpp og slys, en þeim fylgja mestu tafirnar.

6. *Hvert hefur verið árlegt framlag Vegagerðarinnar til stofnkostnaðar og viðhalds á þjóðvegum um Hvalfjörð síðastliðin 10 ár og telur ráðherra viðhald hafi verið með þeim hætti að vegurinn hafi ávallt verið raunhæfur valkostur við Hvalfjarðargöngin, eins og fyrirheit voru gefin um?*

Enginn stofnkostnaður hefur fallið til vegna Hvalfjarðarvegur sl. 10 ár. Samkvæmt bókhaldi Vegagerðarinnar hefur viðhaldskostnaður undanfarin 10 ár verið 107,6 millj. kr. Þar af hafa 80,5 millj. kr. farið í endurnýjun slitlaga, 20,3 millj. kr. í viðhald brúa, 4,3 millj. kr. í öryggisaðgerðir og 2,5 millj. kr. í annað. Þessi kostnaður er ekki uppfærður til verðlags dagsins í dag. Að mati Vegagerðarinnar uppfyllir Hvalfjarðarvegur kröfur um að geta talist fullnægjandi valkostur.

7. *Hversu mikið fé má ætla að hefði þurft að veita til viðhalds og uppbyggingar þjóðvegans um Hvalfjörð frá því að Hvalfjarðargöng voru opnuð ef þeirra hefði ekki notið við?*

Erfitt er að meta með öruggum hætti hversu miklu fé hefði þurft að verja til viðhalds vegarins ef Hvalfjarðarganga hefði ekki notið við. Árið 1997 fóru að meðaltali (ÁDU) 2.100 bílar á dag um Hvalfjarðarbotn. Tveimur árum eftir opnun ganganna, árið 2000, var meðalumerfðin um Hvalfjarðarbotn 215 bílar á dag en um göngin fóru 3.200 bílar. Árið 2016 var meðalumerfðin um göngin 6.400 bílar á dag en um Hvalfjarðarbotn 310 bílar. Áætla má að umferðin um Hvalfjörð hefði naumast vaxið í samræmi við umferð um göngin en varfærið mat gæti verið 3.000–4.500 bílar á dag. Ef sú hefði orðið raunin er nokkuð víst að nauðsynlegt hefði verið að styrkja og breikka a.m.k. helming vegarins og eins hefði þurft að endurnýja slitlag a.m.k. þrisvar sinnum oftar en verið hefur undanfarin 10 ár. Áætlaður kostnaður á verðlagi í dag hefði því getað verið á bilinu 1.200–2.000 millj. kr.