

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

9. mars 2007

Efni: Frumvarp til vegalaga 437. mál, heildarlög.

BSRB hefur fengið til umsagnar ofangreint frumvarp til vegalaga. Í frumvarpinu eru margvísleg atriði sem bandalagið gerir athugasemdir við:

1. Samkvæmt 4. gr. frumvarpsins er Vegagerðinni gert skylt að leitast við að bjóða út alla hönnun, nýbyggingar, viðhald, þjónustu og eftirlit við framkvæmd vegamála. BSRB telur með öllu óljóst hvaða afleiðingar þetta myndi hafa fyrir starfsemi Vegagerðarinnar. Ástæða er til að ætla að þetta gæti breytt starfsemi og hlutverki hennar í grundvallaratriðum með ófyrirséðum afleiðingum fyrir framtíð starfsmanna Vegagerðarinnar.

Í frumvarpinu segir:

4.gr. Vegagerðin annast þátt ríkisins samkvæmt lögum þessum og hefur eftirlit með framkvæmd þeirra, **nema annað sé ákveðið í lögnum. - Vegagerðin skal við framkvæmd vegamála leitast við að bjóða út alla hönnun, nýbyggingar, viðhald, þjónustu og eftirlit.**

Hér er gengið enn lengra en fyrr í útboðum á verkefnum Vegagerðarinnar og má heita að með lögnum yrði um að ræða eðlisbreytingu á starfsemi Vegagerðarinnar.

Á vef Vegagerðarinnar segir m.a.: “Vegagerðin skiptist í **Miðstöð** og fjögur svæði. Í miðstöð fer fram vinna við stefnumótun fyrir Vegagerðina og stjórnun hennar í heild. Svæði Vegagerðarinnar eru **Suðursvæði**, **Suðvestursvæði**, **Norðvestursvæði** og **Norðaustursvæði**. Hvert svæði um sig annast framkvæmdir, viðhald og rekstur vegakerfisins og sér um að veita vegfarendum þjónustu innan svæðisins.” Á Framkvæmdasviði eru veghönnunardeild, brúardeild, árangurs- og eftirlitsdeild og framkvæmdadeild auk fleiri deilda á öðrum sviðum. sjá:
<http://www.vegagerdin.is/um-vegagerdina/skipurit-og-yfirstjorn/>.

Ekki verður annað séð en að af 4.gr. muni leiða að þessar deildir verði lagðar niður fyrr en síðar og að núverandi starfsfólki verði gert að láta af störfum. Gagnrýnivert er að í frumvarpinu eða greinargerð þess er engin viðleitni til að gera grein fyrir hugsanlegum afleiðingum lagabreytinganna fyrir starfsmannahald og réttindi starfsmanna.

Það hlýtur að þurfa að spyrja: Er skylduútboð á öllum þáttum starfsemi VR, þar með töldu eftirliti, tilkomið vegna jákvæðrar reynslu, svo sem aukinni hagkvæmni, bættri umgengi verktaka við umhverfið (og betri en hefði mátt búast við af Vegagerðinni sjálfi), sveigjanleika við að styrkja tímabundið atvinnulíf á landssvæðum þar sem vegagerð fer fram? Hefur VR gert útreikninga nýlega um hvað það kostar að eiga tól og tæki og sjá um framkvæmdir? Er það dýrara en að borga verktökum fyrir að eiga tól og tæki og sjá um framkvæmdir? Liggur fyrir niðurstaða um að það sé skynsamlegt að láta eftirlit með framkvæmdum einkaaðila sem kostaðar eru af almannafé og snúa ekki síst að öryggi borgaranna, en einnig félagslegum þáttum og umhverfispáttum, vera í höndum einkaaðila? Hver er áætlaður sparnaður ríkisins við að auka útboð framkvæmda á þessari almannabjónustu?

Hvert er raunhæft viðmið þegar meta á að þessi leið sé hagkvæmari, eða dugar að vísa í **“að það muni vera í takt við þróun”** að bjóða alla þætti starfseminnar út? **BSRB hlýtur** að átelja að slíkar léttvægar röksemdir séu látnar bera upp jafn gagngerar breytingar á Vegagerð ríkisins eins og frumvarpið gerir ráð fyrir.

Einkaframkvæmdir eru verkefni sem krefjast umtalsverðrar fjárfestingar og er samningstíminn langur, jafnan á bilinu 20-30 ár. Einkaframkvæmd felur það í sér að forræði á hönnun, byggingu, fjármögnun og rekstri er í höndum einkaaðilans og virðist sem það eigi að vera reglan eftir þessu frumvarpi. Hins vegar er í engu vikið í frumvarpinu að því hver tekur áhættuna af starfseminni, ríkið eða einkaaðilinn.

Í skýrslu **Ríkisendurskoðunar**, *“Hvalfjarðargöngin og Sundabraut, mat á kostum og göllum einkaframkvæmdar. Júní 2006”*, segir m.a. að einkaframkvæmdir séu óhagkvæmur kostur fyrir ríkið af eftirgreindum sökum:

1. Fjármagnskostnaður einkaaðila er að jafnaði hærri en ríkisins. Kostnaður ríkisins við lántöku er minni vegna minni áhættu lánveitenda og eins gera opinberir aðilar oft lægri ávöxtunarkröfu til eigin fjár enda að jafnaði ekki tilgangur opinbers rekstrar að skila hagnaði.
2. Fjárhagslegt bolmagn einkaaðila er oft minna en ríkisins sem getur þýtt að ekki náist eins hagstæðir samningar við verktaka þar sem einkaaðilinn getur ekki boðið fram jafn góðar verktryggingar.
3. Bindandi ákvæði í samningi um einkaframkvæmd kunna að torvelða að hægt sé að bregðast fljótt við nýjum og breyttum aðstæðum. Samningar um einkaframkvæmdir eru oftast gerðir til langs tíma og því líklegt að aðstæður geti breyst á samningstímanum.”

Fleiri dæmi mætti tilgreina um óhagkvæmni þess að láta einkaaðila sjá um almannabjónustu eins og þjóðvegagerð.

Í sömu skýrslu Ríkisendurskoðunar er einkaframkvæmd talin geta verið hagkvæmur kostur fyrir ríkið **“við ákveðnar kringumstæður”**.

“1. Ef framkvæmd er háð verulegri áhættu sem einkaaðili er frekar tilbúinn að taka á sig. Almenn tálmaðir samt að áhættan kemur fram í verði þjónustunnar

sem hækkar eftir því sem áhættan er meiri.”

BSRB telur allt tal um að ríkið afsali sér áhættu vegna þjóðvegagerðar út í hött. Ef viðkomandi einkaaðili gefst upp á verki, sem samþykkt hefur verið vegna þess að það hefur verið talið þjóðhagslega nauðsynlegt, að þá mun ríkið að sjálfsögðu koma til skjalanna og ljúka verki og bera á endanum það fjárhagslega tjón sem verður. Gjaldþrota verktaki er gjaldþrota.

“2. Ef einkaaðili býr yfir meiri færni en ríkið á því sviði sem einkaframkvæmdin er á. Í því felst t.d. að einkaaðili komi með nýjar og hagkvæmari lausnir en opinberir aðilar réðu yfir.”

Hér má segja að hið nýja frumvarp skapi sjálft forsendur fyrir því að ákvæði þess kunni að verða skynsamleg í framtíðinni. Með því að úthýsa smám saman í raun allri verklegri og tæknilegri getu og kunnáttu úr Vegagerð ríkisins, verður það augljósara að aðrir aðilar muni öðlast færni sem “opinberir aðilar”, hér Vegagerðin, munu ekki ráða yfir. Þessi leið til að eyðileggja opinberar stofnanir, þ.e. með því að taka af þeim fjármuni og verkefni og færa í hendur einkaaðila og benda síðan á neikvæðar afleiðingar slíkra stjórnvaldsaðgerða til að upphefja kosti einkaaðila samanborið við getu (fjársveltrar og afskiptrar) opinberrar stofnunar, er ekki réttmæt að mati BSRB. Hér er um að ræða soun á almannafé og rangan og óréttmætan samanburð.

“3. Ef einkaaðili getur náð meiri hagkvæmni við framkvæmdina með samrekstri við aðra starfsemi sína. Þetta þýðir að einkaaðili getur séð sér hag í að vinna verkið fyrir lægra verð þar sem hann getur nýtt húsnæði eða mannskap betur en tilfellið væri ef ríkið annaðist verkið og samlegðaráhrifa nyti ekki.”

Þessi tilgreinda ástæða um meiri hagkvæmni við framkvæmd við samrekstri við aðra starfsemi, á að sjálfsögðu við ríkið líka. Hér getur t.d. Vegagerðin leitað samstarfs við aðrar opinberar stofnanir, t.d. Umhverfisstofnun, Iðntæknistofnun o.s.frv.

Í skýrslu Ríkisendurskoðunar kemur skýrt fram að með engu móti sé hægt að benda á að kostnaður af Hvalfjarðargöngum hefði orðið meiri ef ríkið hefði séð um framkvæmd með hefðbundum hætti. Að auki kemur fram að hlutur ríkisins í hlutafélaginu hafi orðið til góðs: “Sú staðreynd að opinberir aðilar áttu meirihluta í Speli hefur vafalaust orðið til þess að ávinningi vegna meiri tekna og lægri fjármagnskostnaðar var ráðstafað til notenda ganganna í formi lægra veggjalds. Eigendum ganganna bar engin skylda til þess að lækka veggjaldið þrátt fyrir betri afkomu og alls óvíst er að slíkt hefði orðið raunin hefði framkvæmdin verið hrein einkaframkvæmd.”

Um Sundabraut segir síðan: “Það ber hins vegar að hafa hugfast að ólíkt Hvalfjarðargöngum þar sem kostnaður er alfarið greiddur upp af notendum hefur verið við það miðað að ríkið endurgreiði kostnaðinn við Sundabraut. Ef ríkið ætlar þannig hvort sem er að standa undir öllum kostnaði við framkvæmdina, jafnvel þótt hún sé unnin sem einkaframkvæmd, er erfitt að sjá rökin fyrir því að fara þessa leið nema skýrt sé að hún skili meiri fjárhagslegum eða faglegum ávinningi en hefðbundin

vegagerð á vegum ríkisins.” Enn fremur segir: “Ætli ríkið hins vegar hvort sem er að kosta verkið hljóta stjórnvöld jafnframt að skoða möguleika á að fara hefðbundnar leiðir að verkinu. Það sjónarmið eitt að gjaldfærsla ríkisins vegna framkvæmdarinnar dreifist yfir lengra tímabil sé það unnið sem einkaframkvæmd getur varla talist falla undir eðlileg rök í þessu sambandi enda varla réttmætt að bókhaldsreglur séu látnar hafa áhrif á ákvarðanatöku um verklegar framkvæmdir. Hvaða kostur er ódýrastur þegar allar greiðslur ríkissjóðs vegna Sundabrautar hafa verið núvirtar er það sem horfa ætti til.”

Ekki er hægt að sjá að áherslur umrædds frumvarps til vegalaga séu í samræmi við þessar niðurstöður Ríkisendurskoðunar.

Skv. 15.gr. frumvarpsins skal Vegagerðin reka óháða eftirlitsdeild. Það er væntanlega talið nauðsynlegt til að sjá um eftirlit með því eftirliti sem boðið hefur verið út? Er ekki eðlilegra að Vegagerðin hafi eftirlit með öllum þeim þáttum beint, sem hún býður út? Hvar liggur sparnaðurinn í að hafa eftirlit með eftirlitinu?

BSRB telur nauðsynlegt að allt eftirlit sé hafið yfir alla viðskiptahagsmuni og sé því í höndum Vegagerðarinnar sjálfar en sé ekki boðið út.

2. BSRB gerir athugasemd við 14. gr. þar sem kveðið er á um framsal veghalds þjóðvega en samtökin telja að hugmyndir um einkavæðingu vegagerðar sé illa igrunaðar og telja það engan veginn vera ódýrari lausn.

Af gr. 5 og gr. 8 má ætla að það sé hlutverk Vegagerðarinnar að sjá um veghald þjóðvega sem haldið skal uppi af fé ríkisins. Í 14. gr. segir hins vegar:

“14.gr. Framsal veghalds þjóðvega.

Vegamálastjóra er heimilt að fela sveitarstjórn veghald héraðsvega innan sveitarfélagsins, óski viðkomandi sveitarfélag eftir því. Fjárveitingar sem ráðstafa skal til þessara vega skv. 19. gr. renna óskertar til sveitarfélags sem tekur að sér veghald samkvæmt þessu ákvæði.

Vegamálastjóra er jafnframt heimilt að fela einstaklingi, fyrirtæki, sveitarstjórn, stofnun eða samtökum þessara aðila veghald einstakra vegarkafla þjóðvega að nokkru eða öllu leyti.

Um veghald skv. 1. og 2. mgr. skal gerður þjónustusamningur þar sem nánar skal kveðið á um skyldur veghaldara, þjónustustig, rétt til endurgjalds og annað sem málið varðar.”

Einkaaðilar eiga sem sagt að leggja, hafa forræði yfir og taka gjald fyrir þjóðvegi.

BSRB spyr hvort að það sé vegna þess að það hafi verið sýnt fram á, að það sé ódýrari og betri lausn í bráð og lengd og hvar megi þá finna slíkan rökstuðning á blaði? Hvaða mælistikur verða lagðar þegar kemur að því að ákvarða rétt verktaka til

endurgjalds? Hvernig verður hlutur heimamanna jafnaður á við aðra landsmenn í héraði þar sem einkaaðili byggir og rekur fyrir gjald þjóðveg? Hvaða forsendur mun Vegargerðin leggja við mat á útboðum aðrar en ódýrustu leiðina?

BSRB mótmælir þessum hugmyndum um einkavæðingu vegagerðar og að veghald þjóðvega sé í auknu mæli fært til einkaaðila sem óréttlátum og illa grunduðum.

Í tilvitnaðri skýrslu Ríkisendurskoðunar segir m.a.: “Einnig er á það bent að stundum geti verið auðveldara að ná pólitískri samstöðu um einkaframkvæmd, t.d. að auðveldara sé að réttlæta gjalddöku af þeim sem nota þá þjónustu sem veitt er með einkaframkvæmd en ríkisrekstri.”

BSRB spyr, þar sem aðrar forsendur og rök skortir í frumvarpinu, hvort hér sé ekki verið að byggja á hugmyndafræðilegum og pólitískum rökum, fremur en faglegum, félagslegum eða umhverfislegum?

3. Í 17. gr. eru þau nýmæli lögð til sem lúta að heimild til gjalddöku af umferð. BSRB minnir á að vegamál flokkast undir almannabjónustu og því sé með engu móti eðlilegt að einkaaðilar reki þjóðvegi sem sína eigin og taki gjald af vegfarendum. Þá gerir BSRB athugasemd við að enga skilgreiningu er að finna á því hvað skal talinn eðlilegur arður af fjárfestingu. Í öðru lagi að ekki er skýrt í frumvarpinu hver eigi að meta slíkt og í þriðja lagi er ekkert þak sett á afrakstur fjárfestinga. Jafnframt bendir BSRB á misvísandi og villandi framsetningu í frumvarpinu þar sem vísað er í tilskipun 1999/62, sbr. tilskipun 2006/38/EB en gjalddakan er réttlætt með tilvísun í hana.

Skv. 17. gr. er veitt heimild til að almenningur standi beint undir arði þeirra verktaka sem hljóta þjónustusamninga. Verktakar gera arðsemiskröfur sem að öllu jöfnu eru hærri en sambærilegar kröfur ríkisins og þar með hlýtur að verða dýrara fyrir almenning að nota vegi sem því munar. Ekkert er nánar tilgreint um hvað telst “eðlilegur afrakstur af fjárfestingu vega”. Ekkert þak er sett eða viðmið. Vegagerð er fjárfrek og því þarf fjársterka aðila og vel tækjum búna, sem væntanlega gera kröfur um arð af fjármagni í takt við það sem þeir geta fengið annars staðar á markaði.

Spyrja má hvort ekki sé nauðsyn að taka tillit til að hér er um almannabjónustu að ræða og langtímafjárfestingar?

BSRB gerir athugasemdir við að enga skilgreiningu er að finna á því hvað skal talinn eðlilegur arður af fjárfestingu, hver metur slíkt né er sett á þak á afrakstur fjárfestinga. BSRB mótmælir þeirri þróun harðlega að einkaaðilar reki þjóðvegi sem sína eigin og taki gjald af vegfarendum.

Í skýringum við 17. gr. segir í frumvarpinu: “Enn fremur er lögð til innleiðing ákvæða tilskipunar nr. 1999/62 EB eins og henni hefur verið breytt með tilskipun 2006/38 EB.”

– Hér þarf nánari skýringa við. Í 17.gr. sjálfri er ekki vikið orði að neinni tilskipun og í skýringum er aðeins vísað í númer tilskipunar en ekki heiti.

Umrædd tilskipun er hins vegar um gjald á **pungaflutningabifreiðar vegna notkunar á umferðarmannvirkjum**: “Directive 2006/38/EC of the European Parliament and of the Council of 17 May 2006 amending Directive 1999/62/EC on **the charging of heavy goods vehicles** for the use of certain infrastructures.” (sjá: http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32006L0038)

Í grein 17 í lagafrumvarpinu er hins vegar verið að tala um gjalddöku **af allri almennri umferð** og sérstaklega tekið fram að gjalddöku megi ekki haga með þeim hætti að **raski jafnræði** þeirra sem nota mannvirkin.

Samræmi er því ekki á milli tilgangs frumvarpsins og tilskipunarinnar og tilvísanir í tilskipunina villandi.

Í skýringum við 17 gr. segir: “Ákvæði 2. og 3. mgr. ákvæðisins eru sniðin að meginreglum tilskipunarinnar og er þar fjallað um það á hvaða sjónarmiðum heimilt er að byggja gjalddökuna. Sama má segja um 4. mgr. þar sem fram kemur sú meginregla að óheimilt sé að haga gjalddöku með þeim hætti að raski jafnræði þeirra sem nota vegamannvirki.”

Hér er sem sagt gefið í skyn að samkvæmt meginreglum tilskipunarinnar sé óheimilt að “raska jafnræði þeirra sem nota vegamannvirkin” og má þá skilja að ekki megi raska jafnræði stórra bíla eða smárra, heimamanna sem um veginn fara eða annarra o.s.frv. Tilskipunin sjálf fjallar hins vegar um gjald á þunga flutningsbíla vegna notkunar á umferðarmannvirkjum eins og fyrr segir og fjallar því nákvæmlega um hvernig skuli gera upp á milli notenda vegamannvirkja!! Um þunga flutningabíla gilda aðrar reglur en um aðra bíla!

Hvað varðar ákvæði tilskipunarinnar að ekki megi gera upp á milli þeirra þungu flutningsbíla sem tilskipunin tekur til segir m.a. í 4.gr. 2006/38/EC :

4. Tolls and user charges may not discriminate, directly or indirectly, on the grounds of nationality of the haulier, the country or place of establishment of the haulier or of registration of the vehicle, or the origin or destination of the transport operation.”;

Hér er sem sagt verið að fjalla um allt aðra hluti en 4.mgr. 17.gr. lagafrumvarpsins tekur á – jafvel þó sé vísað í tilskipunina þessu ákvæði frumvarpsins til stuðnings.

Á þessa misvísandi og villandi framsetningu hlýtur BSRB að benda! Ekki er hægt að finna réttlætingu fyrir almenntri gjalddöku bifreiða af öllum stærðum í tilvitnaðri tilskipun ESB eins og þó er látið í veðri vaka í frumvarpinu.

Í skýringum við 17.gr. kemur enn fremur fram:

“Ekki þarf að setja sérstök lög í hvert sinn sem gjaldskylda/taka er ákveðin eins og gert var með Hvalfjarðargöngin.” Í skýringum segir ennfremur: “Hér er þó ekki verið að setja fram tillögu um opna gjalddökuheimild til handa veghaldara til að ákveða að framkvæmd skuli fjármögnuð með gjaldi af umferð heldur þarf að gera tillögu um slíkt í samgönguáætlun hverju sinni og fá þannig samþykki Alþingis fyrir hverri gjalddöku. Er með þessu gert ráð fyrir að fjallað verði um alla þætti fjármögnunar þjóðvega innan ramma samgönguáætlunar.”

Í lögum um samgönguáætlun segir: “Samgönguráðherra leggur á fjögurra ára fresti fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun sem tekur til fjáröflunar og útgjalda....”

Hér þarf að spyrja nokkurra spurninga:

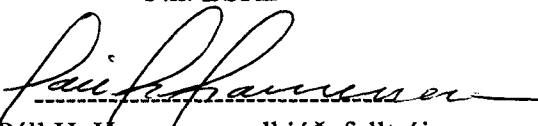
Er samgönguáætlun ekki almennt stefnumótunarplagg? Hversu nákvæmlega á að gera grein fyrir þörf fyrir slíkar gjalddökuheimildir á einstökum vegaköflum í samgönguáætlun? Á að tiltaka ákveðinn vegarhluta, hvað hann á að kosta og því hvers konar gjald á að leggja á hann og hvaða verktaki fær verkið? Slíkar upplýsingar liggja væntanlega ekki fyrir fyrir en þjónustusamningur hefur verið gerður. Spyrja má hvort hér sé ekki þörf á gagngerum rökstuðningi fyrir því að tiltekinn vegur, sem væntanlega er mest notaður af ákveðnum hópi eins og heimamönnum, skuli alfarið kostaður með veggjaldi? Og er þá ekki betra að samþykkja sérlög um hvert og eitt tilvik? Tryggir það amk ekki skilvirkara eftirlit Alþingis og að jafnræðis megi verða gætt meðal íbúa landsins?

Í tilvitnaðri skýrslu Ríkisendurskoðunar segir m.a.: “Þannig má nefna að í sumum nágrannalöndum okkar er við það miðað að ráðast megi í einkaframkvæmd sé um að ræða verkefni sem ekki fullnægja skilyrðum til að vera fjármögnuð af samgönguáætlun ríkisins en eru þó metin mjög arðsöm og þjóðhagslega hagkvæm.”

Hér má sjá að nágrannaríkin hafa allt aðra forgangsörðun varðandi framkvæmdir ríkisins og einkaframkvæmdir en frumvarp samgönguráðherra leggur til.

Að lokum þá áréttar BSRB að samgöngukerfið eigi á að vera öllum opið og ef um einkaframkvæmd eða gjalddöku verði að ræða eigi Alþingi að koma beint að samþykki laga sem leyfa slíkt fyrir hverja framkvæmd í senn.

F.h. BSRB


Páll H. Hannesson, alþjóðafulltrúi



BORGARBYGGÐ

Alþingi

Erindi nr. Þ 133/1043

komudagur 19.2.2007

Borgarnesi 15.02 2007

Nefndasvið Alþingis
b.t. Margrét María Grétarsdóttir
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni; umsögn um frumvarp til vegalaga

Með bréfi dagsettu 07.02 2007 óskaði samgögnunefnd Alþingis eftir umsögn Borgarbyggðar um frumvarp til vegalaga. Erindið var tekið fyrir á fundi byggðarráðs Borgarbyggðar 14.02 2007. Byggðarráð fól undirrituðum að svara erindinu, en bókaði jafnframt athugasemdir við þann stutta frest sem sveitarfélögum er gefin til að veita umsögn um frumvarpið.

Sveitarfélagið Borgarbyggð fangar þeirri nýbreytni sem kemur fram í 14 gr. frumvarpsins, þar sem að Vegamálastjóra er heimilt að fela sveitarstjórn veghald héraðsvega innan sveitarfélagsins óski viðkomandi sveitarfélaga eftir því. Jafnframt vil sveitarfélagið Borgarbyggð nota þetta tækifæri og leggja til við samgönguyfirvöld að setti verði af stað reynsluverkefni þar sem gerðir verði þjónustusamningar við þau sveitarfélög sem hafi áhuga á því að taka yfir veghald héraðsvega. Með hliðsjón af þeirri reynslu sem fæst með áður nefndu verkefni má síðan meta kosti og galla þessa fyrirkomulags.

Með vinsemd og virðingu


Páll S. Brynjarsson
sveitarstjóri



BÚGARÐUR

Ráðgjafafjónusta á Norðausturlandi

Alþingi
Erindi nr. P 133 / 911
komudagur 12. 2. 2007

Óseyri 2 • 603 Akureyri • Sími: 460 4477 • Fax: 460 4478 • Netfang: bugardur@bugardur.is • Veffang: www.bugardur.is
Garðarsbraut 5 • 640 Húsavík • Sími: 460 4477 • Fax: 464 0406

Samgönguráðuneytið

Hr. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra

Hafnarhúsinu

Tryggvagötu

150 Reykjavík

AFRIT

Ályktun um göng undir bjóðvegi fyrir búfé

Búnaðarsamband Eyjafjarðar, Búnaðarsamband Suður-Þingeyinga og Búnaðarsamband Norður-Þingeyinga skorar á ríkistjórn og Alþingi að gera viðeigandi breytingar á vegalögum þar sem sú skylda verði lögð á veghaldara að kosta undirgöng fyrir búfé að fullu eins og önnur umferðarmannvirki.

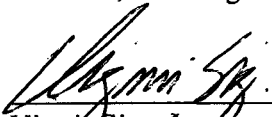
Greinargerð:

Á sl. árum hafa víða verið gerð göng undir vegi fyrir búfé. Misvel hefur gengið að fá þessa framkvæmd og hefur kostnaður í sumum tilfellum fallið að miklu leyti á viðkomandi bónda, einkum þegar lagt hefur verið undir vegi án þess að verið sé að hreyfa við þeim að öðru leyti. Eitthvað virðist þetta breytilegt eftir umdæmum Vegagerðarinnar. Það er mikið hagsmunamál bæði fyrir vegfarendur og bændur að þessum málum verði komið í fastari skorður bæði til þess að auka umferðaröryggi og til þess að bændur geti nýtt land sitt með eðlilegum hætti.

Akureyri 6/2/2007

Virðingarfyllst

Fh. BSE, BSSÞ og BSNÞ


Vignir Sigurðsson

Afrit sent:

Bændasamtök Íslands

Samgöngunefnd Alþingis

Vegamálastjóri





Alþingi
Erindi nr. P 133/1099
komudagur 20.2.2007

Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 19. febrúar 2007
SP/hó

Efni: Frumvarp til vegalaga, 437. mál
Tilv: 2007020008

Vísað er í bréf samgöngunefndar Alþingis dags. 7. þ.m. þar sem leitað er umsagnar um ofangreint frumvarp.

Það er tvennt í frumvarpinu, sem Bændasamtök Íslands sjá ástæðu til að fjalla um, annars vegar kaflinn um girðingar og göng fyrir búfé og hins vegar ákvæði um yfirfærslu eignarréttar á vegsvæðum, til Vegagerðarinnar, sbr. VII. kafla frumvarpsins.

Stjórn Bændasamtaka Íslands hefur sérstaklega kynnt sér ákvæði um girðingar og göng fyrir búfé í X. kafla frumvarpsins, m.a. með hliðsjón af lokaskýrslu Vegsvæðanefndar 1998-2001, “Þjóðvegir og búfé”, útg. í janúar 2001, og ályktunum búnaðarþings, bæði frá 2001 og 2006. Skýrslan og ályktanirnar fylgja hér með.

Í vegsvæðanefndinni sátu fulltrúar ýmissa hagsmunaaðila, ásamt fulltrúum þriggja ráðuneyta, og náðist góð samstaða um flestar þær 16 tillögur sem lagðar voru fram í skýrslunni, þar með um lagabreytingar. Ein veigamesta tillaga nefndarinnar laut að kostnaði við vegagirðingar og önnur mannvirki sem varða öryggi á vegunum, þ.e. þess efnis að veghaldari skyldi annast og kosta uppsetningu og viðhald girðinga til að friða vegsvæði, þar með hlið, vegristar og undirgöng, á stofn- og tengivegum. Undir þessi sjónarmið tók búnaðarþing, bæði 2001 og 2006.

Eftir yfirlestur frumvarpsins kemur í ljós að lítið tillit hefur verið tekið til ályktana búnaðarþings og skýrslu vegsvæðanefndar sem á sínum tíma var talin marka tímamót í umfjöllun um þessi efni og er enn í fullu gildi. Í viðkomandi frumvarpsgreinum (50-55) og í athugasemdum við lagafrumvarpið kemur fram að svo til engar breytingar eru lagðar til á lögnum um framangreind efni, nema um göng undir vegi, og í umsögn fjármálaráðuneytisins kemur fram að lagabreytingarnar muni ekki hafa í för með sér aukin útgjöld fyrir ríkissjóð. Bændasamtökin telja að við samningu þessara greina frumvarpsins hafi ekki tekist að tengja löggjöfina við tíðarandann, þá þróun sem orðið hefur í umferðarhraða og umferðarþunga og því síður við breytingar í búskaparháttum og landnýtingu í sveitum landsins á seinni árum. Samبýlið á milli umferðaræða í gegn um lönd bænda og búskapar í sveitum landsins er að verða æ erfiðara og því er brýn nauðsyn að laga löggjöfina að breyttum aðstæðum.

Í tillögu Vegsvæðanefndar nr. 2 segir svo:

“Nefndin leggur til að Vegagerðin kosti og sjái um að girða og annast viðhald veggirðinga sem reistar eru til að friða vegsvæði stofn- og tengivega fyrir ágangi búffár, sbr. tillögu nr. 1. Uppsetning og viðhald veggirðinganna, þar með talinn kostnaður vegna nauðsynlegra vegrista, hliða og undirganga, verði falið Vegagerðinni og stefnt verði að því að loka vegsvæðum þjóðvega eins og unnt er þar sem slysatiðni er mest, mestur umferðarþungi og umferðarhraði”.

Rökin fyrir þessu hafa enn styrkst á þeim árum, sem liðin eru síðan nefndin skilaði álitinu. Umferðin hefur þyngst mikið um vegina og hraði hennar aukist, og á sama tíma hefur fjölgað mikið þeim jörðum, þar sem ekki er föst búseta eða hefðbundinn búskapur, en því fylgir óhjákvæmilega, að viðhald veggirðinga verður stopulla.

Stjórn Bændasamtaka Íslands er eindregið þeirrar skoðunar, að eina raunhæfa leiðin til að hafa þessa hluti í lagi, þannig að umferðinni stafi ekki hættu af lausu búfé, sé að Vegagerðin beri ábyrgð á bæði uppsetningu og viðhaldi veggirðinga og annarra nauðsynlegra mannvirkja, og er skorað á samgöngunefnd að breyta frumvarpinu í þá veru.

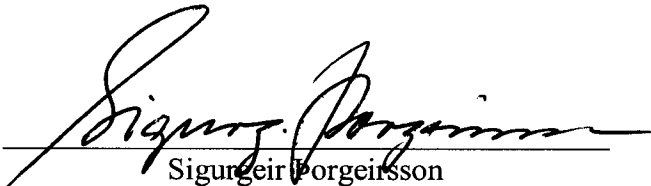
Bændasamtök Íslands telja vera til bóta ný ákvæði í 37. grein frumvarpsins, sem kveða á um skyldu Vegagerðarinnar til að tilkynna landeigendum, þegar áformað er að ráðast í framkvæmdir, sem hafa í för með sér skerðingu á eignarréttindum og leita sátta og samkomulags við þá.

Í núverandi lögum og eins í fyrirliggjandi frumvarpi er gengið út frá því, að eignarnám vegsvæðis feli í sér yfirfærslu á grunneignarrétti þess lands, sem eignarnámið tekur til. Þetta vilja Bændasamtökin að verði skoðað nánar. Vandséð er að veghaldara sé nauðsyn á að öðlast beinan og fullkominn eignarrétt að vegsvæðum. Með tilliti til meðalhófsreglu væri réttara og eðlilegra, að réttur veghaldara til vegsvæðisins væri réttur til afnota, þ.e. sá umráðaréttur sem veghaldara er nauðsynlegur, en grunneignarrétturinn yrði áfram á hendi landeiganda.

Jafnframt virðist eðlilegt, með tilliti til sömu meðalhófsreglu, að réttur til vegsvæðis, sem er aflagt, falli aftur til landeiganda án endurgjalds, þó þannig að áfram verði í lögum núgildandi regla um að matsverð hins aflagða vegsvæðis komi til frádráttar, ef sami landeigandi fær bætur fyrir nýjan veg, sbr. 4. málsg. 39. greinar frumvarpsins.

Loks er þess farið á leit, að fulltrúum Bændasamtaka Íslands gefist kostur á að hitta nefndina til að skýra frekar sjónarmið sín.

Virðingarfyllst,
f.h. Bændasamtaka Íslands


Sigurður Þorgeirsson

Alþingi
Erindi nr. P 133/938
komudagur 13.2.2007

EYÞING – Samband sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum –
Strandgötu 29; 600 Akureyri; Sími 464-9933; kt. 561192-2199; Netfang eything@eything.is

Akureyri 13. febrúar 2007

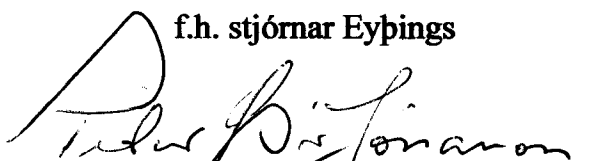
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Stjórn Eypings hefur fengið til umsagnar frá samgöngunefnd Alþingis frumvarp til vegalaga, 437. mál, heildarlög. Stjórnin samþykkti eftirfarandi:

Stjórnin vill benda á að í skýringum við 14 grein frumvarpsins kemur eftirfarandi fram: „**Telja verður að ákvæði þetta feli jafnframt í sér að vegamálastjóra sé heimilt að gera samninga um einkaframkvæmd tiltekinna vegamannvirkja, eins og nánar er ákveðið í samgönguáætlun.**“ Stjórn Eypings telur að skerpa þurfi 14. gr. frumvarpsins þannig að ótvírætt sé hvað átt er við.

Þá vekur það athygli að hvergi er um það fjallað í frumvarpinu hvernig fara skal um bætur fyrir efni þar sem farið er í gegn um fjöll (jarðgöng). Að mati stjórnarinnar er nauðsynlegt að kveðið verði á um þetta í vegalögum, svo sem að greiddar verði bætur fyrir efni úr allt að fyrstu 30 metrunum inn í fjall og þannig litið á þá sem námu.

Stjórn Eypings gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við frumvarpið.

f.h. stjórnar Eypings

Pjetur Þór Jónasson
framkv.stjóri



Nefndasvið Alþingis
Skrifstofu Alþingis
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 133/1041
komudagur 19.2.2007

Varðar: Frumvarp til vegalaga.

Bæjarráð Fljótsdalshéraðs tók frumvarpið til umfjöllunar á fundi sínum þann 14. feb. sl. og færði eftirfarandi til bókar:

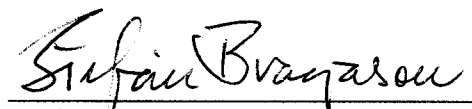
Rætt um frumvarp til vegalaga.

Bæjarráð leggst alfarið gegn frumvarpinu í óbreyttri mynd og tekur undir sérálit þriggja fulltrúa Sambands ísl. sveitarfélaga sem sátu í nefndinni um endurskoðun vegalaga, dagsett í okt. 2006. Þar kemur meðal annars fram að órædd eru fjárhagslega íþyngjandi ákvæði fyrir sveitarfélögin í landinu, án þess að tekjustofnar séu tryggðir.

Ofangreindri umsögn hér með komið á framfæri.

Egilsstöðum 16.02. 2007

Fh. Fljótsdalshéraðs


Stefán Bragason skrifstofustjóri

FLÓAHREPPUR

Alþingi
Erindi nr. P 133/1205
komudagur 26. 2. 2007

Nefndarsvið Alþingis
Margrét Gréta Grétarsdóttir
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Þingborg 23. febrúar 2007

Efni: Umsögn um frumvarp til vegalaga

Á fundi sveitarstjórnar Flóahrepps þann 21. febrúar s.l. var lagt fram erindi frá Samgöngunefnd Alþingis dags. 7. febrúar 2007 þar sem óskað er umsagnar sveitarfélagsins um frumvarp til vegalaga fyrir 15. febrúar 2007.

Sveitarstjórn gerir athugasemdir við b. lið og c. lið, 3. mgr. 18. gr. frumvarpsdraganna og 3. mgr. 28. gr. Í báðum þessum greinum er gert ráð fyrir því að sveitarfélög greiði alveg eða að hluta fyrir þjóðveg.

Það er einnig álit sveitarstjórnar Flóahrepps að veggirðingar séu hluti af vegamannvirkjum. Vegagerðin helgar sér land undir vegi og klífur gjarna bújarðir og því á viðhald girðinga að vera á ábyrgð veghaldara.

Sveitarstjórn fagnar heimild til að gera undirgöng fyrir búfénað við bújarðir.

Sveitarstjórn bókar enn og aftur óánægju með að Alþingi skuli ítrekað senda frumvörp til laga til umsagnar sveitarfélaga með litlum eða engum fresti.

Virðingarfyllst,
f.h. sveitarstjórnar,


Margrét Sigurðardóttir, sveitarstjóri

Nefndasvið Alþingis.
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Grindavíkurbær



Alþingi
Erindi nr. P 133/1545
komudagur. 9.3.2007

Grindavík 8. mars 2007.

Visa í bréf yðar dags. 22. febrúar s.l. þar sem óskað er umsagnar Grindavíkurbæjar um frumvarp til vegalaga og frestur gefinn til 27. febrúar. Bæjarráð Grindavíkur tók erindið fyrir á fundi sínum miðvikudaginn 7. mars s.l. og bókaði eftirfarandi,

Bréfið lagt fram. Bæjarráð ítrekar við samgöngunefnd Alþingis á að fyrirvari sá sem gefinn er í bréfinu er alltof skammur til að bæjarstjórn geti fjallað um svo veigamikil mál sem frumvarp til samgöngudæðunar er, en einungis var gefin vika til umsagnar.

Umsögn: Suðurstrandarvegur. Bæjarráð vísar í umsagnir S.S.S og S.A.S.S og bendir á að loforð um lagningu Suðurstrandarvegur voru gefinn í tengslum við kjördæmabreytinguna árið 1999 og jafnframt að fjárframlög til hans hefðu ekki áhrif á fjárveitingar annarra samgönguframkvæmda í hinu nýja kjördæmi. Bæjarráð gerir kröfu um að staðið verði við þau fyrirheit. Bæjarráð bendir á að með tilkomu Suðurstrandarvegur mun létta á umferð á höfuðborgarsvæðinu m.a. vegna mikilla fiskflutninga frá suðurlandi og austfjörðum til Keflavíkarflugvallar.

Kveðja.


Ólafur Örn Ólafsson
bæjarstjóri

Nefndasvið Alþingis.
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Grindavíkurbær



Alþingi
Erindi nr. P 133/1261
komudagur 28.2.2007

Grindavík 26. febrúar 2007.

Visa í bréf yðar dags. 7. febrúar s.l. þar sem óskað er umsagnar Grindavíkurbæjar um frumvarp til vegalaga og frestur gefinn til 15. febrúar. Bæjarráð Grindavíkur tók erindið fyrir á fundi sínum miðvikudaginn 21. febrúar s.l. og bókaði eftirfarandi,

Bæjarráð Grindavíkur bendir samgöngunefnd Alþingis á að fyrirvari sé sem gefinn er í bréfinu er alltof skammur til að bæjarstjórn geti fjallað um svo veigamikilt mál sem frumvarp til vegalaga er en eimungis var gefin vika til umsagnar.

Kveðja.


Ólafur Örn Ólafsson
bæjarskrifstofa
GRINDAVÍK



HÚNAÞING VESTRA

KLAPPARSTÍG 4 - 530 HVAMMSTANGI
SÍMI: 455 2400 - FAX: 455 2409
KT. 540598-2829 - VSK. nr. 59022

Alþingi
Erindi nr. Þ 133/1042
komudagur 19.2.2007

Hvammstanga 15. febrúar 2007

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
150 Reykjavík.

Varðar: Umsögn um frumvarp til vegalaga.

Á fundi byggðarráðs Húnaþings vestra þann 12. febrúar sl. var eftirfarandi samþykkt vegna framkomins frumvarps til vegalaga:

“Byggðarráð samþykkir að taka undir álit stjórnar Sambands íslenskra sveitarfélaga sem sent hefur verið samgöngunefnd Alþingis svo og sérálit þriggja fulltrúa sveitarfélaga sem sæti áttu í nefnd um endurskoðun vegalaga.”

Ofangreint tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,



Nefndasvið Alþingis
b/t samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til vegalaga

Ágæta samgöngunefnd!

Með bréfi 7. febrúar var óskað umsagnar Hvalfjarðarsveitar um ofangreint frumvarp. Tekið var fram að samgöngunefndin óskaði þess að umsögnin bærist eigi síðar en 15. febrúar. Því miður hefur það dregist og vonandi kemur það ekki að sök.

Ég held að þetta frumvarp sé til bóta. Mér finnst aðalgallinn á því vera sá að lagðar eru ríkar skyldur á sveitarfélögin um að hafa samráð við Vegagerðina (sbr. 28.gr.) en lítið fer fyrir því að Vegagerðinni sé skylt að hafa samráð við hlutaðeigandi sveitarfélag þegar t.d endurbætur eru áætlaðar á þjóðvegum.

Það er ankannalegt að vegalög skuli hvergi áskilja Vegagerðinni að hafa samráð við sveitarfélögin. Íbúar sveitarfélaga mega varla koma upp fánastöng við hús sín nema fá til þess leyfi byggingarnefndar. Vegagerðin virðist hins vegar geta sett upp hraðamyndavélar við stofnvegi án þess að tilkynna það hlutaðeigandi sveitarfélagi. Vegagerðin virðist geta sett upp skilti með leiðbeinandi ökuhraða án þess að tilkynna hlutaðeigandi sveitarfélagi að það standi til. Vegagerðin virðist geta ákveðið að leggja bundið slitlag á ákveðinn tengiveg en ekki annan án þess að hafa um það nokkurt samráð við sveitarfélagið og svona mætti lengi telja.

Mér dettur í hug að bæta mætti við nýrri grein í frumvarpið sem ég gef númerið 44a. Fyrirsögn þeirrar greinar gæti verið *Upplýsingagjöf til sveitarfélaga*. Þar væri hægt að taka á þessu í eitt skipti fyrir öll.

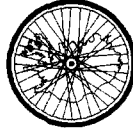
Ég kem þessu á framfæri hér með.

Virðingarfyllst,

Melahverfi 27. febrúar 2007

Einar Örn Thorlacius
sveitarstjóri Hvalfjarðarsveitar





Landssamtök hjólreiðamanna
Pósthólf 5193
125 Reykjavík
www.hjol.org
lhm@islandia.is

Reykjavík 15. febrúar 2007

Alþingi
Erindi nr. Þ 133/1012
komudagur. 16.2.3/112

Umsögn um vegalög. Þskj. 548 — 437. mál.

Það er mikið fagnaðarefni og löngu tímabært, að hjólreiða- og göngustígar skuli nú vera skilgreindir í vegalögum. Fram til þessa hefur mátt ætla, að gangandi og hjólandi umferð teljist vart til umferðar eða samgangna.

En betur má, ef duga skal.

Í 5. kafla, 27. grein, segir:

Hjólreiða- og göngustígar.

Í samgönguáætlun er heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög.

Í þessari málsgrein er í raun að finna alla þá nýbreytni, sem finna má í vegalögum um sjálfbærar samgöngur.

Orðalagið “hjólreiða- og göngustígar” er afar óljóst. Ætla má í fljótu bragði, að áfram eigi að blanda saman þessari ólíku umferð á gangstéttum, svo sem verið hefur. Ef svo er, munu þessi vegalög ekki teljast framsækin. Fyrirhuguð vegalög verða að taka á þeim vanda, sem nú ríkir á gangstéttum. Gangandi og hjólandi umferð á ekki samleið, ekki fremur en akandi og ríðandi.

Í umræddum vegalögum má sjá, að Samgönguráðuneytið telur það sitt helsta verk að móta skipulag akbrauta á landsvísu, þar sem bíllinn er í fyrirrúmi og talinn ómissandi farartæki. Líklega er þetta arfleifð fyrri tíma. En í dag liggja akbrautir í umsjá Samgönguráðuneytis og Vegagerðar ríkisins tiltölulega þétt um þéttbýl svæði, svo sem á höfuðborgarsvæðinu. Gera má ráð fyrir, að upptaka orðalagsins “hjólreiða- og göngustíga” sé tilkomin vegna þessarar staðreyndar. Vegalög taka nokkuð faglega á umferð vélknúinnar umferðar, en þegar kemur að sjálfbærum samgöngum, sem henta best í þéttbýli, virðist vanta alla fagmennsku. Sést það best á því, að ofangreind 27. málsgrein, sem ekki er orðlög, er í raun endurtekin hvað eftir annað í umræddum vegalögum. Á það skal bent, að auknar hjólreiðar eru besta leiðin til að minnka svifryksmengun á höfuðborgarsvæðinu, sem aðallega stafar frá vélknúnni umferð um stofnbrautir þær, sem eru innan samgönguáætlunar.

Þá segir enn fremur: ...skal að höfðu samráði við sveitarfélög.

Það er reynsla Landssamtaka hjólreiðamanna, að viðhorf sveitarfélaga til gangstétta, og nú nýverið Reykjavíkurborgar til hjólreiðabrauta, eru afar ólík. Það er háð duttlungum einstakra embættismanna eða pólitískra fulltrúa hvort, hvar og hvernig gangstéttir eða hjólreiðabrautir liggja. Það hefur reynst afar bagalegt, því að undantekning er, ef tillit er tekið til aðstæðna hér á landi, t.d. þeirri staðreynd, að hjólreiðar eru stundaðar á gangstéttum, ólíkt því sem gerist í nágrannalöndum okkar. Það er einnig alger undantekning, að haft sé samráð við fagaðila eins og Landssamtök hjólreiðamanna við hönnun þessara samgönguæða, eða við undirbúning einstakra verkþátta. Það er afar mikilvægt, að haft sé samráð við Landssamtökin, ef sátt á að nást um gerð og hönnun hjólreiðabrauta. Því er ekki nóg að aðeins sé haft samráð við sveitarfélögin. Starfsmenn þeirra bera ekki alltaf skyn á þarfir hjólandi umferðar. Samgönguráðuneytið á að sýna sóma sinn í því að setja nú þegar á fót nefnd eins og öll nágrannalönd okkar hafa gert, og skilgreina hjólreiðabrautir sérstaklega. Það er ekki síst mikilvægt vegna þess, að staðla verður hönnun og gerð þeirra, sem og samspil við aðrar samgönguæðar. Þannig má koma í veg fyrir ruglingslega hönnun gangstétta og hjólreiðabrauta. Það mun aðeins auka veg sjálfbærra samgangna, ekki síst í þéttbýli, þar sem ekki er vanþörf á. Þá mun slík framför kalla á endurskoðun umferðarlaga, sem fyrir löngu er orðin tímabær. Því ófremdarástandi, sem ríkt hefur á gangstéttum, er líklega best lýst í athugasemd, sem Landssamtök hjólreiðamanna gerðu við Umferðaröryggisáætlun 2002-2012 og fylgir hér með sem fylgiskjal (einnig aðgengileg <http://www.islandia.is/lhm/BrefLHM/2004/athumferd.htm>).

Landssamtök hjólreiðamanna hvetja til þess, að umræddum Vegalögum verði breytt. Að orðalaginu “hjólréiða- og göngustígar” verði breytt í “hjólréiðabrautir og gangstéttir” svo að skýrt sé, að átt er við aðgreindar samgönguæðar.

Þá er mjög mikilvægt að finna því stað í vegalögum, að settur verði á fót samráðshópur um gerð og hönnun hjólreiðabrauta. Þar ættu fulltrúar frá Samgönguráðuneytinu, Vegagerðinni, sveitarfélögum og Landssamtökum hjólreiðamanna að eiga sæti.

----- Viðbætur, Fylgiskjöl og vefsíður -----

Hvað eru hjólreiðabrautir?

Hér á landi hafa gangstéttir ekki verið hannaðar með hjólreiðar í huga. Því hafa þær ekki verið góður kostur í samgöngum. Hröð hjólandi umferð á ekki samleið með gangandi vegfarendum, fremur en hestar með bílaumferð. Að frumkvæði Reykjavíkurborgar hafa aðgreindar hjólreiðabrautir aðeins verið lagðar mjög stuttar vegalengdir og því engin reynsla komin á þær.

Þriðjungur ferða í Reykjavík er styttri en einn kílómetri, og tveir þriðju styttri en þrír kílómetrar. Það er því stór hópur fólks, sem auðveldlega gæti ferðast með öðrum hætti en með bílum.

Hjólréiðabraut er smækkuð mynd akvegar fyrir bíla og því ekki gangstétt. Ef rétt er að málum staðið hafa hjólreiðabrautir sama vægi í samgöngum og akbrautir.

Kostnaður við gerð hjólreiðabrauta er óverulegur, ef þær eru lagðar samtímis annarri

vegaframkvæmd. Arðsemi hjólreiðabrauta er margfaldur, sé aðeins litið til heilbrigðisþátta. Að sama skapi lækka hjólreiðabrautir rekstrarkostnað akvegakerfisins, þar sem reikna má með fækkun ökuferða sem nemur fjölgun hjólreiðamanna. Því fleiri sem kjósa að hjóla, þeim mun betri verður álagsdreifing í samgöngukerfinu í heild og skilvirkni þess um leið mun betri. Rekstrarkostnaður hjólreiðabrauta er óverulegur samanborið við rekstur akbrauta, þar sem afl og þyngd reiðhjóla er einungis örlítið brot af afl og þyngd vélknúinna ökutækja. Hjólreiðabrautir taka ekki aðeins við umferð reiðhjóla heldur líka rafmagnsreiðhjóla sem eru í hraðri framþróun um þessar mundir. Þær opna möguleika fyrir marga sem fara vilja ferða sinna með vistvænum hætti og án þess að vera í hættu af bílaumferð eða reyna mikið á sig. Þannig taka hjólreiðabrautir við umferð farartækja sem ekki er talið óhætt að séu á hättulegum akbrautum.

Innan íbúðahverfa með 30 km hámarkshraða geta hjólreiðabrautir og gangstéttir haft forgang fram yfir akvegi. Þannig mætti auka öryggi óvarinna vegfarenda innan þeirra svæða með því að þrengja götmyndina með hjólreiðabrautum fremur en hraðahindrunum og umferðareyjum. Hjólreiðabrautir ætti að leggja meðfram öllum vegum þar sem umferðin er umfram ákveðinn fjölda ökutækja eða þar sem hætta er talin stafa af hraðri umferð. Eðlilegur meðalhraði á hjólreiðabrautum er u.þ.b. 30 km/klst. Slysahætta er því talsvert minni þar en á akbrautum. Forðast ber að leggja hjólreiðabrautir í hlykkjum eða um mishæðótt landsvæði. Samræmdar umferðarreglur gilda um akandi og hjólandi vegfarendur. Umferðarljós, skilti og vegmerkingar eru af sama toga svo að vegfarendur þurfa ekki að fara eftir mismunandi reglum hvort sem þeir eru akandi eða hjólandi. Þá verða ökumenn að horfast í augu við aukinn rétt annarra vegfarenda s.s. aðalbrautarrétt hjólreiðabrautar o.s.frv. Hjólreiðabrautir kalla því á endurbætta hönnun akbrauta ekki síst við gatnamót.

Vegagerðir norðurlandþjóðanna (sem og margra annarra þjóða) hafa þegar gefið út handbækur um stefnu sína og til leiðbeiningar um gerð hjólreiðabrauta. Hér skulu nefndar handbækur frá tveimur löndum:

Danmörk: Idékatalog for cykeltrafik. Einnig fáanleg á ensku. Collection of Cycle Concepts.

Noregur: Nasjonal Sykkelstrategi, og í enskri útgáfu: National Cycling Strategy

Arðsemi hjólreiðabrauta er ótvíræð.

Tæplega þarf að minnast á allan þann heilsufarslega ávinning sem í hjólreiðum felst. Jafnframt má gera ráð fyrir því, að limlestingum og dauðsföllum í umferðinni fækki þar sem færri taka þá áhættu að aka bíl. Því fleiri sem kjósa að nota reiðhjól spara samfélaginu gríðarlegar upphæðir. Arðsemi hjólreiðabrauta er því margfaldur á við akvegi þótt aðeins sé litið til heilbrigðisþátta.

Hér á landi hefur ekki verið farið út í arðsemisútreikninga á hjólreiðum en það hefur verið gert víða erlendis. Hér eru nefnd tvö dæmi:

Norðurlandaráð hefur gefið út skýrslu um úrval rannsókna sem sýna fjárhagslegan ávinning af hjólreiðum. Einvherra hluta vegna tóku Íslendingar ekki þátt í þessari úttekt: CBA of Cycling

Frá Noregi kemur Gang- og sykkelvegnett i norske byer (Er einnig fáanleg í stuttri samantekt á norsku og ensku).

Skuldbinding Íslands um aðgerðir gegn losun gróðurhúsalofttegunda

Hjólreiðar til samgangna eru sjálfbærar. Frá þeim stafar ekki hávaði, svifryksmengun, losun koldíoxíðs eða annarra eiturefna. Landnýting hjólreiðabrauta gerist vart betri.

Förgun reiðhjóla og spilliefna vegna þeirra er óveruleg. Aukin hlutdeild hjóleiða í samgöngum er því langbesti kosturinn til að fullnægja skuldbindingarloforðum s.s. mælt er með í Staðardagskrá 21 sem og öðrum alþjóðaskuldbindingum sem varða stefnu í loftslagsmálum.

Nú þegar stefnir í neyðarástand í loftslagsmálum heimsins (<http://www.ipcc.ch/>). Ísland getur ekki skorast undan því að bregðast við með afgerandi hætti. Þriðjungur gróðurhúsalofttegunda á Íslandi stafar af samgöngum (Skýrsla Vegagerðarinnar frá 2001 um losun gróðurhúsalofttegunda og samgöngur). Það ætti því að vera skylda samgönguráðuneytisins og sveitafélaga að bregðast við nú þegar og breyta stefnu sinni í samgöngumálum. Ísland stendur öðrum þjóðum langt að baki við að hvetja almenning til notkunar sjálfbærra farartækja. Engin lausn í samgöngumálum er jafn áhrifarík og að byggja upp hjóleiðabrautakerfi sem er samkeppnishæft við akbrautir, ekki síst í þéttbýli. Samgönguráðuneytið verður að móta verklagsreglur eins og nágrannalöndin hafa gert, svo að hreppapólitik sveitafélaganna stöðvi ekki þá framþróun. Til að svo geti orðið verða skýrar verklagsreglur um gerð hjóleiðabrauta að komast í vegalög og samgönguáætlun til jafns við akbrautir.

Vefsíður, fylgiskjöl og upplýsingar í tölum

Idécatalog for cykeltrafik. (Sjálf handbólkinn pdf. 15.3Mb)

<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=9178>

Collection of Cycle Concepts:

<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=17291>

<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=11566>

Nasjonal sykkelstrategi:

<http://www.vegvesen.no/servlet/Satellite?cid=1069341245354&pagename=vegvesen/Pag e/SVVsubSideInnholdMal&f=true&c=Page>

CBA of Cycling

<http://www.norden.org/pub/sk/showpub.asp?pubnr=2005:556>

Gang- og sykkelvegnett i norske byer

http://www.shdir.no/aktiveskolebarn/fakta/gang_og_sykkelvegnett_i_norske_byer_4614

1

<http://miljo.toi.no/index.html?25810>

Cycling: the way ahead for town and cities (European Commission)

http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling_en.htm

UK National Cycling Strategy. (Department for Transport)

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_susttravel/documents/page/dft_susttravel_503877.hcsp

Trafikdage på AAU, 2002 (Civilingeniør Troels Andersen, Odense Kommune)

<http://www.cykelby.dk/pdf/cykelvenliginfrastruktur.pdf> (pdf 1.0 Mb)

<http://www.sykkelby.no>

<http://cykelby.dk>

Odense – Danmarks Nationale Cykelby

http://www.cykelby.dk/pdf/cykel_inet.pdf (pdf 2.5Mb)

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/>

Odense Magasinet 2002 (pdf 7,6 MB)

Odense Magasinet 2001 (pdf 1,3 MB)

<http://www.completestreets.org/>

<http://www.share-the-road.org/>

Þingsályktunartillgaga sem lýtur að því að koma hjólreiðabrautum í vegalög.

<http://www.althingi.is/altext/133/s/0082.html>

Umsagnir Landssamtaka hjólreiðamanna við tillögu að breytingu á vegalögum má finna á vef samtakana <http://hjol.org>

<http://islandia.is/lhm/BrefLHM/2006/071106.htm>

<http://islandia.is/lhm/BrefLHM/2006/081106.htm>

Skýrsla Vegagerðarinnar frá 2001 um losun gróðurhúsalofttegunda og samgöngur

<http://www.samgonguraduneyti.is/media/Skyrsla/grodurhusaloft.pdf> (pdf 3.0Mb)

Fjórða skýrsla Milliríkjanevndar Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar.

<http://www.ipcc.ch/>

Fylgiskjal: Athugasemdir við umferðaröryggisáætlun 2002-2012
(umferdaroryggi_lhm.pdf)

Umsögn þessa má nálgast með virkum linkum á vefslóðinni:

<http://islandia.is/lhm/BrefLHM/2007/150207.htm>

Fyrir hönd Landssamtaka hjólreiðamanna

Magnús Bergsson

Pósthólf 5193

125 Reykjavík

lhm@islandia.is

www.hjol.org

Alþingi
Erindi nr. P 133/1138
komudagur 21.2.2007

21. febrúar 2007

Samgöngunefnd Alþingis

Á fundi hreppsnefndar Langanesbyggðar, þriðjudaginn 20. febrúar 2007, var eftirfarandi bókun samþykkt samhljóða m.a.:

- **Frumvarp til vegalaga.**

Hreppsnefnd Langanesbyggðar gerir athugasemd við 9. gr. frumvarpsins og telur nauðsynlegt að gerð verði grein fyrir því hvaða vegi sé átt við í ákvæðinu þar sem fram kemur að nokkrir stofn- og tengivegir í þéttbýli teljist til sveitarfélagavega verði frumvarpið að lögum. Að öðru leiti mælir hreppsnefnd Langanesbyggðar með samþykkt frumvarpsins.

Framangreindu er hér með komið á framfæri.

Með bestu kveðjum
Björn Ingimarsson
sveitarstjóri
Langanesbyggð
S: 468 1220, GSM: 895 1448



Bolungarvík, 19. febrúar 2007.

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Netfang: nefndasvid@althingi.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 133/1100
komudagur 20.2.2007

Efni: Umsögn um frumvarp til vegalaga. Þskj. 548 - 437. mál

Fagnað er framkomnu frumvarpi til nýrra vegalaga, sem nú er til meðferðar hjá samgöngunefnd Alþingis. Þær meginbreytingar sem frumvarpið felur í sér frá gildandi lögum nr. 45/1994 verða allar að teljast til bóta. Sérstaklega að með beinum hætti skuli gert ráð fyrir að aðrir en Vegagerðin geti komið að fjármögnun og gerð vegmannvirkja. Örfáar minni háttar athugasemdir skulu þó gerðar.

1.

Í 2. kafla er fjallað um flokkun vega. Þar er einn flokkur nefndur sveitarfélagsvegir og þeir skilgreindir svo í 9. gr. frumvarpsins:

„Sveitarfélagsvegir.

Sveitarfélagsvegir eru vegir innan þéttbýlis sem ekki teljast þjóðvegir skv. 8. gr., eru í umsjá sveitarfélaga og ætlaðir almenningi til frjálsrar umferðar.”

Nær sýnist að kalla þessa vegi einfaldlega þéttbýlisvegi þar sem samkvæmt skilgreiningunni í lagatextanum er einungis um að ræða vegi í þéttbýli. Í flestum sveitarfélögum eru vegir hins vegar jafnt innan þéttbýlis og utan. Því verður að telja nokkuð villandi að kalla þessa vegi sveitarfélagsvegi þótt sveitarfélög fari með veghald þeirra. Sveitarfélög fara einnig með veghald sumra vega sem ekki eru í þéttbýli. Því er lagt til að greinin verði orðuð eitthvað á þessa leið:

9. gr.
Þéttbýlisvegir.

Þéttbýlisvegir eru vegir innan þéttbýlis sem ekki teljast þjóðvegir skv. 8. gr., eru í umsjá sveitarfélaga og ætlaðir almenningi til frjálsrar umferðar.

2.

Ekki þykir koma skýrt fram hvort stofnvegir sem liggja í gegnum þéttbýli utan höfuðborgarsvæðisins teljast sveitarfélagavegir eða stofnvegir skv. skilgreiningum 8. og 9. gr. frumvarpsins. En í texta a liðar 2. mgr. 8. gr. segir (með undirstrikun undirritaðs): „Stofnvegir eru hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg er fyrir ferðaþjónustu og flutninga.

Í umfjöllun um 9. gr. frumvarpsins í greinargerð sem því fylgir segir (með undirstrikun undirritaðs):

„Um 9. gr.

Hér er kveðið á um að vegir í þéttbýli sem samkvæmt gildandi lögum nefnast almennir vegir og eru í umsjá sveitarfélaga skuli kallast sveitarfélagsvegir. Sveitarfélagsvegir eru allir vegir innan þéttbýlis, aðrir en gegnumliggjandi stofnvegir. ...”

Þykir verða að taka af öll tvímæli um að stofn- eða aðalvegir sem liggja í gegn um þéttbýli utan höfuðborgarsvæðins flokkist sem stofnvegir en ekki sveitarfélagsvegir (þéttbýlisvegir) og við þá séu bundin réttindi og skyldur sem slíka.

3.

Í 2. mgr. 5. gr. frumvarpsins er Vegagerðinni heimilað með samþykki samgönguráðherra, að stofna félag eða félög sem hafa það hlutverk að sinna framkvæmda- og þjónustuverkefnum stofnunarinnar. Ekki verður séð að neitt ætti að vera því til fyrirstöðu að Vegagerðin gerðist aðili að félögum sem aðrir aðilar hafa þegar stofnað eða áforma að stofna, Vegagerðin ætti þar hlut og hefði þar þau áhrif sem efni þætti standa til. Ekki er kunnugt hvort Vegagerðinni teljist þegar heimilt að eiga hlut í félögum, hlutafélögum, einkahlutafélögum eða annars konar félögum, en telja verður rétt að kveða á um þetta með ótvíræðum hætti í lagatextanum. T.d. á Vegagerðin eftir því sem best er vitað hlut í Speli ehf. sem á og rekur Hvalfjarðargöng og er sú heimild væntanlega fengin með sérstökum lögum.

4.

Í 3. mgr. 17. er ákvæði sem heimilar að byggja gjalddöku á sjónarmiðum um vernd umhverfis, umferðaröryggi og stýringu umferðar, svo sem til að jafna álagi á einstök vegamannvirki til að greiða fyrir umferð eða til að draga úr sliti vega. Ekki þykir ljóst hvort í þessu ákvæði felist heimild til að ákveða t.d. sérstaka gjalddöku af nagladekkjum sem sveitarfélög hugsanlega gætu beitt innan marka síns svæðis. Teljist þetta ekki réttur skilningur þykir verða að tryggja að slíkt ákvæði verði sett inn í frumvarpið, en menn virðast vera að vakna mjög til vitundar um að nagladekk valda talsverðum skaða jafnt á vegunum sjálfum sem andrúmsloftinu og að því kunni að vera rétt að takmarka notkun þeirra með gjalddöku, en ófært þykir að banna notkun þeirra. Það væri þá á valdi einstakra sveitarfélaga að taka ákvarðanir um slíka gjalddöku. Sérstaklega sýnist þetta geta átt við á höfuðborgarsvæðinu og hugsanlega öllu svæðinu við sunnanverðan Faxaflóa. Fylgir með umsögn þessari erindi frá Leið ehf. til sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, dags. í dag, ásamt viðauka eða útfærsla þar sem lagt er til að hafinn verði undirbúningur að gjalddöku fyrir notkun nagladekkja á höfuðborgarsvæðinu en til að svo megi verða þykir verða að liggja fyrir alveg skýr lagaheimild.

Í norsku umferðarlögunum (lov 1965-06-18 nr 04: Vegtrafikklov) er t.d. svohljóðandi ákvæði í 6. mgr. 13 : „Med samtykke fra departementet kan en kommune innføre gebyr for bruk av piggdekk i nærmere fastsatt område. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om slikt tiltak. Departementet kan pålegge en kommune å gjennomføre ordning som nevnt i dette ledd.

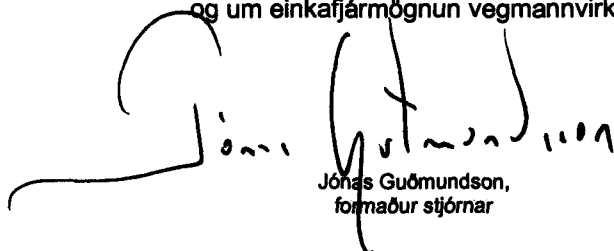
Er hér með lagt til að sérstöku ákvæði verði bætt inn í 17. gr. frumvarpsins þar sem með beinum og ótvíræðum hætti verði heimilað að krefjast gjalds af ökutækjum fyrir notkun nagladekkja innan þeirra þéttbýlissveitarfélaga sem þess óska og þar sem sýnt er fram á að einhver ávinningur gæti orðið af slíkri gjalddöku.

Má t.d. orða 3. mgr. 17. gr. frumvarpsins sem svo: Heimilt er einnig að byggja gjalddöku á sjónarmiðum um vernd umhverfis, umferðaröryggi og stýringu umferðar, svo sem til að jafna álagi á einstök vegamannvirki til að greiða fyrir umferð eða til að draga úr sliti vega og öðrum neikvæðum þáttum vegna t.d. notkunar negldra hjólabarða.

5.

Æskilegt væri að meiri tími hefði gefist til að fjalla um framkomið frumvarp, sérstaklega þann þátt þess er varðar mögulega gjaldtöku í vegakerfinu. Því miður hefur ekki reynst ráðrúm til þess á þeim stutta tíma sem gefist hefur til að rita þessa umsögn, en þær hugmyndir sem fram koma í frumvarpinu um að beita megi gjaldtöku af ökutækjum þar sem henta þykir eru eindregið studdar.

F.h. Leiðar ehf.
félags um framþróun í samgöngum á landi
og um einkafjármögnun vegmannvirkja,



Jónas Guðmundson,
formaður stjórnar

Fskj.

Ljósrit bréfs til sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, dags. í dag, með hugmyndum um gjaldtöku v. notkunar nagladekkja á höfuðborgarsvæðinu ásamt drögum að hugmyndum að útfærslu, dags. sama dag.

Skoðanankannanir Gallup fyrir Leið ehf. frá janúar og maí 2006 um viðhorf til gjaldtöku af nagladekkjum á höfuðborgarsvæðinu.



Bolungarvík, 19. febrúar 2007.

Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Álftaness,
bæjarstjórn Garðabæjar,
bæjarstjórn Hafnarfjarðarkaupstaðar,
bæjarstjórn Kópavogsbæjar,
bæjarstjórn Mosfellsbæjar,
borgarstjórn Reykjavíkurborgar.
bæjarstjórn Seltjarnarneskaupstaðar.

Efni: Tillaga um að hafinn verði undirbúningur að gjaldtöku af ökutækjum sem ekið er á nagladekkjum á höfuðborgarsvæðinu. Hugsanleg útfærsla slíkrar gjaldtöku.

Umræður um neikvæð áhrif af notkun nagladekkja hérlendis, sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu, hafa farið mjög vaxandi undanfarið. Er þá einkum litið til mengunar loftslags af völdum svifryks, slits á götum, hávaða sem naglarnir valda og tjöruagna sem festast á dekk og lakk bifreiða. Þó virðist ætla að ganga hægt að draga að ráði úr notkun nagladekkja þótt eitthvað virðist hafi dregið úr henni frá því sem mest var. Vart kemur þó til greina að banna notkun nagladekkja hérlendis eins og sums staðar þekkist.

Benda má á nokkur atriði sem gera það að verkum að ekki gerist sama þörf fyrir nagladekk og áður. Mun fleiri ökutæki eru nú með drif á öllum hjólum sem gerir þau stöðugri og öruggari í hálku. Fleiri ökutæki eru búin svonefndum ABS-bremsum, sem gerir hemlun jafnt í hálku sem í annan tíma öruggari og hjálpar ökuðmönnum að halda réttu stefnu og draga úr hliðarskriði. Þróun í gerð hjólbarða hefur leitt til þess að margar gerðir þeirra henta mun betur til nota í snjó og hálku en áður þótt þau séu ónegld. Skulu þar einkum nefnd svonefnd loftbóludekk og e.t.v. að hluta harðkornadekk. Einnig er til búnaður sem á fljótlegan hátt má setja utan um hjólbarðann, svokallaðir dekkjasokkar.

Þá má nefna að síðustu ár hefur oftast tekist fljótt og vel að eyða hálku og hreinsa snjó af helstu götum á höfuðborgarsvæðinu þegar á hefur þurft að halda. Er nú þannig staðið að snjómokstri og hálkuvörnum að snjó nær vart að festa á umferðarmestu götunum eða hálka að myndast áður en tæki til snjómoksturs og hreinsunar eru komin á stjá. Ekki má gleyma þeim veðurfarsbreytingum sem orðnar virðast staðreynd og gera það að verkum að að snjór og hálka skapar mun sjaldnar hættu á akleiðum höfuðborgarsvæðisins en áður var. Loks má benda á að líklegt má telja að nagladekk veiti mörgum falska öryggiskennd sem leiðir oft til hraðari aksturs þegar hálta er en í raun telst æskilegt.

Að öllu þessu athuguðu verður að telja til mikils vinnandi að draga sem mest má verða úr notkun nagladekkja á höfuðborgarsvæðinu. Hugmyndir hafa komið fram um að hækka verð á nagladekkjum til að draga úr notkun þeirra en telja verður að það feli í sér ákveðið óréttlæti gagnvart þeim sem búa á snjóþyngri svæðum. Mun eðlilegra sýnist að gera ráð fyrir að þeir sem kjósa að nota nagladekk greiði sérstaklega fyrir þá notkun á þeim svæðum þar sem þess yrði krafist vegna þeirra ókosta sem notkun þeirra hefur í för með sér fyrir samfélagið og aðra vegfarendur. Þetta úrræði hefur verið notað í Osló og víðar í Noregi og reynst vel eftir því sem næst verður komist.

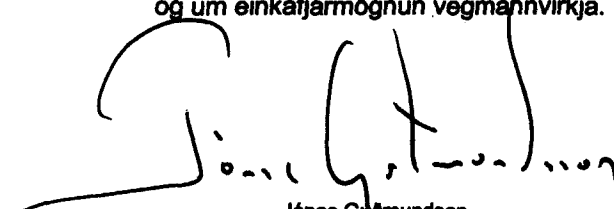
Vart getur orðið af gjaldtöku eins og hér er lagt til nema til þess sé sérstök lagaheimild, sem ekki er fyrir hendi í dag. Hins vegar ber að líta til þess að í frumvarpi til nýrra vegalaga sem nú er til meðferðar á Alþingi er í 17. gr. gert ráð fyrir heimild til að ákveða í samgönguáætlun að veghald einstakra þjóðvega skuli kostað að hluta eða öllu leyti með veggjaldi af umferð eða með notkunargjaldi. Þá segir í 3. mgr. greinarinnar að einnig sé heimilt að byggja gjaldtöku á sjónarmiðum um vernd umhverfis, umferðaröryggi og stýringu umferðar, svo sem til að jafna álagi á einstök vegmannvirki, til að greiða fyrir umferð eða til að draga úr sliti vega. Þótt e.t.v. mætti orða þetta ákvæði skýrar ef það á að verða grundvöllur gjaldtöku vegna notkunar nagladekkja sýnist það engu að síður opna fyrir heimild sem þessa. Þess skal þó getið

að með bréfi Leiðar ehf., dags. í dag, til samgöngunefndar Alþingis, er lagt til að sérstakt ákvæði verði skotið inn í lagatextann þar sem gjaldtaka sem þessi verði heimiluð berum orðum.

Þótt ráða megi af skoðanakönnunum sem Gallup hefur unnið fyrir Leið ehf. nú síðast í maí á liðnu ári að meirihluti íbúa höfuðborgarsvæðisins utan þess hluta Reykjavíkur sem er innan Elliðaá sé andvígur gjaldtöku sem þessari hefur það viðhorf án efa breyst eitthvað síðan könnunin var gerð í ljósi miklis fréttalutnings af mikilli loftmengun á höfuðborgarsvæðinu af völdum bílaumferðar. Auk þess mætti án efa með góðri kynningu fá fleiri til að fallast á ágæti þessarar leiðar til að ná fram þeim markmiðum sem lýst er. Sérstaklega skal áréttað að í meðfylgjandi útfærslu er gert ráð fyrir að ekki skuli innheimt gjald af ökutækum frá landshlutum þar sem aka þarf í meira en 200 metra hæð til að komast til og frá höfuðborgarsvæðinu. Þetta ætti því ekki að hindra þá sem líklega teljast helst þurfa að nota nagladekk til að búa ökutæki sín sífukum dekkjum.

Að framanrituðu athuguðu er því hér með lagt til að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu samþykki að hefja athugun á möguleikum gjaldtöku fyrir notkun nagladekkja innan á sínu svæði. Telja verður æskilegt að öll sveitarfélögin komi að hugsanlegri gjaldtöku til að skapa samræmi innan svæðisins. Jafnframt býðst Leið ehf. til að hafa forgöngu um að leiða þá vinnu sem þarf til að af þessu megi verða. Hugmynd að mögulegri útfærslu fylgir bréfi þessu. Þess er vænst að erindi þessu verði svarað við fyrstu hentugleika.

Virðingarfyllt,
f.h. Leiðar ehf.,
félags um frampróun í samgöngum á landi
og um einkafjármögnun vegmannvirkja.



Jónas Guðmundson,
formaður stjórnar

Ljósrit bréfs og fskj.:

Samgönguráðuneytið,
umhverfisráðuneytið,
samgöngunefnd Alþingis,

Bréf þetta er jafnframt sent í tölvupósti til allra viðtakenda.

Fskj. Hugmyndir að útfærslu gjaldtöku af ökutækjum sem nýta nagladekk á höfuðborgarsvæðinu, dags. í dag – drög (ljósrit)

Tvær skoðanakannanir unnar af Gallup fyrir Leið ehf. í janúar og maí 2006 um viðhorf til gjaldtöku af nagladekkjum (ljósrit).



Hugmyndir að útfærslu gjaldtöku af ökutækjum sem nýta nagladekk á höfuðborgarsvæðinu (drög)

Lagaheimild:

Vart verður talið heimilt að innheimta gjald fyrir notkun nagladekkja nema til þess sé sérstök lagaheimild. Ekki verður séð að sú heimild sé fyrir hendi í dag. Í frumvarpi til nýrra vegalaga sem nú er til meðferðar á Alþingi er hins vegar ákvæði í 3. mgr. 17 sem heimilar að byggja gjaldtöku á sjónarmiðum um vörn umhverfis, umferðaröryggi og stýringu umferðar, svo sem til að jafna álagi á einstök vegamannvirki til að greiða fyrir umferð eða til að draga úr sliti vega.

Þótt æskilegt væri að gjaldtaka af nagladekkjum yrði heimiluð með skýrum og ótvíræðum hættu sýnist ekki útilokað að byggja gjaldtöku á þessu ákvæði. Með bréfi Leiðar ehf., dags. í dag, til samgöngunefndar Alþingis, sem nú hefur frumvarp að nýjum vegalögum til meðferðar, er lagt til að sérstakt ákvæði verði sett inn í lagatextann þar sem gjaldtaka sem þessi verði heimiluð berum orðum.

Ákvæði sem þetta er í 13. gr. norsku umferðarlaganna (lov 1965-06-18 nr 04: Vegtrafikklov) þar sem segir: Med samtykke fra departementet kan en kommune innføre gebyr for bruk av piggdekk i nærmere fastsatt område. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om slikt tiltak. Departementet kan pålegge en kommune å gjennomføre ordning som nevnt i dette ledd.

Sýnist ákvæði sem þetta vel eiga heima í nýjum vegalögum og mætti t.d. hugsa sér að því yrði bætt við 3. mgr. 17 gr. fyrirbyggjandi frumvarps sem þá yrði eitthvað á þessa leið: Heimilt er einnig að byggja gjaldtöku á sjónarmiðum um vörn umhverfis, umferðaröryggi og stýringu umferðar, svo sem til að jafna álagi á einstök vegamannvirki til að greiða fyrir umferð eða til að draga draga úr sliti vega og öðrum neikvæðum þáttum vegna t.d. notkunar negldra hjólbarda.

Hverjum ber að greiða:

A) Eigendur og ug eða umráðamenn ökutækja sem nota nagladekk í akstri á götum innan marka höfuðborgarsvæðisins.

B) Undanþegin gjaldinu eru ökutæki sem notuð eru við neyðarþjónustu opinberra aðila eins og sjúkrabíla og lögreglubíla.

C) Einnig eru undanþegnir eigendur og umráðamenn ökutækja sem skráð eru í sveitarfélögum sem fara þarf meiri en 200 metra hæð á aðalþjóðvegakerfi landsins til og frá höfuðborgarsvæðinu, þ.e. sveitarfélögin á norðanverðu Snæfellsnesi og Dalabyggð, sveitarfélög á Vestfjörðum, á Norðurlandi vestra og eystra, Austurlandi, og Suðurlandi allt að Helliðsheiði, rétt á endurgreiðslu gjaldsins. Tekið skal fram að skv. upplýsingum ökutækjaskrár Umferðarstofu er ekki nema um 20% bifreiðaflota landsmanna skráður á þessu svæði.

Tímabil greiðsluskyldu:

Frá og með 1. nóvember til og með 15. apríl. Utan þess tíma er refsivert að aka um á negldum hjólbörðum.

Fjárhæð gjalds:

Gjaldinu skal skipt í daggjald, vikugjald, mánaðargjald og árgjald. Af öllum ökutækjum undir 3,5 tonnum að þyngd er gjaldið sem hér segir: 300 krónur á dag, 1.000, kr. á viku, 3.000 krónur á mánuði og 12.000 krónur fyrirallt tímabilið. Af ökutækjum 3,5 tonn eða þyngrri er gjaldið helmingi hærra.

Greiðsla gjaldsins:

Gjaldið skal greitt fyrirfram. Gjald fyrir einn dag skal vera unnt að inna af hendi í sjálfssölum þar sem ekið er inn á höfuðborgarsvæðið. Á eftirtöldum bensínstöðvum, á vefsíðunni www.naglalaus.is, með SMS smáskilaboðum og um símatorg.

Með tveimur síðustu greiðslumátunum fæst ekki miða til að nota. Greiðslan skráist í gagnagrunn sem er aðgengilegur þeim sem hefur eftirlit með notkuninni.

Dagmiði er skafmiðafyrirkomulagi þannig að skafa ber af miðanum og setja í rúðuna eða á annan áberandi stað.

Hvert rennur gjaldið:

Gjaldið skal ganga upp í kostnað við að halda götum höfuðborgarsvæðisins snjó- og hákulausum, til viðhalds á gatnakerfinu og eftir atvikum til almenningssamgangnakerfisins á höfuðborgarsvæðinu. Skal skipting gjaldsins milli sveitarfélaganna ákveðin á sama hátt og skipting framlaga sveitarfélaganna til almenningssamgangnakerfisins.

Framkvæmd eftirlits:

Þeir sem annast eftirlit með stöðumælum og aðrir sem sveitarfélögin ráða sérstaklega til slíkra starfa skulu hafa eftirlit með að ökutæki sem ekið er með negldum hjólbörðum greiði tilskilið gjald.

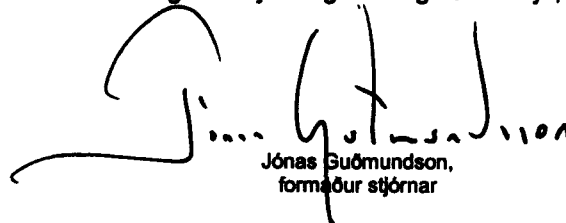
Viðurlög:

Gera verður ráð fyrir reglum í formi reglugerðar frá samgönguráðherra um útfærslu viðurlagakerfis. Ef tilskilið gjald er ekki greitt skal eiganda / umráðamanni gert að að greiða sekt að fjárhæð kr. 10.000 og skal sektarfjárhæðin njóta lögveðs í ökutækinu. Ef um ítrekuð brot er að ræða skal sektin hækka um kr. 10.000 fyrir hverja áðurmenfda sekt sem er eldri en 10 daga.

Sjá má hvemig útfærslan er í Noregi á vefnum <http://www.samferdselsetaten.oslo.kommune.no/piggdekk/>

Bolungarvík, 19. febrúar 2007,

f.h. Leiðar ehf.
félags um framþróun í samgöngum á landi
og einkafjármögnun vegmannvirkja,.



Jónas Guðmundson,
formaður stjórnar

Skýrsla þessi og innihald hennar er eingöngu til innanhússnota hjá því fyrirtæki, stofnun eða einstaklingi sem hana keypti. Öll opinber birting eða dreifing er óheimil án skriflegs leyfis IMG Gallup.
Allur réttur áskilinn: © IMG Gallup
IMG Gallup er aðili að Gallup International



Leið ehf.

**Viðhorf til gjaldtöku á notkun nelgdra
hjólbarða
Viðhorfsrannsókn**

Janúar 2006

Lýsing á rannsókn

Unnið fyrir	Leið ehf
Markmið	Að kanna viðhorf til gjaldtöku á notkun negldra hjólbarda
Framkvæmdatími	18. - 30. jan. 2006
Aðferð	Símakönnun
Úrtak	1350 manns á öllu landinu, 16-75 ára, handahófsvalið úr þjóðskrá
Verknúmer	4014882

Stærð úrtaks og svörun

Upphaflegt úrtak	1350
Búsettir í útlöndum	16
Veikir	13
Látnir	1
Endanlegt úrtak	1320
Neita að svara	249
Næst ekki í	271
Fjöldi svarenda	800
Svarhlutfall	60,6%

Greiningarbreytur

Kyn	Karlar og konur
Aldur	Fimm aldursflokkar
Búseta	Reykjavík, nágrennasveitarfélög Reykjavíkur og önnur sveitarfélög/ Höfuðborgarsvæðið, sjö flokkar
Fjölskyldutekjur	Tekjur allra á heimilinu fyrir skatta, fjórir flokkar
Menntun	Fjórir flokkar

Reykjavík, 1. febrúar 2006

Bestu þakkir fyrir gott samstarf,

Kristinn Ólafsson

Linda María Þorsteinsdóttir

Matthías Þorvaldsson

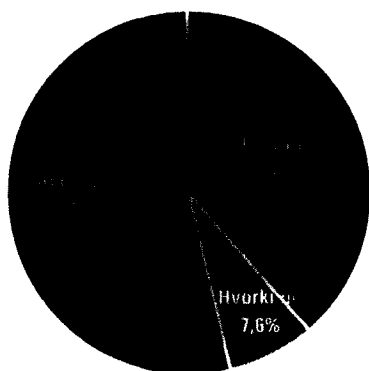
Gjald vegna nagladekkja - allir

Sp. 1. Hversu hlyntu(ur) eða andvíg(ur) ertu því að bifreiðaeigendur greiði sérstakt gjald fyrir notkun nagladekkja innan höfuðborgar-svæðisins vegna þess aukna slits á götum sem rekja má til nagladekkja?

Janúar 2006

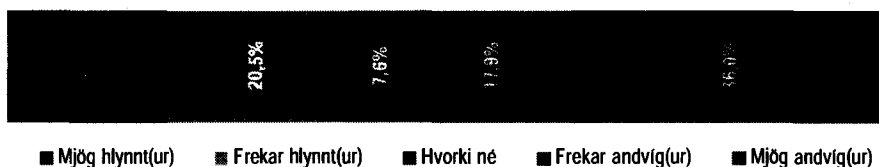
IMG
GALLUP

Svör	Fjöldi	Hlutfall %	Vilumörk +/-
Mjög hlynt(ur) (5)	132	18,1	2,8
Frekar hlynt(ur) (4)	149	20,5	2,9
Hvorki né (3)	55	7,6	1,9
Frekar andvíg(ur) (2)	130	17,9	2,8
Mjög andvíg(ur) (1)	262	36,0	3,5
Hlynt(ur)		38,6	3,5
Hvorki né		7,6	1,9
Andvíg(ur)		53,8	3,6
Fjöldi svara	728	100,0	
Tóku afstöðu	728	91,0	
Tóku ekki afstöðu	72	9,0	
Fjöldi svarenda	800	100,0	
Meðaltal		2,7	
Staðalfrávik		1,6	



Meðaltal er reiknað með því að leggja saman margfeidi af vægi svars og fjölda sem velja það svar og deila upp í summuna með heildarfjölda svara. Í töflunni hér fyrir ofan reiknast meðaltal skv. eftirfarandi formúlu: $[Mjög\ hlynt(ur) \text{ (fj. x 5)} + Frekar\ hlynt(ur) \text{ (fj. x 4)} + hvorki\ né \text{ (fj. x 3)} + Frekar\ andvíg(ur) \text{ (fj. x 2)} + mjög\ andvíg(ur) \text{ (fj. x 1)}] / \text{Heildarfjöldi svara}$.

Meðaltalið tekur gildi á kvarðanum 1 til 5.



Greiningar

	Fjöldi svara	Mjög hlynt(ur)	Frekar hlynt(ur)	Hvorki né	Frekar andvíg(ur)	Mjög andvíg(ur)	Meðaltal
Kyn							
Karlar	353	21,0%	17,3%	5,9%	19,0%	36,8%	2,7
Konur	375	15,5%	23,5%	9,1%	16,8%	35,2%	2,7
Aldur *							
16-24 ára	131	5,3%	24,4%	10,7%	24,4%	35,1%	2,4
25-34 ára	149	21,5%	21,5%	2,7%	16,1%	38,3%	2,7
35-44 ára	135	28,1%	19,3%	4,4%	14,8%	33,3%	2,9
45-54 ára	142	21,8%	21,8%	4,2%	16,2%	35,9%	2,8
55-75 ára	171	14,0%	16,4%	14,6%	18,1%	36,8%	2,5
Búseta *							
Reykjavík	267	24,3%	19,9%	6,7%	18,4%	30,7%	2,9
Nágrannasv.félög Rvk	171	17,0%	18,7%	6,4%	16,4%	41,5%	2,5
Önnur sveitarfélög	290	13,1%	22,1%	9,0%	18,3%	37,6%	2,5
Fjölskyldutekjur							
Lægri en 250 þúsund	128	14,1%	20,3%	9,4%	15,6%	40,6%	2,5
250 til 399 þúsund	162	19,1%	22,2%	6,8%	21,0%	30,9%	2,8
400 til 549 þúsund	140	13,6%	22,9%	5,7%	14,3%	43,6%	2,5
550 þúsund eða hærri	148	26,4%	18,9%	4,7%	16,9%	33,1%	2,9
Menntun							
Grunnskólapróf	140	9,3%	22,1%	9,3%	25,0%	34,3%	2,5
Grunnskólapróf og viðbót	189	18,5%	20,1%	8,5%	14,3%	38,6%	2,7
Framhaldsskólapróf	231	19,5%	21,2%	6,1%	17,7%	35,5%	2,7
Háskólapróf	167	22,8%	18,6%	7,2%	16,2%	35,3%	2,8

* Marktækur munur á meðaltölum hópa

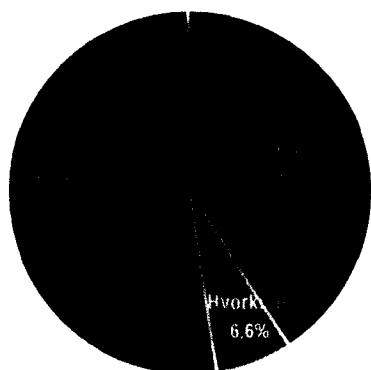
Gjald vegna nagladekkja - höfuðborgarsvæðið

Sp. 1. Hversu hlyntu(ur) eða andvíg(ur) ertu því að bifreiðaeigendur greiði sérstakt gjald fyrir notkun nagladekkja innan höfuðborgar-
svæðisins vegna þess aukna slits á götum sem rekja má til
nagladekkja?

Janúar 2006

IMG
GALLUP

Svör	Fjöldi	Hlutf. %	Vikmörk +/-
Mjög hlynt(ur) (5)	94	21,5	3,8
Frekar hlynt(ur) (4)	85	19,4	3,7
Hvorki né (3)	29	6,6	2,3
Frekar andvíg(ur) (2)	77	17,6	3,6
Mjög andvíg(ur) (1)	153	34,9	4,5
Hlynt(ur)		40,9	4,6
Hvorki né		6,6	2,3
Andvíg(ur)		52,5	4,7
Fjöldi svara	438	100,0	
Tóku afstöðu	438	54,8	
Búsettir utan höfuðborgarsvæðisins	331	41,4	
Tóku ekki afstöðu	31	3,9	
Fjöldi svarenda	800	100,0	
Meðaltal	2,7		
Staðalfrávik	1,6		



■ Mjög hlynt(ur) ■ Frekar hlynt(ur) ■ Hvorki né ■ Frekar andvíg(ur) ■ Mjög andvíg(ur)

Greiningar

	Fjöldi svara	Mjög hlynt(ur)	Frekar hlynt(ur)	Hvorki né	Frekar andvíg(ur)	Mjög andvíg(ur)	Meðaltal
Kyn							
Karlar	202	24,8%	17,3%	6,4%	17,8%	33,7%	2,8
Konur	236	18,6%	21,2%	6,8%	17,4%	36,0%	2,7
Aldur							
16-24 ára	86	7,0%	23,3%	11,6%	20,9%	37,2%	2,4
25-34 ára	89	25,8%	19,1%	2,2%	16,9%	36,0%	2,8
35-44 ára	77	32,5%	15,6%	3,9%	14,3%	33,8%	3,0
45-54 ára	85	25,9%	18,8%	2,4%	16,5%	36,5%	2,8
55-75 ára	101	17,8%	19,8%	11,9%	18,8%	31,7%	2,7
Búseta *							
Miðb.+Vesturbær	38	44,7%	15,8%	10,5%	18,4%	10,5%	3,7
Austurbær að Elliðaám	79	30,4%	21,5%	6,3%	15,2%	26,6%	3,1
Árbær+Grafarvogur	77	16,9%	18,2%	6,5%	20,8%	37,7%	2,6
Breiðholt	73	15,1%	21,9%	5,5%	19,2%	38,4%	2,6
Kópavogur	45	15,6%	15,6%	8,9%	13,3%	46,7%	2,4
Hafnarfjörður	58	19,0%	17,2%	5,2%	20,7%	37,9%	2,6
Önnur sveitarfélög	68	16,2%	22,1%	5,9%	14,7%	41,2%	2,6
Fjölskyldutekjur							
Lægri en 250 þúsund	63	20,6%	22,2%	9,5%	17,5%	30,2%	2,9
250 til 399 þúsund	73	26,0%	20,5%	4,1%	17,8%	31,5%	2,9
400 til 549 þúsund	85	15,3%	22,4%	4,7%	16,5%	41,2%	2,5
550 þúsund eða hærri	113	26,5%	15,9%	3,5%	17,7%	36,3%	2,8
Menntun							
Grunnskólapróf	73	12,3%	17,8%	11,0%	23,3%	35,6%	2,5
Grunnskólapróf og viðbót	100	23,0%	23,0%	7,0%	13,0%	34,0%	2,9
Framhaldsskólapróf	143	21,7%	18,9%	5,6%	18,2%	35,7%	2,7
Háskólapróf	122	25,4%	18,0%	4,9%	17,2%	34,4%	2,8

* Marktækur munur á meðaltölum hópa

Svör	Fjöldi	Hlutfall %	Vikmörk +/-
Mjög miklu máli (5)	217	27,6	3,1
Frekar miklu máli (4)	356	45,3	3,5
Hvorki né (3)	133	16,9	2,6
Frekar litlu máli (2)	61	7,8	1,9
Mjög litlu máli (1)	19	2,4	1,1
Miklu máli		72,9	3,1
Hvorki né		16,9	2,6
Litlu máli		10,2	2,1
Fjöldi svara	786	100,0	
Tóku afstöðu	786	99,0	
Tóku ekki afstöðu	8	1,0	
Fjöldi svarenda	794	100,0	
Meðaltal		3,9	
Staðalfrávik		1,0	

Meðaltal er reiknað með því að leggja saman margfeldi af vægi svars og fjölda sem velja það svar og deila upp í summuna með heildarfjölda svara. Í töflunni hér fyrir ofan reiknast meðaltal skv. eftirfarandi formúlu: $[(\text{Mjög miklu máli (fj. x 5)} + \text{Frekar miklu máli (fj. x 4)} + \text{hvorki né (fj. x 3)} + \text{Frekar litlu máli (fj. x 2)} + \text{mjög litlu máli (fj. x 1)})] / \text{Heildarfjöldi svara}$.

Meðaltalið tekur gildi á kvarðanum 1 til 5.

Staðalfrávik er algengur mælikvarði á dreifingu svara í kringum meðaltal. Það segir til um hversu lík eða ólík svör þátttakenda við spurningu eru. Hátt staðalfrávik ber að túlka þannig að svör þátttakenda séu ólík en lágt staðalfrávik þannig að svörin séu lík.

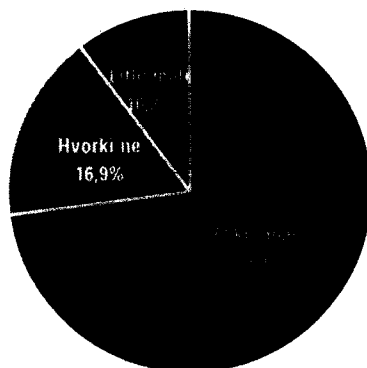
Tölur

Niðurstöður fyrir hverja spurningu eru settar fram í töflum og myndum. Hver spurning er efst á hverri blaðsíðu og nafnið á því sem hún á að mæla er sett fyrir ofan hverja töflu. Í töflunni er hægt að sjá svör þátttakenda og hve margir þeirra tóku ekki afstöðu til þessarar spurningar eða voru ekki spurðir. Í töflunni hér til hliðar má sjá að rétt tæp 28% þátttakenda telja það sem spurt var um skipta mjög miklu máli og ríflega 45% frekar miklu. Ef teknir eru saman þeir sem segja þetta skipta „frekar miklu“ og „mjög miklu“ þá gefur það naumlega 73%.

Vikmörk

Til að geta áttáð sig betur á niðurstöðum rannsókna er nauðsynlegt að skilja hvað vikmörk eru. Vikmörk eru reiknuð fyrir hverja hlutfallstölu og ná jafn langt upp fyrir og niður fyrir töluna nema ef vikmörkin fara niður að 0% eða upp að 100%. Oftast er miðað við 95% vissu. Segja má með 95% vissu að niðurstaða sem fengin er úr rannsókn lægi innan þessara vikmarka ef allir í þýðinu væru spurðir. Dæmi: segja má með 95% vissu að hefðu allir í þýði verið spurðir, hefðu á bilinu 24,5% til 30,7% (27,6% +/- 3,1%) þeirra sagt að þetta skipti mjög miklu máli.

Í framhaldi af þessu er hægt að bera saman svarmöguleikana. Ef vikmörkin skarast ekki er munur á þeim marktækur. T.d. væri hægt að segja með 95% vissu að marktækt fleiri einstaklingar teldu það sem spurt var um skipta mjög miklu máli en frekar miklu máli.



Myndir

Í myndum er reynt að draga saman helstu niðurstöður þannig að auðvelt sé fyrir lesandann að átta sig á hvað sé markverðast hverju sinni. Ennfremur er oft gerð greining á hverri spurningu eftir öðrum greiningarbreytum í könnuninni. Má þar nefna kyn, aldur, búsetu, menntun og aðrar spurningar í sömu könnun. Hér fyrir neðan má sjá greiningu eftir kyni og aldri þátttakenda. Þar sést að ekki er munur á meðaltölum eftir kyni en hins vegar er munur eftir aldri þátttakenda. Hér skiptir það sem spurt var um þá sem eldri eru meira máli en þá sem yngri eru.

Greiningar

	Fjöldi	Mjög miklu	Frekar miklu	Í meðal-lagi	Frekar litlu	Mjög litlu	Meðaltal
Kyn							
Karlar	396	28,8%	43,7%	17,2%	7,1%	3,3%	3,9
Konur	390	26,4%	46,9%	16,7%	8,5%	1,5%	3,9
Aldur *							
16-24 ára	166	22,1%	44,8%	16,3%	12,8%	4,0%	3,7
25-34 ára	159	22,6%	42,8%	16,4%	13,8%	4,4%	3,7
35-44 ára	164	25,0%	42,1%	24,4%	7,3%	1,2%	3,8
45-54 ára	136	30,1%	47,8%	15,4%	5,1%	1,5%	4,0
55-75 ára	161	32,3%	48,4%	11,8%	4,3%	3,1%	4,0

* Marktækur munur á meðaltölum hópa

Marktekt

Algengur misskilningur er að ef niðurstaða tölfræðiprófs er ekki tölfræðilega marktæk þá sé ekkert að marka þá niðurstöðu. Það er rangt, því eina merking tölfræðilegrar marktæktar felst í því hvort hægt sé að alhæfa mun í úrtaki yfir á þýði.

Við úrvinnslu á niðurstöðum eru alla jafna notuð tölfræðipróf sem greina hvort munur á tilteknum hópum sé tölfræðilega marktækur eða ekki. Í flestum tilfellum er einhver munur á öllum hópum sem athugaðir eru. Þar sem einungis er verið að vinna með úrtök eru marktæktarpróf notuð til að meta hvort hægt sé að staðhæfa hvort einhver munur sé einnig í því þýði sem úrtakið var dregið úr (dæmi um þýði: Allir Íslendingar á aldrinum 18-69 ára). Ef niðurstaða er ekki tölfræðilega marktæk er ekki hægt að staðhæfa að einhver munur sé á tilteknum hópum í þýði þrátt fyrir að munur sé á þeim í úrtakinu. Ef niðurstaða er tölfræðilega marktæk má álykta sem svo að munur sé á þessum hópum í þýðinu.

Skýrsla þessi og innihald hennar er eingöngu til innanhússnota hjá því fyrirtæki, stofnun eða einstaklingi sem hana keypti. Öll opinber birting eða dreifing er óheimil án skriflegs leyfis IMG Gallup.
Allur réttur áskilinn: © IMG Gallup
IMG Gallup er aðili að Gallup International



Leið ehf.

**Viðhorf til gjaldtöku á notkun negldra
hjólbarða
Viðhorfsrannsókn**

Maí 2006

Lýsing á rannsókn

Unnið fyrir	Leið ehf.
Markmið	Að kanna viðhorf til gjaldtöku á notkun negldra hjólbarða
Framkvæmdatími	9. - 23. maí 2006
Aðferð	Símakönnun
Úrtak	1350 manns á öllu landinu, 17-75 ára, handahófsvalið úr þjóðskrá
Verknúmer	4014882

Stærð úrtaks og svörun

Upphaflegt úrtak	1350
Búsettir í útlöndum	27
Veikir	22
Látnir	1
Endanlegt úrtak	1300
Neita að svara	283
Næst ekki í	252
Fjöldi svarenda	765
Svarhlutfall	58,8%

Greiningarbreytur

Kyn	Karlar og konur
Aldur	Fimm aldursflokkar
Búseta	Reykjavík, nágrennasveitarfélög Reykjavíkur og önnur sveitarfélög/ Höfuðborgarsvæðið, sjö flokkar
Fjölskyldutekjur	Tekjur allra á heimilinu fyrir skatta, fjórir flokkar
Menntun	Fjórir flokkar

Reykjavík, 31. maí 2006

Bestu þakkir fyrir gott samstarf,

Kristinn Ólafsson
Jón Karl Árnason
Matthías Þorvaldsson

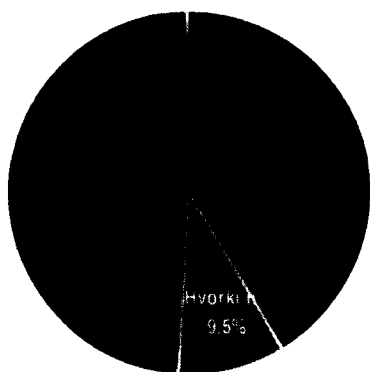
Gjald vegna nagladekkja - allir

Sp. 1. Ertu hlynnt(ur) eða andvíg(ur) því að lagt verði á 9.000 króna árgjald á einkabíðreiðar á höfuðborgarsvæðinu sem nota nagladekk til að draga úr notkun þeirra?

Máí 2006

IMG
GALLUP

Svör	Fjöldi	Hlutf. %	Viktorík +/-
Mjög hlynnt(ur) (5)	121	17,6	2,8
Frekar hlynnt(ur) (4)	163	23,7	3,2
Hvorki né (3)	65	9,5	2,2
Frekar andvíg(ur) (2)	140	20,4	3,0
Mjög andvíg(ur) (1)	198	28,8	3,4
Hlynnt(ur)	41,3	3,7	
Hvorki né	9,5	2,2	
Andvíg(ur)	49,2	3,7	
Fjöldi svara	687	100,0	
Tóku afstöðu	687	89,8	
Tóku ekki afstöðu	78	10,2	
Fjöldi svarenda	765	100,0	
Meðaltal	2,8		
Staðalfrávik	1,5		



Meðaltal er reiknað með því að leggja saman margfeldi af vægi svars og fjölda sem velja það svar og deila upp í summuna með heildarfjölda svara. Í töflunni hér fyrir ofan reiknast meðaltal skv. eftirfarandi formúlu: $[Mjög\ hlynnt(ur) (fj. \times 5) + Frekar\ hlynnt(ur) (fj. \times 4) + Hvorki\ né (fj. \times 3) + Frekar\ andvíg(ur) (fj. \times 2) + Mjög\ andvíg(ur) (fj. \times 1)] / \text{Heildarfjöldi svara}$.
Meðaltalið tekur gildi á kvarðanum 1 til 5.



■ Mjög hlynnt(ur) ■ Frekar hlynnt(ur) ■ Hvorki né ■ Frekar andvíg(ur) ■ Mjög andvíg(ur)

Greiningar

	Fjöldi svara	Mjög hlynnt(ur)	Frekar hlynnt(ur)	Hvorki né	Frekar andvíg(ur)	Mjög andvíg(ur)	Meðaltal
Kyn							
Karlar	320	22,8%	19,1%	10,0%	20,0%	28,1%	2,9
Konur	367	13,1%	27,8%	9,0%	20,7%	29,4%	2,7
Aldur							
17-24 ára	113	13,3%	27,4%	15,9%	27,4%	15,9%	2,9
25-34 ára	157	16,6%	28,7%	7,6%	17,8%	29,3%	2,9
35-44 ára	123	22,8%	20,3%	10,6%	11,4%	35,0%	2,8
45-54 ára	129	20,2%	16,3%	6,2%	22,5%	34,9%	2,6
55-75 ára	165	15,8%	24,8%	8,5%	23,0%	27,9%	2,8
Búseta *							
Reykjavík	231	19,5%	21,6%	7,8%	24,7%	26,4%	2,8
Nágrannasv.félög Rvk	177	17,5%	16,9%	5,6%	24,3%	35,6%	2,6
Önnur sveitarfélög	279	16,1%	29,7%	13,3%	14,3%	26,5%	2,9
Fjölskyldutekjur							
Lægrí en 250 þúsund	106	13,2%	24,5%	7,5%	21,7%	33,0%	2,6
250 til 399 þúsund	172	20,9%	23,8%	11,6%	16,9%	26,7%	3,0
400 til 549 þúsund	133	17,3%	24,8%	5,3%	18,0%	34,6%	2,7
550 þúsund eða hærri	157	19,1%	22,3%	8,3%	23,6%	26,8%	2,8
Menntun							
Grunnskólapróf	113	15,9%	25,7%	11,5%	25,7%	21,2%	2,9
Grunnskólapróf og viðbót	168	15,5%	26,8%	8,3%	19,6%	29,8%	2,8
Framhaldsskólapróf	241	16,6%	24,9%	11,2%	17,8%	29,5%	2,8
Háskólapróf	163	22,1%	17,8%	6,1%	21,5%	32,5%	2,8

* Marktækur munur á meðaltölum hópa

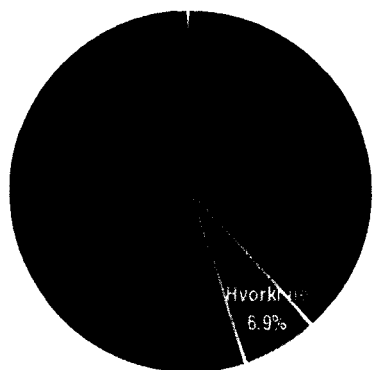
Gjald vegna nagladekkja - höfuðborgarsvæðið

Sp. 1. Ertu hlynt(ur) eða andvíg(ur) því að lagt verði á 9.000 króna árgjald á einkabílfreidar á höfuðborgarsvæðinu sem nota nagladekk til að draga úr notkun þeirra?

Mai 2006

IMG
GALUP

Svör	Fjöldi	Hlutf. %	Vikmörk +/-
Mjög hlynt(ur) (5)	76	18,6	3,8
Frekar hlynt(ur) (4)	80	19,6	3,9
Hvorki né (3)	28	6,9	2,5
Frekar andvíg(ur) (2)	100	24,5	4,2
Mjög andvíg(ur) (1)	124	30,4	4,5
Hlynt(ur)		38,2	4,7
Hvorki né		6,9	2,5
Andvíg(ur)		54,9	4,8
Fjöldi svara	408	100,0	
Tóku afstöðu	408	53,3	
Búsettir utan höfuðborgarsvæðisins	322	42,1	
Tóku ekki afstöðu	35	4,6	
Fjöldi svarenda	765	100,0	
Meðaltal		2,7	
Staðalfrávik		1,5	



Greiningar

	Fjöldi svara	Mjög hlynt(ur)	Frekar hlynt(ur)	Hvorki né	Frekar andvíg(ur)	Mjög andvíg(ur)	Meðaltal
Kyn							
Karlar	174	25,3%	14,4%	6,9%	24,7%	28,7%	2,8
Konur	234	13,7%	23,5%	6,8%	24,4%	31,6%	2,6
Aldur							
17-24 ára	55	12,7%	27,3%	10,9%	29,1%	20,0%	2,8
25-34 ára	103	18,4%	25,2%	5,8%	19,4%	31,1%	2,8
35-44 ára	65	26,2%	12,3%	6,2%	18,5%	36,9%	2,7
45-54 ára	81	22,2%	12,3%	4,9%	27,2%	33,3%	2,6
55-75 ára	104	14,4%	20,2%	7,7%	28,8%	28,8%	2,6
Búseta							
Miðb.+Vesturbær	53	22,6%	20,8%	13,2%	18,9%	24,5%	3,0
Austurbær að Elliðaám	61	23,0%	21,3%	4,9%	31,1%	19,7%	3,0
Árbær+Grafravogur	84	14,3%	22,6%	8,3%	23,8%	31,0%	2,7
Breiðholt	33	21,2%	21,2%	3,0%	24,2%	30,3%	2,8
Kópavogur	78	20,5%	15,4%	7,7%	23,1%	33,3%	2,7
Hafnarfjörður	50	14,0%	12,0%	4,0%	34,0%	36,0%	2,3
Önnur sveitarfélög	49	16,3%	24,5%	4,1%	16,3%	38,8%	2,6
Fjölskyldutekjur							
Lægi en 250 þúsund	64	12,5%	18,8%	6,3%	28,1%	34,4%	2,5
250 til 399 þúsund	91	26,4%	17,6%	8,8%	19,8%	27,5%	3,0
400 til 549 þúsund	67	13,4%	25,4%	1,5%	23,9%	35,8%	2,6
550 þúsund eða hærri	115	19,1%	16,5%	6,1%	29,6%	28,7%	2,7
Menntun							
Grunnskólapróf	59	16,9%	23,7%	10,2%	33,9%	15,3%	2,9
Grunnskólapróf og viðbót	84	16,7%	21,4%	7,1%	22,6%	32,1%	2,7
Framhaldsskólapróf	141	19,1%	19,9%	7,8%	20,6%	32,6%	2,7
Háskólapróf	122	19,7%	16,4%	3,3%	26,2%	34,4%	2,6

Ekki er marktækur munur á meðaltölum hópa

Svör	Fjöldi	Hlutf. %	Vikmörk +/-
Mjög miklu máli (5)	217	27,6	3,1
Frekar miklu máli (4)	356	45,3	3,5
Hvorki né (3)	133	16,9	2,6
Frekar litlu máli (2)	61	7,8	1,9
Mjög litlu máli (1)	19	2,4	1,1
Miklu máli		72,9	3,1
Hvorki né		16,9	2,6
Litlu máli		10,2	2,1
Fjöldi svara	786	100,0	
Tóku afstöðu	786	99,0	
Tóku ekki afstöðu	8	1,0	
Fjöldi svarenda	794	100,0	
Meðaltal	3,9		
Staðalfrávik	1,0		

Meðaltal er reiknað með því að leggja saman margfeldi af vægi svars og fjölda sem velja það svar og deila upp í summuna með heildarfjölda svara. Í töflunni hér fyrir ofan reiknast meðaltal skv. eftirfarandi formúlu: $[Mjög\ miklu\ máli\ (fj.\ x\ 5) + frekar\ miklu\ máli\ (fj.\ x\ 4) + hvorki\ né\ (fj.\ x\ 3) + frekar\ litlu\ máli\ (fj.\ x\ 2) + mjög\ litlu\ máli\ (fj.\ x\ 1)] / \text{Heildarfjöldi svara}$.

Meðaltalið tekur gildi á kvarðanum 1 til 5.

Staðalfrávik er algengur mælikvarði á dreifingu svara í kringum meðaltal. Það segir til um hversu lík eða ólík svör þátttakenda við spurningu eru. Hátt staðalfrávik ber að túlka þannig að svör þátttakenda séu ólík en lágt staðalfrávik þannig að svörin séu lík.

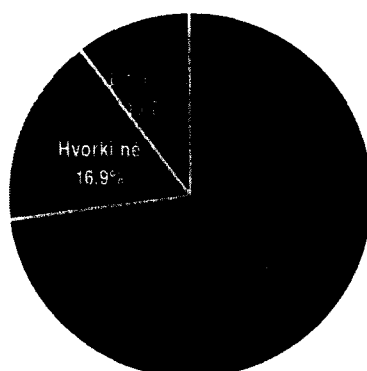
Tölur

Niðurstöður fyrir hverja spurningu eru settar fram í töflum og myndum. Hver spurning er efst á hverri blaðsíðu og nafnið á því sem hún á að mæla er sett fyrir ofan hverja töflu. Í töflunni er hægt að sjá svör þátttakenda og hve margir þeirra tóku ekki afstöðu til þessarar spurningar eða voru ekki spurðir. Í töflunni hér til hliðar má sjá að rétt tæp 28% þátttakenda telja það sem spurt var um skipta mjög miklu máli og ríflega 45% frekar miklu. Ef teknir eru saman þeir sem segja þetta skipta „frekar miklu“ og „mjög miklu“ þá gefur það naumlega 73%.

Vikmörk

Til að geta áttáð sig betur á niðurstöðum rannsókna er nauðsynlegt að skilja hvað vikmörk eru. Vikmörk eru reiknuð fyrir hverja hlutfallstölu og ná jafn langt upp fyrir og niður fyrir töluna nema ef vikmörkin fara niður að 0% eða upp að 100%. Oftast er miðað við 95% vissu. Segja má með 95% vissu að niðurstaða sem fengin er úr rannsókn lægi innan þessara vikmarka ef allir í þýðinu væru spurðir. Dæmi: segja má með 95% vissu að hefðu allir í þýði verið spurðir, hefðu á bilinu 24,5% til 30,7% (27,6% +/- 3,1%) þeirra sagt að þetta skipti mjög miklu máli.

Í framhaldi af þessu er hægt að bera saman svamöguleikana. Ef vikmörkin skarast ekki er munur á þeim marktækur. T.d. væri hægt að segja með 95% vissu að marktækt fleiri einstaklingar teldu það sem spurt var um skipta mjög miklu máli en frekar miklu máli.



Myndir

Í myndum er reynt að draga saman heistu niðurstöður þannig að auðvelt sé fyrir lesandann að átta sig á hvað sé markverðast hverju sinni. Ennfremur er oft gerð greining á hverri spurningu eftir öðrum greiningarbreytum í könnuninni. Má þar nefna kyn, aldur, búsetu, menntun og aðrar spurningar í sömu könnun. Hér fyrir neðan má sjá greiningu eftir kyni og aldri þátttakenda. Þar sést að ekki er munur á meðaltölum eftir kyni en hins vegar er munur eftir aldri þátttakenda. Hér skiptir það sem spurt var um þá sem eldri eru meira máli en þá sem yngri eru.

Greiningar

	Fjöldi	Mjög miklu	Frekar miklu	Meðal- lagi	Frekar litlu	Mjög litlu	Meðaltal
Kyn							
Karlar	396	28,8%	43,7%	17,2%	7,1%	3,3%	3,9
Konur	390	26,4%	46,9%	16,7%	8,5%	1,5%	3,9
Aldur *							
16-24 ára	166	22,1%	44,8%	16,3%	12,8%	4,0%	3,7
25-34 ára	159	22,6%	42,8%	16,4%	13,8%	4,4%	3,7
35-44 ára	164	25,0%	42,1%	24,4%	7,3%	1,2%	3,8
45-54 ára	136	30,1%	47,8%	15,4%	5,1%	1,5%	4,0
55-75 ára	161	32,3%	48,4%	11,8%	4,3%	3,1%	4,0

* Marktækur munur á meðaltölum hópa

Marktekt

Algengur misskilningur er að ef niðurstaða tölfraeðiprófs er ekki tölfraeðilega marktæk þá sé ekkert að marka þá niðurstöðu. Það er rangt, því eina merking tölfraeðilegrar marktæktar felst í því hvort hægt sé að alhæfa mun í úrtaki yfir á þýði.

Við úrvinnslu á niðurstöðum eru alla jafna notuð tölfraeðipróf sem greina hvort munur á tilteknum hópum sé tölfraeðilega marktækur eða ekki. Í flestum tilfellum er einhver munur á öllum hópum sem athugaðir eru. Þar sem einungis er verið að vinna með úrtök eru marktæktarpróf notuð til að meta hvort hægt sé að staðhæfa hvort einhver munur sé einnig í því þýði sem úrtakið var dregið úr (dæmi um þýði: Allir Íslendingar á aldrinum 18-69 ára). Ef niðurstaða er ekki tölfraeðilega marktæk er ekki hægt að staðhæfa að einhver munur sé á tilteknum hópum í þýði þrátt fyrir að munur sé á þeim í úrtakinu. Ef niðurstaða er tölfraeðilega marktæk má álykta sem svo að munur sé á þessum hópum í þýðinu.



M O S F E L L S B Æ R

Alþingi
Samgöngunefnd
Bt. Margrétar Maríu Grétarsdóttur
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Mosfellsbæ, 2. mars 2007
nr. erindis 200702055 sój

Efni: Umsögn bæjarráðs Mosfellsbæjar varðandi frumvarp til vegalaga.

Á 815. fundi bæjarráðs Mosfellsbæjar þann 1. mars 2007 var tekið fyrir erindi Samgöngunefndar Alþingis varðandi að gefa umsögn um frumvarp til vegalaga.

Umsögn bæjarráð Mosfellsbæjar er svohljóðandi:

UMSÖGN VEGNA FRUMVARPS TIL NÝRRA VEGALAGA

ALMENN UMSÖGN

Með nýju frumvarpi til vegalaga er leitast við að skýra ýmis ákvæði nánar sem ekki hefur verið nægilega ljós svo sem flokkun vega og hvað fælist í ábyrgð veghaldara, sem er til bóta.

Betur hefði þurft að taka á þeim vandamálum í lögunum sem tengd eru stofnvegum í þéttbýli þar sem um allt annars konar umhverfi er að ræða en í strjálbýli. Framkvæmdir í þéttbýli eru oft á tíðum erfiðari og flóknari þar sem um þrengri og erfiðari aðstæður eru að ræða, enda er mestur umferðarpungi þar sem byggð er þéttust. Sérstaklega snýr þetta að umferðaröryggismálum í tengslum við framkvæmdir í þéttbýli.

Æskilegt hefði verið að tekið væri á lagningu hjóltreidda- og göngustíga meðfram þjóðvegum en ekki varpa þeim kostnaði alfarið yfir á sveitarfélögin.

Taka verður undir með þeim fulltrúum nefndarinnar sem skiluðu séráliti. Með því að varpa kostnaði yfir til sveitarfélaga af vegagerð verður að liggja ljóst fyrir hvernig fjármagna á þau verkefni. Í frumvarpinu er sem dæmi kostnaður við hljóðvarnir í þeim tilvikum sem byggð þróast að stofnvegi sett yfir á sveitarfélögin en í þeim tilvikum þar sem vegir eru færðir nær byggð. Skýrara og eðlilegra hefði verið að Vegagerðin stæði í öllum tilvikum straum af kostnaði við hljóðvarnir enda orsakast hávaðinn af umferð á viðkomandi vegi.

Þá er í frumvarpinu gert ráð fyrir því að sé ekki tekið tillit til óska Vegagerðarinnar við staðsetningu lagningu vega verði viðkomandi sveitarfélag að bera kostnað af þeim kostnaðarmun. Slíkt fyrirkomulag er með öllu óásættanlegt fyrir sveitarfélögin í landinu.

ATHUGASEMDIR VIÐ EINSTAKAR GREINAR

18.gr.

Kostnaður vegna þjóðvega í þéttbýli

Ónákvæmt er að tala um að sveitarfélög eigi að bera kostnað af færslu lagna vegna vegaframkvæmda. Þar ætti fremur að standa að eigandi lagnarinnar beri kostnaðinn, það er viðkomandi veitustofnun. Í mörgum tilvikum er það þannig að veitur og/eða eigendur lagna eru ekki endilega í eigu viðkomandi sveitarfélags. Í samræmi við það sem kemur fram hér að ofan er farið fram á breytingu í þá veru að Vegagerð beri í öllum tilvikum kostnað af hljóðvörnum. Eðlilegast er að setja ákveðin hávaðamörk sem skera eiga úr um hvort þörf sé á að ráðast í hljóðvörn. Það að kostnaður skuli skiptast með mismunandi hætti eftir því hver orsök aukningar á umferð er, býður upp á ágreining.

20.gr.

Vegtengigjald

Þessi grein orkar vægast sagt tvímælis, þar sem um nýjan skatt er að ræða. Skýra verður betur hver á að standa straum af svokölluðu vegtengigjaldi en að óathuguðu mál mætti ætla að hér sé enn á ný verið að seilast í vasa sveitarfélaga og/eða húsbyggjenda.

28.gr

Vegir og skipulag

Gerð er athugasemd við að sveitarfélög eigi að bera þann kostnaðarmun sem hlýst af færslu vegar þegar tillögu Vegagerð um vegstæði er ekki hlítt í einu og öllu.

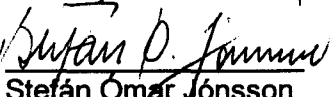
34. gr.

Bráðabirgðaaafnot lands

Í ljós aukningar á verðmæti lands og aukinnar nýtingar hlýtur að teljast óeðlilegt að Vegagerðinni skuli áfram vera heimilt að leita að efni til vegagerðar hvar sem vera skal.

Virðingarfyllst

f.h. bæjarráðs Mosfellsbæjar



Stefán Ómar Jónsson
bæjarritari



Mýrdalshreppur

Alþingi
Erindi nr. P 133/1010
komudagur 16.2.2007

Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

420-III-4 Umsögn um Vegalög.doc

Vík, 15. febrúar 2007

420-III-4 Athugasemdir við frumvarp til vegalaga, 437. mál, heildarlög.

Sveitarstjórn gerir Mýrdalshrepps gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið:

Sveitarstjórn styður sérálit þriggja fulltrúa Sambands íslenskra sveitarfélaga sem kemur fram í fylgiskjali I með frumvarpinu og ekki verður fjallað meira um þá þætti hér.

20. gr.

Sveitarstjórn telur að koma þurfi fram að ákvæði 1. mgr. gildi ekki þegar um er að ræða að lagður sé nýr héraðsvegur eða eldri breytt vegna nýlagna eða breytinga á stofn- eða tengivegum. Ekki getur talist sanngjarnt að fasteignaeigendur standi með þessum hætti straum af afleiddum kostnaði af ákvörðunum ríkis eða sveitarfélaga.

31. gr.

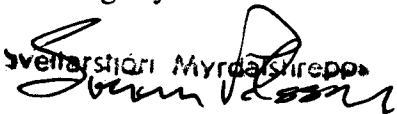
Í greininni kemur fram að við lagningu á vegi í gegnum land manns eigi hann „þá rétt á að fá óhindraðan aðgang að veginum að jafnaði á einum stað frá landareign sinni sér að kostnaðarlausu”

.Nú er það þannig að vegur í gegnum land getur augljóslega skipt landi eða jörð í tvo hluta og lágmarkskrafa hlýtur að vera að landeigandi geti nálgast báða hluta lands síns frá veginum.

X. kafli frumvarpsins veldur vonbrigðum og þarfast frekari skoðunar. Sveitarstjórn telur að veggirðingar séu jafn sjálfsagður hluti að öryggisbúnaði vegarins og slitlag, umferðarmerki, vegstikur og vegmálun. Þannig væri rétt að veghaldara beri að girða meðfram stofn- og tengivegum og að viðhald þeirra girðinga sé alfarið á hendi veghaldara rétt eins og annað viðhald vegarins. Að skipta ábyrgðinni á milli veghaldara, landeiganda og sveitarfélags hefur ekki reynst vel og er úr takti við ríkjandi sjónarmið um skýra verkaskiptingu milli aðila.

Þessum athugasemdum er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllt

Sveitarstjóri Mýrdalshrepps


Sveinn Pálsson
sveitarstjóri



Borgarstjórnin í Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 133/1262
komudagur 28.2.2007

Reykjavík, 26. febrúar 2007

R07020053

175

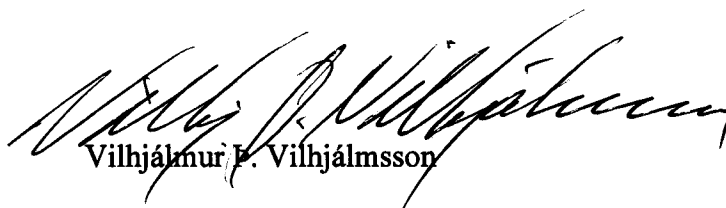
GE/jb

Samgöngunefnd Alþingis
Guðmundur Hallvarðsson, formaður
150 Reykjavík

Frumvarp til vegalaga

Á fundi borgarráðs 22. þ.m. lögð fram umsögn lögfræðiskrifstofu stjórnsýslu- og starfsmannasviðs um frumvarp til vegalaga.

Borgarráð samþykkti umsögnina, sem fylgir í ljósriti.



Vilhjálmur Þ. Vilhjálmsson



Reykjavík, 22. febrúar 2007

R07020053

175

KSt/ás

Borgarráð

Umsögn Reykjavíkurborgar um frumvarp til vegalaga; 437. mál, heildarlög.

Vísað er til bréfs samgöngunefndar Alþingis, dags. 7. febrúar sl., þar sem óskað er umsagnar Reykjavíkurborgar um frumvarp til vegalaga; 437. mál, heildarlög. Undirrituð hefur farið yfir frumvarpið og gerir eftirfarandi athugasemdir:

Almennt um frumvarpið

Reykjavíkurborg telur margt í frumvarpinu vera til bóta. Reykjavíkurborg saknar hins vegar umfjöllunar um almenningssamgöngur. Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að nefndinni sem samdi frumvarpið var m.a. falið að skoða hvort ástæða væri til að setja sérstök lagaákvæði um leyfis- og styrkveitingar Vegagerðarinnar vegna almenningssamgangna. Ekki er að finna neina umfjöllun um þetta í frumvarpinu og verður að telja það miður. Minnt er á mikilvægi almenningssamgangna og þá staðreynd að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa ítrekað undanfarin ár kallað eftir ábyrgð og stuðningi ríkisvaldsins við almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Má sem dæmi minna á nýlega ályktun sem samþykkt var á ársfundi Strætó bs. þann 29. nóvember 2006 en ályktunin var svohljóðandi:

Ársfundur Strætó bs. og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu skora á ríkisvaldið að leggja sitt að mörkum til að bæta rekstrarskilyrði almenningssamgangna, og minnka þær álögur sem lagðar eru á starfsemina.

Einkum er lögð áhersla á eftirfarandi:

Kaupendur almenningssvagna fái 2/3 hluta virðisaukaskatts vegna kaupa á nýjum vögnum endurgreiddan á sama hátt og kaupendur hópferðabífreidda fá. Leiðréttingin verði afturvirk frá því ákvæðið tók gildi 2001.

Kostnaðarauki sem varð vegna brottfalls þungaskatts og upptöku oliugjalds verði leiðréttur. Ráðist verði í úrbætur á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu sem strætisvagnar aka um, með það að markmiði að efla og auka samræmdan forgang í umferð.

Ríkisvaldið styðji almenningssamgöngur um sem nemur álögðum virðisaukaskatti á starfsemi málaflokksins .

Þá er gerð athugasemd við að í frumvarpinu virðist sem hugtökin sveitarfélög og sveitarstjórn séu notuð nokkuð jöfnum höndum, án þess að greinarmunur sé gerður á merkingu þeirra. Þannig segir í 14. gr. segir að vegamálastjóra sé heimilt að fela *sveitarstjórn* veghald héraðsvega innan sveitarfélagsins, óski viðkomandi *sveitarfélag* eftir því. Í 2. mgr. 44. greinar segir að vegagerðinni sé heimilt að binda vetrarþjónustu á einstökum vegaköflum því skilyrði að allur kostnaður við hana eða hluti hans verði greiddur með framlagi *sveitarstjórnar* .

Hafa verður í huga að lögaðilinn er sveitarfélagið en sveitarstjórnin er stjórn lögaðilans og fer með ákvörðunarvald um málefni sveitarfélagsins. Í samræmi við það er ekki rétt að fela sveitarstjórn veghald eða tala um framlag sveitarstjórnar enda fer lögaðilinn, sveitarfélagið,

með veghaldið eða greiðir framlagið, ekki sveitarstjórnin.

Í samræmi við framangreint er nauðsynlegt að breyta eftirfarandi greinum frumvarpsins og setja hugtakið sveitarfélag inn í stað sveitarstjórnar: 1. ml. 1. mgr. 14. gr., 2. mgr. 14. gr., 2. ml. 2. mgr. 28. gr., 1. ml. 3. mgr. 28. gr., 3. ml. 30. gr., 2. mgr. 44. gr., 2. mgr. 52. gr., 1. mgr. 55. gr. og 2. mgr. 55. gr.

Minnt er á að samkvæmt sérstöku samkomulagi Sambands íslenskra sveitarfélaga og ríkisstjórnarinnar ber að kostnaðarmeta öll stjórnarfrumvörp sem hafa í för með sér kostnaðarauka fyrir sveitarfélögin. Ljóst er að frumvarp þetta í óbreyttri mynd mun hafa í för með sér kostnaðarauka fyrir sveitarfélögin. Þar má helst nefna breytingar á skilgreiningum vega sem leiða til þess að veghald einhverra þjóðvega færist yfir til sveitarfélaga, sbr. athugasemdir í frumvarpinu við 9. gr. Þá má telja víst að 18. og 28. gr. frumvarpsins muni leiða til kostnaðarauka fyrir sveitarfélögin. Á meðan slíkt kostnaðarmat liggur ekki fyrir er ekki unnt að taka endanlega afstöðu til frumvarpsins.

Athugasemdir við einstaka greinar.

Um 9. gr.

Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að nokkrir vegir í þéttbýli, sem eru stofn- eða tengivegir samkvæmt gildandi lögum, muni teljast til sveitarfélagavega verði frumvarpið að lögum. Gerð er athugasemd við að ekki sé gerð nánari grein fyrir því um hvaða vegi sé að ræða og hver fjöldi þeirra sé enda hefur þessi breyting í för með sér að kostnaður við veghald þessara vega færist yfir til sveitarfélaga. Án slíkra upplýsinga er ekki hægt að átta sig á hver áhrifin af breytingunni verða fyrir sveitarfélögin.

Um 14. gr.

Í 14. gr. er kveðið á um heimildir vegamálastjóra til að fela sveitarstjórn eða öðrum veghald og skal það gerast með þjónustusamningi. Hafa ber í huga að á veghaldara hvíla viðtækar skyldur gagnvart viðkomandi vegum auk bótaskyldu skv. 56. gr. frumvarpsins. Því er mikilvægt að veghaldari fái nægt fé til að standa undir þeim skyldum og þeirri ábyrgð sem á honum hvílir. Samningar við ríkisvaldið eru yfirleitt háðir því að fé sé veitt til verksins á fjárlögum. Fjárlög eru hins vegar eingöngu gerð til eins árs í senn. Í 1. mgr. 14. greinar segir að fjárveitingar skv. vegaáætlun til héraðsvega skuli renna óskertar til sveitarfélags sem hefur tekið að sér veghald þeirra. Það blasir þannig við að óvissa mun ríkja um það hvort nægir fjármunir muni fást til að sinna veghaldi með fullnægjandi hætti. Vegna þessarar óvissu um fjármögnun verkefnisins en viðvarandi skyldum sem á veghaldara hvíla er nauðsynlegt að það sé gert að skilyrði við gerð þjónustusamninga samkvæmt ákvæðinu að slíkir samningar séu ætíð uppsegjanlegir af sveitarfélagsins hálfu fái sveitarfélagið ekki nægt fjármagn til að standa undir skyldum sínum.

Reykjavíkurborg leggur því til að við 3. mgr. greinarinnar verði bætt nýjum málslíð svohljóðandi:

„Slíkir samningar skulu ætíð vera uppsegjanlegir með þriggja mánaða fyrirvara.“

Um 17. gr.

Gerð er athugasemd við að heimild til gjaldtöku af umferð er bundin við þjóðvegi. Það kann ekki síður að vera tilefni til að taka upp gjaldtöku af umferð um sveitarfélagsvegi, sérstaklega notkunargjald skv. 3. mgr. Þannig kann sveitarfélag að hafa af því hagsmuni að geta gripið til gjaldtöku til að stýra umferð um vegi innan sveitarfélagsins og jafna álag á einstök vegamannvirki. Ekki síður kunna sjónarmið um vernd umhverfis og umferðaröryggi að gefa tilefni til innheimtu slíks notkunargjalds af umferð á sveitarfélagsvegi, ekki síður en þjóðvegi.

Lagt er til að við 1. mgr. bætist svohljóðandi málslíður:

“Þá getur sveitarstjórn með sama hætti ákveðið að veghald einstakra sveitarfélagsvega skuli kostað að hluta eða öllu leyti með veggjaldi af umferð eða með notkunargjaldi.”

Um 18. gr. og 28. gr.

Reykjavíkurborg tekur undir þær athugasemdir sem fram koma í bókun þriggja fulltrúa í nefnd um endurskoðun vegalaga og fylgja frumvarpinu. Í a-lið 2. mgr. 18. gr. kemur fram að Vegagerðin skuli bera kostnað af mannvirkjum sem nauðsynlegt er að setja við veg til að skýla byggð fyrir umferðarhávaða þegar vegi hefur verið valinn staður að ósk Vegagerðarinnar. Í b-lið 2. mgr. 18. gr. segir að sveitarfélög skuli bera kostnað af slíkum mannvirkjum þegar byggð er skipulögð að þjóðvegi sem fyrir er eða hefur verið ákveðinn á staðfestu skipulagi samtímis eða áður en byggð er skipulögð og vegi þannig valin staðsetning að ósk sveitarfélags. Í c-lið segir að ef umferð um veg hefur aukist verulega umfram það sem gert var ráð fyrir þegar skipulag var staðfest, eða þegar af öðrum ástæðum mátti ekki reikna með að umferðarhávaði yrði yfir leyfilegu hámarki, beri Vegagerðin og sveitarfélög kostnaðinn að jöfnu.

Í 28. gr. er að finna sambærilega reglu en þar segir að ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en Vegagerðin telur æskilegt og það leiðir til aukins kostnaðar sé heimilt að krefja sveitarfélögin um þann kostnaðarmun.

Reykjavíkurborg leggst alfarið gegn þessu fyrirkomulagi. Með þessu eru Vegagerðin og ríkisvaldið alfarið leyst undan því að taka tillit til aðstæðna og hagsmuna þess samfélags sem vegir eiga að þjóna og fara í gegnum. Vegagerðinni er falið algjört ákvörðunarvald um legu og staðsetningu vega án þess að vera á nokkurn hátt gert skylt að taka tillit til annarra hagsmuna en þröngra fjárhagslegra hagsmuna sinna. Allt ber þetta keim af því að ríkið sé að reyna að koma hluta af kostnaði við gerð þjóðvega í þéttbýli yfir á sveitarfélögin.

Sérstaka athygli vekur framangreind regla sem sett er fram í c-lið 18. greinar. Þar kemur fram að vegagerðin og sveitarfélög eigi að bera kostnað að jöfnu ef umferð um veg hefur aukist verulega umfram það sem gert var ráð fyrir þegar skipulag var staðfest, eða þegar af öðrum ástæðum mátti ekki reikna með að umferðarhávaði yrði yfir leyfilegu hámarki. Aukning umferðar getur verið af ýmsum ástæðum. Mest hefur aukningin verið á höfuðborgarsvæðinu undanfarin ár. Sú aukning er ekki verk þeirra sveitarfélaga sem þar eru. Ýmsar þjóðfélagsbreytingar hafa hins vegar leitt til þess að mikill fjöldi fólks hefur streymt til höfuðborgarsvæðisins og sveitarfélögin þar því orðið að bregðast við og skipuleggja byggð fyrir fólkið. Þá getur skipulag og uppbygging byggðar í einu sveitarfélagi leitt til þess að umferð aukist verulega í öðrn.

Til viðbótar má nefna að aukning umferðar á þjóðvegi getur komið til vegna þess að ekki fást fjármunir á vegaáætlun til að gera nýjan veg sem skipulag sveitarfélagsins gerði ráð fyrir að tæki við viðbótarumferð. Þá er það ekki eingöngu þróun byggðar og aukning umferðar sem valdið getur því að nauðsynlegt sé að grípa til ráðstafana gagnvart hávaða frá umferð. Um hávaða gilda reglur settar af Alþingi og ríkinu en ekki af sveitarfélögum auk þess sem viðhorf fólks í samfélaginu til slíkra mála er sífellt að breytast. Það er fráleitt að láta einstaka sveitarfélög bera kostnað af því þegar ríkið gerir breytingar á sínu regluverki varðandi hávaða eða þegar viðhorf í samfélaginu breytast.

Hafa ber í huga að samkvæmt íslenskri stjórnskipan eru það sveitarfélög sem hafa það hlutverk að lögum að gæta hagsmuna þeirra sem þar búa. Það er bæði nauðsynlegt og eðlilegt að ríkið taki fullt tillit til sjónarmiða sveitarfélaga þegar kemur að vegamálum enda búi

málefnaleg sjónarmið þar að baki. Það verður að gera ráð fyrir því að sveitarstjórnarmenn beri hag samfélagsins fyrir brjósti og að þeir sýni ábyrgð og skynsemi gagnvart kostnaði ríkisins af þjóðvegagerð.

Gerð er athugasemd við 1. mgr. 18. gr. þar sem gert er ráð fyrir að sveitarfélög kosti holræsi, færslur á lögnum, almenna stíga og annað því tengt. Þennan kostnað, sem sérstaklega er til kominn vegna þéttbýlisins skuli ekki til kostnaðar við gerð þjóðveggar í þéttbýli. Þrátt fyrir að ákvæðið sé efnislega samhljóða 20. gr. gildandi laga þá lýsir það úreltum viðhorfum að telja ekki göngu- og hjóltreðastíga hluta af þjóðvegakerfi landsins.

Um 20. gr.

Grein þessi er nýmæli. Í henni kemur fram að veghaldari héraðsvega, sem almennt má gera ráð fyrir að sé Vegagerðin, þ.e. ríkið, geti lagt á sérstakt vegtengigjald til að standa straum af kostnaði við lagningu vegarins. Þá segir að um fjárhæð, álagningu og innheimtu fari samkvæmt lögum gatnagerðargjald. Reykjavíkurborg hlýtur að undrast ákvæðið og það hvernig ríkisvaldið hyggst rökstyðja það fyrir íbúum einstakra svæða og sveitarfélaga að þeir þurfi að greiða verulegar fjárhæðir vegna vegagerðar eftir gildistöku laganna. Í umsögn Reykjavíkurborgar til félagsmálanefndar Alþingis um frumvarp til nýlegra laga um gatnagerðargjald var lögð á það áhersla að heimild sveitarfélaga til innheimtu gatnagerðargjalds væri ekki bundin við þéttbýli heldur næði einnig til fasteigna í dreifbýli. Félagsmálanefnd Alþingis féllst ekki á sjónarmið Reykjavíkurborgar. Ef ákvæði þetta verður að lögum blasir við að Reykjavíkurborg mun leita eftir því að nýsamþykktum lögum nr. 153/2006 um gatnagerðargjald verði breytt og sveitarfélögum heimilað að innheimta gatnagerðargjald af fasteignum í dreifbýli. Standa engin rök til annars verði veghaldara heimilað að innheimta svokallað vegtengigjald eins og 20. gr. frumvarpsins gerir ráð fyrir.

Burtséð frá framangreindu telur Reykjavíkurborg vafasamt að ákvæðið uppfylli þær kröfur sem Stjórnarskrá lýðveldisins Íslands gerir til skattlagningarheimilda. Í 40. gr. segir að engan skatt megi á leggja né breyta né af taka nema með lögum. Í 77. gr. segir að skattamálum skuli skipað með lögum. Ekki megi fela stjórnvöldum ákvörðun um hvort leggja skuli á skatt, breyta honum eða afnema hann. Að áliti Reykjavíkurborgar dugir tilvísun til nýsamþykktra laga um gatnagerðargjald nr. 153/2006 sem kveða á um heimildir sveitarfélaga til að innheimta sérstakan skatt, gatnagerðargjald, ekki til að uppfylla kröfur stjórnarskrárinnar til skattlagningarheimilda.



Kristbjörg Stephenen, hdl.



Alþingi
Erindi nr. P 133/1158
komudagur 22.2.2007

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Alþingi samgöngunefnd
b.t. Margrétar M. Grétarsdóttur

Reykjavík 21. febrúar 2007

Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

0702004SA/ JF
Tilv.: 201

Efni: Umsögn um frumvarp til vegalaga

Með bréfi samgöngunefndar Alþingis, dags. 7. febrúar s.l., fékk Samband íslenskra sveitarfélaga til umsagnar frumvarp til vegalaga, 437. mál.

Sambandið telur margt í frumvarpinu vera til bóta. Sambandið saknar hins vegar umfjöllunar um almenningssamgöngur. Það var eitt af hlutverkum nefndarinnar sem samdi frumvarpið að fjalla um hvort ástæða væri til að setja sérstök lagaákvæði um leyfis- og styrkveitingar Vegagerðarinnar vegna almenningssamgangna. Ekki er að finna neina umfjöllun um þetta í frumvarpinu og telur sambandið það miður þar sem almenningssamgöngur skipta verulegu máli varðandi þróun vegakerfisins og umhverfismál. Sambandið telur rétt að nefndin hefði fjallað um málið með það fyrir augum að finna leiðir til að styrkja almenningssamgöngur.

Í frumvarpinu virðist gæta nokkurs misskilnings um hugtökin „sveitarfélag“ og „sveitarstjórn“. Þau hugtök eru notuð jöfnum höndum að því er virðist í sömu merkingu. Nefna má sem dæmi að í 14. gr. segir að vegamálastjóra sé heimilt að fela **sveitarstjórn** veghald héraðsvega innan sveitarfélagsins, óski viðkomandi **sveitarfélag** eftir því. Í 2. mgr. 44. greinar segir að vegagerðinni sé heimilt að binda vetrarþjónustu á einstökum vegarköflum því skilyrði að allur kostnaður við hana eða hluti hans verði greiddur með framlagi **sveitarstjórnar**.

Nauðsynlegt er að það liggi fyrir að það er sveitarfélagið sem er lögaðilinn en ekki sveitarstjórnin. Sveitarstjórnin er hins vegar sá aðili innan sveitarfélagsins sem fer með öll völd í sveitarfélaginu eða ákveður hvaða aðili innan sveitarfélagsins fer með völd á viðkomandi sviðum eða málaflokkum. Það er því ekki eðlilegt að fela sveitarstjórn veghald eða líta svo á að eitthvað sé greitt með framlagi sveitarstjórnar því það er sveitarfélagið sem fer með veghaldið eða greiðir framlagið en ekki sveitarstjórnin.

Nauðsynlegt er því að gera breytingar á eftirfarandi greinum frumvarpsins og setja hugtakið sveitarfélag inn í stað sveitarstjórnar í eftirfarandi greinum: 1. ml. 1. mgr. 14. gr., 2. mgr. 14. gr., 2. ml. 2. mgr. 28. gr., 1. ml. 3. mgr. 28. gr., 3. ml. 30. gr., 2. mgr. 44. gr., 2. mgr. 52. gr., 1. mgr. 55. gr. og 2. mgr. 55. gr.



Athugasemdir við einstaka greinar.

9. gr.

Sambandið telur rétt að gera athugasemd við 9. gr. frumvarpsins en í athugasemdum við ákvæðið kemur fram að nokkrir vegir í þéttbýli sem eru stofn- eða tengivegir samkvæmt gildandi lögum teljist til sveitarfélagavega verði frumvarpið að lögum. Nauðsynlegt er að gerð sé nánari grein fyrir því um hvaða vegi sé að ræða og hver fjöldi þeirra sé því með þessu er verið að færa kostnað yfir til sveitarfélaga.

14. gr.

Í 14. gr. er fjallað um heimildir vegamálastjóra til að fela sveitarstjórn eða öðrum veghald og skal það gerast með þjónustusamningi. Á veghaldara hvíla víðtækar skyldur vegna viðkomandi vega auk bótaskyldu skv. 56. gr. frumvarpsins. Það er því afar mikilvægt að veghaldari fá nægt fé til að standa undir þeim skyldum og þeirri ábyrgð sem á honum hvílir. Samningar við ríkið eru yfirleitt háðir því að fé sé veitt til verksins á fjárlögum. Fjárlög eru hins vegar eingöngu gerð til eins árs í senn og því ríkir alltaf óvissa um að nægilegir fjármunir muni fást til að sinna veghaldi með fullnægjandi hætti. Til dæmis kemur fram í 1. mgr. 14. greinar frumvarpsins að fjárveitingar skv. vegaáætlun til héraðsvega skuli renna óskertar til sveitarfélags sem hefur tekið að sér veghald þeirra. Vegna þessarar óvissu í fjármögnun en viðvarandi skyldum sem á veghaldara hvíla er nauðsynlegt að það sé gert að skilyrði við gerð þjónustusamninga skv. þessari grein að slíkir samningar séu ætíð uppsegjanlegir af sveitarfélagsins hálfu fái það ekki nægt fjármagn til að standa undir skyldum sínum.

Sambandið leggur því til að við 3. mgr. greinarinnar verði bætt nýjum málslíð svohljóðandi: „Slíkir samningar skulu ætíð vera uppsegjanlegir með þriggja mánaða fyrirvara.“

18. og 28. gr.

Sambandið tekur undir þær athugasemdir sem fram koma í bókun þriggja fulltrúa í nefnd um endurskoðun vegalaga.

Í a-lið 2. mgr. 18. gr. kemur fram að Vegagerðin skuli bera kostnað af mannvirkjum sem nauðsynlegt er að setja við veg til að skýla byggð fyrir umferðarhávaða þegar vegi hefur verið valinn staður að ósk Vegagerðarinnar. Í b-lið 2. mgr. 18. gr. segir að sveitarfélög skuli bera kostnað af slíkum mannvirkjum þegar byggð er skipulögð að þjóðvegi sem fyrir er eða hefur verið ákveðinn á staðfestu skipulagi samtímis eða áður en byggð er skipulögð og vegi þannig valin staðsetning að ósk sveitarfélags. Í c-lið segir að ef umferð um veg hefur aukist verulega umfram það sem gert var ráð fyrir þegar skipulag var staðfest, eða þegar af öðrum ástæðum mátti ekki reikna með að umferðarhávaði yrði yfir leyfilegu hámarki, bera Vegagerðin og sveitarfélög kostnaðinn að jöfnu.

Í 28. gr. er að finna sambærilega reglu en þar segir að ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en Vegagerðin telur æskilegt og það leiðir



til aukins kostnaðar sé heimilt að krefja sveitarfélögin um þann kostnaðarmun.

Sambandið telur þetta fyrirkomulag með öllu óviðunandi fyrir sveitarfélögin í landinu enda eru Vegagerðin og ríkið með þessu fyrirkomulagi algjörlega leyst undan því að taka tillit til aðstæðna og hagsmuna þess samfélags sem vegir eiga að þjóna og fara í gegnum. Vegagerðinni er með þessum hætti falið algjört ákvörðunarvald um legu og staðsetningu vega án þess að vera á nokkurn hátt skylt að taka tillit til annarra hagsmuna en þröngra fjárhagslegra hagsmuna sinna. Allt ber þetta keim af því að ríkið er að reyna að koma hluta af kostnaði við gerð þjóðvega í þéttbýli yfir á sveitarfélögin.

Sérstaka athygli vekur framangreind regla sem sett er fram í c-lið 18. greinar. Þar kemur fram að vegagerðin og sveitarfélög eigi að bera kostnað að jöfnu ef umferð um veg hefur aukist verulega umfram það sem gert var ráð fyrir þegar skipulag var staðfest, eða þegar af öðrum ástæðum mátti ekki reikna með að umferðarhávaði yrði yfir leyfilegu hámarki. Aukning umferðar getur verið af ýmsum ástæðum. Mest hefur aukningin verið á höfuðborgarsvæðinu undanfarin ár. Sú aukning er ekki verk þeirra sveitarfélaga sem þar eru. Ýmsar þjóðfélagsbreytingar hafa hins vegar leitt til þess að mikill fjöldi fólks hefur streymt til höfuðborgarsvæðisins og sveitarfélögin þar því orðið að skipuleggja byggð fyrir fólkið. Þá getur það verið að skipulag og uppbyggingar byggðar í einu sveitarfélagi leiði til þess að umferð aukist verulega í öðru. Hví skyldi kostnaður vegna aukningar umferðar um þjóðveg eitt í Garðabæ lenda að helmingi á því sveitarfélagi þegar ljóst er aukningin á að mestu rætur að rekja til íbúafjölgunar í Hafnarfirði? Fjöldmörg álitaefni sem þessi geta komið upp og valdið deilum og ósanngjörnum niðurstöðum. Sambandið telur því rökrétt og hentugast að vegagerðin og þar með ríkið beri þennan kostnað en ekki sveitarfélögin.

Þá er það ekki svo að það sé eingöngu þróun byggðar og aukning umferðar sem valdið getur því að nauðsynlegt sé að grípa til ráðstafana gagnvart hávaða frá umferð. Um hávaða gilda reglur settar af Alþingi og ríkinu en ekki af sveitarfélögum auk þess sem viðhorf fólks í samfélaginu til slíkra mála er sífellt að breytast. Það er fráleitt að láta einstaka sveitarfélög bera kostnað af því þegar ríkið gerir breytingar á sínu regluverki varðandi hávaða eða þegar viðhorf í samfélaginu breytast.

Ekki er víst að framangreind ákvæði muni leysa úr þeirri óvissu og deilum sem verið hafa um þessi mál. Auðvelt er að sjá fyrir sér deilur um framkvæmd þessara greina. Það skiptir öllu máli hver hefur frumkvæði og er fyrstur. Vegagerðin getur hæglega leikið þann leik að fara ekki fram á að nokkrir vegir verði skipulagðir og beðið eftir frumkvæði heimamanna eða valið legu vega algjörlega án tillits til hagsmuna heimamanna. Um leið og sveitarfélagið hefur einhverja skoðun á málinu eru strax komnar forsendur fyrir vegagerðina til að segja að legan sé að ósk sveitarfélagsins sem verði þar með að bera allan umfram kostnað. Síðan kemur fram í 28. gr. frumvarpsins að ef það verður ágreiningur á milli ríkisstofnunarinnar og sveitarfélagið eigi ráðherra, þ.e. ríkið, að skera úr um ágreininginn.



Allt ber þetta að sama brunni, þ.e. að um leið og sveitarfélagið hefur skoðun á málinu þarf það að borga. Svo virðist því að allt vald sé í höndum ríkisins og vegagerðarinnar.

Eins og fram kemur í framangreindri bókun verður að hafa í huga að samkvæmt íslenskri stjórnskipan eru það sveitarfélög sem hafa það hlutverk að lögum að gæta hagsmuna þeirra sem í viðkomandi sveitarfélagi búa. Það er bæði nauðsynlegt og eðlilegt að ríkið taki fullt tillit til sjónarmiða sveitarfélaga þegar kemur að vegamálum enda búi málefnaleg sjónarmið þar að baki. Það verður að gera ráð fyrir því að sveitarstjórnarmenn beri hag samfélagsins fyrir brjósti og að þeir sýni ábyrgð og skynsemi gagnvart kostnaði ríkisins af þjóðvegagerð.

Eftir sem áður liggur það fyrir að vald til að ákveða fjárveitingar til vegamála liggur hjá Alþingi og því ætti það ekki að vera hættulegt fyrir ríkið að bera allan kostnað af þjóðvegagerð hvort sem þeir eru í þéttbýli eða dreifbýli.

Sambandið telur því rétt að ríkið standi straum af kostnaði sem fjallað er um í 18. og 28. gr. frumvarpsdraganna og greinunum verði breytt í samræmi við það. Nái það ekki fram að ganga leggur sambandið til að það sé ekki ráðherra sem sker úr um ágreining á milli sveitarfélags og vegagerðar heldur einhver óvilhallur aðili, t.d. sameiginleg nefnd ríkis og sveitarfélaga eða sérstakur gerðardómur.

20. gr.

Grein þessi er nýmæli. Í henni kemur fram að veghaldari héraðsvega, sem almennt má gera ráð fyrir að sé vegagerðin, þ.e. ríkið, geti lagt á sérstakt vegtengigjald til að standa straum af kostnaði við lagningu vegarins. Þá segir að um fjárhæð, álagningu og innheimtu fari samkvæmt lögum um gatnagerðargjald. Sambandið mótmælir þessari grein harðlega. Með þessu er ríkinu veitt heimild til að fjármagna vegagerð í dreifbýli með gatnagerðargjöldum sem reyndar eiga að kallast vegtengigjöld. Sveitarfélög og íbúar á viðkomandi svæði standa berskjölduð gagnvart þessari gjaldtöku. Ríkinu er með þessu veitt heimild til að seilast í vasa íbúa einstakra sveitarfélaga án þess að þeir hafi nokkuð um það að segja.

Þá er líklegt að ýmsir tæknilegir annmarkar séu því að þetta sé framkvæmanlegt þegar lög um gatnagerðargjald eru skoðuð með tilliti til þessa.

Þá verður fróðlega að fylgjast með því hvernig ríkisvaldið ætlar að rökstyðja það fyrir íbúum einstakra svæða og sveitarfélaga að þeir þurfi að greiða verulegar fjárhæðir vegna vegagerðar eftir gildistöku laganna. Gatnagerðargjald og þar með hinn nýi skattur, vegtengigjald, getur hlaupið á hundruðum þúsunda eða milljónum króna og munu bændur sjálfsagt verða stærstu greiðendur vegtengigjalds.

Þá felur grein þessi að öllum líkindum í sér brot á 40. og 77. gr. Stjórnarskrár lýðveldisins Íslands. Í 40. gr. segir að engan skatt má á leggja né breyta né af taka nema með lögum. Í 77. gr. segir að skattamálum skal skipað með lögum.



Ekki má fela stjórnvöldum ákvörðun um hvort leggja skuli á skatt, breyta honum eða afnema hann.

Þann 1. júlí nk. taka gildi ný lög um gatnagerðargjald nr. 153/2006 þar sem m.a. er skorið úr þeirri óvissu sem áður ríkti um það hvort gatnagerðargjald væri skattur eða þjónustugjald. Fram kemur í lögunum að gatnagerðargjald sé skattur enda hafði flest bent til þess að svo væri í raun og niðurstöður dómstóla gengið á þá leið. Bæði núgildandi lög um gatnagerðargjald og hin nýju lög veita sveitarfélögum heimild til þess að ákveða hvort og í hve miklum mæli þau leggja á gatnagerðargjöld upp að ákveðnu hámarki þó. Ríkisstjórnin eða stofnanir ríkisins hafa ekki slík völd, sbr. framangreind ákvæði stjórnarskrárinnar. Sveitarfélögin búa hins vegar við annað kerfi hvað skattlagningarheimildir varðar sbr. 78. grein stjórnarskrárinnar. Þeim er t.d. heimilt að ákveð hvort skattar séu lagðir á eða ekki, allt eftir því hvað Alþingi ákveður. Þannig hafa sveitarfélögin heimild til að ákveða útsvarsprósentu innan ákveðinna marka og ákveða álagningarhlutfall fasteignaskatta upp að lögbundnu hámarki. Slíkar heimildir hefur ríkisstjórnin hins vegar ekki.

Þegar af þessari ástæðu er nauðsynlegt að fella ákvæði þetta í heild sinni út úr frumvarpinu.

Í ljósi framangreindra athugasemda telur sambandið fullvíst að ákvæðið verði fellt út úr frumvarpinu en áskilur sér rétt til að koma með frekari rökstuðning gegn ákvæðinu ef þörf krefur.

Kostnaðarmat

Samkvæmt sérstöku samkomulagi Sambands íslenskra sveitarfélaga og ríkisstjórnarinnar ber að kostnaðarmeta öll stjórnarfrumvörp sem hafa í för með sér kostnaðarauka fyrir sveitarfélögin. Ljóst er að frumvarp þetta í óbreyttri mynd mun hafa í för með sér kostnaðarauka fyrir sveitarfélögin. Þar má helst nefna breytingar á skilgreiningunum vega sem leiða til þess að veghald einhverra þjóðvega færist yfir til sveitarfélaga, sbr. athugasemdir í frumvarpinu við 9. gr. Þá má telja víst að 18. og 28. gr. frumvarpsins muni leiða til kostnaðarauka fyrir sveitarfélögin. Sambandið getur ekki tekið endanlega afstöðu til frumvarpsins fyrr en slíkt mat liggur fyrir.

Virðingarfyllst

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Sigurður Óli Kolbeinsson
Sviðsstjóri lögræðisviðs



Erindi nr. P 133/1176
komudagur 22. 2. 2007

Alþingi
Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10

150 REYKJAVÍK

21.2. 2007.

Samtök atvinnulífsins, Samtök iðnaðarins, SVP-Samtök verslunar- og þjónustu og Samtök ferðaþjónustunnar hafa fengið til umsagnar frumvarp til vegalaga, 437. mál.

Frumvarp þetta er í aðalatriðum byggt á tilögum nefndar sem samgönguráðherra skipaði í byrjun árs 2006 og áttu samtökin fulltrúa í nefndinni, sem skilaði tillögu að frumvarpi til nýrra vegalaga til samgönguráðherra.

Samtökin eru ánægð með að lögfest verði í 4. grein frumvarpsins að Vegagerðin skuli við framkvæmd vegamála leitast við að bjóða út alla hönnun, nýbyggingar, viðhald, þjónustu og eftirlit. Telja samtökin þetta ákvæði til fyrirmyndar og falli að framsækinni og nútímalegri framkvæmd vegamála. Samkvæmt 5. grein frumvarpsins verður Vegagerðinni þó heimilt með sérstöku samþykki ráðherra, að stofna til sérstakra félaga til að sinna núverandi verkefnum stofnunarinnar sem undanfara þess að þau verði öll boðin út. Samtökin líta svo á að hér sé um að ræða þau verkefni sem enn eru unnin innan Vegagerðarinnar eins og t.d. þjónusta og vegaeftirlit.

Það er ástæða til að fagna mörgum nýmælum í frumvarpinu er varða ábyrgð og skyldur Vegagerðarinnar á vegum og mannvirkjum. Þess má sjá stað víða í greinum frumvarpsins og í athugasemdum og er það vel. Þó má spyrja hvort ekki sé ástæða til að segja það berum orðum í 5. gr. að það sé hlutverk Vegagerðarinnar að bera ábyrgð á rekstri þjóðvegakerfisins? Lagt er til að þetta sé sagt berum orðum í greininni. Merkingum og leiðbeiningum til ökumanna hefur víða þótt ábótavant þar sem framkvæmdið standa yfir og því miður stundum leitt til þess að slys hafa orðið. Vegagerðin ber ábyrgð á að gengið sé vel og skilmerkilega frá öllum merkingum og að á meðan framkvæmdir eiga sér stað sé gengið svo vel frá vegum og tengingum inn á hann að fyllsta öryggis sé gætt. Það sama á við um hönnun mannvirkja almennt s.s. frágangi gatnamóta, brúargerðar, hringtorga o.s.frv. Góðar og skýrar merkingar einsleitni og stöðlun umferðarmannvirkja eru mikilvægt öryggisatriði og fyllsta ástæða til að í vegalögum komi skýrt fram að gerðar séu kröfur á Vegagerðina að þessu leyti. Í vegalögum þarf að koma skýrt fram að Vegagerðin hefur það hlutverk að bera ábyrgð á þjóðvegakerfinu og jafnframt að þjóðvegakerfið eigi að þola þá umferð sem á þeim er.

Í 17. grein frumvarpsins er heimilað að leggja á nýjar álögur á umferð með veggjaldi og notkunargjaldi. Samtökin álíta að þessi nýju heimildarákvæði séu undanfari breytinga á álagningu olíugjalds. Samtökin vilja að núverandi olíugjaldi verði breytt eins og þau hafa ítrekað lagt til við Alþingi og fjármálaráðuneyti í umsögnum. Hætt verði innheimtu olíugjalds af akstri þyngri atvinnubifreiða. Í staðin verði greitt notkunar- eða kílómetragjald þessara atvinnubifreiða, td. þyngri en 10 tonn, en gæti allt eins miðast við lægri heildarþyngd.

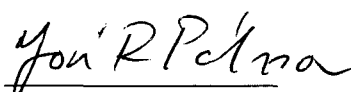
Nauðsynlegt er að áréttu að samtökin létu bóka í fundargerð þegar nefndin skilaði tillögum til samgönguráðherra að þau stæðu að frumvarpinu með þeim fyrirvara að í því felist ekki samþykki til aukinnar skattheimtu á atvinnulífið í heild. Í samræmi við þennan fyrirvara atvinnurekenda er í almennum athugasemdum um ný gjaldtökuákvæði í frumvarpinu tekið fram: “*Rétt er að leggja áherslu á að hér er ekki á neinn hátt verið að veita veghaldara opna heimild til að leggja gjald á umferð heldur er kveðið á um að ákvörðun um slíka gjaldtöku skuli taka í samgönguáætlun sem háð er samþykki Alþingis hverju sinni. Hér er því eingöngu verið að setja fram almennan ramma um gjaldtökuna sem tekur mið af samsvarandi löggjöf á EES-svæðinu.*”

Samtökin treysta því að þær nútímalegu gjaldtökuheimildir, sem í frumvarpinu felast komi að öllu leyti eða hluta í stað núverandi olíugjalds en verði ekki misnotaðar til að auka enn á skattheimtu á umferð og samgöngur.

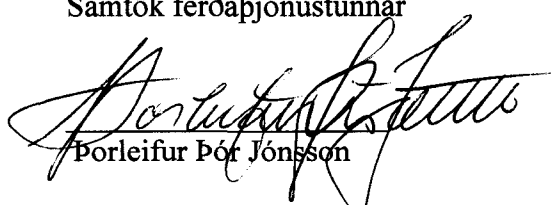
Samtökin vilja einnig benda á að við framkvæmd á gjaldtöku af samgöngumannvirkjum er mikilvægt að notendur hafi raunverulegan valkost um aðrar leiðir sem eru án beinnar gjaldtöku. Bent er á að leiðin um Hvalfjörð er valkostur við það að greiða veggjald í gegnum Hvalfjarðargöng. Við gjaldtöku á nýjum Kjalvegi væri ekki hægt að komast í Kerlingarfjöll eða á Hveravelli, sem eru vinsælir ferðamannastaðir, án þess að greiða sérstakt veggjald. Slíkt er að mati samtakanna ekki eðlilegt eða sanngjarnt gagnvart ferðamönnum.

Virðingarfyllst, fh.

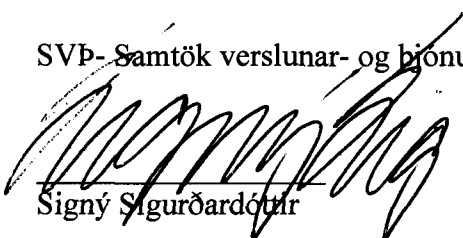
Samtaka atvinnulífins


Jón R. Pálsson hrl.

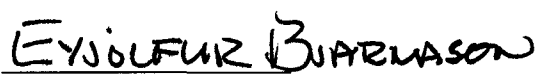
Samtök ferðaþjónustunnar


Þorleifur Þór Jónsson

SVP- Samtök verslunar- og þjónustu


Signý Sigurðardóttir

Samtök iðnaðarins


Eyjólfur Bjarnason



Alþingi
nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Selfossi, 15. febrúar 2007

0610008SA PH

Alþingi

Erindi nr. P 133/1067

komudagur 19.2.2007

Efni: Umsögn um frumvarp til vegalaga, 437. mál

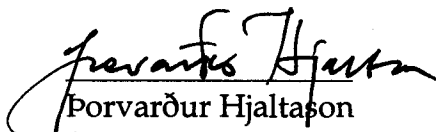
Samtök sunnlenskra sveitarfélaga gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarp að vegalögum sem nú eru til umsagnar.

1. Samtök sunnlenskra sveitarfélaga leggja höfuðáherslu á að verkefnum þeim sem lagt er til í drögunum að færist yfir til sveitarfélaganna fylgi fullnægjandi og tryggir tekjustofnar, ekki aðeins til að halda ástandinu eins og það er nú í horfinu, heldur til að stórbæta þá vegi sem um ræðir. Um algjört grundvallaratriði er að ræða og í raun ekki hægt fyrir sveitarfélögin að taka afstöðu til verkefnatilflutningsins fyrr en sú hlið málsins liggur skýrt fyrir.

2. Samtökin gera athugasemdir við 28. grein frumvarpsins, þar sem gert er ráð fyrir að kostnaður falli á sveitarfélög ef skipulag þeirra er ekki í samræmi við vilja Vegagerðarinnar. Hafa ber í huga í þessu sambandi sjálfákvörðunarrétt sveitarfélaganna um eigin málefni og m.a. í skipulagsmálum. Framkvæmdir á vegum ríkisins/vegagerðarinnar þurfa því að taka mið af skipulagi sveitarfélaganna og verða að fjármagnast að öllu leyti af ríkinu í samræmi við gildandi verkaskiptingu á milli ríkis og sveitarfélaga í samgöngumálum.

Umsögninni er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,
f.h. SASS


Þorvarður Hjaltason
framkvæmdastjóri



SSV

Borgarnesi, 13. febrúar 2007

Nefndasvið Alþingis
Alþingi v/Austurvöll
150 Reykjavík

**Umsögn um frumvarp til vegalaga frá samgöngunefnd Samtaka
sveitarfélaga á Vesturlandi.**

Frumvarp til vegalaga 437. mál. Heildarlög. Umsögn.

17. gr.

Samgöngunefnd SSV gerir athugasemd við útfærslu 17. greinar.

Umsögn.

Nefndin vísar til hugmyndarinnar um skuggagjöld en þar er átt við leið í einkaframkvæmd sem er vel þekkt erlendis, en hefur ekki verið notuð hér á landi. Með skuggagjöldum er átt við að ríkið greiði þeim sem byggir og rekur mannvirkið ákveðið gjald sem ræðst af notkun þess.

37. grein.

Í 37. grein er sagt að landeiganda sé skylt að láta af hendi land sem þarf til þjóðvegagerðar og hvers kyns veghalds, t.d. er kveðið á um að leyfa efnistöku vegagerðar, hvort heldur er grjót, mól, eða önnur jarðefni.

Umsögn.

Ekki er hægt að skylda landeiganda til efnistöku. Bent skal á að landeigandi skal hafa sjálfur um það að segja hvort efnistaka sé leyfð auk þess sem námuleyfi þarf fyrir efnistöku frá viðkomandi sveitarfélagi.

52. grein.

Samgöngunefnd SSV gerir athugasemd við 52. grein frumvarpsins þar sem drögin kveða á um að landeigandi skuli annast viðhald girðinga með vegum í landi sínu.

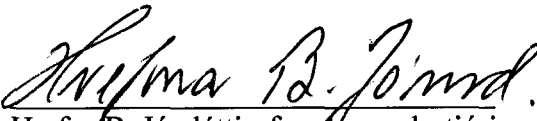
Umsögn

Veghaldari annist viðhald girðinga meðfram þeim þjóðvegum landsins sem hafa meira en 300 SDU (sumardagsumferð) og beri af því þann kostnað sem til fellur.

Sérálit nefndar um endurskoðun vegalaga.

Tekið er undir sérálit þeirra þriggja fulltrúa í nefnd um endurskoðun vegalaga. Ekki er þó lagst gegn þeirri hugmynd að flytja verkefni til sveitarfélaga og fagnar nefndin þeim möguleika sem kveðið er á um í 14. grein laganna. Nefndin skorar á samgönguráðherra að gera þjónustusamninga til reynslu við eitt eða fleiri sveitarfélög til að fá reynslu á viðkomandi fyrirkomulag.

Virðingarfyllst
f.h. Samgöngunefndar SSV.


Hrefna B. Jónsdóttir, framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. P 133/1044
komudagur 19.2.2007

SUNN Samtök um
náttúruvernd
á Norðurlandi

Athugasemd við frv. til vegalaga, 437. mál, einkum við 17. gr.

SUNN, Samtök um náttúruvernd á Norðurlandi, álykta að gjaldtaka á vegum sem liggja upp á hálendið og um hálendið sé fráleit. Ályktun þessi er í samhengi við hugmyndir um uppbyggðan Kjalveg þar sem erfitt er að sjá að hægt sé að viðhalda núverandi Kjalvegi öðruvísi en a.m.k. hluti hans eyðileggist vegna nýs vegar.

Virðingarfyllst

f.h. SUNN


Ingólfur Ásgeir Jóhannesson
formaður
Drekagili 5
603 Akureyri



SANDGERÐISBÆR - innan seilingar!

Bæjarstjóri, GSM 892 7919 - Netfang: sigurdur@sandgerdi.is

Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 133/118/
komudagur 23.2.2007

Sandgerði, 21.02.2007.

Málefni: Frumvarp til vegalaga 437. mál, heildarlög.

Á 411. fundi bæjarráðs Sandgerðisbæjar þann 20.02.2007 var lagt fram til kynningar bréf ykkar dags. 07.02.2007 og eftirfarandi bókað.

- Bæjarráð harmar að í frumvarpi Samgönguráðherra til vegalaga skuli hvergi minnst á Ósárbotnaveg, lýsingu á Sandgerðisvegi eða frekari framkvæmdir við Strandgötu. Bæjarráð felur bæjarstjóra að leita skýringa á ástæðum fyrir framhjálaupi ráðherra í vegamálum Sandgerðisbæjar.

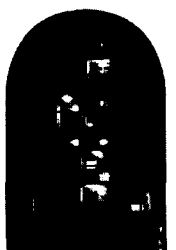
Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst.

Sigurður Vaur Asbjarnarson bæjarstjóri



*Ffrit. Guðjón Hjónluíssoy.
Hjálmar Ferason.*





Alþingi
Erindi nr. Þ 133/118/
komudagur 23.2.2007

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi v/Austurvöll
150 Reykjavík

Sandgerði, 21.02.2007.

Málefni: Frumvarp til samgönguáætlunar 437. mál, heildarlög.

Á 411. fundi bæjarráðs Sandgerðisbæjar þann 20.02.2007 var lagt fram til kynningar bréf ykkar dags. 07.02.2007 og eftirfarandi bókað.

- **Bæjarráð hefur að í frumvarpi Samgönguráðherra til samgönguáætlunar skuli hvergi minnst á Ósárbotnaveg, lýsingu á Sandgerðisvegi eða frekari framkvæmdir við Strandgötu. Bæjarráð felur bæjarstjóra að leita skýringa á ástæðum fyrir framhjálaupi ráðherra í vegamálum Sandgerðisbæjar.**

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt.

Sigurður Valur Ásbjarnarson bæjarstjóri

Framkvæmdir eru hafnar við Ósábotnaveg en vegurinn er óökufær. Framkvæmdir eru hafnar við Strandgötu, fyrsta áfanga lýkur á þessu ári en annar og þriðji áfangi er ekki á núgildandi og næstu vegaáætlun.

Allar upplýsingar um kostnað vegna umræddra vegaframkvæmda eru hjá Vegagerð ríkisins.

Sandgerðisbær hefur fengið sáralítið fjármagn frá árinu 1992 vegna nýframkvæmda í vegamálum.

Samrit: Guðjón Hjörleifsson, Hjálmar Árnason.

Skagabyggð

Örlygsstöðum II 545 Skagaströnd
12. febrúar 2007.

Samgöngunefnd Alþingis.

Fyrir skömmu barst undirrituðum frumvarp til vegalaga til umsagnar og eru eftirfarandi athugasemdir gerðar:

20. gr. um vegtengigjald verði felld út úr lagafrumvarpinu. Ekki verður fallist á þau rök í athugasemdum við lagafrumvarpið að með því að taka upp vegtengigjald til samræmis við gatnagerðargjöld í þéttbýli sé verið að jafna stöðu íbúa í dreifbýli og þéttbýli. Sú kvöð er ekki lögð á íbúa í þéttbýli að kosta sjálfir 50 m vegakafla næst bústað sínum eins og gert er gagnvart þeim sem búa við héraðsvegi sbr. 8. gr. Ef vegtengigjald verður lagt á íbúa í dreifbýli verður jafnframt að fella þetta 50 m ákvæði burt. Einnig verður að gera þá kröfu að um sambærilega vegi sé að ræða. Það er ekki hægt að leggja að jöfnu veg með bundnu slitlagi og malarveg sem er vaðandi í drullu og for í vætutíð en rykmökkur úr þegar þurrt er.

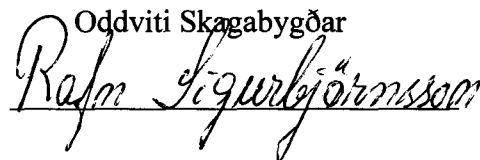
Ef jafna á stöðu íbúa í dreifbýli og þéttbýli er ekki nóg að jafna gjöldin. Þjónustan verður þá líka að vera sambærileg. Til þess að svo megi verða vantar ákvæði um að héraðsvegir verði lagðir bundnu slitlagi. Þá fyrst er ásættanlegt að leggja á vegtengigjald.

Í 52. gr. er kveðið á um að landeigandi annist viðhald girðinga með vegum í landi sínu.

Líta verður svo á að girðingar meðfram vegum séu hluti af vegamannvirkjum. Það liggur því í augum uppi að það er hlutverk veghaldarans að halda við og greiða kostnað vegna viðhalds vegagirðinga. Veghaldari hefur forráð yfir vegi og vegsvæði og með girðingum er verið að girða þetta landsvæði af vegna vegarins. Það verður með engu móti fallist á að það sé hlutverk landeigenda að sjá um viðhald þessara mannvirkja. Í mörgum tilvikum kljúfa vegir landareignir í sundur til verulegs óhagræðis við nýtingu landsins. Það er því ótrúlega öfugsnúið að auk þess óhagræðis sem af vegagerðinni hlýst skuli landeigendum vera ætlað að sjá um og bera kostnað að hluta vegna viðhalds girðinga sem settar eru upp vegna vegarins.

Ég læt þessar ábendingar nægja að sinni og vona að tillit verði tekið til þeirra.

Virðingarfyllst

Oddviti Skagabyggðar


Alþingi
Erindi nr. P 133/1046
komudagur 19.2.2007

Samgöngunefnd Alþingis

150 Reykjavík

Grund, 15. febrúar 2007

Efni: Umsögn um lagafrumvarp til vegalaga.

Hreppsnefnd Skorradalshrepps fjallaði um á fundum sínum í gær um frumvarp til vegalaga, og veitir eftirfarandi umsögn:

17. gr.

Hreppsnefnd gerir fyrirvara við útfærslu 17. greinar. Nefndin vísar til skuggagjalda en þar er átt við leið í einkaframkvæmd sem er vel þekkt erlendis, en hefur ekki verið notuð hér á landi. Með skuggagjöldum er átt við að ríkið greiði þeim sem byggir og rekur mannvirkið ákveðið gjald sem ræðst af notkun þess.

37. grein.

Í 37. grein er sagt að landeiganda sé skylt að láta af hendi land sem þarf til þjóðvegagerðar og hvers kyns veghalds, t.d. er kveðið á um að leyfa efnistöku vegagerðar, hvort heldur er grjót, möl, eða önnur jarðefni.

Umsögn.

Ekki er hægt að skylda landeiganda til efnistöku. Bent skal á að landeigandi skal hafa sjálfur um það að segja hvort efnistaka sé leyfð auk þess sem námuleyfi þarf fyrir efnistöku frá viðkomandi sveitarfélagi. Visast þarna meðal annars til auðlindalaga og skipulagslaga.

52. grein.

Hreppsnefnd gerir athugasemd við 52. grein frumvarpsins þar sem drögin kveða á um að landeigandi skuli annast viðhald girðinga með vegum í landi sínu.

Veghaldari annist viðhald girðinga meðfram þeim þjóðvegum landsins sem hafa meira en 300 SDU (sumardagsumferð) og beri af því þann kostnað sem til fellur.

14. grein.

Þar sem segir að Vegamálastjóri sé heimilt að fela sveitarstjórn veghald héraðsvega innan sveitarfélagsins. Þessa heimild er vart hægt að veita nema fjármagn og forsjá sveitarfélagsins sé tryggð með samningi við fjárveitingarvaldið og betur útfært en núverandi texti sem er harla opinn og teygjanlegur.

SKORRADALSHREPPUR

Grund, Skorradal

311 Borgarnesi

Sími: 4370005, fax: 4370155

Netfang: grund@simnet.is

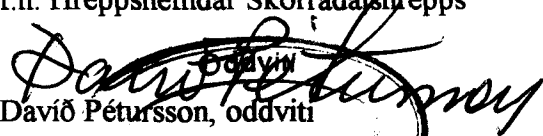
15. grein.

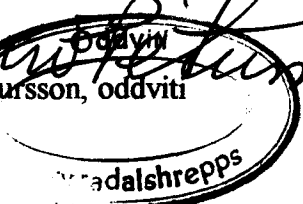
Er ekki eðlilegra að óháð deild innan vegagerðarinnar heyri beint undir Samgönguráðherra, en ekki Vegamálastjóra? Eins og þetta er framsett, þá er Vegagerðin að hafa eftirlit með sjálfri sér, hvaða nafn sem sett er á deildina.

Tekið er undir sérálit þeirra þriggja fulltrúa í nefnd um endurskoðun vegalaga. Ekki er þó lagst gegn þeirri hugmynd að flytja verkefni til sveitarfélaga og fagnar nefndin þeim möguleika sem kveðið er á um í 14. grein laganna. Nefndin skorar á samgönguráðherra að gera þjónustusamninga til reynslu við eitt eða fleiri sveitarfélög til að fá reynslu á viðkomandi fyrirkomulag.

Virðingarfyllst,

f.h. Hreppsnefndar Skorradalshrepps


Davíð Pétursson, oddviti



SKORRADALSHREPPUR

Grund, Skorradal

311 Borgarnesi

Sími: 4370005, fax: 4370155

Netfang: grund@simnet.is



Alþingi
Erindi nr. P 133/1098
komudagur 20.2.2007

Skútustaðahreppur, Mývatnssveit 600269-1009

Hlíðavegi 6, 660 Mývatn Iceland s: 464-4163 f. 464-4363, netf. gudrunm@myv.is

Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Mývatnssveit, 19. febrúar 2007.

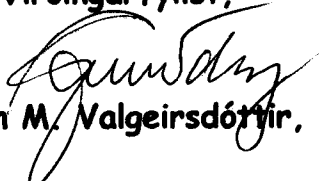
Á fundi sveitarstjórnar Skútustaðahrepps 15. febrúar var eftirfarandi fært til bókar:

“Erindi frá Samgöngunefnd Alþingis dags. 7. feb., þar sem óskað er umsagnar sveitarstjórnar á frumvarpi til vegalaga.

Borist hefur bréf frá Samgöngunefnd Alþingis dags. 7. febrúar, þar sem óskað er umsagnar sveitarstjórnar á hjálögðu frumvarpi til vegalaga, mál 437. Bréfið barst skrifstofu 9. febrúar og skildi umsögnum skilað fyrir 15. sama mánaðar. Sveitarstjórn gagnrýnir þann stutta tíma sem gefin er til að veita umbeðna umsögn. Sveitarstjórn Skútustaðahrepps gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.”

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,


Guðrún M. Valgeirsdóttir, sveitarstj.

*Alþingi
Erindi nr. P 133/1008
komudagur 16.2.2007*



Reykjavík 15. febrúar 2007

Nefndarsvið Alþingis
b.t. Samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til vegalaga. (Pskj.548-437.mál.)

Tengt öryggismálum telur Slysavarnafélagið Landsbjörg að benda megi á nokkra þætti sem jákvætt er að verið sé að setja í lög þar sem þeir auka umferðaröryggi. Má nefna ákvæði um lágmarksfjarlægð á milli tenginga inn á vegi, eftirlit á veghaldi og viðhaldi vega, lausagöngu búfjár, að staða göngu-, hesta- og hjólreiðastíga sé styrkt og rannsóknir tengdar umferðaröryggi efldar.

Um kostnaðarskiptingu, gjaldtökur, afnot af landi, eignanám og fleira lýsir félagið ekki skoðun sinni á þar sem það tengist ekki beint öryggismálum.

Með kveðju

Sigrún A. Þorsteinsdóttir
Sviðstjóri slysavarnasviðs
Slysavarnafélagsins Landsbjargar

Svalbarðsstrandarhreppur

Ráðhúsinu Svalbarðseyri

601 Akureyri

Alþingi

Erindi nr. P 133/ 979

komudagur 14.2.2007

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Með bréfi dags. 7. febrúar s.l. óskar samgöngunefnd Alþingis umsagnar um frumvarp til vegalaga, 437. mál, heildarlög.

Sveitarstjórn Svalbarðsstrandarhrepps fjallaði um frumvarp til vegalaga á fundi sínum 13. febrúar s.l. Eftirfarandi umsögn var samþykkt:

Sveitarstjórn gagnrýnir harðlega skamman umsagnarfrest um frumvarpið, en erindið barst skrifstofu Svalbarðsstrandarhrepps síðdegis föstudaginn 9. febrúar og óskað er eftir að svar berist eigi síðar en 15. febrúar n.k

Þá gagnrýnir sveitarstjórn að sveitarfélögin séu ekki betur upplýst um breytingar á flokkun vega í hverju sveitarfélagi og hvaða fjármunir muni fylgja héraðsvegum.

Sveitarstjórn telur nauðsynlegt að gera eftirfarandi breytingar á 9., 20. og 54. gr:

9. gr.

Lagt er til að eftirfarandi setning í 3. mgr. “Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar.” verði felld niður og í hennar stað komi “Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná til þess svæðis sem mikilvægast er fyrir athafnalíf þéttbýlisins.” (óbreytt skilgreining frá núgildandi lögum).

Einnig er lagt til að eftirfarandi setningu í 4. mgr. “Þar sem tengivegur endar í þéttbýli skal tengja hann fyrstu þvergötu sem tilheyrir vegakerfi þéttbýlisins og enda þar.” verði felld niður og í hennar stað komi “Þar sem tengivegur tengir þéttbýli við stofnvegakerfið skal hann ná til þess svæðis sem mikilvægast er fyrir athafnalíf þéttbýlisins.” (óbreytt skilgreining frá núgildandi lögum).

Sveitarstjórn mótmælir því harðlega að stofnvegur/tengivegur endi við fyrstu þvergötu og við taki sveitarfélagsvegur. Með þessari breytingu er verið að færa veghald hluta stofn- og tengivega yfir til sveitarfélaganna, án nokkurra fjárveitinga. Þá er það einnig harðlega gagnrýnt að frumvarpið sé ekki kostnaðarmetið út frá sjónarhóli sveitarfélaganna, heldur aðeins fyrir ríkissjóð.

20. gr.

Lagt er til að 2. mgr. verði breytt og hún hljóði svo: “Um fjárhæð, álagningu og innheimtu vegtengigjaldsins fer samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur.”

Ekki er skynsamlegt að styðjast við lög um gatnagerðargjald, þar sem í lögnum er sett fram sú grundvallarskilgreining að gatnagerðargjald sé skattur sem lagður er á fasteignir í þéttbýli.

Þá eru gerðar aðrar kröfur til safnvega (héraðsvega) en gatna í þéttbýli s.s. varðandi bundið slitlag, gangstéttir, fráveitu og götulýsingu. Það er því eðlilegra að móta sjálfstæða gjaldskrá sem taki mið af lengd og tegund vegar.

Svalbarðsstrandarhreppur
Ráðhúsinu Svalbarðseyri
601 Akureyri

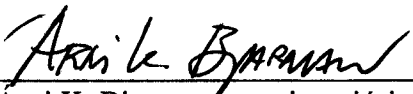
54. gr.

Lagt er til að 54. gr. verði breytt og hún hljóði svo: “Vegagerðin skal kosta gerð ganga undir vegi fyrir búfé þar sem það telst nauðsynlegt með tilliti til umferðaröryggis.”

Virðingarfyllst,

Svalbarðseyri, 14. febrúar 2007

F.h. sveitarstjórnar
Svalbarðsstrandarhrepps


Árni K. Bjarnason, sveitarstjóri



Alþingi
Erindi nr. P 133/1045
komudagur 19. 2. 2007

Selfossi, 15. febrúar 2007
0702034

Alþingi - samgöngunefnd

Þórshamri v/Templarasund
150 REYKJAVÍK

Umsögn um frumvarp

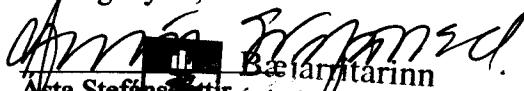
Á fundi bæjarráðs Árborgar í dag var tekin fyrir beiðni um umsögn um frumvarp til vegalaga.

Eftirfarandi var bókað:

Bæjarráð Árborgar tekur undir sjónarmið sem fram koma í séráliti á fylgiskjali I með frumvarpi til vegalaga, þ.m.t. að ótímabært sé að færa verkefni á sviði vegamála frá ríki til sveitarfélaga án þess að fjármögnun liggi ljós fyrir. Þá gagnrýnir bæjarráð þá fyrirætlan að sveitarfélög verði að greiða hluta kostnaðar við þjóðvegi sé ekki farið að óskum Vegagerðarinnar um staðsetningu, sbr. 18. og 28. gr. frumvarpsins. Með slíku fyrirkomulagi er Vegagerðinni falið algert vald til að ákveða staðsetningu og legu vega, án þess að tekið sé tillit til sjónarmiða sveitarfélaga.

Framanritað tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,


Ásta Stefánsdóttir Bæjarritarinn
Bæjarritari í Árborg

Afrit: Samgöngumálaráðuneyti
Þingmenn Suðurkjördæmis
Samtök sunnlenskra sveitarfélaga



Skagafjörður

Ráðhúsinu, Skagfirðingabraut 21 • 550 Sauðárkróki • S: 455 6000 • F: 455 6001 • Netf.: skagafjordur@skagafjordur.is • Kt.: 550698-2349 • Vsknr. 60077

Sauðárkróki, 22.02.2007

Alþingi
Erindi nr. P 133/1204
komudagur 26.2.2007

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi við Austurvöll
150 Reykjavík

MÁLEFNI: Frumvarp til vegalaga - beiðni um umsögn

Á fundi Byggðarráðs Skagafjarðar þann 13. febrúar 2007 var svofelld bókun gerð:

“Samgöngunefnd Alþingis óskar umsagnar sveitarfélagsins um frumvarp til vegalaga, sem nú liggur fyrir Alþingi.

Byggðarráð tekur undir athugasemdir Sambands íslenskra sveitarfélaga varðandi frumvarpið.”

Bjarni Jónsson óskar bókað: "Ásamt því að taka undir athugasemdir Sambands íslenskra sveitarfélaga vill undirritaður vara sérstaklega við lagasetningu þar sem opnað er fyrir einkavæðingu samgöngumannnvirkja og frekari innleiðingu vegtolla. Þjóðvegir og samgöngumannnvirki í almannaeigu eru einn af hornsteinum íslensks samfélags Bjarni Jónsson".

Afgreiðsla þessi var síðan staðfest af Sveitarstjórn Skagafjarðar á fundi þann 22. febrúar 2007.

Þessu er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,
f.h. sveitarstjóra:



Skagafjörður

B. M. Sigurðardóttir

Engilræð M. Sigurðardóttir
fulltrúi
- Markaðs- og þróunarsvið
Sveitarfélagið Skagafjörður
ems@skagafjordur.is;
www.skagafjordur.is

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

12. febrúar 2007
07020021

Varðar bréf Alþingis, dagsett 7. febrúar 2007.
Umferðarstofu sent til umsagnar frumvarp til
vegalaga, 437 mál, heildarlög.

Frumvarpið var samið af nefnd, skipaðri af samgönguráðherra sem í sat meðal annarra Karl Ragnars, forstjóri Umferðarsktöfu. Þykir því að svo stöddu ekki ástæða til að gera athugasemdir við efni frumvarpsins.

Virðingarfyllst,



William Thomas Möller

Alþingi
Erindi nr. P 133/1439
komudagur 5.3.2007

UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

☒ Suðurlandsbraut 24
IS-108 Reykjavík, Iceland

☎ (+354) 591 2000
Fax (+354) 591 2010
umhverfisstofnun@ust.is
www.umhverfisstofnun.is

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 5. mars 2007
Tilvisun: UST20070200060/sf

Frumvarp til vegalaga

Vísað er til erindis samgöngunefndar Alþingis dags. 7. febrúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um frumvarp til vegalaga.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið.

Vegflokkar

Samkvæmt frumvarpinu eru lagðar til breytingar á núverandi vegflokkun að vegakerfi landsins þannig að því verði skipt í fjóra meginflokka, þ.e. þjóðvegi, sveitarfélagsvegi, einkavegi og almenna stíga. Í 8. gr. frumvarpsins eru lýsingar á viðkomandi vegflokkum. Í skilgreiningu á stofnvegum kemur fram að þeir séu hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni og að til þeirra teljist m.a. vegir á hálendinu sem eru mikilvægir fyrir flutninga og ferðapjónustu. Í athugasemdum við frumvarpið segir m.a.: „*Samkvæmt frumvarpinu verða stofnvegir allir vegir í grunnneti sem svo eru skilgreindir í lögum um samgönguáætlun. Stofnvegum fjölga við þessa breytingu með því að við bætast nokkrir umferðarmiklir tengivegir auk þeirra fjögurra hálendisleiða sem teljast til grunnnetsins samkvæmt nügildandi samgönguáætlun.*” Þá falla samkvæmt frumvarpinu vegir að þjóðgördum og innan þeirra og vegir að fjölsóttum ferðamannastöðum utan þéttbýlis undir tengivegi, en slíkir vegir falla undir landsvegi samkvæmt nügildandi vegalögum.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007-2018 eru engar hálendisleiðir skilgreindar sem stofnvegir. Kjalvegur (732) er skilgreindur sem tengivegur og Sprengisandsleið (F26), Kjalvegur (35), Fjallabaksleið nyrðri (F208), Kaldadalsvegur (550), Útnesvegur (574) og Dettifossvegur (F862) eru skilgreindir sem landsvegir. Í umhverfisskýrslu með framangreindri þingsályktunartillögu segir m.a.: „*Þá hefur verið rætt um þann kost að byggja upp vegi á hálendinu til að dreifa þungaumferð og stytta vegalengdir milli Eyjafjarðarsvæðis og höfuðborgarsvæðis. Niðurstaða matsvinnu er að vegagerð í samræmi við slíka valkosti verður umdeild vegna umhverfisáhrifa. Er það fyrst og fremst þar sem raskað yrði stórum landslagsheildum og viðernum sem einkenna hálendið. Að mati vinnuhóps felst verndargildi hálendisins m.a. í mynd þess. Þessi mynd tengist fyrst og fremst landslagsheildum og umfangi viðerna.... Í samgönguáætlun er hvorki litið á færslu þungaflutninga frá landi á sjó né uppbyggingu hálendisvega sem raunhæfan valkost. Áframhaldandi uppbygging á Hringvegi er raunhæfasti valkosturinn m.t.t.*

hagrænna þátta og umhverfissjónarmiða.”

Það að skilgreina hálendisvegi sem stofnvegi virðist því vera í andstöðu við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun. Umhverfisstofnun vekur jafnframt athygli á að uppbyggðir vegir sem nýttir eru til flutninga eru í andstöðu við þá stefnu sem mörkuð er í staðfestu svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands 2015. Í svæðisskipulaginu er vegum á hálendinu skipt eftir gæðaflokkum í aðalfjallvegi, fjallvegi og einkavegi og aðrar ökuleiðir. Um aðalfjallvegi segir eftirfarandi í greinargerð með skipulaginu: „*Stofnvegir*” *hálendisins verða byggðir upp sem góðir sumarvegir með brúuðum ám og færir öllum venjulegum fólksbílum. Þeir tengja saman byggðarlög þvert yfir hálendið og liggja um helstu byggingarsvæði þess. Vegirnir verða opnir a.m.k. 4-6 mánuði á ári, eftir atvikum með þungatakmörkunum á vorin þegar jarðvegur er að þiðna.* Umhverfisstofnun telur að samræmi þurfi að vera á milli vegalaga og stefnumörkunar stjórnvalda í samgöngu- og skipulagsmálum, þ.m.t. tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun og svæðisskipulags Miðhálandis Íslands 2015 og að framfylgja eigi þeirri stefnu sem mörkuð hefur verið.

Umhverfisstofnun telur því að ekki ætti að gera ráð fyrir að vegir á hálendinu verði skilgreindir stofnvegir samkvæmt vegalögum, því með því væri verið að beina allri almennri umferð inn á þá vegi. Stofnunin telur að ástæða væri til að skilgreina sérstaklega svokallaða ferðamannavegi, þ.e. vegi sem lagðir verði þannig að þeir þjóni fyrst og fremst hagsmunum ferðamanna og þannig að þeir falli vel að umhverfinu og að ekki verði fylgt ítrustu stöðlum. Tryggt þarf að vera að ekki sé verið að beina þungaumferð inn á ferðamannasvæði.

Vegagerð og skipulag

Samkvæmt núgildandi vegalögum skulu vegir lagðir í samræmi við skipulag. Við gerð skipulags skal haft samráð við Vegagerðina um val á legu þjóðvega og tengingar við þá. Í frumvarpi til vegalaga er jafnframt ákvæði er varðar vegagerð og skipulag en orðalag er nokkuð breytt frá núgildandi lögum. Samkvæmt frumvarpinu skulu vegir lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun „eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og lögum þessum”. Þá segir í 2. mgr. 28. gr. að ákveða skuli legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar og með samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfivalda. Fallist sveitarstjórn ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal hún rökstyðja það sérstaklega.

Umhverfisstofnun telur eðlilegt að samráð sé haft við Vegagerðina hvað varðar legu þjóðvega í skipulagsáætlunum en bendir á að önnur sjónarmið en t.d. vegtæknileg atriði, s.s. verndarsjónarmið, geta valdið því að ástæða væri til að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar að veglínu. Gild rök fyrir því geta m.a. komið fram í umsögnum annarra aðila um skipulagsáætlanir. Benda má á að í samgönguáætlun er mörkuð stefna í uppbyggingu vegakerfisins sem skipulagsáætlanir eiga að taka mið af. Við gerð skipulagsáætlana er mörkuð nánari stefna um legu og útfærslu vega. Hið nána samráð sem lagt er til að verði milli Vegagerðarinnar og sveitarfélaga um gerð skipulagsáætlana gæti því hamlað því að sjónarmið annarra aðila fái hljómgrunn.

Umhverfisstofnun telur því að vart sé ástæða til að breyta orðalagi núgildandi vegalaga. Stofnun vekur jafnframt athygli á að fram mætti koma í vegalögum að uppfylla þurfi ákvæði annarra laga, s.s. laga um mat á umhverfisáhrifum.

Gróður

Umhverfisstofnun vekur athygli á að í núgildandi vegalögum er ákvæði um að veghaldari skuli jafnan leitast við að valda sem minnstum spjöllum á gróðri við veghald og græða upp sár sem myndast á grónu landi við vegaframkvæmdir, sbr. 45. gr. vegalaga nr. 45/1994. Sams konar ákvæði er ekki að finna í frumvarpi til vegalaga. Ekki kemur fram rökstuðningur fyrir þeirri breytingu. Umhverfisstofnun telur að full ástæða væri til að sams konar ákvæði verði í

nýjum vegalögum enda mikilvægt að raska ekki grónum svæðum frekar en þörf er á með vegaframkvæmdum og að reynt verði að endurheimta gróður á röskuðum svæðum.

Bráðabirgðaafnot lands

Í 2. mgr. 34. gr. frumvarps til vegalaga segir m.a.: „*Leit að efni til vegagerðar má Vegagerðin gera hvar sem vera skal.*” Sams konar ákvæði er í 41. gr. nógildandi laga.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að eðlilegt er að gætt sé samráðs við landeigendur eða umráðamenn lands áður en efnisleit er hafin. Í því sambandi bendir stofnunin m.a. að leyfi stofnunarinnar þarf til framkvæmda þar sem hættu er á að spillt verði friðlýstum náttúruminum, sbr. 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Stofnunin telur því að í framangreindri lagagrein ætti að koma fram að afla getur þurft leyfis opinberra aðila vegna efnisleitar Vegagerðarinnar.

Virðingarfyllst


Arni Bragason
staðgengill forstjóra


Helgi Jónsson
forstöðumaður

Alþingi
Erindi nr. P 133/939
komudagur 13.2.2007

Nefndasvið Alþingis
Margrét María Grétarsdóttir, nefndarritari
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 13. febrúar 2007
Tilvísun: 2007020022/90.12
SE/BH
07.02.2007

Efni: Umsögn um frumvarp til nýrra vegalaga, 437. mál.

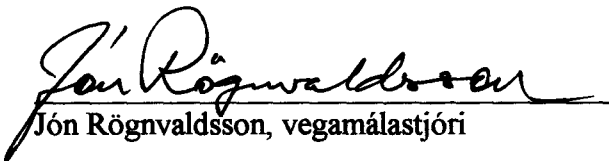
Með bréfi dags. 07.02. sl. var ofangreint frumvarp til nýrra vegalaga sent til umsagnar Vegagerðarinnar.

Frumvarpið er samið af nefnd sem skipuð var af samgönguráðherra. Svo sem fram kemur í greinargerð stýrði aðstoðarvegamálastjóri vinnu nefndarinnar auk þess sem fulltrúar Vegagerðarinnar unnu náði með nefndinni. Af þeim sökum er ekki tilefni til athugasemda við meginþætti frumvarpsins þótt skiptar skoðanir geti verið um einstaka efnisþætti.

Í 3. mgr. 15. gr. frumvarpsins er ákvæði sem kveður nánar á um stöðu innra eftirlits í skipuriti Vegagerðarinnar. Ekki er lagst gegn greininni efnislega en framsetning hennar er nokkuð óvenjuleg. Vegamálastjóri veitir stofnuninni forstöðu og fer með forræði á innra skipulagi hennar. Á honum hvílir að tryggja að skipulag stofnunar og innra eftirlit sé í samræmi við góða stjórnunarhætti á hverjum tíma. Af þeim sökum má halda því fram að ákvæði sem þetta sé í raun óþarft. Verði talið óhjákvæmilegt að kveða sérstaklega á um innra eftirlit með veghaldi Vegagerðarinnar er lögð til eftirfarandi breyting á málsgreininni sem telja verður að miði að sama markmiði og leiði til svipaðrar niðurstöðu og að er stefnt með frumvarpinu:

„Innan Vegagerðarinnar skal starfrækt virkt, sjálfstætt og óháð innra eftirlit sem hafa skal eftirlit með veghaldi stofnunarinnar, þ.m.t. umferðaröryggi vega“.

Virðingarfyllst


Jón Rögnvaldsson, vegamálastjóri

Alþingi
Erindi nr. P 133/1139
komudagur 21.2.2007



Þingeyjarsveit

590602-2040
Kjarna - 050 Laugar
Sími: 404 3322 - Bréfsími: 404 3122
thingeyjarsveit@thingeyjarsveit.is
www.thingeyjarsveit.is

Samgöngunefnd Alþingis
Margrét María Grétarsdóttir, nefndarritari
Alþingi
150 Reykjavík

Kjarna 19, febrúar 2007.

Efni: Frv. til vegalaga, umsögn.

Sveitarstjórn Þingeyjarsveitar tekur undir bókun sem Eyþing, samband sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum, gerði á fundi sínum 9. febrúar s.l. um sama mál, en hún hljóðar svo:

“Frumvarp til vegalaga, 437. mál, heildarlög.

Stjórnin vill benda á að í skýringum við 14 grein frumvarpsins kemur eftirfarandi fram: „Telja verður að ákvæði þetta feli jafnframt í sér að vegamálastjóra sé heimilt að gera samninga um einkaframkvæmd tiltekinna vegamannvirkja, eins og nánar er ákveðið í samgönguáætlun.“ Stjórn Eyþings telur að skerpa þurfi 14. gr. frumvarpsins þannig að ótvírætt sé hvað átt er við. Þá vekur það athygli að hvergi er um það fjallað í frumvarpinu hvernig fara skal um bætur fyrir efni þar sem farið er í gegn um fjöll (jarðgöng). Að mati stjórnarinnar er nauðsynlegt að kveðið verði á um þetta í vegalögum, svo sem að greiddar verði bætur fyrir efni úr allt að fyrstu 30 metrunum inn í fjall og þannig litið á þá sem námu. Stjórn Eyþings gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við frumvarpið. “

Þetta tilkynnist hér með.

Bestu kveðjur

Sigbjörn Gunnarsson, sveitarstjóri
sigbjorn@thingeyjarsveit.is