Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Ég tel að bifreiðaeigendur séu nú þegar ofskattaðir og hafi í raun með bifreiðagjöldum, bensín- og olíugjöldum þegar greitt fyrir vegagerð og viðhald vega og gatna.

Undirritað: A. Hlín Brynjólfsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Adam Örn Þorvaldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Aðalbjörg Hrafnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Aðalgeir Sigurgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Notið heldur þá álagningu sem hefur verið á bíleigendur í áratugi (bensín-, dekkja- og bílaskattinn) í það sem upphaflega var lagt upp með.

Ef það hefði verið gert væri búið að gullslá hringveginn.

Aðalheiður Arnljótsdóttir

Umsögn um mál 172 og 173, samgönguáætlun. Ég andmæli áætlun um veggjöld eins og þau koma fram í álíti meiri hluta

Aðalsteinn Vestmann

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar og nefni sem lausn, að afnema undanþágur bifreiðagjalda og setja gistingu í sama vsk. þrep og innsköttunin fer fram á, eða 24% í stað 11%. Gæti skilað ríkissjóði eitthvað á bilinu 24 til 28 milljörðum á ári sem nýta má til uppbygginga innviða, svo sem samgangna.

Kær kveðja,

Agnar Guðmundsson, kt. 2907704329

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Agnar Ingi Svansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda alfarið á Íslenskum vegum, hér á fólk að hafa rétt til þess að ferðast án þess að borga gjald, og þau áform um að koma með álagningu hér á forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar er allveg með öllu óásættanlegt.

Undirritað: Agnar Már Júlíusson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Agnar S Agnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Virðingarfyllst
Agnes Björk Jóhannsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Agnes Erna Estherardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Agnieszka Piotrowska

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Àgúst Óðinn Ómarsson

Akraneskaupstaður

Samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytið
b.t. Sigurðs Inga Jóhannssonar ráðherra

Erindið sent með tölvupósti
á netfangið srn@srn.is

Akranesi, 12.12.2018
1812067 SFÞ/sas

Efni: Nýting á þekkingu mannauðar Spalar ehf.

Á fundi bæjarstjórnar Akraness þann 11. desember síðastliðinn var svohljóðandi bókun lögð fram og samþykkt einróma:

> *„Bæjarstjórn Akraness fagnar þeirri viðhorfsbreytingu sem orðið hefur á Alþingi Íslendinga til stórfelldra samgöngubóta sem fyrirhugaðar eru á næstu árum og verða fjármagnaðar með álagningu flýtigjalda. Akurnesingar hafa verið í fararbroddi í þessari hugsun á Íslandi í yfir 20 ár eins og bygging og rekstur Hvalfjarðarganga eru góður vitnisburður um. Bæjarstjórn Akraness vill minna á að hjá starfsfólki Spalar á Akranesi, sem annaðist daglegan rekstur Hvalfjarðarganga, hefur myndast mikil þekking á gjaldtöku af notkun samgöngumannvirkja og vill bæjarstjórn Akraness hvetja Sigurð Inga Jóhannsson, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra til þess að nýta þessa yfirgripsmiklu þekkingu starfsfólks Spalar við undirbúning og ákvörðun um staðsetningu og umsýslu með innheimtu flýtigjalda á Íslandi.“*

Ályktunin er send samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis og þingmönnum Norðvesturkjördæmis.

Fyrir hönd Akraneskaupstaðar,

BÆJARSTJÓRINN AKRANESI

Sævar Freyr Þráinsson

bæjarstjóri

Akraneskaupstaður

Nefndasvið Alþingis

B.t. umhverfis- og samgöngunefndar

nefndasvid@althingi.is

Akranesi, 28. október 2018

1807053 SFÞ/sa

Efni: Samgönguáætlun 2019-2033 og fimm ára samgönguáætlun 2019-2023

Vakin er athygli nefndarmanna umhverfis- og samgöngunefndar á Samgönguáætlun Vesturlands sem unnin var sameiginlega af sveitarfélögunum á Vesturlandi en mikil samstaða hefur náðst meðal sveitarfélaganna um stórar vegaframkvæmdir. Vesturlandsvegur um Kjalarnes, Sundabraut og tvöföldun Hvalfjarðarganga koma þar við sögu og eru í forgangi.

Hér má finna samgönguáætlun Vesturlands http://ssv.is/utgafur/samgonguaaetlun-vesturlands/ og hér má finna myndband um Samgönguáætlun Vesturlands https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=HjnozkJWBSU.

Meðfylgjandi eru helstu áhersluatriði bæjarstjórnar Akraness:

1. **Faxabraut**

   Í desember 2013 voru undirritaðir samningar um eignarhald Akraneskaupstaðar á stærstum hluta mannvirkja og lóða Sementsverksmiðjunnar. Akraneskaupstaður tók yfir 55 þúsund fermetra lóð og mannvirki sem eru yfir 20 þúsund fermetrar.

   Niðurrif mannvirkja á svæðinu er langt komið og í undirbúningi fyrirkomulag á sölu lóða og byggingu íbúða. Fram til þessa hefur allur kostnaður niðurrifs á fyrrum verksmiðju ríkisins lent á Akraneskaupstað. Áður en íbúabyggð rís þarf að efla sjóvarnir og hækka Faxabraut sem er þjóðvegur í þéttbýli. Gróft kostnaðarmat hefur verið unnið í samstarfi við Vegagerðina á nauðsynlegum sjóvörnum. Akraneskaupstaður hefur þegar óskað eftir samstarfi við Vegagerðina við undirbúning og framkvæmdir við eflingu sjóvarna og vegagerð við Faxabraut.

Bæjarstjórn Akraness fer fram á að ríkið greiði framangreindar framkvæmdir og að fjármagn vegna nauðsynlegra sjóvarna og uppbygging Faxabrautar á Akranesi verði sett í fimm ára samgönguáætlun 2019-2023.

2. **Öryggi í Hvalfjarðargöngum við skil til ríkisins**

Spölur ehf. hefur á síðustu 20 árum staðið afar vel að öryggismálum í Hvalfjarðargöngum og mikilvægt er að ríkið haldi áfram á sömu braut. Umferð um Hvalfjarðargöng hefur þyngst jafnt og þétt á síðustu árum og nú er svo komið að innan fárra missera verður umferðin komin yfir skilgreind 8.000 bíla öryggismörk. Veigamikill þáttur öryggisráðstafana í Hvalfjarðargöngum er að halda úti mannaðri vakt við göngin til að tryggja stuttan viðbragðstíma ef óhöpp verða. Ríkið hefur ákveðið að skera sólarhringsvöktun niður í 16 klst. Vöktun og gildir það fyrirkomulag til áramóta. Akraneskaupstaður telur brýnt að vöktun verði tryggð áfram og helst í því formi sem verið hefur í tíð Spalar.

3. **Hættulegt ástand Vesturlandsvegar um Kjalarnes**

Bæjarstjórn Akraness, ásamt sveitarstjórnum á Vesturlandi, hefur á undanförnum árum ítrekað krafist úrbóta á Vesturlandsvegi um Kjalarnes og vill því fagna því sérstaklega að í samgönguáætlun er gert ráð fyrir fjármunum til þessara mikilvægu framkvæmda með gerð 2+1 vegar um Kjalarnes. Bæjarstjórn Akraness vonar að unnt sé að flýta framkvæmdum en áætlað er að dreifa þeim á tímabilið og mesti framkvæmdaþunginn áætlaður á þriðja árinu.

Mikil vitundarvakning hefur verið á Vesturlandi og meðal íbúa á Kjalarnesi um hættulegt ástand Vesturlandsvegar og hefur öflugur þrýstihópur íbúa verið stofnaður. Hann heldur meðal annars utan um staðreyndir er snerta Vesturlandsveg um Kjalarnes og hversu lítið fjármagn hefur farið í þennan vegkafla á síðustu 10 árum. Sjá: https://skessuhorn.is/adsendar-greinar/nu-lidur-ad-hausti-lika-kjalarnesi/

4. **Sundabraut fari á dagskrá ríkis og Reykjavíkurborgar**

Samgöngumál til og frá höfuðborginni eru gríðarlegt hagmunamál þeirra sem sækja vinnu, nám og þjónustu til höfuðborgarinnar. Það hefur legið fyrir um langt skeið að núverandi vegtenging að norðan og vestan inn í borgina er algerlega ófullnægjandi og

undanfarin 20 ár verið umræða um og unnið að tillögum um lagningu Sundabrautar án þess að málið hafi þokast áfram. Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi og Akraneskaupstaður hafa ritað Reykjavíkurborg bréf þessa efnis og skorað á Samgönguráðherra að leggja lóð á vogaskálar í þessu verkefni. Vegagerðin hefur viljað sjá þetta verkefni verða að veruleika um langa hríð. Akurnesingar lýsa yfir vilja til að aðstoða ráðherra samgöngumála og við Vegagerðina við að veita þessu verkefni framgöngu.

Bæjarstjórn Akraness telur mikilvægt að Alþingi tryggi að áform um lagningu Sundabrautar verði raungerð sem fyrst.

Fyrir hönd Akraneskaupstaðar,

BÆJARSTJÓRINN AKRANES

Sævar Freyr Þráinsson

bæjarstjóri

AKUREYRARBÆR
Bæjarlögmaður

Alþingi - Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Akureyri, 29.10.2018
2018100186 01-106-05

Efni: Umsögn til nefndasviðs Alþingis vegna 172. og 173. máls (samgönguáætlun)

Bæjarstjórn Akureyrar þakkar fyrir það tækifæri að fá að koma með athugasemdir við þetta mikilvæga málefni.

Bæjarstjórn leggjum mikla áherslu á að uppbyggingu á Akureyrarflugvelli verði flýtt og hafist verði handa strax á árinu 2019. Smæð flughlaða og skortur á flugstæðum á flugvöllunum á Akureyri og Egilsstöðum er ein stærsta ógn við öryggi flugs til og frá Íslandi. Í samgönguáætlun er ekki að sjá að neinu fjármagni skulið varið til þessara mála á árunum 2019-2023. Að okkar mati er slíkt með öllu óforsvaranlegt. Jafnframt yrði uppbygging til þess fallin að hægt væri að bjóða upp á aðstöðu til þess að taka við millilandaflugi og opna þannig nýja gátt inn í landið.

Í áætluninni segir ennfremur að nauðsynlegt fjármagn til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði innanlandsflugvalla hafi verið metin um 700 milljónir króna á núvirði en fram kemur í áætluninni að uppsöfnuð þörf vegna vanfjárfestingar undanfarin ár þýðir að hún nemur nú um 1.200 milljónum króna árlega næstu árin ef koma á innviðum innanlandskerfisins í viðunandi horf á næstu fimm árum. Síðustu 10 ár hefur að meðaltali verið varið að núvirði um 365 milljónum króna til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði. Það er rétt rúmlega helmingur af því fjármagni sem talið er nauðsynlegt til að verja árlega til viðhalds á núverandi mannvirkjum. Bæjarstjórn Akureyrar vill brýna stjórnvöld til þess að bæta þarna úr.

Þá hvetjur bæjarstjórn samgöngunefnd til þess að skýra orðalag og marka stefnu um gervihnattaleiðsögu (EGNOS), þar sem tryggt yrði að fullur styrkur næðist um allt land. Núverandi ástand er óviðunandi og óbreytt orðalag þýðir að okkar mati óbreytt ástand.

Bæjarstjórn fagnar því að Dettifossvegur sé kominn á fjármagnaða áætlun og að séð er fyrir endan á þeirri framkvæmd, en minnir á mikilvægi þess að veginum verði haldið opnum yfir vetrartímann.

Bæjarstjórnin leggur að lokum áherslu á að við forgangsröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta. Þá vill bæjarstjórn minna á stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar, en þar segir “Huga skal að möguleikum til þess að opna fleiri gáttir til landsins og fjölga þannig þeim svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.”

Virðingarfyllst,
f.h. bæjarstjórnar Akureyrarbæjar,

Inga Þöll Þórgnýsdóttir
bæjarlögmaður / persónuverndarfulltrúi

Góðan dag.

Bæjarráð Akureyrar hefur á fundi sínum 24. janúar 2019 bókað eftirfarandi:

2018100186 - Samgönguáætlanir fyrir árin 2019-2023 og 2019-2033

Umræður um veggjöld.

Bæjarráð lýsir yfir stuðningi við að kannaðar verði og útfærðar leiðir til að nýta veggjöld sem lið í að hraða uppbyggingu vegakerfis í landinu, stytta vegalengdir, auka umferðaröryggi og fækka slysum. Bæjarráð hvetur umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis til að útfæra þær hugmyndir sem koma fram í minnisblaði meirihluta nefndarinnar dagsettu 19. desember 2018 og taka þá sérstaklega tillit til jafnræðis á öllum sviðum, ekki síst milli byggða landsins. Bæjarráð Akureyrar telur að stytting leiða milli Norður- og Austurlands annars vegar og Norðurlands og suðvesturhornsins hins vegar séu tilvalin verkefni til að nýta veggjöld til fjármögnunar á löngu tímabærum úrbótum. Bæjarráð fagnar því enn fremur að gera eigi langtímaáætlun um jarðgöng á Íslandi og telur veggjöld við nýframkvæmdir þeirra tilvalda leið til útfærslu.

Fundargerðina í heild sinni ásamt fylgiskjölum með fundarliðum er hægt að nálgast á https://www.akureyri.is/is/stjornkerfi/stjornsysla/fundargerdir/baejarrad/11014

Fyrir hönd bæjarráðs,

Skjalasafn Akureyrarbæjar
Geislagötu 9, 600 Akureyri
S: 460 1160

Góðan dag.

Bæjarstjórn Akureyrar hefur á fundi sínum 5. febrúar 2019 bókað eftirfarandi:

2015010196 - Umhverfis- og samgöngustefna Akureyrarkaupstaðar

Umræða um umhverfis- og samgöngustefnu bæjarins og stöðu aðgerða.
Frummælandi, Sóley Björk Stefánsdóttir V-lista, tók til máls og reifaði hvers vegna hún óskaði umræðu um stefnuna.
Andri Teitsson tók til máls og fór yfir helstu atriði stefnunnar, stöðu aðgerða og áform um endurskoðun. Í umræðum tóku einnig til máls Gunnar Gíslason, Eva Hrund Einarsdóttir, Dagbjört Elín Pálsdóttir, Halla Björk Reynisdóttir, Guðmundur Baldvin Guðmundsson, Sóley Björk Stefánsdóttir, Þórhallur Jónsson, Gunnar Gíslason (í annað sinn), Hilda Jana Gísladóttir, Ingibjörg Ólöf Isaksen og Gunnar Gíslason (í þriðja sinn).

Bæjarstjórn samþykkir eftirfarandi bókun með 11 samhljóða atkvæðum:
Bæjarstjórn Akureyrar skorar á stjórnvöld að tryggja í nýrri samgönguáætlun fjármögnun grunnrannsókna og samanburð á bestu kostum á legu mögulegra jarðganga undir Tröllaskaga, auk rannsóknar á samfélags- og efnahagslegum áhrifum sem leiða af nýjum Tröllaskagagöngum. Tröllaskagagöng munu ótvírætt hafa mikinn ávinning í för með sér í formi styttingar vegalengda á milli allra stærstu þéttbýlisstaða á Norðurlandi, aukins öryggis vegfarenda þar sem ný leið sem sneiðir fram hjá hæstu fjallvegum yrði til, stækkunar vinnusóknarsvæða, styrkingar almennrar þjónustu og eflingar ferðaþjónustu auk bættrar samkeppnisstöðu landshlutans. Slík jarðgöng myndu breyta svo miklu á svo stóru svæði að örðugt er að sjá áhrifin fyrir án ítarlegrar og faglegrar athugunar. Bæjarstjórn Akureyrar leggur þunga áhersla á að nauðsynlegur undirbúningur og frumrannsóknir vegna nýrra Tröllaskagaganga hljóti fjármögnun innan nýrrar samgönguáætlunar.

Fundargerðina í heild sinni ásamt fylgiskjölum með fundarliðum má nálgast hér: https://www.akureyri.is/is/stjornkerfi/stjornsysla/fundargerdir/baejarstjorn/11023

Fyrir hönd bæjarstjórnar,

Skjalasafn Akureyrarbæjar

Geislagötu 9, 600 Akureyri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Albert Snorrason

Góðan dag

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, þar sem nýr vegaskattur sem þessi mun gera það dýrar fyrir mig að komast til og frá vinnu, auk þess að færa skattekjur ríkis frá suðvesturhorni landsins til fjármögnunar á vegum í dreifbýli, m.a. vegna fiskflutninga á Vestfjörðum. Það á að tryggja að þungaflutningar greiði meira fyrir notkun á vegum landsins.

Svo á að drífa í að koma á brottfarargjaldi fyrir erlenda ferðamenn sem eyrnamerkja þarf vegaúrbótum og viðhaldi vega frá flugstöð KEF að vinsælustu náttúruperlum á Suðurlandi. Brottfarargjald þyrfti einnig að nýta við uppbyggingu og úrbætur á bílastæðum og göngustígum við náttúruperlurnar. Þá er nauðsynlegt að auka fjármagn til umferðarlögreglu og öryggismála þar sem ferðamenn fara mest um.

Undirritað:

Albert Svan Sigurðsson, Reykjanesbæ.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Alexander Friðriksson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Alexander Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Alexander Sigurgeirsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Alexander Smári Davíðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, sérstaklega vegna þess að nú þegar er verið að innheimta miklar fjárhæðir af eigendum bíla hér á landi, upphæðir sem skila sér að litlum hluta í vegina okkar. Ég sé því ekki þörf á því að skattleggja þetta meira en nú er gert. Byrjið á því að nýta til fulls þær upphæðir sem eru ónýttar, svo skulum við tala um veggjöld.

Undirritað: Alexander Vestfjörð Kárason
2506755939

Kveðja
Alexander Kárason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Alfa Ágústa Pálsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Engin þörf er á viðbótarskattlagningu vegna vegaframkvæmda. Þær borga sig upp sjálfar á nokkrum árum með þeim sparnaði sem þjóðfélagið nýtur í fækkun dauða- og alvarlegra slysa.

Hvert banaslys kostar samkvæmt skýrslu sem samgöngustofa gerði árið 2017, 659,6 milljónir.

Eins og kemur fram í skýrslunni þá kostuðu banaslys og alvarleg slys það ár yfir 20 milljarða. Sjá hlekk (i) hér fyrir neðan Bls.46.

Einig má benda á frétt Víkurfrétta frá 12.01.2016 þar sem kemur fram að engin banaslys hafi orðið á Reykjanesbraut frá því hún var tvöfölduð.

Sparnaðurinn kemur strax fram og aukaskattlagning af þessu tagi því algjörlega óþörf og má segja að þarna sé dulbúin skattahækkun sem virðist vera ástfóstur nokkurra þingmanna.

Ég bendi á að samkvæmt áætlun vegagerðarinnar þá kostar tvöföldun Reykjanesbrautarinnar þ.e. þeim kafla sem er ólokið er kr. 10 milljarðar

Kostnaður við að klára tvöföldun Reykjanesbrautarinnar er áætlaður um 10 milljarðar. Innifalið í þeirri upphæð eru mislæg gatnamót við Krýsuvíkurleið og Fitjar.

https://www.mbl.is/frettir/innlent/2016/07/11/kostnadur_vid_tvofoldun_10_milljardar/

Tvöföldun Vesturlandsvegar að Hvalfjarðargöngum og tvöföldun vegar milli Hverageðis og Selfoss kr. 40 milljarða (Árið 2006 var talað um að tvöföldun suðurlands og vesturlandsvegar mundi kosta um 20.milljarða. Gróft reiknað hefur sú tala tvöfaldast.)

Við höfum hvorki tækjakost né mannafla til að ráðat í allar þessar framkvæmdir á sama tíma þó við getum byrjað á þeim öllum samtímis þá tæki hvert verk bara lengri tíma. Það er því ekkert til fyrirstöðu að byrja og ávinningurinn mun svo sjá um að borga framkvæmdirnar.

Vilji er allt sem þarf.

https://www.samgongustofa.is/media/umferd/skyrslur/Slysaskyrsla2017.pdf

https://www.fib.is/is/um-fib/frettir/hvert-banaslys-kostar-6596-milljonir-krona

http://www.vf.is/frettir/ekkert-banaslys-a-reykjanesbraut-fra-tvofoldun---fimmtan-ar-fra-thusund-manna-borgarafundi/68802

--

Með kveðju,

Alfreð Hafsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
--
Virðufyllist,

Alfreð Mortensen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Alma hlin Þórarinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andrea Bergþórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andrea Gudmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andrea Helgadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andrés Daníel Kristjánsson

Með kveðju
Andrés D.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Andrés Zoran Ivanovic

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andri Berg Á

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andri HrafnIngvason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Ég hef ferðast víða og seinast til Mexíkó þar sem innheimt eru veggjöld á hraðbrautum, þar er samt alltaf hægt að fara aðra leið sem tekur lengri tíma og er ókeypis. ég væri til í að fá að vita hvort það verður hægt að komast frá Reykjavík til Akureyrar án þess að greiða veggjöld eða hvort þetta er bara dulbúinn skattur.

Undirritað: Andri Már Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andri óskarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Andri snær Axelsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Anikó Kolcsar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anita Engley Guðbergsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna G Kristinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sent frá Póstur fyrir Windows 10

Anna Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Guðrún Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Guðrún Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Kveðja,
Anna Karakulina

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Anna Karlsdóttir
710 Seyðisfirði

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Kristín Pétursdóttir, kt. 230356-3009.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Kristín Sævarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Kristrún Björnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Linda Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Margrét Hraundal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna María Friðgeirsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna María Torfadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Runólfsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Víða erlendis eru veggjöld en þá hefur yfirleitt verið haft að leiðarljósi að hinn almenni skattborgari hafi tök á að keyra endurgjaldslaust aðrar leiðir á áfangastað. Íslenskur almenningur greiðir nú þegar ýmis opinber gjöld sem ætlað er að fari í vegaframkvæmdir. Réttara væri að það fjármagn væri eyrnamerkt til vegaframkvæmda í stað þess að lítill hluti þess fari þangað líkt og nú er.

Einnig ætti að rukka ferðamenn sem ekki greiða krónu til innviðauppbyggingar um ákveðið gjald, t.d. gistinóttagjald sem færi í innviðauppbyggingu ásamt gjöldum skattborgara.

Að lokum vil ég taka undir rökstuðning FÍB um málið, https://www.fib.is/is/um-fib/frettir/hvad-er-svona-slaemt-vid-vegtolla:

1. Vegtollar eru mjög dýr leið til að hafa tekjur af umferðinni. Tal um 5% kostnað miðað við tekjur stenst ekki skoðun. Raunsærra er að áætla 15% þar sem umferð er mikil og 60-80% þar sem umferð er lítil.
2. Vegtollar eru mun kostnaðarsamari en aðrar innheimtuaðferðir stjórnvalda af bílum og umferð. Kostnaður við vegtolla felst m.a. í dýrum tækjabúnaði, hugbúnaði, tengingum, innheimtukostnaði, viðhaldi, endurnýjun og almennum rekstri. Í Hvalfjarðargöngum nam þessi kostnaður þriðjungi af tekjum. Virðisaukaskattur er jafnframt innheimtur af vegtollum.
3. Skyndileg áform um vegtolla fela í sér lýðræðishalla. Enginn þeirra sem nú talar fyrir vegtollum kynnti þann ásetning sinn fyrir síðustu kosningar. Kjósendur fengu ekki tækifæri til að taka afstöðu til slíkra hugmynda.
4. Vegtollar þýða aukna skattbyrði, þeir bætast við þær greiðslur sem umferðin skilar nú þegar. Engin áform hafa verið kynnt um að lækka aðra skattheimtu af bílum og umferð.
5. Vegtollar mismuna vegfarendum eftir búsetu og ferðatilgangi og leggjast þyngst á þá sem hafa minna aflögu. Ávinningur af búsetu á ódýrari svæðum fer fyrir lítið.
6. Það er lýðskrum að lofa þeim sem mest aka 90% afslætti af vegtollum. Greiðsla upp á 100-140 krónur stæði ekki undir innheimtukostnaði. Ef þeir sem mest nota vegina eiga að borga sama og ekkert þá skila vegtollarnir aldrei áformuðum tekjum. Fjarstæðukennt er að verðlauna þá sem mest aka og valda mestum umhverfisáhrifum.
7. Vegtollar á þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu gera lítið til að létta áhyggjum stjórnvalda af minnkandi tekjum af eldsneytissköttum vegna fjölgunar rafbíla (orkuskiptin). Akstur á þessum leiðum er aðeins hluti af heildarumferð á landinu á hverjum degi.
8. Fáheyrt er að innheimta sérstaka vegtolla vegna öryggisúrbóta og eðlilegrar uppbyggingar á grundvallar samgönguæðum þjóðfélagsins. Umferðin skilar nú þegar nægum tekjum til að standa undir þessum útgjöldum.
9. Reynslan erlendis frá sýnir að ríkisvaldið selur einkafyrirtækjum réttinn til að eignast og reka fjölförnustu hluta samgöngukerfisins með vegtollum. Almennri umferð er breytt í arðbæra féþúfu.
10. Víða erlendis eru vegtollar réttlættir á þeim forsendum að vegfarendur eiga val um aðrar leiðir, en seinfarnari. Ekkert slíkt er í boði þegar kemur að þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu.

Undirritað: Anna S. Ólafsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Kveðja Anna S

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Anna Sigríður Stefánsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Silvía Þorvarðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Soffía Ryan

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anna Steinunn Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anneleen De Saegher

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Anný Elín Bentsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: AntonGunnlaugur Kristinsson
301060 4679

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anton Karl Kristensen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: anton kristvinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Anton Örn Árnason

Kær kveðja / Best regards
Anton Örn Árnason
Vélfræðingur / Marine Engineer
Tæknimaður / Service & Field Support

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Antonía Helga Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli eindregið áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:NAFN.
Ari Jónsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arl Karls.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arilíus Óskarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arna Björk Unnsteinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arnar Freyr Antonsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arnar Kári Bjarkason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Arnar ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arnar Ragnarsson

Ég andmæli áætlunum um veggjöld eins og þau koma fram í áliti meirihluta

Mbk.
Arnar Valgarðsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arnbjörg Sveinsdóttir, Seyðisfirði

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arndís Gísladóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar og vil í því samhengi nefna að á sl. ári innheimti ríkið 80 milljarða í umferðartengd gjöld og allt útlit fyrir að sú upphæð verði svipuða á þessu ári.

Ráðamenn bera því gjarnan við að hluti þeirra 80 milljarða sem innheimtast frá bifreiðaeigendum, sé varið í slysatengdan kostnað. - Ég mótmæli slíkum rökum, þar sem ökumenn og farþegar njóta slysatrygginga hjá tryggingafélögum sínum.

-Eru engin takmörk fyrir hversu langt á að seilast niður í vasa fátæks fólks á Íslandi?

Arndís R Magnúsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arngrímur Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Àrni Þór Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arnór Dan Arnarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Arnór Hrannar Karlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Arnór Valdimarsson
Vættaborgir 75
112 Reykjavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Arnþór Lúðvíksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Aron Daníel Arnarson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Og serstaklega reykjanes braut
Undirritað: NAFN Aron sigurbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Aron Örn Birkisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Atli Ásgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Atli Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Ég er búsettur í Keflavík og sæki vinnu til Reykjavíkur. Ég er fæddur og uppalinn í Reykjavík en við hjónin tókum þá ákvörðun að flytja út fyrir sökum þess að okkur vantaði stærra húsnæði undir stóra fjöldskyldu (4 börn). Vegna mjög hækkandi fasteignaverðs höfðum við ekki efni á að kaupa stærra í Rvk og því var þetta lausnin. Ég sé þessi veggjöld sem beinan aukaskatt á mig og mína fjölskyldu. Bæði vegna þess að ég keyri Reykjanesbrautina svo gott sem daglega til vinnu svo er okkar vinir og vandamenn í miklu falli í Rvk. Afhverju er ekki bara rukkað líka inn í mismunandi hverfi í Rvk til að gæta sanngirni??

Rökin sem vísað er í núna varðandi orkuskipti og rafbílavæðingu.... Nú er verið að rukka þvílíka bensínskatta og tilheyrandi endalausa skatta í bílaeigendur. Væri ekki í fyrsta lagi réttast að rafbílaeigendur myndu borga VSK og tolla eins og allir hinir. Afhverju á ég að borga undir þau. Ég er með stóra fjölskyldu og þarf stórann bíl. Þeir eru ekki til í dag á viðráðanlegu verði rafvæddir. Ég VERÐ að kaupa bensín/dísel bíl. Nú er síðan bæjarstjóri Rvk hann Dagur blessaður og tala um honum finnist nú sanngjarnt að við þau sem sækjum vinnu til Reykjavíkur myndu nú borga eitthvað (þá í formi skatta) til viðhalds á götum borgarinna viðhalds sem borgin er ekki með neinu móti að sinna heldur. Hann getur síðan farið offorsi í eyðslu í bragga og pálmatré.

Nú er þó nokkuð mikið að skila sé inn í kassann í formi opinberra gjalda. Í fyrra 2018 voru innheimtir 73 milljarðar en ekki fóru nema 21 milljarður í vegakerfið!!! Mér verður bókstaflega óglatt af þessum tölum sérstaklega þegar á síðan að fara skattlega mig á ósanngjarnan hátt þegar allt hitt sem ég er rukkaður um fer ekki á þá staði sem þeir eiga að gera! Hvernig veit ég svo hvort að þessi peningar verði síðan nýttir eins og þeir eiga vera nýttur þegar allt er ekki nýtt eins og þá að vera nýtt! Ég tel mig hafa greitt mitt nú þegar til gatnagerða!

Á *öllum* þeim stöðum í heiminum sem veggjöld eru sett hefur það verið gert þegar aðrar leiðir eru í boði. Hér er ekki svo! Mér finnst þessi hugmynd um veggjöld garga ójafnræði gegn búsetu í alla staði. Það liggur við að hægt væri kæra þetta jafnréttindadómstóls Evrópu eða hvað það nú heitir! Ég er ekki nóg með það öryrki sem er enn í fullri vinnu sem betur fer. Ég hins vegar get varla farið nálægt miðbænum þar sem hvergi er hægt að komast að lengur og fá stæði ekki get ég labbað þetta eins og hinir með mína talsvert skertu göngugetu. Fer varla í kringluna.

Ég ætla að hætta núna reyna að halda mig á kurteisu nótunum varðandi þessa fásinnu frá okkar háttvirtu alþingismönnum!

Undirritað: Atli Gylfason. Kt: 130678-5219

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Atli M. Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Atli Már Atlason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: Atli Már Hilmarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Og eitt að lokum; Drattist þið nú til þess að bretta upp ermar og slútta þessu fylleríi á Alþingi, seljiði bankana og fyrirtækin sem þið (við) eigum, lagiði vegina okkar ekki á okkar kostnað, því við höfum nú þegar borgað fyrir malbikaðan hringveg en er ekki .... og þetta er síðan 1996.

Á íslandi eru 2 efnahagskerfi, 1 sem við almenningur sjáum reikningsskil gert á og svo seinna atriðið er þurrafylleríið sem verið hefur við líði í allt of langan tíma og það partý. Tala nú ekki um alla peningana sem eru kominn í þetta skatta skjól.

Eitt get ég einnig sagt að lokum, ég veit að vegtollar er þekkt fyrirbæri úti í hinum stóra heimi, en við erum og höfum ekkert við að gera. Ef vegtollar verða að raunveruleika þá vill ég segja að ég er farin héðan.

Hafiði skoðað málið út frá tölfræðinni að 360 þús manns er ekki að fara í gegnum byggingu nýrra vega, nýs spítala, flugvöllinn burt og hvað það er ekki.

En í guðana bænum, útrýmiði einbreiðum brúm. Þetta er barn síns tíma.

Undirritað: Atli Þór Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Auðun Jóhann Elvarsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Auður Hermannsdóttir
kt. 2907575419
Þórir Kristinsson
kt.0112653329

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Axel D. Björnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Axel Finnur Gylfason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Axel Kjartan Baldursson

Með kveðju
Axel

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda.

Undirritað: NAFN
Ágúst Elíasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ágúst Fylkisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ágúst Ingi Kjartansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ágúst Kolbeinn Sigurlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ágúst Valdísarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ágúst Þór Guðbergsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ágúst Þór Skarphéðinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ágústa Kolbrún Guðrúnardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ágústa Kristín Grétarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Álfheiður H. Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: NAFN: Ámundi Kristjánsson.
Miðað við Fjárlög 2018 eru ca 41 miljarður í tekjur sem eru skattar og gjöld tengd bifreiðum og eldsneyti, þetta á að mínu mati að renna til vegamála, en útgjöld samkvæmt nýrri vegaáætlun eru um 23 miljarðar á ári, nýframkvæmdir og viðhald. Það eru því 18 miljarðar í afgang en samt eru hugmyndir um veggjöld.
Með öðrum orðum: Það vantar upp á að endar nái saman hjá ríkinu, þá er vegafénu stolið til að brúa bilið, og síðan á að leggja á veggjöld: NEI TAKK
Skattlagningin verður bara að vera í samræmi við útgjaldaþörf

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Virðingarfyllst
Árdís Ívarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Ármann Jóhannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ármann Örn Sigursteinsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Baldursson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar og tel þær mjög jákvæðar við hröðun samgöngubóta um allt land.

Árni Elísson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: Árni Grant

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Grétar Torfason

Til þess sem málið varðar :

Ég andmæli algerlega þeim hugmyndum sem skilja má af annars ófullkomnum kynningum meirihluta umhverfis og samgöngunefndar að leggja vegagjöld á almenna umferð á vegum landsins.

Slíkar álögur yrðu grundvallarbreyting á skattheimtu og fjármögnun samgöngukerfis og ljóst að slíkir skattar legðust að lang stæstum hluta á okkur íbúa höfuðborgarsvæðisins. Slíkt skal aldrei verða !

Ég sé hins vegar ekkert að því að vegagjöld séu lögð tímabundið á nýjar leiðir þar sem um styttingu og hagræðingu er að ræða, gegn því að eldri leiðir séu áfram opnar og greiðfærar.

Hvalfjarðagangnaverkefnið var gott dæmi um slíka leið. Vel má hugsa sér að ný leið (göng) undir Setbergshlíð í Hfn (milli ca. Haukasvæðis og Ikea/Costco svæðis) og eins ný leið norðan Selfoss með nýrri brú á Ölfusá til styttinga og einföldunar á þjóðvegi 1 yrðu fjármögnuð með veggjöldum. Sundabraut gæti einnig fallið í þennan flokk.

Bkv. Árni Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Gunnar Haraldsson

Undirritaður andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Árni H. Kristjánsson
Lynghaga 8
107 Reykjavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Árni Ingi Ríkarðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Jón Gissurarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Ég tel rétt að nýta það sem er innheimt nú þegar í uppbyggingu vegakerfis áður en ílla útfærð og kostnaðarsöm gjaldheimta er lögð á. Það eru til innheimtukerfi nú þega.

Undirritað: Árni Jónsson.
Hilsen Árni Jónsson tlf. +354 8469142

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Páll Hafþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Stefán Gunnarsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN àrni steinsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árni Tómasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Kv Árni V Margeirsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Árni Þór Einarsson
Ísafjarðarleið ehf

Efni: Umsögn um Samgönguáætlun-mál 172 og 173

Skilaboð:

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árný Anna Svavarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Árný Guðfunnsdóttir.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ársæll Einar Ársælsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Ég tel að nú þegar greiði bifreiðaeigendur meira en nóg af sköttum af ökutækjum. Ef þeir fjármunir sem bifreiðaeigendur leggja til samfélagsins með gjöldum af ökutækjum væru að helmingi veitt til vegagerðar myndi það duga fyrir þeim umbótum sem nauðsynlegar eru til vegabóta

Undirritað: NAFN

Ársæll Hauksson
Vesturtúni 4 225 Garðbær

Góðan dag,

Undirritaður andmælir áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Álögur á bifreiðaeigendur í formi opinberra gjalda eru nú þegar allt of miklar og allt of lítill hluti þeirra rennur til vegamála. Undirrituðum finnst réttara að Alþingi beini kröftum sínum að því að leiðrétta þetta frekar en að bæta enn eina ferðina við nýjum álögum á bifreiðaeigendur, nú í formi veggjalda.

Undirritaður: Ásbjörn Torfason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ásdís Alexandra Lee

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ásdís Dröfn Valdimarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
með kveðju, Ásgeir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirrittað Ásgeir Ásgeirsson

Góðan daginn

Þessar hugmyndir um veggjöld eru ekki boðlegar, við erum háskattaríki og þær álögur sem eru lagðar á bifreiðar eigendur eru gríðarlega háar. Maður hefði ætlað að þeir peningar sem eru greiddir daglega af bifreiðum ætti að vera nóg til að sjá okkur fyrir almennilegu vegakerfi. Nú hefur Sjálfstæðisflokkurinn markvisst komið fram með loforð gagnvart kjósendum að vilja lækka skatta... Við höfum séð lítið af slíku í stjórnartíð þess annars ágæta flokks.

Þó ég sé í grunninn fylgjandi því að þeir greiða sem nota stjórnmálum, það getur þó ekki átt við í þessu tilfelli... Ef þetta verður sett á ætii Alþingi að sjá sóma sinn í lækka aðrar álögur bifreiðar eigendur og almenning.

Ef Alþingi hefur áhuga að sækja aukna fjármuni frá ferðafólki ætti það frekar að íhuga einhverskonar komugjöld sem ættu að renna beint í innviða uppbyggingu og ekkert annað.

Það er ríkjandi ákveðin sátt um hlutverk ríkisins þegar kemur að grunnhlutverki þess, vegaframkvæmdir eru víst hluti af því.
Ef einkaaðilar ákveða að leggja vegi og rukka fólk fyrir notkun tel ég slíkt í lagi, en það er fullkomlega bilað að ríkið vilji leika slíkan leik...

Björn Leví (þingmaður Pírata) á hrós skilið að hvetja fólk til að senda inn umsögn um þetta furðulega mál.

Með fullri virðingu
Ásgeir Geirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ásgeir Guðnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sent from Mail for Windows 10
Ásgeir Ragnar Ásgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Ásgeir Þór Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Málið hefur ekki fengið þá umræðu sem nauðsynleg er svo sátt náist um málið eða höfnun. En hvor leiðin sem verður farin verður að vera málefnaleg.
Kveðja,
Ásgeir Þór Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Nú þegar eru ökutæki og eigendur þeirra skattlagðir svo ríflega að ef sú fjárhæð færi í mál tengd ökutækjum eins og veglagningu væri nægjanlegt fjármagn til.

Undirritað: Ásgeir Örn Rúnarsson kt 090665-3839

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Ásgrímur Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Vegna þess að við borgum nú þegar meira en nóg.
Undirritað: Ásgrímur Hartmannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ásmundur Helguson, Hringbraut 101, Reykjavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ásmundur Rafnar Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar

Kveðja
Ásrún Matthíasdóttir
Lektor - Assistant Professor

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: ásta andrésdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ásta Björk Vilhjalmsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Ásta María Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ásta P Sigurbjörnsd.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ásthildur Lísa Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ásthildur Þorsteinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Fyrir mér lítur þetta út eins og illa dulbúin tilraun Sjálfstæðismanna til að koma fé almennings í "rétta" vasa (einhver þarf að sjá um að rukka veggjöld gegn "hóflegri" þóknun)

Ef stjórnvöld hafa svona miklar áhyggjur af lækkandi tekjum af umferð vegna fjölgunar rafbíla, sé ég ekki vandamálið við að taka upp þungaskatt á rafbílum á sama hátt og var gert við dísil knúna bíla áður en gjaldið var sett í eldsneytið.

Undirritað: Ástmar Sigurjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ástráður Aron Ágústsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, þar sem álögur á bíleigendur eru nú þegar mjög miklar og innheimt fé að litlu leiti notað til uppbyggingar og viðhalds samgöngukerfisins.

Undirritað: Ástþór Ágústsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baldur Bjarman Teitsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Baldur Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baldur H Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baldur Ingi Halldórsson

Þið eruð að ræna með valdi 70% af tekjum einstaklinga og ætlið að bæta í!!!

Hvílíkar gúngur þið eruð að arðræna almenning á Íslandi!

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baldur Már Kristmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Baldur Þorsteinsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baldur Þór Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baldur Þórsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baldvin Gunnar Ringsted

Góðan dag

Ég andmæli áætlun um vegggjöld eins og þau koma fram í áliti meirihluta. Nóg er lagt á bifreiðaeigendur í dag og er ég alfarið á móti þessari skattahækkun sem leggst helst á landsbyggðarfólk. Finnst mér að frekar megi nota þá peninga sem eru innheimtir í gegnum gjöld af bifreiðum og eldsneyti í viðhald og endurnýjun á vegum!

Kveðja
Baldvin Hróar Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Þær eru ósanngjarnar og íþyngjandi og mismuna íbúum landsins eftir búsetu og bílaeign.
Ef breyta á núverandi kerfi þarf í fyrsta lagi að leggja það af fyrst sem og að taka upp kerfi þar sem er raunverulega borgað fyrir notkun, þ.e. slit á vegum, sem er afar misjafnt eftir þunga ökutækja.

Undirritað: Baldvin Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Baldvin Örn Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Baltasar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Bárður Eyþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Benedikt Björgvinsson 070642-2049

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Benedikt Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Benedikt Jónsson
Eyrarholti 5
220 Hafnarfjörður

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ástæða:
Þetta er þvaður, þar sem stefnt er að rafbílavæðingu og EF eldsneytiskaup minnka verulega þá þarf ríkið aldeilis að seilast í einhvern vasa til að fá aurinn sinn.... sem nú er tekinn af bensin / diesel en ER notaður í margt annað en vegalagningu og bætur !
Ég hef búið í Noregi í 2 ár. Ein af ástæðum þess hversu "leiðinlegt" er að búa í Noregi er að vinnufélagarnir væla og skæla alla matar og kaffitíma um #helvítis veggjöldin !!!!
Ætlið þið að láta greyin sem búa á landsbyggðinni og nota göngin "sín" borga í sjóð fyrir hin landsbyggðagreyin meðan reykspólandi reykjavíkurrauðmagi hamast án þess að borga klink í götuskatt?
Finnið einhverjar betri heildarlausnir! Best væri að skattleggja eftir notkun, þeas. EKNUM kílómetrum!
--
Bestu kveðjur/Med venlige hilsen/Best regards

Benedikt Olafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Benedikt Ólafur Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Benedikt Sigurjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar á þeim forsendum að bifreiða,olíu og veggjöld eru nú þegar nóg til að standa undir lagningu og viðhalds vegakerfisins ef þeir peningar rötuðu í retta sjóði. Ég mótmæli harðlega auka skattlagningu á bifreiðaeigendur!!

Undirritað: Benedikt Sævarsson
Akranesi.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Benedikt Viggósson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Benedikt Þorgilsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Nema ef bifreiðagjöld séu felld nyður

Undirritað: Bergdis Arna Guðbjartsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bergdís Heiða Eiríksdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Berglind Silja Aradóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bergur Geirsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bergur Ingi ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Ég er með búsetu utan höfuðborgar svæðisinns, en sæki vinnu þangað, álagning veggjalda veldur mismunun í möguleikum mínum til atvinnu.

Undirritað: Bergur Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Bergur M Sigmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda, nóg er nú þegar tekið af bíleigendum með sköttum, og aðeins lítið brot af því notað í uppbyggingu og viðhald vega, og vitað mál að sama myndi gilda um veggjöld.

Undirritað: Bergþór Njáll Sigurðsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Bergþór Sigurður Atlason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Bergþóra Stefánsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Birgir Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Nú þegar greiðum við nægt fé en stjórnvöld hafa tekið þessa tekjustofna til vegagerðar og eytt í annað og hefur það kostað mannslíf.
Og nú á að bæta við nýjum sköttum í formi veggjalda .
Ég mótmæli og hafna vegsköttum

Undirritað: Birgir Haukdal Rúnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Meðan þeim gjöldum sem innheimt eru vegna bifreiða í formi eldsneytis- og bifreiðagjalda, sem eiga samkvæmt lögum öll að fara í vegaframkvæmdir og viðhald, er algerlega fráleitt að ætla að innheimta veggjöld!

Undirritað: Birgir Hrafn Hallgrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Birgir Ingvar Jóhannesson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: Birgir Karlsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Birgir Loftsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Birgir Páll Guðjómsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Birgir Pálmason
Komið nóg af sköttum á bíleigendur
Sem fara ekki vegaframkvæmdir 😠😵😖

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Lögbundnir skattar eru teknir af okkur og eru eyrnamerktir vegagerð. Skilið þeim öllum inn til vegagerðar.

Undirritað: Birgir Rúnar Sæmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Birgir Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Birgir Steinarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Nú þegar eru tekinn næg gjöld af bifreiðum og ökutækjum svo ekki þurfi að fara að bæta við það
Þið gætuð tekið undanþágur sem steypubílar eru með eða ökutæki á gulum númerum sem eru í umferð og aka fulllestuð án gjalda þannig að allir séu við sama borð.

Undirritað: Birgir þór kristinsson

Bestu kveðjur/Best regards
Birgir Kristinsson
þjónustudeild/Service
Tel: 6606037

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Þetta er sjúklega ósanngjarnt. Það er t.d. algjört lágmark að maður hafi val um leið, eins og erlendis. Mér finnst ég borga nógu mikla skatta hér og veit að þeir eru illa nýttir í þessu þjóðfélagi og þetta er enn ein leiðin til þess!

Undirritað: Birgitta Baldursdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Birkir Helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Birkir Þór Sigurðsson , Starfa hjá Emmessís . Allt allt of hátt gjald fyrir lítinn ísbíl 5200kr

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Birna Björt Eyjólfsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjarki Eiríksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjarki Frimann Helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjarki Guðlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Ég tel litlar líkur á því að þau skili sér óskipt til vegamála auk þess sem innheimta mun verða of dýr í hlutfalli við tekjur. Einnig er töluverð hætta á því að þeir sem eru í sárastri þörf fyrir bættar samgöngur sitji á hakanum, svæði þar sem börn t.d. komast varla í skóla. Ástand vegamála í landinu er áunninn vandi sem skapast hefur af vanrækslu undanfarinna ára, ef viðhaldi er ekki sinnt þá mun viðgerðin verða dýrari.

Undirritað:
Bjarki Hilmarsson
Melasíðu 6E
603
Akureyri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjarki Hrafn Thorarensen
kt:1509815229

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Samkvæmt reglugerðinni um þungaskatt er það fjáröflun vegargerðar

4. gr.

Reglugerð þessi, sem sett er með heimild í 20. gr. laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, með síðari breytingum, öðlast gildi 11. júní 1999, að undanskildum ákvæðum 1. og 3. gr. sem öðlast gildi 1. júlí 1999.

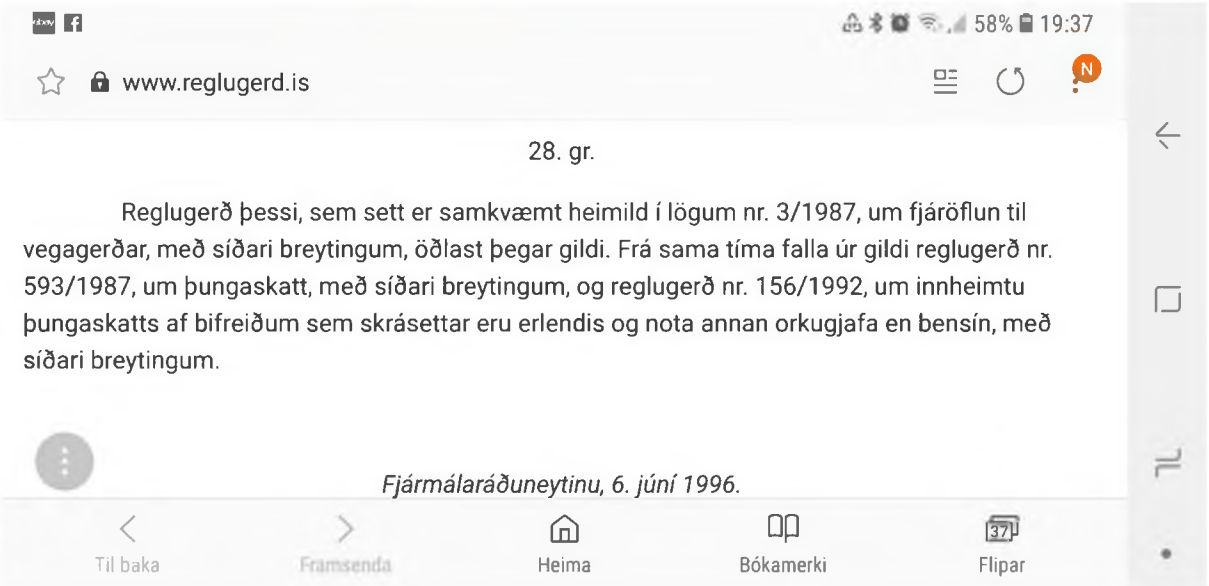
Gjaldskrár 2. gr. taka þó gildi strax og álestur hefur farið fram á öðru álestrartímabili sem er frá 20. maí til 10. júní 1999. Sé ekki komið með ökutæki til álestrar á álestrartímabili skal reikna út meðaltal ekinna kílómetra á dag á tímabilinu milli álestra. Af meðaltalsakstri sem samkvæmt þessu hefur átt sér stað fyrir lok annars álestrartímabils skal miðað við gjaldið fram til 11. júní en innheimt hið hækkaða gjald af meðaltalsakstri eftir lok annars álestrartímabils. Geti gjaldandi sannanlega sýnt fram á hver akstur hans hafi verið til loka annars álestrartímabils skal taka mið af því við ákvörðun þungaskatts.

Fjármálaráðuneytinu, 27. maí 1999.

Geir H. Haarde.

Maríanna Jónasdóttir.

Prenta reglugerð



www.reglugerd.is

28. gr.

Reglugerð þessi, sem sett er samkvæmt heimild í lögum nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, með síðari breytingum, öðlast þegar gildi. Frá sama tíma falla úr gildi reglugerð nr. 593/1987, um þungaskatt, með síðari breytingum, og reglugerð nr. 156/1992, um innheimtu þungaskatts af bifreiðum sem skrásettar eru erlendis og nota annan orkugjafa en bensín, með síðari breytingum.

Fjármálaráðuneytinu, 6. júní 1996.

Til baka Framsenda Heima Bókamerki Flipar

Undirritað: Bjarki Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjarki Karlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjarki Reynir Bragason

3. 1. 2019

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Bjarnheiður Jóhannsdóttir

Sæl
Ef áform með veggjöld verða að veruleika þá vill ég að menn passi það að fólk komist á Landspítalann án þess að þurfa að borga veggjöld á t.d. Miklubraut. Fólk sem er veikt og frá vinnu (jafnvel launalaust) og þarf að sækja meðferð á Landspítalann, sem er ekki fært um að nota aðra samgöngumáta en bíl, á ekki líka að þurfa borga veggjöld til að komast á spítalann.

Dæmi:
Einstaklingur sem er frá vinnu og býr á Selfossi þarf að koma þrisvar í viku á Landspítalann í meðferð. Hann yrði þá rukkaður fyrir að aka Hellisheiðina og svo fyrir að keyra inn í Reykjavík t.d. Miklubraut og svo rukkaður fyrir bílastæði við Landspítalann og svo allt aftur til að komast heim. Það gengur ekki.

Þyrfti að vera trygging fyrir því að menn væru ekki marg rukkaðir. Ef suðurnesjamenn ætla t.d. í sumarbústað í Borgarfirði ættu þeir ekki að þurfa að borga bæði á Reykjanesbæ og Vesturlandsveg. Ein hugmynd væri að það væri ekki hægt að rukka þig oftar en einu sinni á tveggja klukkustunda tímabili. Þannig að ef þú ert lagður af stað og búinn að keyra í gegnum gjaldstöð en þarft að snúa við til að sækja eitthvað að þú verðir ekki rukkaður aftur 10 mín. seinna á sama stað.

Það þyrfti nánari útfærsla á framkvæmdinni (hvar menn ætla að rukka) að liggja betur fyrir áður en málið er tekið fyrir.

Bjarni Antonsson
Kleifakór 3

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Bjarni Gestsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Bjarni Guðjón Samúelsson.

Góðan daginn móttakandi og gleðilegt ár !
Sendi neðanfylgjandi grein sem bíður birtingar í Morgunblaðinu og varðar fyrirhugaða vegtolla.
Bestu kveðjur, Bjarni Gunnarsson, kt. 250748 4699
Kristnibraut 33, 113 Rvk.

„Framlög til vegagerðar of lág“. Þetta eru orð samgönguráðherra á Facebook-síðu sinni þann 30. des. sl. og eru orð að sönnu.
Þar kemur fram að undanfarin ár hafa um 70% af tekjum ríkisins af umferðinni farið til vegagerðar og því um 30% af tekjunum farið til velferðarmála. Því er eðlilegt að bifreiðaeigendur spyrji hvort réttlátt sé að þeir séu skattalagðir sérstaklega umfram aðra til að fjármagna velferðarkerfið. Áætlaðar tekjur af umferðinni árið 2019 eru um 49 milljarðar króna, en á sama tíma er áætlað að 31,3 milljarðar fari til vegagerðar á ári að meðaltali næstu 5 árin. Samkvæmt þessu eru bifreiðaeigendur skattlagðir sérstaklega umfram aðra skattgreiðendur sem nemur tæpum 18 milljörðum króna á ári.

Í ljósi þessara staðreynda er eðlilegt að bifreiðaeigendur séu ekki sáttir við fyrirhugaða vegtolla sem á að innheimta aðallega á þremur helstu vegtengingum Höfuðborgarinnar, þ.e. á Reykjanesbraut, Vesturlandsvegi og Suðurlandsvegi. Einmitt á þessum vegum hefur undanfarin ár myndast meirihluti tekna ríkisins af umfreðinni og hafa þær tekjur verið notaðar til vegaframkvæmda um allt land og því ósanngjarnt að skattleggja þessa umferð sérstaklega til samgöngubóta þessara vegkafla.

Og ef vegtollar koma til má spyrja hvort þeir greiði mest sem græða mest á samgöngubótunum.
Þeir sem keyra daglega í vinnuna þegar umferðin er ekki þung borga oftast vegtollinn og hafa lítinn ávinning af betri vegum.
Og hverjir borga sjaldan vegtollinn og hafa mesta ávinninginn af betri vegum? Það er helgarumferðin yfir sumarið og er þar um að ræða fáar ferðir hjá hinum almenna bifreiðaeiganda miðað við daglega ferð hins vinnandi manns. Samkvæmt þessu eru þeir að borga minnst í vegtolla sem hagnast mest á betri samgöngum.

Fyrirhugaðir vegtollar leysa þar fyrir utan ekki aðal úrlausnar verkefnið varðandi gjaldtöku af umferðinni núna þegar rafbílavæðingin er í gangi.
Rafbílar eru nú um 6% af bílaflotanum og er áætlað að þeim fjölgi um ca. 2% á ári. Þessir bílar eru ekki að greiða fyrir afnot af vegunum og gengur það ekki til lengdar.
Hér er því mælt með því að breyta innheimtunni á akstursgjöldum þannig að greitt verði eftir aksturslengd hvers bils á ári og eftir þyngd hans og væru þá öll gjöld nema kolefnisgjald tekin út úr lítraverði á bensíni og díselolíu.

Með því að auka framlög til vegagerðar samanber ábendingu samgönguráðherra, t.d. þannig að 80% af tekjum umferðarinnar fari til vegagerðar og með því að hefja innheimtu akstursgjalda á rafbílum fást auknar tekjur af umferðinni þannig að ráðamenn ættu að geta gleymt fyrirhuguðum vegtollum en haldið sig við að hefja átak í bættum vegum á öllu landinu.

Höfundur er umferðarverkfræðingur.

Kveðja / Regards

BJARNI GUNNARSSON

HNIT
VERKFRÆÐISTOFA

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Bjarni Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Þessi gjöld fela í sér gífurlega mismunun eftir búferlum fólks. ef að fjárlög duga ekki til frammkvæmda á vegum ætti að ná í það fjármagn annarstaðar frá, helst þar sem að einkafyrirtæki sitja ekki að borði við innheimtu.
Undirritað: Bjarni Másson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Nær væri að rukka í hleðslu stöðvum eins og ég þarf að borga fyrir bensín og olíu.

Undirritað: Bjarni Pétur Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritaði: Bjarni Rúnar Rafnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjarni sigurðsson kennitala 0108853969

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Bjarni Þ Bjarnason

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bjartur Thorlacius

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björg Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björg Kara Elefsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björg Kristjánsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björgvin Steinarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar þar sem þetta mun koma hart niður á þeim sem búa utan Reykjavíkur og sækja vinnu í bæinn. Einnig ætti sparnaður ríkisins vegna færri umferðarslysa að dekka kostnað við framkvæmdirnar til lengri tíma.

Undirritað: Björgvin Sævar Ármannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN bjorgvin thorvaldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björgvin Ölversson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björk Sigurgeirsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn Birnir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn Breiðfjörð Kristþórsson.

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Réttlætismál er að greitt sé fyrir notkun.

Undirritað: Björn Búi Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Finnst það fáránlegt að setja tolla á gamalgróna vegi

Undirritað: Björn Eyjólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn Flygenring

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Nema breytt verði annari innheimtu eins og álögum á eldsneyti.

Undirritað: Björn Friðriksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað:

Björn Gunnlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Skattlagning á bifreiðanotkun er meira en yfirþyrmandi og óska ég eftir að þeir skattar fari að fullu í vegaframkvæmdir áður en farið verður að bæta nýjum gjöldum við. Ég er hreinlega kominn með nóg af því að borga skatta, allt í lagi að borga skatta, en nú þegar eru þeir í heildina allt of háir.

Undirritað: Björn Halldór Björnsson, Bakkastöðum 9, 112 Reykjavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn Ingiberg Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn J. Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn pálsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn Sindri Eiríksson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Björn Steinar Árnason

Heiðraði viðtakandi,
Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Með kveðju,
Björn Steinar Hauksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Björn Þór Helgason

Góðan dag
Eftirfarandi er umsögn Bláskógabyggðar frá 200. fundi um tillögu til þingsályktunar, samgönguáætlun 2019-2033:

> *Beiðni umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis um umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033. Lagt var fram tölvuskeyti nefndasviðs Alþingis, ásamt tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.*
>
> *Byggðaráð Bláskógabyggðar fagnar þeim vegbótum sem gert er ráð fyrir í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033. Auk þeirra verkefna sem tilgreind eru í 5 ára samgönguáætlun er á síðari hluta tímabilsins gert ráð fyrir framkvæmdum í uppsveitum Árnessýslu sem miða að því að bæta umferðaröryggi, svo sem við Geysi og Stóru-Laxá. Breikkun Suðurlandsvegar milli Hveragerðis og Selfoss er einnig brýnt umferðaröryggismál. Byggðaráð telur allar þessar samgöngubætur af hinu góða, en bendir á að æskilegt væri að þær gætu komist til framkvæmda fyrr en áætlað er.*

Kveðja,
Ásta Stefánsdóttir, sveitarstjóri

Reykholti, 12. nóvember 2018

Minnispunktar til samgöngunefndar:

Nokkrir vegir innan Bláskógabyggðar þarfnast verulegs viðhalds og endurbóta. Þakkað er fyrir þær framkvæmdir sem ráðist var í í sumar á fjölförnustu leiðum við lagfæringar á slitlagi og vegarköflum sem voru nánast ónýtir af álagi. Enn eru þó nokkrir fjölfarnir vegir sem þarf að ráðast í framkvæmdir við:

Reykjavegur (355)
Mikilvægt er að hafist verði handa við framkvæmdir við Reykjaveg, en hann hefur lengi beðið eftir að komast á framkvæmdastig. Um er að ræða fjölfarna leið í uppsveitunum, stystu leið frá Reykholti og Flúðum að Laugarvatni sem nýtist bæði ferðamönnum og íbúum. Brýnt er að unnið verði eftir framkominni samgönguáætlun þar sem gert er ráð fyrir framkvæmdum við veginn árið 2020.

Vegurinn frá Brúarhlöðum norður að Biskupstungnabraut (30)
Kallað er eftir því að lokið verði uppbyggingu á Skeiða- og Hrunamannavegi, þ.e. efsta hluta hans frá Brúarhlöðum að Biskupstungnabraut. Þessi vegur er afar mikilvægur ferðamannavegur en ástand hans er mjög bágborið. Brýnt er að unnið verði eftir framkominni samgönguáætlun þar sem gert er ráð fyrir framkvæmdum við veginn árið 2020.

Einholtsvegur (Eystri-Tunga) (358)
Vegurinn um Eystri-Tungu er mikilvægur fyrir samgöngur innan sveitarfélagsins. Ástand þess vegar hefur verið mjög slæmt undanfarin ár og er brýnt að ráðast í endurbætur.

Kjalvegur
Halda þarf áfram endurbótum á Kjalvegi.

Umsagnir sveitarstjórnar Bláskógabyggðar vegna samgönguáætlunar:

2019-2033: Byggðaráð Bláskógabyggðar fagnar þeim vegbótum sem gert er ráð fyrir í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033. Auk þeirra verkefna sem tilgreind eru í 5 ára samgönguáætlun er á síðari hluta tímabilsins gert ráð fyrir framkvæmdum í uppsveitum Árnessýslu sem miða að því að bæta umferðaröryggi, svo sem við Geysi og Stóru-Laxá. Breikkun Suðurlandsvegar milli Hveragerðis og Selfoss er einnig brýnt umferðaröryggismál. Byggðaráð telur allar þessar samgöngubætur af hinu góða, en bendir á að æskilegt væri að þær gætu komist til framkvæmda fyrr en áætlað er.

2019-2023: Byggðaráð Bláskógabyggðar fagnar því að í 5 ára samgönguáætlun skuli gert ráð fyrir framkvæmdum á þeim hluta Skeiða- og Hrunamannavegar sem liggur frá Einholtsvegi að Biskupstungnabraut á árunum 2019-2020 og á Reykjavegi á árinu 2020. Um brýnar úrbætur í samgöngumálum er að ræða og þeir vegir sem um ræðir mjög fjölfarnir, ekki síst vegna fjölgunar ferðamanna.

F.h. sveitarstjórnar Bláskógabyggðar,

Ásta Stefánsdóttir, sveitarstjórni

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Borgar Valgeirsson

28.10.2018

Góðan dag.
Með fylgir bókun byggðarráðs Borgarbyggðar vegna framkominnar tillögu að samgönguáætlun. 172. Og 173 mál.

Með kveðju
Gunnlaugur Júlíusson sveitarstjóri

Á fundi byggðarráðs þann 18. október 2018 voru lögð fram til kynningar tvö erindi frá Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis. Þau voru tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2023 og tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 -2033. Óskað var umsagnar sveitarfélagsins um fyrrgreindar tillögur. Sveitarstjóra var falið að undirbúa umsögn fyrir næsta fund byggðarráðs. Þar sem fyrrgreindar tillögur eru svo nátengdar er sá kostur valinn að fjalla um þær í einni umsögn.

„Borgarbyggð er með landstærstu og víðfeðmustu sveitarfélögum landsins. Það gefur sveitarfélaginu ákveðna sérstöðu á landsvísu. Ein af sérstöðu sveitarfélagsins er hve búseta er dreifð um sveitarfélagið. Því er vegakerfi mjög umfangsmikið innan þess. Miklu máli varðar að samgöngur séu greiðar í svo landstóru sveitarfélagi, hvort sem er fyrir íbúa í dreifbýlinu til að sækja atvinnu eða þegar þörf er á að að veita þeim margháttaða þjónustu. Um 60% vega á Vesturlandi eru ekki lagðir bundnu slitlagi. Stór hluti þessara malarvega eru innan Borgarbyggðar. Í allri þeirri umræðu um að þörf sé á að leggja sérstaka áherslu á að taka þurfi sérstakt tillit til aukningar á ferðamannastraumi til landsins við áherslur um aðgerðir í vegamálum þá má ekki gleyma því að vegir eru einnig og ekki síður fyrir þá íbúa sem landið byggja. Um 300 km. af vegakerfi Borgarbyggðar eru malarvegir. Víða er ástand þeirra mjög slæmt. Með grófri nálgun má færa að því rök fyrir því að skólaakstur fari fram á um helmingi þessara vega. Þjónusta þarf mjólkurframleiðendur reglubundið á álíka löngum malarvegum. Akstur skólabíla og mjólkurbíla fer þó alls ekki alltaf saman. Mikið af malarvegum og þá sérstaklega á Mýrunum eru illa uppbyggðir og illa viðhaldnir troðningar.
Byggðarráð Borgarbyggðar mótmælir harðlega hve litlir fjármunir eru lagðir til uppbyggingar vegakerfisins innan Borgarbyggðar í langtímaáætlun í samgöngumálum. Ekki er gert ráð fyrir að lagðir séu fjármunir til að ljúka Uxahryggjavegi fyrr en eftir 5-10 ár. Sú leið er gríðarlega mikilvæg hvað varðar bættar samgöngur milli Vesturlands og Suðurlands. Síðan er svokölluð „hjáleið“ framhjá Borgarnesi sett inn á samgönguáætlun eftir 10-15 ár. Þessi framkvæmd hefur verið inni á samgönguáætlun um áratuga skeið en án þess að af framkvæmdum hafi orðið. Hæpið er því að búast við að úr henni verði á þessu tímabili frekar en á liðnum áratugum. Með hliðsjón af framansögðu þá er ekki að sjá að neinar framkvæmdir í uppbyggingu vega í Borgarbyggð séu fyrirhugaðar á næstu 15 árum þrátt fyrir gríðarlega langt malarvegakerfi sem að verulegu leyti er í mjög lélegu ástandi.
Í samantekt þeirri sem SSV hefur tekið saman um samgöngumál fyrir fjárlaganefnd kemur fram að það eigi einungis að leggja 500 m.kr. til nýframkvæmda á Vesturlandi á næstu fimm árum. Það er algerlega óviðunandi niðurstaða. Fjárveitingar til tengivega eru einnig óásættanlegar miðað við umfang og ástand malarvega í sveitarfélaginu.

Þegar litið er til samgönguáætlunarinnar í heild sinni þá vaknar sú spurning hvort eðlilegt sé að setja Vesturland og Vestfirði í einn flokk sem nefnist Vestursvæði. Miklir fjármunir renna til þessa svæðis í samgönguáætlun þeirri sem kynnt hefur verið. Að langstærstum hluta til renna þeir til Vestfjarða vegna þeirra umfangsmiklu framkvæmda sem þar standa yfir eða eru fyrirhugaðar. Ekki skal á nokkurn hátt dregið úr nauðsyn fyrirhugaðra vegabóta á Vestfjörðum. Það kæmi á hinn bóginn miklu skýrar í ljós í þeim tillögum að samgönguáætlun sem lögð hefur verið fyrir Alþingi, hve litla fjármuni er fyrirhugað að leggja í vegaframkvæmdir á Vesturlandi á komandi árum, ef Vesturland stæði eitt og sér í áætluninni.“

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Bóas Eðvaldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bragi Björnsson

Ég er einn af mörgum sem neyddist til að flytja út fyrir höfuðborgarsvæðið vegna ástandsins á húsnæðismarkaði þar. Erfitt hefur reynst að finna vinnu við hæfi á suðurnesjum og neyðist ég því til að vinna á höfuðborgarsvæðinu með tilheyrandi kostnaði.

Ef áform um veggjöld ná fram að færa kemur kostnaður við það eitt að komast til vinnu verða það hár að forsendur mínar til að búa og stunda vinnu hér á landi bresta.

Þar að auki eru þetta hrein og klár svik við kjósendur Sigurðar Inga sem halaði inn verulegum fjölda atkvæða með andstöðu sinni gegn veggjöldum sem hann talar nú fyrir.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bragi Guðlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bríet Sunna

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bryndís María Olsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bryndís G Thoroddsen
Kt. 1603733269

Komið sæl.

Ein af ástæðum þess að verið er að setja tolla er vegna þess að túristar eru það margir að vegir þurfi meira viðhald. Nú þegar getum við Íslendingar ekki lengur skoðað náttúruperlur landsins nema borga fyrir það, og það vegna sömu ástæðu, túrsitar eru orðnir það margir.

Ég hef lengi mælt með því að Íslendingar fái að njóta þess að túristar eru hér en ekki gjalda fyrir það. Ein afskaplega einföld leið er að Íslendingar verði fríaðir af auka vegtollum og fái einnig að skoða náttúruperlur landsins frítt. Láta túristana borga. Við erum jú að greiða skatta sem renna í viðhald vega, það ætti að duga fyrir Íslendinga eða íslenska ríkisborgara.

Bjóðið Íslendingum upp á að fá frían vegtollalykil í bíla sína eða sýna íslensk skilríki til að fá frítt.

Hvað ætið þið að gera ef túrsitar tífaldast? Ætlið þið þá að setja t.d. kolefnisgjald á Íslendinga vegna þess að túristarnir menga svo mikið? Mynduð þið setja auka skatta og tolla á matvörur því túristarnir borða svo mikið? Þetta eru tvö dæmi sem klárlega á ekki að gerast þrátt fyrir aukin túrisma. Sama á við um vegtolla og gjöld til að skoða náttúruna.

Kv. Bryndís

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bryndís Kristinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Brynja Birgisd

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Brynja Ísfeld Eyjólfsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Sérstaklega mótmæli ég áformum um álagningu veggjalda í Hvalfjarðargöng. Þau göng hafa verið greidd upp. Enginn annar vegaspotti þjóðvegarins hefur verið greiddur upp, af notendum sínum. Okkur, sem tókum á okkur 20 ára greiðsluskyldu vegna ganganna, þykir nóg komið og mjög sanngjarnt að þessi göng verði nú gjaldfrjáls.

Undirritað: Brynja Jóhannsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Brynjar Emilsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Nú þegar er skattlagning á eldsneyti, ökutæki ofl. á þeirri forsendu að nota þetta til viðhalds vega og gatnamála langt umfram það sem er notað í þau málefni. Það er algerlega óásættanlegt að bæta þar í!

Hækki fjármagnstekjuskatt, þar er af fullt að taka!

Undirritað: Brynjar Hjartarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Brynjar Svansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Nær að nota nú þegar ofrukkuð gjöld af bifreiðaeigendum í málaflokkinn.

Undirritað: Brynleifur Siglaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Bubbi Morthens

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar“

Flestir landsmenn eru sammála um að bæta þurfi vegakerfið gríðarlega mikið, ekki síst til að fækka slysum og dauðsföllum í umferðinni. Ég tel að landsmenn séu jákvæðir gagnvart veggjöldum ef þau eru útfærð af sanngirni og með jafnræði gagnvart öllum bifreiðaeigendum og -notendum í huga en ekki bara sumra, veggjöld hafa sannað sig hérlendis.

Umrædd veggjöld eru bara enn ein skattlagningin, skattlagning sem leggst hvað mest á okkur á höfuðborgarsvæðinu og á nærsveitunga okkar (Suðurnesin, Akranes, Borgarfjörð, Hveragerði, Selfoss og Þorlákshöfn).

1) Er upphæðin sem fer árlega í vegaframkvæmdir núna, meiri eða minni en skatttekjur af bifreiðum?
2) Skatttekjur af bifreiðum á að standa undir vegaframkvæmdum að megninu til, helst alveg. Ef núverandi gjöld standa ekki undir vegaframkvæmdum þá þarf væntanlega að hækka eyrnamerktu skattana. Þessi skattur á að standa undir því sem hann er eyrnamerktur, hann á hins vegar EKKI að fara í eitthvað annað. Ef hækka þarf skattinn þá veit almenningur hvað það kostar að eiga bifreið og tekur ákvörðun hvort það borgar sig eða ekki.
3) Borgaður er skattur til ríkisins með bensín- og bifreiðagjöldum (og núna líklega veggjöldum) en hvað fá sveitarfélögin? Vegakerfi innan þéttbýlis eru líklega meira notuð en þjóðvegirnir en samt fær ríkið allan tekjustofninn af bifreiðum, er það eðlilegt?
4) “*Innheimtu þeirra verði hætt um leið og framkvæmdirnar verða greiddar upp að fullu”*? Trúa flutningsmenn tillögunnar þessu? Gjaldið mun væntanlega halda áfram undir formerkjum viðhalds eða endurbóta?
5) “*Gjaldtaka á þremur megin stofnæðum, þ.e. Reykjanesbraut að Keflavíkurflugvelli, Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi, út frá höfuðborgarsvæðinu*” Gjald sem innheimtist við að keyra inná og útaf höfuðborgarsvæðinu fer í að byggja upp stofnæðarnar þrjár, en hversu langt? 50-100 km útfrá höfuðborgarsvæðinu? Hvað svo? Þegar þessar stofnæðar verða “fullbúnar” mun þá gjaldið falla niður eða munum við halda áfram að borga fyrir 150 km útfrá svæðinu og svo fyrir 200 km útfrá svæðinu og svo koll af kolli?
6) Hvar verða gjaldstöðvarnar fyrir stofnæðarnar út frá höfuðborgarsvæðinu staðsettar? Verða þær einungis í útjaðri höfuðborgarsvæðisins? Ef svo er, þá er það afar ósanngjarnt. Höfuðborgarbúi á leið t.d. upp í Bláfjöll borgar veggjald en Selfyssingur á leið þangað sleppur við veggjaldið. Ef þetta er útfærslan þá lendir gjaldið sem á að fjármagna Suðurlandsveginn ósanngjarnt á höfuðborgarbúum.
7) Hvað mun kosta að fara í svona gjaldtöku þ.e. tækjakaup, uppsetning, viðhald og annað utan umhald? Þrjár gjaldstöðvar í kringum höfuðborgarsvæðið, jarðgöng, stærri brýr og önnur samgöngumannvirki. Þetta eru orðnar nokkuð margar gjaldstöðvar sem væntanlega munu kosta sitt. Voru ekki settir upp hraðamyndavélakassar hingað og þangað um árið en vegna fjárskorts eru ekki myndavélar í þeim öllum, þó er öruggt að svona myndavél margborgar sig í auknu umferðaröryggi og innheimtu hraðasekta?
8) Hve há munu veggjöldin verða? Lægstu gjöld verða á bilinu 100-150 kr. gætu endað í 130-140 kr. segir Jón Gunnarsson. Ráðamönnum gengur því miður afar illa að láta kostnaðartölur og rauntölur stemma, dæmin um það eru ansi mörg. Ef ég man rétt þá var talað um c.a. 800 kr. í upphafi fyrir Vaðlaheiðargöngin, síðan rétt fyrir opnun var upphæðin komin í 1.200 kr. en við opnun þá kostar 1.500 kr. í göngin.
9) “*Ákveðnar leiðir á landsbyggðinni sem stytta vegalengdir verði fjármagnaðar með blandaðri fjármögnun; að hluta til með fjárframlögum af samgönguáætlun og að hluta til með lántöku sem verði greidd upp með gjaldtöku*”. Höfuðborgarbúar og nærsveitungar borga fyrir “sínar” vegaframkvæmdir með veggjöldum og borga einnig skatta

til að standa undir framkvæmdum annars staðar. Ég geri mér alveg grein fyrir að fámennar byggðir eiga erfitt með að fjármagna vegaframkvæmdir í sínu nærumhverfi eingöngu með veggjöldum en eigum við hin að gjalda þess með aukaskatti vegna fólksfjölda?

10) JÁ-fólk veggjalda telur þetta einfalt mál og nota rök eins og "*þeir borga sem nota, eðlilegasti hlutur*" eða "*ef þú vilt ekki borga þá ferðu aðra leið, eðlilegasti hlutur*". Það er ekki hefð að innheimta veggjald af notkun vega hérlendis. Ef menn vilja fara þessa leið er þá ekki "eðlilegasti hlutur" að setja veggjald á alla aðalvegi landsins en ekki bara suma? Þá er hægt að nota rökin "*þeir borga sem nota eða fara aðra leið*", í framhaldi væru skattar á bifreiðar lækkaðir eða felldir niður.
11) Nefndin talar um að finna þurfi nýjan tekjustofn vegna breytinga á orkugjöfum. Breyting á orkugjöfum er allt önnur umræða, það gjald leggst væntanlega á alla bifreiðaeigendur og -notendur en ekki bara suma.

Kær kveðja,
Búi Guðmundsson
Klukkurima 8, 112 Rvk.

BYGGÐASTOFNUN
Ártorgi 1
550 Sauðárkróki
Sími 455 54 00
Fax 455 54 99
postur@byggdastofnun.is
byggdastofnun.is

Sauðárkróki, 26. október 2018

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Byggðastofnunar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, mál 173 og tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, mál 172.

Síðari þingsályktunartillagan er fimm ára framkvæmdaáætlun fyrri þingsályktunarinnar og því er hér valið að fjalla fyrst um langtímaályktunina og víkja síðan stuttlega að þeirri síðari.

Meginbreytingin er að með lögum um samræmingu áætlana á sviði samgöngu-, fjarskipta-, sveitarstjórnar- og byggðamála nr. 53/2018 hafa skapast möguleikar til að samþætta áætlanir á þessum sviðum þar sem þær ná allar til 15 ára með fimm ára aðgerðaáætlunum og að allar eru þær endurskoðaðar á þriggja ára fresti. Að auki er gert ráð fyrir samþættingu við aðrar áætlanir svo sem kerfisáætlun um uppbyggingu raforkudreifikerfis landsins og landsskipulagsstefnu og þó að tímabil þeirra áætlana séu önnur eru þetta allt langtímaáætlanir. Þessi nýbreytni gefur verulega möguleika til að móta framtíðarsýn og samhæfa innviðauppbyggingu í landinu. Raunar var þessi samhæfing þegar hafin áður en í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 segir að samgönguáætlun hafi verið unnin samhliða og samþætt byggðaáætlun 2018-2024 og fleiri langtímaáætlunum.

Byggðamálum er gefið verulega aukið vægi en í greinargerð með tillögunni í kafla 1.1 samþætting áætlana segir eftirfarandi um lagskiptingu áætlana: „Efst eru markmið byggðaáætlunar sem segja til um hvaða markmiða þurfi að taka tillit við vinnslu bæði fjarskipta- og samgönguáætlunar sem nú þegar hafa samræmd megimmarkmið.“

Auk þessa er í samgönguáætlun tilgreint undirmarkmið um jákvæða byggðaþróun. Fjölmargar aðgerðir sem falla undir undir markmið um greiðar, öruggar og hagkvæmar samgöngur hafa einnig umtalsverð

áhrif á byggðaþróun. Nánar tilgreindar aðgerðir sem heyra undir jákvæða byggðaþróun stefna að því að efla vinnu- og skólasóknarsvæði með því að gera samgöngur greiðari og hagkvæmari. Einnig er talið mikilvægt að efla almenningssamgöngur og þar með talinn stuðningur við innanlandsflug. Nýlegar kannanir hafa raunar leitt í ljós að karlar og konur nota innanlandsflug með mismunandi hætti, karlar oftast í vinnutengdum erindum sem atvinnurekendur greiða oft fyrir en konur í erindum sem eru greidd af notendum.

Því má ljóst vera að allri þessari stefnumörkun er ætlað að móta aðgengi landsmanna að þjónustu og annarri starfsemi í landinu og þá með það að markmiði að þegnar njóti meira jafnræðis en áður. Byggðastofnun tekur undir þau markmið.

Byggðastofnun tekur ekki afstöðu til þess hvernig einstakar framkvæmdir raðast á einstök ár innan áætlanatímabila og þar með þeirrar röðunar sem fram kemur í tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlunar fyrir árin 2019-2023. Miðað við fagleg vinnubrögð sem einkenna samgönguáætlun í heild er það væntanlega gert með hliðsjón af mikilvægi þeirra fimm meginmarkmiða sem lögð eru til grundvallar. Öruggar samgöngur vega áreiðanlega hvað þyngst þegar forgangsröðun er ákvörðuð, enda afleiðingar óöruggra samgangna án efa afdrifaríkastar í hugum flestra.

Fyrir hönd Byggðastofnunar,

_____

Guðmundur Guðmundsson
Sérfræðingur á þróunarsviði Byggðastofnunar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað Bylgja Sjöfn Jónsdottir

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Reykjavík, 26. október 2018

Efni: Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál.
Tilv. 201810-0011

I

Bændasamtök Íslands fengu senda til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál. Veittur var frestur til að skila umsögn til 26. október. Bændasamtökin hafa farið yfir efni tillögunnar og gera neðangreindar athugasemdir.

II

2.1 Markmið um greiðar samgöngur

Fjallað er um áherslur í tækniþróun til að ná meginmarkmiðum áætlana í samgöngu- og sveitarstjórnarmálum í liðum 2.1.25-2.1.29. Þar segir m.a. að farnetssamband verði tryggt á þjóðvegum, fjölsóttum ferðamannastöðum og við strendur landsins. Háhraða- net og farsímatenging er í dag ekki síður nauðsynlegur hluti af fullnægjandi búsetuskilyrðum en skilvirkt samgöngukerfi. Þátttaka íbúa í dreifbýli í nútímasamfélagi veltur sér í lagi á þessu tvennu. Tryggja má bætta þjónustu við íbúa dreifbýlis með háhraða net-og farsímatengingu. Ljúka þarf lagningu og tengingu við ljósleiðara/háhraðatengingar um land allt í síðasta lagi árið 2020. Byggja þarf upp öflugt farnet (netsamband fyrir snjalltæki) jafnhliða uppbyggingu háhraðanets. Þannig verði raunverulegt aðgengi að þjónustu við íbúa dreifðari byggða bætt með fjarskiptum.

Í sama kafla er fjallað um aðgengi og hreyfanleika og að í markmiði um greiðar samgöngur felist ásetningur um gott aðgengi og mikinn hreyfanleika fyrir fólk og vöru. Vísað er til

vegastyttinga, almenningssamgangna og styttingar ferðatíma innan vinnu- og skólasóknarsvæða.

Þetta tengist einnig 3. lið í kafla 1.2 (Framtíðarsýn) þar sem segir að samgöngur og fjarskipti geri landsmönnum kleift að nálgast opinbera grunnþjónustu á sem stystum tíma og á öruggan hátt. Bændasamtökin telja þetta allt góð og gild markmið en benda á að fjölmargir íbúar dreifbýlis reiða sig að stórum hluta á flugsamgöngur með tilheyrandi kostnaði. Ekki nægir að að stefna að bættum samgöngum og aðgengi íbúa landsbyggðarinnar að þjónustu á höfuðborgarsvæðinu, vinnu, skóla o.fl. þar sem markmiðið er styttur ferðatími heldur þarf einnig að taka kostnaðarhlutann inn í jöfnuna. Markmiðið ætti að vera hvoru tveggja vera bættar samgöngur og lægri ferðakostnaður fyrir íbúana í landinu, þannig má raunverulega auka jafnræði og raunverulega bæta búsetuskilyrði á landsbyggðinni.

III

2.5. Markmið um jákvæða byggðaþróun

Í tillögunni er fjallað um framtíðarsýn og meginmarkmið. Annað meginmarkmiðs áætlana í samgöngu- og sveitarstjórnarmálum er sjálfbærar byggðir um land allt. Þá eru taldar upp almennar áherslur til að ná því markmiði. Þar er t.d. vísað til þarfa ferðaþjónustunnar og markmið um dreifingu ferðamanna um landið. Í upptalningu áhersla sem ætlað er að styðja við það að framangreindu markmiði verði náð er hvergi minnst á sértækan stuðning við brothættar byggðir eða íbúa í dreifbýli. Hagsmunir og þarfir ferðaþjónustunnar geta vissulega farið saman við hagsmuni bænda og íbúa dreifbýlis en svo þarf ekki að vera. Í ljósi meginmarkmiða áætlana í samgöngu- og sveitarstjórnarmálum skortir á að áhersla sé lögð á beitingu sértæks stuðnings við brothættar byggðir með markvissum hætti þar sem þörf er hverju sinni. Ekki nægir að setja niður markmið um viðleitni til að bæta hnignun í búsetuskilyrðum. Nauðsynlegt er að áætla aðgerðir er munu snúa þróuninni við. Markmið um jákvæða byggðaþróun eru of veik til að sjá megi fram á raunverulega eflingu samkeppnishæfni landsbyggðarinnar.

IV

Almennt telja samtökin nauðsynlegt að auka fjárútlát til samgangna töluvert, framkvæma þarfagreiningu og forgangsraða framkvæmdum, ekki síst með þarfir þeirra fyrir augum sem halda landinu í byggð. Taka þarf sérstaklega tillit til þróunar sem orðið hefur í vinnusókn, opinberri þjónustu og ferðaþjónustu.

Virðingarfyllst
f.h. Bændasamtaka Íslands

Guðrún Vaka Steingrímsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Böðvar Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar, enda munu þær augljóslega hafa hamlandi áhrif á ferðir almennings og atvinnubifreiða og leiða til hækkunar vöruverðs úti á landi og virka sem viðbótargjöld á varning sem framleiddur er utan höfuðborgarsvæðisins. Þ.a.l. eykst verðbólgan!

Þegar menn eru að íhuga slíkar breytingar VERÐA menn að gera sér **að fullu** grein fyrir afleiðingum þeirra. Það virðist mér ekki hafa verið gert.

Ég hef reynslu af svona kerfi, sem t.d. borgarstjórn Óslóar kom á fyrir nokkrum áratugum, tilneydd vegna áralangrar óstjórnar um og upp úr 1970! Vestlendingar, Vestfiriðingar og Norðanmenn hafa nú þegar greitt upp gjöldin fyrir Hvalfjarðargöngin öðrum fremur. Á virkilega að halda áfram að skattleggja þá með sama hætti.

Ef við tökum mið af verðlagningunni í Vaðlaheiðargöng, verður ekki annað sé en að koma eigi á ofurskattlagningu fyrir almenna umferð umfram skattlagningu sem þegar er lögð á dísilolíu og bensín (eða er einhver áætlun um að lækka þær álögur á móti? Ekki hef ég séð það).

Í Frakklandi voru lögð vegagjöld á sérstakar hraðbrautir þar og aðeins þar sem aðrar nokkurn veginn jafnlangar leiðir mátti velja án vegagjalda, en þar sem hámarkshraði var lægri.

Þannig er þetta víðast meðal sæmilega siðaðra þjóða. Við eigum ekki endalaust að apa allt upp eftir framsóknarmönnunum, Norðmönnum, sem við höfum apað flest sem miður hefur farið hjá þeim. (Ég kalla þá framsóknarmenn, þar sem það var jú einkum Framsóknarflokkurinn íslenski, sem innleiddi vitleysuna út úr þeim—þegar sýnt var að hún leiddi til stórkostlegra vandamála: Skip í hvern fjörð / Frystihús í hvern fjörð. Verlsunarmiðstöð í hvern fjörð tókum við reyndar ekki eins mikið upp og þeir, en nóg hefur samt orðið af vanhugsaðri fjárfestingu þar.)

Svo vil ég bæta við áður sendum varnaðarorðum út af Hvalfjarðargöngunum: Eitt af því mikilvægasta varðandi frágang á veggöngum er að hafa þau í ljósum lit. Hafið þið ekki ekið göng í Frakklandi eða Kaliforníu, svo dæmi séu tekin? Skoðið þau.
Sjá nánar: "Hættur í Hvalfjarðargöngum"

Mér finnst satt að segja ömurlegt að þurfa að segja menntuðu fólki í svo ábyrgðarmiklum embættum sem þetta er einfaldar staðreyndir sem blasa við ef menn nenna að horfa í kringum sig. Ég fæ það oft á tilfinninguna að þegar þetta fólk er að ferðast erlendis setji það upp svört gleraugu (góð kannski gegn sólinni!) og taki alls ekkert eftir hlutum í kringum sig eins og vegum, brúm, göngum, umferðastýringu (hvort hún er að virka eða ekki), né spyrjist fyrir um þessa hluti.

Með von um að þið endurskoðið áætlanir ykkar vandlega og hafið augun opin í framtíðinni.

Böðvar Björgvinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Böðvar Haukdal Jónasson
veggjöld eru einungis til þess fallin að auka kostnað við vegagerð vegna umsýslu og innheimtu á þeim auk þess verður þetta hluti af hagkerfinu og ekki hægt að afnema þau eins og við sem búið í Noregi í mörg ár höfum orðið vitni að.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Böðvar Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Dagbjört Hlín Emilsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Dagfinnur Smári Ómarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Dalabyggð

Nefndasvið Alþingis

Búðardal 25. október 2018

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun til fimm ára 2019- 2023 mál nr. 172 og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, mál nr. 173.

Á fundi sveitarstjórnar Dalabyggðar þann 18. október síðastliðinn var eftirfarandi samþykkt gerð:

> *Sveitarstjórn Dalabyggðar krefst þess að Alþingi og ríkisstjórn endurskoði áform sín um að tefja framkvæmdir á Snæfellsvegi um Skógarströnd í Dalabyggð þar til eftir árið 2023. Það er ljóst að framkvæmdir á þeim stofnvegi þola litla bið miðað við það slæma ástand sem vegurinn er kominn í, hversu mikil umferð fer um hann og auk þess hversu hættulegur hann er.*
>
> *Í Dalabyggð er tíðni umferðarslysa hvað mest af sveitarfélögum á Vesturlandi og þar er eitt hættulegasta vegakerfi á landinu, auk þess sem fá sveitarfélög eru með jafn lágt hlutfall bundins slitlags. Vegurinn um Skógarströnd er mikilvæg hringtenging við Snæfellsnesið og myndu endurbætur á honum ýta undir möguleika á frekara samstarfi við sveitarfélögin þar., möguleika á stærra vinnusóknarsvæði, auka búsetugæði og vegaöryggi til muna.*
>
> *Sveitarstjórn Dalabyggðar hvetur einnig Alþingi og ríkisstjórn til að leggja meira fé til endurbyggingar tengivega sem og annarra vega í Dalabyggð sem fyrst, auk fækkunar einbreiðra brúa í sveitarfélaginu með það að leiðarljósi að efla byggðina, auka atvinnumöguleika og samstarf við sveitarfélögin í kring, auka búsetugæði og síðast en ekki síst bæta öryggi til muna.*
>
> *Um þessa vegi fara skólabörnin dag hvern en meirihluti skólabarna í Auðarskóla í Búðardal koma úr sveitunum í kring. Má þar nefna einna lengsta leið skólabarna af Fellsströnd og Skarðströnd í kringum Klofning þar sem þau ferðast tugi kílómetra hvern skóladag á lélegum, mjóum, holóttum malarvegi. Það er því ljóst að hvað öryggi varðar þá er ástand vegakerfisins í Dalabyggð algjörlega ólíðandi og ekki í takti við markmið samgönguáætlunar um öryggi.*

Í markmiðum samgönguáætlunar er talað um að auka eigi búsetugæði með því að bæta samgöngur innan og milli skilgreindra vinnusóknarsvæða, stækka þau þar sem hægt og stuðla að eflingu atvinnulífs innan og milli landshluta. Samgöngukerfið eigi að taka tillit til þarfa ferðaþjónustunnar og öryggi verði haft til hliðsjónar við allar ákvarðanir, áherslur og aðgerðir í samgöngumálum. Það er ljóst að hlutur Dalabyggðar er ekki mikill í samgönguáætlun og seint farið í verkefni og ekki er verið að uppfylla markmið áætlunarinnar varðandi samgöngur innan sveitarfélagsins.

Vegakerfi Dalabyggðar er með því verra sem gerist og er sveitarfélagið í 70. sæti af nær jafnmörgum sveitarfélögum á landinu yfir hlutfall vega með bundnu slitlagi. Tíðni umferðarslysa er einnig einna mest í Dalabyggð og er vegakerfið innan sveitarfélagsins það fimmta hættulegasta á landinu

Dalabyggð

samkvæmt skýrslu sem nefnist Samgönguáætlun Vesturlands og unnin var á vegum Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi á árinu 2017.

Vegakerfið í Dalabyggð hefur fengið litla athygli stjórnvalda undanfarin ár, þrátt fyrir mikla fjölgun ferðamanna og uppbyggingu í ferðaþjónustu víðsvegar í sveitarfélaginu. Það að samgöngur séu í lagi er eitt af grunnskilyrðum og fyrir byggð í sveitarfélaginu. Vegir í Dalabyggð eru illa farnir, með litla þjónustu, slys eru tíð og einbreiðar brýr eru mjög margar, sumar hverjar staðsettar í blindhæðum eða blindbeygjum.

Ítrekað er að stofnvegurinn um Skógarströnd, vegur númer 54, verður að vera í samgönguáætlun 2019-2023. Þá er jafnframt bent á að það fjármagn sem gert er ráð fyrir að sé sett í veginn skv. áætlun 2019-2033 er hvergi nærri nóg og það að einungis sé gert ráð fyrir að gengið verði frá 27 kílómetrum er langt frá að mæta þeirri þörf sem er til staðar. Augljóst að vegurinn ber ekki lengur þá umferð sem um hann fer og þolir ekki lengur bið eftir úrbótum. Um hann fer fjöldi fólksbíla og umferð hópferða- og flutningabifreiða hefur stóraukist. Vegurinn er grófur malarvegur, alla jafna mjög holóttur, með fjölda einbreiðra brúa og blindhæða og slys eru tíð á honum. Varðandi Skógarstrandarveg er einnig tímabært að huga að þverun Álftafjarðar.

Mikilvægt er að því verði fylgt eftir að skoða fjölbreyttar leiðir til fjármögnunar stórra framkvæmda þannig að vegir eins og Skógarstrandarvegur og Laxárdalsheiði færist framar í framkvæmd eins og nauðsynlegt er.

Jákvætt er að í samgönguáætlun er lögð áhersla á tengivegi og á breikkun brúa, þó svo að framkvæmdaáætlun þar sé of afturþung. Þar er um að ræða stórt verkefni og mikið öryggismál varðandi vegi í Dalabyggð og er þess vænst að umtalsverður hluti áætlaðra fjárveitinga renni til framkvæmda þar. Vestfjarðavegur er sá vegur sem er er með einna mestan umferðarþunga í Dalabyggð og er umferð flutningabifreiða er sérstaklega mikil. Vestfjarðarvegur ber illa þessa miklu umferð og þyrfti að huga sérstaklega að endurbótum á honum, einkum varðandi einbreiðar brýr t.d. yfir Fáskrúð, Glerá og Haukadalsá. Sömu sögu má segja um ástand tengivega í sveitarfélaginu.

Varðandi samgöngur utan Dalabyggðar er afar jákvæð sú áhersla sem ætlunin er að leggja á Vesturlandsveg um Kjalarnes og í Borgarnes.

Virðingarfyllst,
f.h. Dalabyggðar

SVEITARSTJÓRI DALABYGGÐAR

Kristján Sturluson
sveitarstjóri

Umsagnir um tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, 172.mál og fimmtán ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 , 173.mál.

Umsagnir frá Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar

Í sameiginlegan pott í nýframkvæmdir við vegakerfið, s.s. reiðvegi, hjóla-og göngustíga, héraðsvegi, breikkun brúa, smábrýr, girðingar o.s.frv. eru áætlaðar um 2.000 milj. króna árlega á árunum 2019-2023. Framkvæmdir undir 1.000 milj.kr. eru ekki skilgreindar sérstaklega. **Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar leggur þunga áherslu á að sem fyrst verði gerð langtíma fjárhagsáætlun fyrir þessa flokka í samvinnu við sveitarstjórnir landsins.** Þannig liggi ljóst fyrir, með góðum fyrirvara, hvaða verkefni verður ráðist í árlega á hverjum stað. Þar er mikilvægt að fá staðfest sem fyrst á hvaða ári verður farið í framkvæmdir við vegi 805,02-03 og 807,02-03 sem eru framdalir Svarfaðardals og Skíðadals. Einnig áætlun um göngustíga, breikkun brúa o.fl. sem fellur undir þennan lið.

Hafnarframkvæmdir. Veitu- og hafnaráð lýsir yfir ánægju sinni með framkomna tillögu sem snýr að hafnamannvirkjum í Dalvíkurbyggð, en vekur athygli á að uppi er ágreiningur um kostnaðarhlutdeild ríkissjóðs við hafnarframkvæmdir sem þegar er lokið, samanber erindi Dalvíkurbyggðar til samgönguráðs dagsett 12. september 2018 (í fylgiskjali). Þá lýsum við yfir vonbrigðum með að ekki er gert ráð fyrir að eftir árið 2023 sé brugðist við uppsafnaðri viðhaldsþörf hafnamannvirkja innan Hafnasjóðs Dalvíkurbyggðar.

Þjóðvegur í þéttbýli og þjóðvegur að Dalvíkurhöfn – Dalvíkurbyggð óskar eftir því að skilgreindur verði þjóðvegur að Dalvíkurhöfn eins og að öðrum höfnum landsins. Þjóðvegurinn verði um Sjávarbraut meðfram sjávarvörn að austurgarði sem verður aðal uppskipunarsvæði Dalvíkurhafnar eftir uppbyggingu hafnarmannvirkja á Dalvík. Sjá meðf.deiliskipulagsklippu, svokölluð Naustabraut. Lokið verði endurbótum á þjóðvegi 1 sem liggur í gegnum Dalvík.

Umferðaröryggi –Verið er að breikka gatnamót á Moldhaugnahálsi en skv.uppl.frá Vegagerðinni er ekki gert ráð fyrir lýsingu í þessum áfanga. Þetta er afleitt og mikil slysahætta á þessum gatnamótum eftir sem áður. Þá er nauðsynlegt að breikka gatnamótin að Hauganesi og Árskógssandi vegna aukinnar umferðar um þá vegi.

Múlagöng – Nauðsynlegt er að Múlagöng séu til umræðu og endurskoðunar innan 15 ára. Þá ný göng utan snjóflóðahættusvæða, breikkun núverandi gangna eða lenging útskota.

Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar lýsir furðu sinni á að **Akureyrarflugvöllur** fái ekki meira vægi í samgönguáætlun og meiri uppbyggingu sem alþjóðaflugvöllur. Beintenging flugs erlendis frá við Norðursvæði er nauðsynleg, bæði hvað varðar ferðamenn og ekki síður vegna flutnings ferskvöru frá svæðinu á markaði erlendis.

Almenningssamgöngur – strætó – Dalvíkurbyggð skorar á Samgönguráð og Vegagerð Ríkisins að leysa málefni almenningssamgangna þannig að fjárframlög fylgi nauðsynlegu leiðakerfi. Þetta er grundvallar atriði til að vernda brothættar byggðir og fylgja eftir yfirlýstum byggðasjónarmiðum.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Samgönguráð
B/t Þórunnar Egilsdóttur, formanns
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík

Dalvíkurbyggð, 12. september 2018
201809058 *TB*

Efni: Beiðni um leiðréttingu á mótframlagi vegna hafnaframkvæmda á Dalvík

Ágæta samgönguráð.

Þann 26.apríl 2016 ritaði Dalvíkurbyggð Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis bréf og óskaði eftir að framkvæmdir vegna gerðar nýs viðlegukants í Dalvíkurhöfn kæmust á samgönguáætlun. Í bréfinu var mynd af framkvæmdunum og kostnaðargreining verkþátta upp á 469,1 milj.kr., af því 60% þátttaka ríkisins um 227 milj.kr. Framkvæmdinni var skipt upp á 3 ár, 2016-2018.
Í samgönguáætlun fyrir árin 2016-2018 í kafla um hafnarframkvæmdir kemur fram að nefndin leggur til að framkvæmdir við höfnina á Dalvík verði í áætluninni en fyrir nefndinni kom fram að úthlutað yrði lóð undir fiskvinnsluhús við höfnina sem muni hafa mikil áhrif á atvinnumál bæjarins.
Í samantekt á breytingartillögum nefndarinnar var lagt til að til hafnarinnar á Dalvík yrði veitt 4,4 millj. kr. árið 2016, 132,6 millj. kr. árið 2017 og 90 millj. kr. árið 2018. Samtals voru þetta 227 miljónir eða 60% af heildaráætlun framkvæmdanna, samhljóða ósk Dalvíkurbyggðar.
Rætt var við Siglingasvið Vegagerðar ríkisins um hönnun og gerð útboðsgatna fyrir verkið í heild sinni. Verkinu var skipt í nokkra verkþætti þar má nefna:

- Verkþáttur nr. 1 Dalvík grjót- og fyrirstöðugarður við Norðurgarð.
- Verkþáttur nr. 2 Dalvík - Dýpkun og landfylling.
- Verkþáttur nr. 3 Útboðs á stálþili, **lokið og engar athugasemdir**.
- Verkþáttur nr. 4 Hafskipabryggja, stálþilsrekstur 2017, **verkþætti ekki lokið en ljóst að ágreiningur er um ýmsa verkþætti í verkinu.**

Þessum ofangreindum verkþáttum er að mestu lokið en eftir eru:

- Dalvíkurhöfn, þekja 2019
- Dalvíkurhöfn, rafmagnstenging skipa og lýsing 2019.

Með bréfi sem dagsett er 19. apríl 2017 frá Siglingasviði Vegagerðar ríkisins kemur fram að opnuð hafi verið tilboð í verkþátt nr. 1, Dalvík grjót- og fyrirstöðugarður við Norðurgarð og lagði Vegagerðin til að gengið yrði til samninga við lægstbjóðanda. Þetta er gert með forlegum hætti, eins og fram kemur í tilvitnað bréf, án athugasemda um að hluti þessa verkþáttar nýti ekki ríkisframlag. Greitt ríkisframlag er kr. 11.231.758 en samkvæmt reikningum frá verktaka ætti það að vera kr. 44.078.904. Mismunur er kr. 32.865.146. Allar fjárhæðir hér eru án vsk.

Með bréfi sem dagsett er 12. júní 2017 frá Siglingasviði Vegagerðar ríkisins kemur fram að opnuð hafi verið tilboð í verkþátt nr. 2, Dalvík - Dýpkun og landfylling þar sem lagt er til að tilboði lægstbjóðanda að fjárhæð kr.

38.971.701 m. vsk. verði tekið. Við verklok var kostnaður kominn í kr. 61.110.461 sem er um 157% af samningsverði en kostnaðaráætlun hönnuða (Siglingasviðsins) var kr. 73.800.000, áætlunin er sem sagt um 83% af kostnaði við verklok. Samkvæmt ákvörðun sem tekin var hjá Siglingasviði var styrkhæfur kostnaður án vsk kr. 40.902.960. Ríkisframlag er samkvæmt útreikningum Siglingasviðs kr. 19.791.775 og kostnaður Hafnasjóðs kr. 29.490.875 í stað þess að vera kr. 19.713.052, því munar hér kr. 9.777.823.

Samandregið er vangreitt ríkisframlag kr. 32.865.146,- vegna verkþáttar nr. 1 og kr. 9.777.823 vegna verkþáttar nr. 2., samtals kr. **42.642.969.**

Eins og fram kemur í inngangi þá er verkþáttur 4 enn í gangi en ljóst má vera að mismunandi skoðanir eru á greiðsluþátttöku ríkisins í því verkefni og bíður erindi vegna þess síðari tíma.

Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar samþykkti á fundi sínum þann 11.maí 2017 að heimila Vegagerðinni að ganga til samninga við lægstbjóðanda. Þá samþykkti sveitarstjórn viðauka að upphæð kr. 37.400.000 vegna framlags Dalvíkurbyggðar á árinu 2017 vegna framkvæmdanna og viðauka vegna vænts framlags ríkisins á árinu 2018 að upphæð kr. 188.600.000. Taflan hér að neðan sýnir áætlaða fjárþörf vegna framkvæmdanna. Þessi tafla var lögð fram í upphafi sem grundvöllur fyrir umsókn og úthlutun.

Verkþáttur	Magn	2016	2017	2018	
		Kostnaður	Kostnaður	Kostnaður	Kostnaður alls
		(m.kr.)	(m.kr.)	(m.kr.)	(m.kr.)
Undirbúningur, hönnun ofl.	1	9	2	2	13
Stálþil, stálþilsrekstur og kantbiti	180 m		182,2	49,4	231,6
Dýpkun	51.000 m^3		69,8		69,8
Steypt þekja (30 m breið)	4.550 m^2			119,7	119,7
Tilflutningur á brimvörn, ytri mannvirkjum	10.000 m^3		20	15	35
Heildarkostnaður (m. vsk.)		9	274	186,1	469,1
Þar af ríkishluti 60% og frádeginn vsk.		4,4	132,6	90,0	227,0

Framkvæmdir við verkið fóru fram samkvæmt áætlunum og undir eftirliti og stjórn Siglingasviðs Vegagerðarinnar. Löngu eftir að verk var hafið kom fyrst fram af hendi Siglingasviðsins að Vegagerðin myndi ekki taka þátt í endurgreiðslu vegna verkþátts „Tilflutningur á brimvörn, ytri mannvirkjum". Rökin væru þau að verið væri að flytja til varnargarð sem þegar væri til staðar. Þetta koma aldrei fram í ferlinu fram að því og enginn fyrirvari af hendi ríkisins að það stæði ekki við sinn hlut verksins að fullu. Þetta hefur sett fjárhagsáætlun vegna verksins á hliðina og jafnframt fjárhagsáætlanir sveitarfélagsins og lántökuþörf.

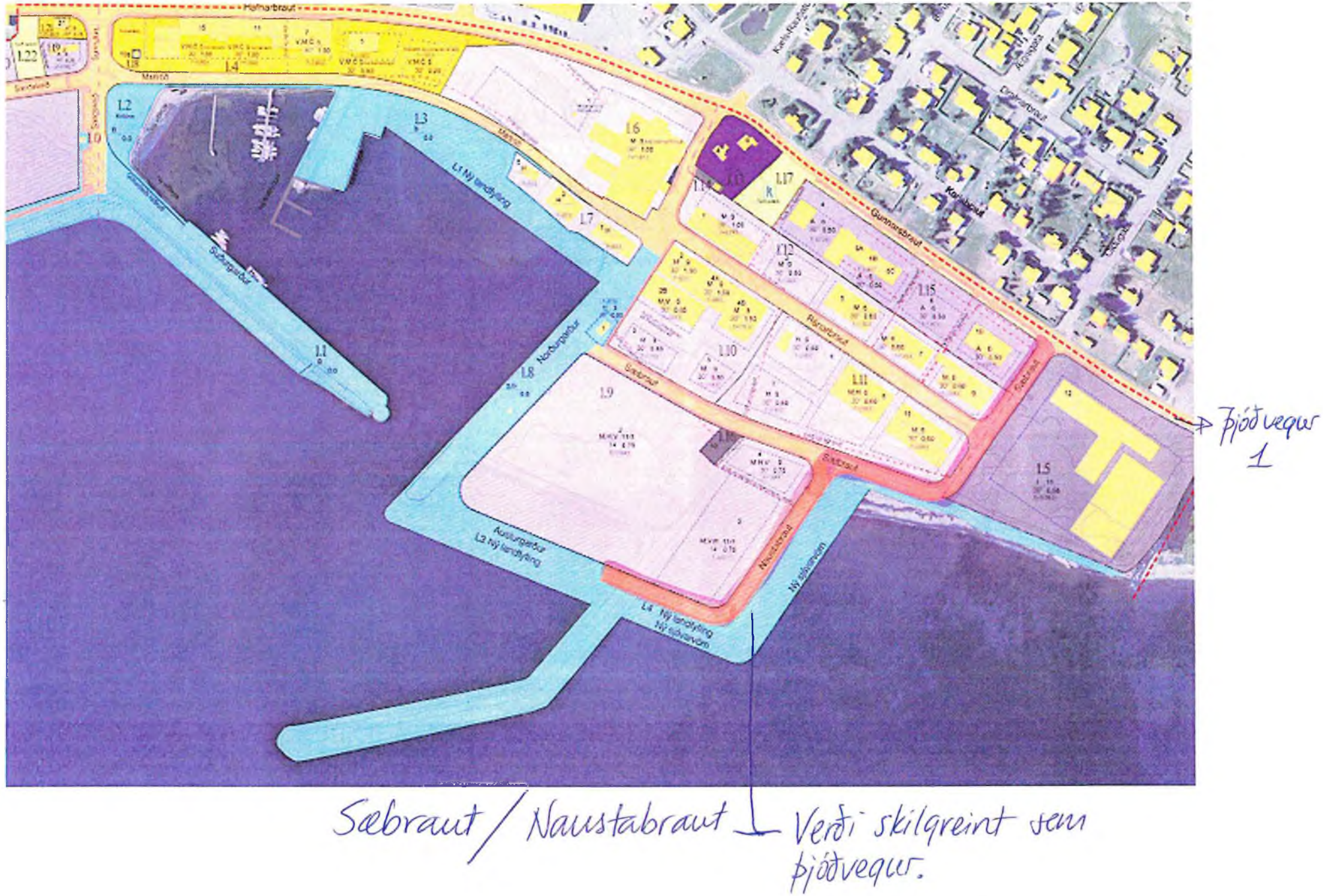
Dalvíkurbyggð óskar hér með eftir leiðréttingu á mótframlagi vegna hafnaframkvæmda á Dalvík. Óskað er eftir því að Vegagerðin standi við sitt fjárframlag í verkið eins og gert var ráð fyrir í upphafi, þ.e. 60% af kostnaði við verkþætti 1 og 2 skv. framlögðum reikningum samþykktum af Vegagerð. Samtals kr. 42.642.969 sbr. sundurliðun hér að ofan.

Samrit: Sigurður Ingi Jóhannsson, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra

Virðingarfyllst,

Katrín Sigurjónsdóttir, sveitarstjóri

Dalvíkurbyggð Sveitarstjóri


Hafnarbraut
Gunnarsbraut
Norðurgarður
Suðurgarður
Austurgarður
L1 Ný landfylling
L3 Ný landfylling
L4 Ný landfylling
Ný sjóvarvörn
Sæbraut
Naustabraut
Ný sjóvarvörn
Þjóðvegur 1
Sæbraut / Naustabraut
Verði skilgreint sem þjóðvegur.

DALVÍKURBYGGÐ

Til nefndasviðs Alþingis

Dalvík 25.október 2018

Efni:

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 -2033, 173. mál.

Umsagnir frá Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar

Í sameiginlegum potti í nýframkvæmdir við vegakerfið, s.s. reiðvegir, héraðsvegir, breikkun brúa, smábrýr, girðingar o.s.frv. eru umtalsverðar fjárhæðir á árunum 2019-2033. Framkvæmdir undir 1.000 milj.kr. eru ekki skilgreindar sérstaklega. Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar leggur þunga áherslu á að gerð verði langtíma fjárhagsáætlun fyrir þessa flokka í samvinnu við sveitarstjórnir landsins. Þannig liggi ljóst fyrir, með góðum fyrirvara, hvaða verkefni verður ráðist í árlega á hverjum stað.

Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar lýsir furðu sinni á að Akureyrarflugvöllur fái ekki meira vægi í samgönguáætlun og meiri uppbyggingu sem alþjóðaflugvöllur. Beintenging flugs erlendis frá við Norðursvæði er nauðsynleg, bæði hvað varðar ferðamenn og ekki síður vegna flutnings ferskvöru frá svæðinu á markaði erlendis.

Sveitarstjórn Dalvíkurbyggðar lýsir einnig yfir vonbrigðum sínum með að ekki er gert ráð fyrir að eftir árið 2023 sé brugðist við uppsafnaðri viðhaldsþörf hafnamannvirkja innan Hafnasjóðs Dalvíkurbyggðar.

Virðingarfyllst

sveitarstjóri

Dalvíkurbyggð Sveitarstjóri

Dalvíkurbyggð, Ráðhúsinu 620 Dalvík • Sími 460 4900 • Fax: 460 4901 • Netfang: dalvik@dalvik.is • Kennitala: 620598-2089

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Daníel Björnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Lágmark að nýta bifreiðagjöld af fullu í vegakerfið áður en veggjöldum er bætt við, annað er hræsni!

Undirritað: Daníel Ingi Eggertsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Daniel Karlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Daníel Olsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Daníel Rúnar Jónasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Davíð Ben Maitsland

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Davíð Davíðsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Davíð Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Davíð Páll Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Davíð R.M.A. Höjgaard

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Davíð Rósinkarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Davíð Snæhólm Baldursson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Davíð Steinar Ásgrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Díana Björg Sveinbjörnsdóttir

Alþingi 2.11.2018
Málsnr.: 1809336
Málalykill: 0.34.5

173 mál

Minnisblað: Djúpavogshreppur
Dagsetning: 2. nóvember 2018
Dreifing: Umhverfis- og samgöngunefnd
Frá: Sveitarstjórn Djúpavogshrepps

Á fundi sveitarstjórnar Djúpavogshrepps 18. október 2018 var bókað eftirfarandi:

Sveitarstjórn Djúpavogshrepps lýsir vonbrigðum sínum með Samgönguáætlun 2018 – 2033, fjárveitingum til fjórðungsins í heild, og sérstaklega aðgerðaáætlun 2019-2023.
Á nýliðnum aðalfundi SSA var, líkt og undanfarin ár, einhugur um að heilsársvegur um Öxi væri í forgangi nýframkvæmda í vegagerð á Austurlandi. Um er að ræða 18 kílómetra langan vegarkafla sem styttir leiðina milli Reykjavíkur og Egilsstaða um 71 km miðað við þjóðveg nr. 1 með fjörðum. Hönnun vegarins er lokið og beðið hefur verið í 10 ár eftir að framkvæmdir geti hafist. Vakin er sérstök athygli á því að Axarvegur er eina verkefnið sem er ólokið af þeim 11 sem ákveðið var að ráðast í árið 2007 sem hluta af mótvægisaðgerðum vegna niðurskurðar aflaheimilda og það er algerlega óásættanlegt að þurfa nú að bíða í allt að aldarfjórðung til viðbótar. Sveitarstjórn Djúpavogshrepps skorar á þingmenn að breyta samgönguáætlun á þann veg að hún endurspegli vilja íbúa á Austurlandi og að tryggt verði fjármagn til að hefja framkvæmdir við Axarveg á næstu fjórum árum.

Djúpavogshreppur

Heimilisfang: Bakki 1, 765 Djúpivogur
Sími: 470 8700
Bréfsími: 478 8188
Netfang: djupivogur@djupivogur.is
Veffang: djupivogur.is
Kennitala: 570992-2799

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Dolores Rós Valencia

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Dóra Kristin Jónasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Dúi J. Landmark

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Dögg Halldórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Edda Hagalín

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Edda Hrafnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAF Eduardo Pereira dos Reis

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eðvarð Atli Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eggert Sigurbergsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Egill Andrés Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Egill Helgi Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Egill Hermannsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eiður Atli Axelsson
Best regards,
Eiður Axelsson Welding

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: ég

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Aron Kjartansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Bergmann Sigurðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Bjarni Sigurpálsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Gilbert Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Gunnar Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Einar H Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Áratugum saman hafa verið innheimt bifreiðagjöld tvisvar á ári af hverri bifreið sem ekki hafa skilað sér í vegakerfið. Álögur á bensin og olíur er í hæstu hæðum. Minnkið ofurvaxið báknið og skilið skattinum af bifreiðum olíum og bensíni síðustu áratuga og farið í samgöngubætur.

Undirritað: NAFN Einar Hjaltason kt.050555-3489

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Einar Hjalti Steinþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Ingi Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Ísfjörð

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Jón Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Nóg er greitt samt.

Undirritað: Einar Kr Haraldsson
2601645709

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Logi Andréson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Kær kveðja.
Einar Lyng

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Það er verið að innheimta nú þegar mjög háa skatta af bifreiðaeigendum, sem eru ekki að skila sér í viðhald vega. Eigum við ekki að byrja á að nota þá milljarða áður en við ráðumst dýpra ofan í veski fólks.
Undirritað: Einar Már Atlason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Michael Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Mýrdal Guðmundsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Einar Pálsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: einar svanlaugsson

Góðan dag.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Einar Tryggvason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Einar Örn Finnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Eiríkur Bjarki Eysteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eiríkur Ingi Bengtsson Helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Eiríkur Ingimagnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Eiríkur Kristvinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFNeiríkur steinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elfar Eiðsson
Finnst að ríkið eigi að taka lán fyrir uppbyggingu umferðar mannvirkja og rukka svo þegar vegur er tilbúinn. En ekki rukka og byggja svo. Höfum of mörg dæmi um að eyrnamerktir fjármunir fari í annað.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elías Oddsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elías Snær Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elín Ýr Arnar Hafdísardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elís Viktor Kjartansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elísa Sjöfn Reynisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elísabet Margrét Bjarnadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Við erum nú þegar að borga nóg sem skilar sér ekki allt í vegaviðhald.

Elísabet Rakel Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ellen Drífa Ragnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ellert Jósteinsso

19.12.2018

Umsögn um mál 172 og 173, samgönguáætlun.

Ég andmæli áætlun um veggjöld eins og þau koma fram í álíti meiri hluta"

Ellert Scheving Marķússon
0112607569

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elmar Freyr Torfason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Elvar Freyr Jónsteinssson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elvar Þór Magnússon

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elvar Örn Jonsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Elvar Örn Ægisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Embla Magnusdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Embla Rán Gísladóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Emil Helgi Lárusson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Emilia Karlsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Emma Geirsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: Erla Baldursdóttir öryrki
--
Bestu kveðjur
Erla

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: erla rut haraldsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Erlingur Arthursson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Erna Gísladóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Erna Ósk Arnardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Erpur Snær Hansen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eva HlínHaraldsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eva Rún Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFNEygló Einarsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Eygló Hjálmarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eymar Andri Birgisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eyrún Ída Guðjónsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Að því gefnu að gætt sé að þeim sem þurfa að ferðast daglega, nemendur t.d. þyrftu að fá undanþágu og jafnvel að semja við fyrirtæki um sérstakan afslátt fyrir starfsmenn að komast til og frá vinnu.

-Eyrún Linda Gunnarsdóttir

EYÞING
SAMBAND SVEITARFELAGA
I EYJAFIRDI OG ÞINGEYJARSYSLUM

Akureyri, 12. nóvember 2018

Umhverfis- og samgöngunefnd alþingis
Kirkjustræti
101 REYKJAVÍK

Varðar: Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023 og samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

1. Akureyrarflugvöllur

Á fundi stjórnar Eyþings þann 23. október 2018 var eftirfarandi ályktað og bókað:

"Stjórn Eyþings lýsir yfir miklum vonbrigðum með að í fimm ára samgönguáætlun sé ekki gert ráð fyrir fjármögnun uppbyggingar Akureyrarflugvallar. Það samræmist hvorki byggðastefnu stjórnvalda né umræðu um mikilvægi þess að dreifa ferðamönnum um landið. Þá hvetur stjórn Eyþings ríkisstjórnina til að ljúka við löngu tímabæra eigendastefnu Isavia, ekki síðar en um áramótin 2018/2019".

Þá ályktaði aðalfundur Eyþings, haldinn 21. og 22.september 2018 í Mývatnssveit eftirfarandi ályktun um uppbyggingu Akureyrarflugvallar: "*Aðalfundur Eyþings fagnar framkominni skýrslu verkfræðistofnunnar Eflu um upppbyggingu Akureyrarflugvallar. Skorað er á ríkisstjórn ásamt Isavia að leggja fram áætlun um framtíðaruppbyggingu með hliðsjón af skýrslunni með það tvennt að markmiði: Að opna nýja gátt inn í landið hið fyrsta til að auka ferðaþjónustu utan suðversturhornsins og að tryggja varavöll fyrir hina miklu flugumferð í Keflavík".*

Greinagerð:

Eyþing fékk Eflu verkfræðistofu í september 2018 til að meta kostnað við nauðsynlega uppbyggingu á Akureyrarflugvelli, en í skýrslunni kemur fram að nauðsynlegar framkvæmdir á Akureyrarflugvelli séu um 3,3 milljarðar kr. Með vísan í skýrsluna er nánari sundurliðun eftirfarandi:

a) ILS aðflugsbúnaður – 180 millj. kr.

b) Ný flugstöð og breytingar á þeirri eldri – 1.477 millj. kr
c) Flughlöð – 1.610 millj. kr.

Samtals, 3.267 millj. kr.

Stofnframlög til Akureyrarflugvallar næstu 5 árins skv. samgönguáætlun eru áætluð 284 millj. kr. eða 8,7% af þeirri þörf sem áætluð er skv. uppbyggingaráætlun Eflu.

Samkvæmt svari Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn á Alþingi um uppbyggingaráform á Keflavíkurflugvelli, er áætlað að fjárfesting þar verði 91.400 millj. kr. á næstu fjórum árum. Sé framlag samgönguáætlunar (stofnframlag) til Akureyrarflugvallar sett í samhengi við áætlaðar framkvæmdir í Keflavík kemur í ljós að framlagið er aðeins 0,31% af því fjármagni sem áætlað er að fjárfest verður fyrir á Keflavíkurflugvelli á næstu fjórum árum.

Þá er vert að halda því til haga að nauðsynlegur framkvæmdakostnaður við Akureyrarflugvöll svo hann geti þjónað hlutverki sínu er 3,6% af því framkvæmdarfé sem áætlað er að fjárfest verði fyrir á Keflavíkurflugvelli.

Rétt er að benda á að í umræddri samgönguáætlun er gert ráð fyrir 593 millj.kr framlagi í stofnkostnað, viðhald og reglubundna endurnýjun á búnaði Akureyrarflugvallar. Í því samhengi vekur m.a eftirfarandi setning í Samgönguáætlun á bls. 38 athygli: "*Ratsjárbúnaður Akureyrarflugvallar er kominn til ára sinna og er vandlega fylgst með virkni hans. Áætlaður endurnýjunarkostnaður nemur allt að 1.000 millj. kr. og er hann ekki inni í samgönguáætlun.*

Að ekki sé endurnýjaðar nauðsynlegur ratsjárbúnaður getur ekki samræmst markmiðum áætlunarinnar sjálfar en sérstaklega er fjallað um það í áætluninni þ.e. að "*markmið viðhaldsverkefna á vegum Isavia sé einnig að mannvirki séu í fullnægjandi ástandi og haldi verðmæti sínu*". Þá koma upp spurningar varðandi markmið um forvarnir og öryggisáætlanir sem í áætluninni eru. Ljóst er því að það fjármagn sem Akureyrarflugvöllur fær öll árin frá 2019 til 2023 dugar ekki fyrir endurnýjun á ratsjárbúnaði sem hlýtur að teljast alvarlegt í því ljósi sem samgönguáætlun sjálf setur fram.

Þá er í áætluninni fjallað um aðflugsljós "*Til þess að alþjóðaflugvellir í grunnneti, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvellir uppfylli samræmdar kröfur EES-samningsins í reglugerð nr. 464/2007 um flugvelli er nauðsynlegt að setja upp aðflugsljós á fimm flugbrautum á þessum flugvöllum. Tryggja þarf fjármagn fyrir framkvæmdina sem þarf að vera lokið í árslok 2021.* Vissulega eru hér gefin ákveðin fyrirheit um aðflugsbúnað, en þó virðist vera óvissa milli áætlunarinnar og fjármálaáætlunar sem getur ekki talist ásættanlegt.

Af ofangreindu má sjá að mikilvægt er að setja meira fjármagn til uppbyggingar Akureyrarflugvallar en áætlað er í þeirri samgönguáætlun sem nú liggur fyrir. Verði það ekki gert

er ljóst að ekki verður náð fram háleitum markmiðum um öfluga byggðarstefnu, meiri dreifingu á ferðamönnum um landið, ásamt auknu flugöryggi í landinu.

Á svæðinu hefur verið fjárfest í hótelrýmum og markaðssetningu fyrir millilandaflug sem nú þegar er farin að bera mikinn árangur. Sú fjárfesting mun renna út í sandinn ef nauðsynlegir flugvallainnviðir styðja ekki við slíka uppbyggingu.

2. Samgöngumál:

Eftirfarandi var bókað á fundi stjórnar Eyþings þann 23. október:

"Stjórn Eyþings fagnar áformum um uppbyggingu Dettifossvegar í samgönguáætlun en leggur áherslu á að mikilvægt er að tryggja fjármagn til áframhaldandi uppbyggingar annarra samgöngumannvirkja í landshlutanum. Sérstaklega verði horft til uppbyggingu vegar um Langanesströnd og Brekknaheiði". Sama ályktun var samþykkt á aðalfundi Eyþings haldinn 21. og 22. september 2018 í Mývatnssveit.

Þá er ítrekað að mikilvægt er að til staðar sé vetrarþjónusta á Dettifossvegi (Demantshringnum) m.a. til að styðja við uppbyggingu og framgangs ferðaþjónusta á svæðinu vegna aukinnar umferðar ferðamanna.

3. Almenningssamgöngur:

Eftirfarandi var bókað á fundi stjórnar Eyþings þann 23. október: *"Stjórn ítrekar mikilvægi almenningssamgangna á Eyþingssvæðinu og bendir á að framlögð samgönguáætlun gerir ekki ráð fyrir þeim fjármunum sem þarf til málaflokksins".*

Þá ályktaði aðalfundur Eyþings haldinn 21. og 22. september 2018 í Mývatnssveit eftirfarandi ályktun: *Samningur um rekstur almenningssamgangna á vegum landshlutasamtakanna renna út í árslok 2018. Fram hafa komið hugmyndir stjórnvalda um áframhaldandi rekstur á vegum landshlutasamtakanna á árinu 2019. Fundurinn leggur áherslu á að ekki verði haldið áfram að óbreyttu nema til komi aukið framlag frá ríkinu til rekstrarins og gefið verði vilyrði fyrir fjármagni vegna uppsafnaðra skulda verkefnsins.*

Samgönguáætlunin gefur góð fyrirheit í orðum um eflingu á almenningssamgöngum. Frekari fjárframlög þarf til málaflokksins til að þeim markmiðum verði náð sbr. bókunin hér að framan og ekki síst með þeirri aðgerð að skilgreina flug milli landshluta sem almenningssamgöngur.

Virðingarfyllst,

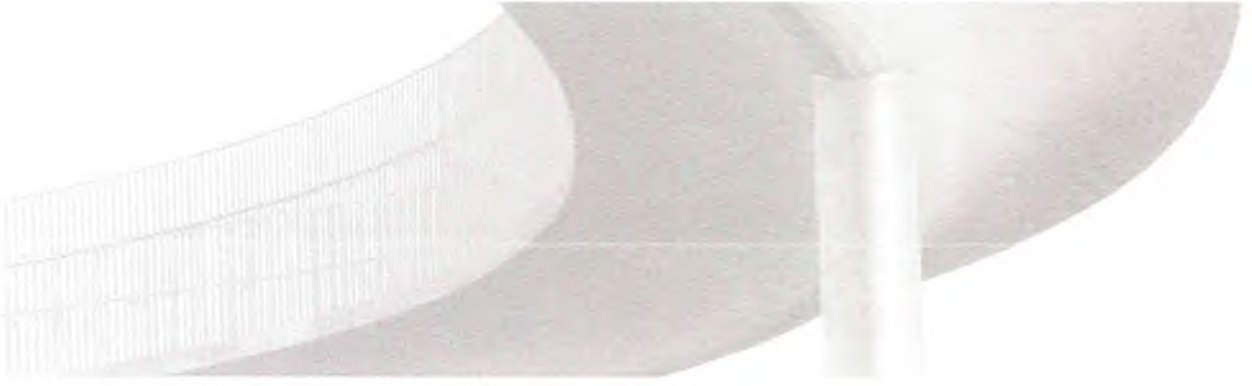
Hilda Jana Gísladóttir, formaður stjónar Eyþings.

Páll Björgvin Guðmundsson starfandi framkvæmdastjóri Eyþings.

AKUREYRARFLUGVÖLLUR

Uppbyggingaráætlun

September 2018



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

4100-002-SKY-001-V01

SKÝRSLUNÚMER / SÍÐUFJÖLDI

001/031

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUPA

Pétur Þór Jónasson

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Bergur Steingrímsson

LYKILORÐ

STAÐA SKÝRSLU

- ☐ Í vinnslu
- ☐ Drög til yfirlestrar
- ☒ Lokið

DREIFING

- ☐ Opin
- ☒ Dreifing með leyfi verkkaupa
- ☐ Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Akureyrarflugvöllur - Uppbyggingaráætlun

VERKHEITI

Uppbyggingaráætlun fyrir Akureyrarflugvöll

VERKKAUPI

Eyþing

HÖFUNDUR

Bergur Steingrímsson og Helgi Már Pálsson

ÚTDRÁTTUR

Verkfræðistofan Efla vann skýrslu fyrir Eyþing um uppbyggingaráætlun fyrir Akureyrarflugvöll með það að markmiði að styrkja flugsamgöngur við Norðurland eystra og með bættri aðstöðu gæti flugvöllurinn þjónað millilandaflugi og einnig sem varaflugvöllur. Áætlunin er unnin sem áhersluverkefni innan sóknaráætlunar Norðurlands eystra 2015 – 2019.

Á síðastliðnu ári var leiguflug frá Bretlandi, alls 14 ferðir. Hluti þessara ferða féll niður vegna veðurskilyrða og líklegt að færri ferðir hefðu fallið niður ef flugleiðsaga hefði verið búin öruggari tækni en nú er.

Einnig kom berlega í ljós að núverandi flugstöð getur ekki með góðu móti annað farþegum í millilandaflugi og að þörf fyrir stækkun flughlaða er mjög brýn.

Horfa þarf til framtíðar hvað varðar öruggari flugleiðsögn.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Bergur Steingrímsson Helgi Már Pálsson	29.07.18	ÁSS	20.08.18		
	Lokaútgáfa					

SAMANTEKT

Í þessari skýrslu er gerð grein fyrir þeim helstu atriðum sem bæta þarf úr á Akureyrarflugvelli þannig að hann geti þjónað millilandaflugi og einnig sem varaflugvöllur. Fjallað er um uppsetningu á ILS aðflugsbúnaði sem nú er í gangi, stækkunarmöguleika núverandi flugstöðvar og flughlaða og framtíðar gervihnattarleiðsögu með EGNOS leiðréttingarkerfi. Lagt er mat á kostnað við þessar framkvæmdir og einnig er framkvæmdatími áætlaður.

Ljóst er að uppsetningu á ILS aðflugsbúnaði verður ekki lokið fyrr en á árinu 2019 þar sem að tími vegna áætlaðs sigs á jarðvegsfyllingu fyrir undirstöður búnaðarins er þar ráðandi tímafaktor. Samanlagður kostnaður framkvæmdarinnar er um 180 Mkr.

Möguleiki er á að byggja nýja flugstöð og breyta núverandi byggingu fyrir um 1.477 Mkr., og þar af er kostnaður við breytingarnar eldra húsnæðis um 247 Mkr. Byggingartími með breytingum gæti verið að lágmarki um 2 ár. Þar inní spilar einnig óvissa um jarðfræðieiginleika nýbyggingarsvæðisins, en hugsanlegur sigtími jarðvegsfyllingar mannvirkisins gæti einnig haft áhrif á heildarbyggingartímann.

Heildarkostnaður við flughlöð er um 1.610 Mkr (gróf áætlun) og eru framkvæmdir í byrjun bundnar við færslu á einstaka mannvirkjum sem þarf að færa og koma fyrir á nýjum stöðum þannig að framhald geti orðið á frágangi burðarlaga á nýju flughlaði. Heildartími framkvæmda við flughlöð er um 3 ár. Þar af gæti ráðandi sigtími mannvirkja sem þarf að færa orðið um 6 mánuðir.

147

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT 5
1 AKUREYRARFLUGVÖLLUR 9
1.0 Forsendur 9
1.1 Aðflugsbúnaður (flugleiðsaga) 11
1.2 Flugstöð 13
1.3 Flughlað 17
1.4 Flugleiðsaga, EGNOS 18
2 ÁFANGASKIPTING FRAMKVÆMDA 21
2.1 Aðflugsbúnaður 21
2.2 Flugstöð 22
2.3 Flughlöð 24
2.4 Flugleiðsaga, EGNOS 26
3 FRAMKVÆMDAKOSTNAÐUR 27
3.1 Aðflugsbúnaður 27
3.2 Flugstöð 27
3.3 Flughlöð 29
3.4 Flugleiðsögn, EGNOS 29
4 HEIMILDASKRÁ 31

MYNDASKRÁ

Mynd 1 Yfirlitsmynd af aðalathafnasvæði Akureyrarflugvallar. 10

Mynd 2 Yfirlitsmynd af Akureyrarflugvelli. Við vesturkant norðurenda flugbrautarinnar er fyllingarsvæði fyrir nýjan GP aðflugshallasendir. Syðst að austanverðu sjást fyrirhuguð mannvirki fyrir stefnuvita, loftnet og tengihús. 12

Mynd 3 Grunnmynd aðalbyggingar núverandi flugstöðvar. Uppdrátturinn er dags. 4. júní 2012 13

Mynd 4 Aðstaða starfsfólks vegabréfsskoðunar, milli útigangs og komusalar. 13

Mynd 5 Grunnmynd norðurhluta flugstöðvarbyggingar, komusvæði flugfarþega, útigangur, vegabréfaskoðun og komusalur. 14

Mynd 6 Færiband flugfarþega í komusal. Sýnilegur hluti þess (virk lengd) er um 12 metrar. 14

Mynd 7 Tillaga að stækkun flugstöðvarbyggingar frá Kollgátu / THG arkitektum, júní 2010, neðri hæð. 15

Mynd 8 Tillaga að stækkun flugstöðvarbyggingar frá Kollgátu / THG arkitektum, júní 2010, efri hæð. 16

Mynd 9 Núverandi flugstöðvarbygging. Rauður flötur sýnir tillögu arkitekta að stækkun flugstöðvarinnar. 16

Mynd 10 Yfirlitsmynd flughlaðs. Hluti núverandi fyllingar á flughlaði sést fyrir miðri mynd. (Loftmynd frá 2016) 17

Mynd 11 Yfirlitsmynd sem sýnir það svæði sem EGNOS leiðréttingarkerfið nær til í dag. 19

Mynd 12 Útlit á tillöguteikningunni frá 2010, norðurhlið með tengibyggingu 23

Mynd 13 Ný flugstöðvarbygging. Rauður flötur er tillaga arkitekta að stækkun flugstöðvarinnar. 23

Mynd 14 Uppbygging á flughlöðum A1 og A2 með fargi (1 m). Uppbygging á svæðum B og C er með þynnri burðarlögum og þynnra malbiki. 24

Mynd 15 Yfirlitsmynd sem sýnir nýja staðsetningu á rotþró og olíuskilju ásamt lögnum sem þeim tilheyra. 25

Mynd 16 Áfangaskipting á flughlaði Akureyrarflugvallar. Að hluta til er búið að undirbyggja með fargi svæði A1 og A2. 26

TÖFLUSKRÁ

Tafla 1 Innanlands- og millilandafarþegafjöldi. 9

Tafla 2 Flughreyfingar innanlands og milli landa. 10

Tafla 3 Tímaáætlun sem sýnir alla 4 verkhluta. Valkostir eru sýndir á áfangaskiptingu flughlaða, svæðum A2 og B. 21

Tafla 4 Tímaáætlun sem sýnir verkþætti við byggingu nýrrar flugstöðvar og endurbyggingar þeirrar gömlu. 22

Tafla 5 Tímaáætlun framkvæmda við flughlað og yfirborðsfrágang þeirra. 24

Tafla 6 Tíma- og kostnaðaráætlun nýbyggingar og endurbyggingar flugstöðvar 27

Tafla 7 Heildarbyggingarkostnaður flugstöðvar eftir mánuðum, uppsafnað. 28

1 AKUREYRARFLUGVÖLLUR

1.0 Forsendur

Akureyrarflugvöllur var upphaflega tekinn í notkun árið 1955 og á árinu 1960 fóru um 21.000 farþegar um flugvöllinn. Hann er annar stærsti og fjölfarnasti innanlandsflugvöllur landsins með rúmlega 200 þús. farþega, 3 flugrekstraraðila og 4 áfangastaði. Flugvallarsvæði til umráða er um 150 ha. og flugrekstraraðilar með starfsemi á Akureyrarflugvelli eru Air Iceland Connect, Mýflug, Norlandair, Circle Air, Flugskólinn, Southair og Artic Maintenance. Auk hans eru þrír millilandaflugvellir á landinu.

Lengd flugbrautarinnar er um 2.400 m, farþegafjöldi innanlands um 199.000 og millilanda um 7.000, flughreyfingar innanlands um 20.000 og millilanda um 700 og vöru- og póstflutningar um 1.350 tonn (tölur árið 2017).

TAFLA 1 Innanlands- og millilandafarþegafjöldi. Fjöldi farþega árin 2016 og 2017 á þremur stærstu flugvöllum landsins auk Keflavíkurflugvallar í millilandaflugi.

INNANLANDSFARÞEGAR UM ÍSLENSKA ÁÆTLUNARFLUGVELLI 2017

Flugvöllur	2016	2017	Br. 17/16	Hlutdeild
Reykjavík	377.672	385.172	2,0%	49,9%
Akureyri	183.301	198.946	8,5%	25,8%
Egilsstaðir	93.474	95.656	2,3%	12,4%

MILLILANDAFARÞEGAR UM ÍSLENSKA ÁÆTLUNARFLUGVELLI 2017

Flugvöllur	Brottfarar-/komufarþ.	Áningar-/skiptifarþegar	Samtals	Br. 17/16	Hlutdeild
Keflavík	5.709.328	3.046.023	8.755.351	28,4%	99,4%
Reykjavík	40.514	0	40.514	2,2%	0,5%
Akureyri	6.831	0	6.831	24,0%	0,1%
Egilsstaðir	3.333	0	3.333	5,6%	0,0%

Eins og sést á töflu 1 hefur farþegum í innanlandsflugi fjölgað mest á Akureyrarflugvelli á milli áranna 2016 og 2017, eða um 8,5% og í millilandaflugi hefur þeim fjölgað mun meira en í Reykjavík og Egilsstöðum, eða um 24%

TAFLA 2 Flughreyfingar innanlands og milli landa. Fjöldi flughreyfinga á íslenskum áætlunarflugvöllum.

FLUGHREYFINGAR INNANLANDS Á ÍSLENSKUM ÆTLUNARFLUGVÖLLUM 2017

Flugvöllur	Áætlunar-/leiguflug	Annað flug	Snerti-lendingar	Samtals	Br. 17/16	Hlutdeild
Reykjavík	16.301	3.876	41.379	61.556	1,4%	47,8%
Keflavík	458	8.657	22.775	31.890	16,0%	24,7%
Akureyri	4.982	5.018	9.745	19.745	38,9%	15,3%
Egilsstaðir	2.033	798	142	2.973	0,9%	2,3%

FLUGHREYFINGAR MILLI LANDA Á ÍSLENSKUM ÆTLUNARFLUGVÖLLUM 2017

Flugvöllur	Áætlunar-/leiguflug	Annað flug	Samtals	Br. 17/16	Hlutdeild
Keflavík	56.020	5.567	61.587	21,0%	94,0%
Reykjavík	1.529	1.571	3.100	2,1%	4,7%
Akureyri	601	99	700	57,7%	1,1%
Egilsstaðir	45	96	141	-11,3%	0,2%

Flughreyfingar innanlands og milli landa hafa aukist mest á Akureyrarflugvelli á milli áranna 2016 og 2017, eða um 38,9% innanlands og 57,7% milli landa (sjá töflu 2).

MYND 1 Yfirlitsmynd af aðalathafnasvæði Akureyrarflugvallar.

Ljóst er að umferð og farþegafjöldi um Akureyrarflugvöll hefur farið vaxandi og stefnir í enn meiri vöxt, sérstaklega hvað varðar millilandaflug. Í byrjun ársins 2018 var komið á reglubundnu leiguflugi á milli Akureyrar og Bretlands, alls 14 flugferðir, en vegna óviðráðanlegra aðstæðna urðu flugvélar frá að hverfa í 6 skipti og lenda í Keflavík.
Veturinn 2018 / -19 eru áætlaðar 29 flugferðir frá Bretlandi með 200 sæta þotum.

Þau fjögur atriði sem teljast ófullnægjandi eða óviðunandi samkvæmt verkefnislýsingu Eyþings hvað varðar aðstöðu og búnað Akureyrarflugvallar eru (sjá viðauka A.1);

1. Aðflugsbúnaður
2. Flugstöð
3. Flughlað
4. Flugleiðsaga

Hér að aftan er uppbyggingaráætlun (Major Development Plan) sem byggir á *„framtíðarsýn"* Akureyrarflugvallar eins og hún er sett fram í samþykktu deiliskipulagi, dags. í febrúar 2011 (sjá viðauka 4.5). Uppbyggingaráætluninni er ætlað að vera hjálpargagn fyrir fjárveitingarvaldið og stjórnvöld til að festa í sessi það hagsmunamál Norðurlands sem fram kom í *„Sóknaráætlun Norðurlands eystra, að millilandaflug um Akureyrarflugvöll væri stærsta hagsmunamál landshlutans"*. Millilandaflug er enn fremur eitt af þremur meginmarkmiðum ferðaþjónustunnar þannig að hún geti orðið heilsárs-atvinnugrein á Norðurlandi auk þess sem möguleikar íbúa svæðisins á beinu flugi til útlanda myndu stóraukast og lífskjör þeirra þannig batna verulega.

Í uppbyggingaráætluninni er gerð tillaga að röð framkvæmda, áfangaskiptingu þeirra og kostnaður hvers framkvæmdaáfanga metinn.

Samráð var haft við Hjördísi Þórhallsdóttur flugvallarstjóra Isavia á Akureyri og Arnheiði Jóhannsdóttur framkvæmdastjóra Markaðsstofu Norðurlands, auk þess sem rætt var við aðila sem að búa yfir mikilli reynslu og þekkingu á þessum málum.

1.1 Aðflugsbúnaður (flugleiðsaga)

Aðflug að Akureyrarflugvelli takmarkast landfræðilega af fjalllendinu vestan og austan megin Eyjafjarðar og síðan þeirri tækni sem í dag stýrir aðflugi úr norðri og suðri (RNAV (GNSS) RWY 19 og LOC B CAT C og D). Aðflugshalli úr þessum áttum er 3,5°og aðflugslágmörk annars vegar 993 fet og 1.250 fet. Hægt er að velja lægra aðflug úr suðri (ILS 5,3° GP RWY 01) en hæð á fjallendi í aðflugsstefnu (Sigtúnsfjall, hæð 1.061 m) gerir það að verkum að aðflug er mjög bratt (5,3°) og er því hamlandi fyrir stærri þotur og þunglestaðar flugvélar (sjá viðauka A.2).

ILS aðflugsbúnaður (Instrument Landing System) er tækni sem þróaðist upp úr seinni heimstyrjöld og byggir á aðflugsgeislatækni. Hún hefur síðan þá tekið miklum breytingum og er í dag talin nákvæmasta og því öruggasta og mest notaða tæknin á flestum flugvöllum. Gert er ráð fyrir að þessi tækni verði áfram notuð næstu áratugina og síðan sem varakerfi fyrir kerfi Evrópsku geimferðastofnunarinnar, EGNOS, sem er víðfemt evrópskt leiðréttingarkerfi fyrir GPS og GLONASS gervihnattarleiðsögu.

Í dag er einungis ILS aðflugsbúnaður úr suðri á Akureyrarflugvelli (ILS RWY 01) en unnið er að hönnun á uppsetningu ILS aðflugsbúnaðar úr norðri (ILS-19) sem mun auka til muna öryggi í aðflugi að Akureyrarflugvelli úr þeirri átt.

Fyrir liggur að erlend flugfélög telja mikilvægt að ILS aðflugsbúnaður sé á báðum endum flugbrautarinnar (sjá viðauka A.3) og það er því uppbyggilegt fyrir jákvæða þróun ferðaþjónustunnar á Norðurlandi að aðstaða til lending úr norðri verði öruggari en hún er nú í dag.

Stefnt er að því að framkvæmdir við undirstöður tækjabúnaðar geti hafist nú í haust og þeim verði lokið á fyrri hluta ársins 2019. Nauðsynlegt er að tryggt verði fjármagn til að þessari öryggiskröfu verði fullnægt.

Með tilkomu ILS aðflugsbúnaðar má gera ráð fyrir að aðflugshæð lækki miðað við það sem hún er í dag, eða jafnvel niður í um 600 fet. Komið hafa fram efasemdir um gagnsemi ILS úr norðri þar sem landfræðilegar aðstæður eru með fyrrnefndum hætti. Þrátt fyrir það hafa erlend flugfélög kallað eftir eða nánast gert kröfu um að ILS aðflugsbúnaður sé til staðar á báðum flugbrautarendum þannig að flugmenn sem ekki þekkja hér aðstæður geti með öryggi og áreiðanleika lent hér í stað þess að lenda í Keflavík, en mjög dýrmætt er að tímaáætlanir í millilandaflugi raskist sem allra minnst.

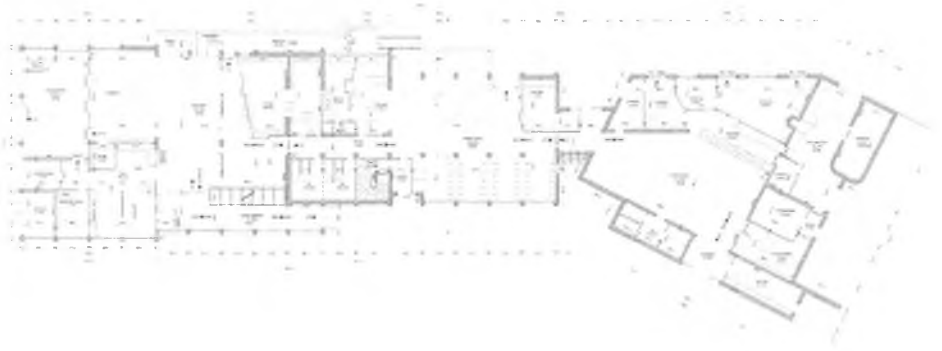
Flugumferðastjórar gegna mikilvægu hlutverki hvað varðar öryggi í aðflugi um Akureyrarflugvöll. Um mitt ár 2016 var gerð breyting á þeirri þjónustu sem flugumferðarstjórar veita (ATC) þannig að þeir þjónusta nú allt flug daglega á milli kl. 7:00 og 17:00 en eftir það og til kl. 23:00 er takmörkuð flugupplýsingarþjónusta (AFIS). Flugumferðarstjóri er á bakvakt á milli kl. 17:00 og 7:00.
Það verður að teljast afar óraunhæft meðan aðflugsöryggi er með þeim hætti sem það er í dag að úr þessari þjónustu hafi verði dregið.

Rétt er að taka fram að almennt eru flugvélar í dag, sérstaklega flugvélar lágfargjaldaflugfélaga, ekki búnar RNAV svæðisleiðsögn eða EGNOS aðflugstækjabúnaði, en vel flestar ILS aðflugstækjabúnaði. Mestu ræður þar um að kostnaður vegna RNAV og sérstaklega EGNOS aðflugsbúnaði liggur meira hjá flugvélarrekendum en flugvallarrekendum þar sem að flugleiðsagan er óháð því að sérstakur búnaður sé á jörðu niðri við hverja flugbraut.

MYND 2 Yfirlitsmynd af Akureyrarflugvelli. Við vesturkant norðurenda flugbrautarinnar er fyllingarsvæði fyrir nýjan GP aðflugshallasendir. Syðst að austanverðu sjást fyrirhuguð mannvirki fyrir stefnuvita, loftnet og tengihús.

1.2 Flugstöð

Núverandi flugstöð var byggð á árunum 1961- 95 og er í heild sinni 1.589 m ^{2} (6.532 m ^{3}). Þá er meðtalið núverandi skrifstofurými Isavia á 2. hæð.



MYND 3 Grunnmynd aðalbyggingar núverandi flugstöðvar. Uppdrátturinn er dags. 4. júní 2012

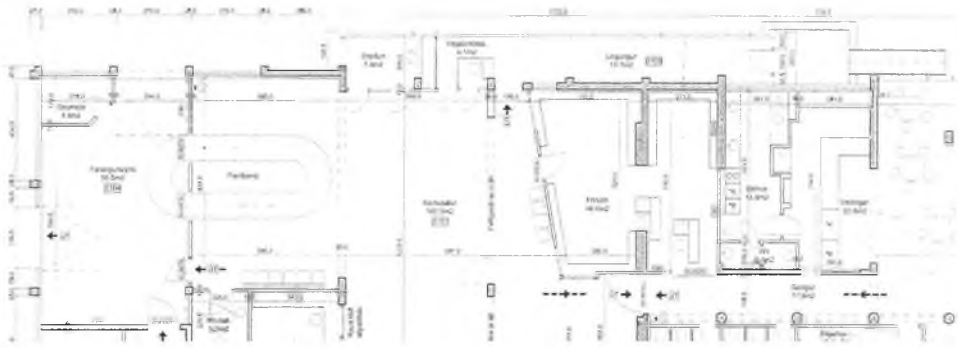
Síðastliðinn vetur var reglulegt leiguflug frá Bretlandi. Um var að ræða flug með um 170 farþega hverju sinni, alls 14 ferðir.

Þrátt fyrir ýmsa byrjunarörðugleika má segja að vel hafi verið staðið að komu flugfarþeganna og að allir aðilar sem að því komu, hafi lagt sig fram um að leysa þetta verkefni með sóma. Berlega kom í ljós að flugstöðin hentar innanlandsflugi mjög vel, en hvað varðar fjölmennt millilandaflug eru á henni ýmsir annmarkar auk þess sem tækja- og tæknibúnaði er áfátt.

MYND 4 Aðstaða starfsfólks vegabréfsskoðunar, milli útigangs og komusalar.

Það tók flugfarþega um 45 mín að fara gegnum flugstöðina, sem í raun verður að teljast gott.

Gangur framan við vegabréfaskoðun (Útigangur 19,7 m^2) rúmaði aftur á móti ekki alla þá farþega sem biðu. Brugðið var á það ráð að nota strætisvagn frá Akureyrarbæ (farþegafjöldi um 60, þ.a. 36 manns í sæti) til að veita farþegum skjól utan flugstöðvargangsins.
Starfssvæði starfsmanna vegabréfaskoðunar er mjög takmarkað (Vegabréfsk. 4,1 m^2 og Skoðun 7,3 m^2), en þar var komið upp annarri starfsstöð fyrir 1 starfsmann, auk þess sem 1 starfsmaður var á þessu svæði við öryggisgæslu. Nauðsynlegt er að auka þessa aðstöðu.



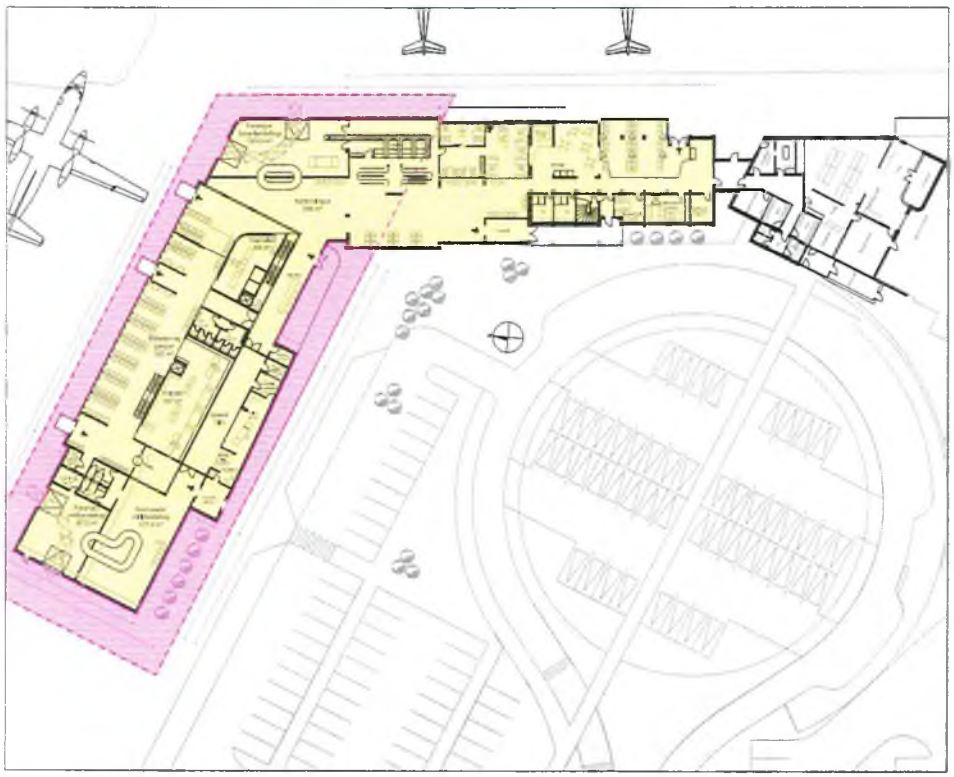
MYND 5 Grunnmynd norðurhluta flugstöðvarbyggingar, komusvæði flugfarþega, útigangur, vegabréfaskoðun og komusalur.

Þegar inn í flugstöðina var komið voru helstu vandræðin fjöldi farangurseininga á færibandi þar sem færibandið er ekki hugsað til að taka við farangri um 150- 170 flugfarþega hverju sinni, heldur sniðið að þörfum innanlandsflugs og er virk lengd þess aðeins um 12 metrar.
Núverandi komusalur (162,5 m^2) er hentugur fyrir farþega og aðstandendur innanlandsflugs en gólfpláss og aðstaða er orðin mjög aðþrengd þegar þar eru samankomnir um 150 millilandaflugfarþegar, hvað þá um 200 farþegar, eins og væntanlegir eru 2018 – 2019.

MYND 6 Færiband flugfarþega í komusal. Sýnilegur hluti þess (virk lengd) er um 12 metrar.

Samkvæmt skipulagi er fyrirhuguð nýbygging norðan við núverandi flugstöð og þaðan meðfram nýju flughlaði. Í tillögu Kollgátu arkitekta frá júní 2010, sem byggir á frumathugun THG arkitekta frá árinu

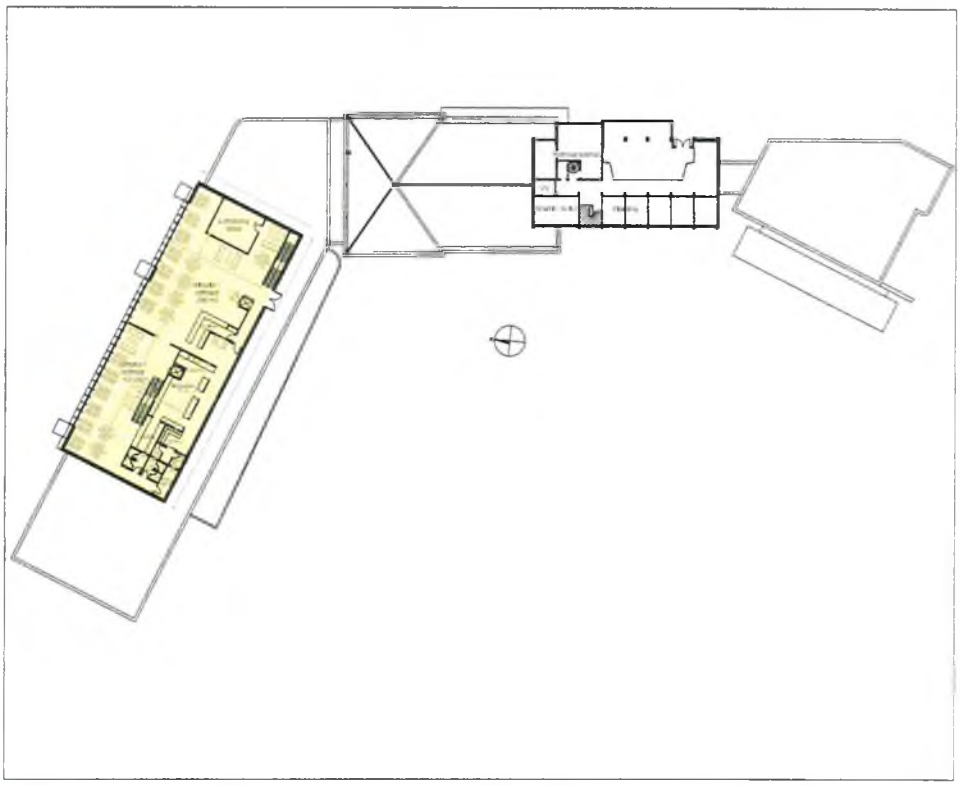
2008, er gert ráð fyrir að nýbyggingin verði samtals 1.932 m^2 og þar af er neðri hæðin áætluð 1.351 m^2 og efri hæðin 581 m^2. Nýbyggingin er hugsuð sem sjálfstæð sveigjanleg bygging sem tengist núverandi byggingum á auðveldan hátt. Burðarvirki er hugsað hvort heldur sem stálgrindarhús eða hefðbundin uppsteypt bygging með álklæddum útveggjum og álgluggakerfum og þak verði með sjálfberandi pappaklæddum samlokueiningum. Með þessu móti má stytta byggingartíma á verkstað og hafa þannig minni áhrif á daglega starfsemi og rekstur flugvallarins og jafnvel byggja hagkvæmara mannvirki. Í framhaldinu væri farið í breytingar á núverandi flugstöð þar sem að framkvæmdir miðuðust við að trufla daglega starfsemi sem allra minnst. Hafa þarf í huga að flugvöllurinn er mannvirki sem er í stöðugum rekstri sem þolir illa truflun og starfsemin má ekki stöðvast nema mjög skamman tíma hverju sinni.



MYND 7 Tillaga að stækkun flugstöðvarbyggingar frá Kollgátu / THG arkitektum, júní 2010, neðri hæð.

Heildarstærð flugstöðvar fyrir flugfarþega eftir stækkun, er samkvæmt tillögunni áætluð 2.662 m^2 og þá er meðtalinn hluti núverandi flugstöðvar um 730 m^2, en ótalið það rými sem skilgreint er sem flugstjórnarsvæði og annað rými til flugtengdrar starfsemi (suður endi byggingarinnar).

Rétt er að minnast á eðlilega þörf á endurskoðun tillögu arkitekta Kollgátu frá árinu 2010, en margt hefur breyst á þessum átta árum bæði hvað varðar tæki, tækni og kröfur.



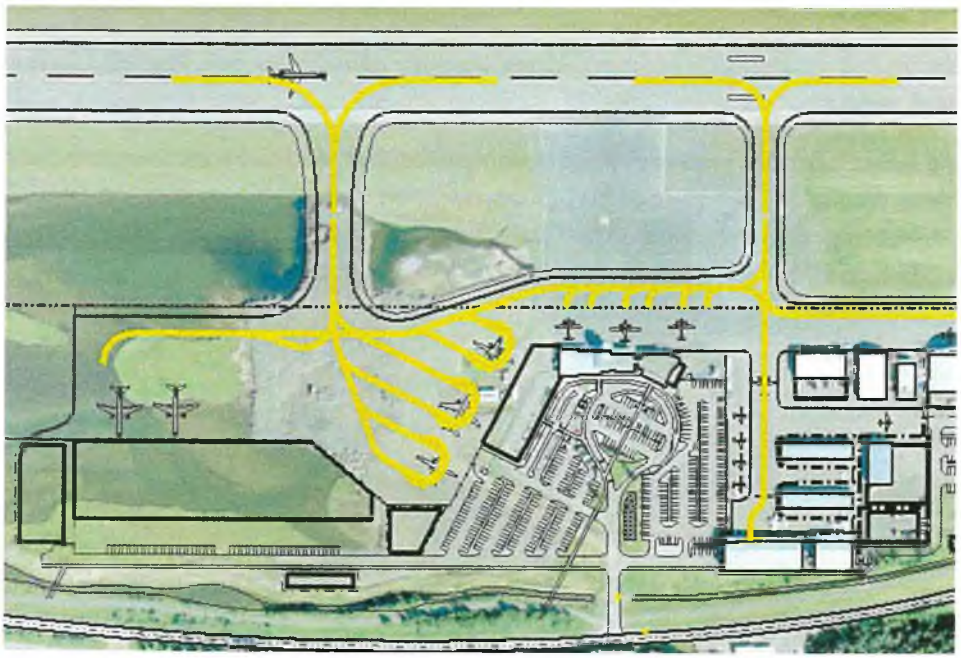
MYND 8 Tillaga að stækkun flugstöðvarbyggingar frá Kollgátu / THG arkitektum, júní 2010, efri hæð.

MYND 9 Núverandi flugstöðvarbygging. Rauður flötur sýnir tillögu arkitekta að stækkun flugstöðvarinnar.

1.3 Flughlað

Kröfur um öryggi Akureyrarflugvallar hafa breyst á síðustu árum og í dag er gerð krafa um 140 metra öryggissvæði út frá miðlínu flugbrautar þannig að staðsetning núverandi flughlaðs uppfyllir ekki lengur kröfur um fullkomið flugöryggi. Nauðsynlegt er því að byggja ný flughlöð fjær flugbrautinni og er staðsetning þeirra áformuð norðan og vestan við núverandi flugstöðvarbyggingu í samræmi við giidandi deiliskipulag.

Á Akureyrarflugvelli er heimilt að nota núverandi flughlað fyrir farþegaþotur í millilandaflugi þó fjarlægð þess sé ekki skv. kröfum og ef einungis ein farþegaþota er á flughlaðinu þá er auðvelt að sinna nauðsynlegri þjónustu, samhliða innanlands- og sjúkraflugi. Eftir því sem farþegaþotum fjölgar á flughlaðinu eða þær verða stærri er erfiðara að sinna þessari þjónustu og flugvöllurinn getur jafnvel lokast fyrir flugumferð. Það er því nauðsynlegt að stækka þetta svæði verulega til að bæta þar úr, bæði hvað varðar öryggissjónarmið og nauðsyn á nýjum akbrautum við flugbraut, auk þess sem huga þarf að framtíðar aukningu millilandaflugs og uppbyggingu flugtengdrar þjónustu, en svæði fyrir þessa starfsemi er mjög takmörkuð í dag og ásókn er í nýjar lóðir nú þegar.
Núverandi flughlað er ekki nægjanlega stórt til að fullnægja hlutverki Akureyrarflugvallar sem varaflugvallar, en einungis er nægjanlegt pláss fyrir um þrjár farþegaþotur af minni gerðinni. Þegar Keflavíkurflugvöllur lokaðist skyndilega fyrr á þessu ári lentu tvær „breiðþotur" Icelandair á Akureyrarflugvelli og lokuðu þar með flugvellinum. Möguleiki er þó á því að allt að fimm þotur gætu verið þar samtímis ef til staðar væri fullnægjandi búnaður, þ.e. dráttarbíll með viðeigandi búnaði til að raða þotunum með skipulögðum hætti eins og gert var í Eyjafjallajökulsgosinu árið 2010.
Framkvæmir við undirbyggingu flughlaðs hófust 2016 með flutningi efnis úr Vaðlaheiðargöngum. Eftir er að vinna við lagnakerfi, burðar- og slitlög auk annars frágangs til að tryggja athafnarsvæði fyrir þá flugumferð sem ætla má að verði á Akureyrarflugvelli í framtíðinni.



MYND 10 Yfirlitsmynd flughlaðs. Hluti núverandi fyllingar á flughlaði sést fyrir miðri mynd. (Loftmynd frá 2016)

1.4 Flugleiðsaga, EGNOS

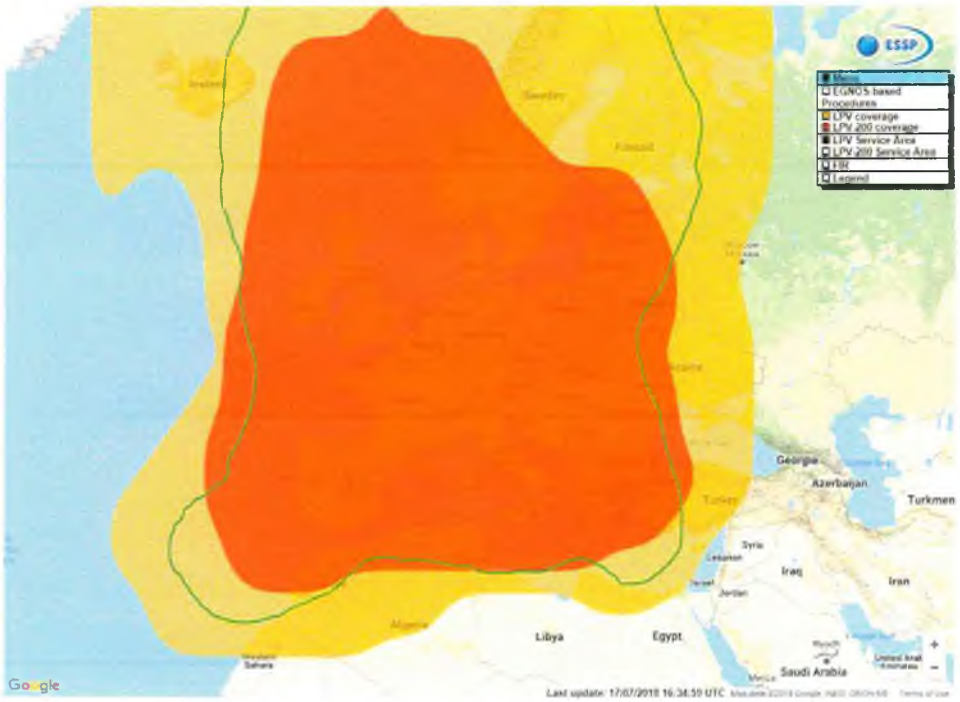
Stefna stjórnvalda er að *„auka notkun gervihnattaleiðsögutækni fyrir leiðsögu flugvéla"* í kringum flugvelli á Íslandi. Nýting á gervihnattaleiðsögutækni býður upp á lægri kostnað þar sem fjárfesting í vitabúnaði og öðrum hefðbundnum leiðsögubúnaði á jörðu niðri lækkar, auk þess sem viðhalds- og endurnýjunarkostnaður búnaðar sparast verulega. (sjá viðauka A.4).

ESA (European Space Agency) hefur á síðustu árum þróað nýtt og öruggara leiðréttingarkerfi fyrir gervihnattaleiðsögutækni, EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), sem nú er að finna á flestöllum flugvöllum í Evrópu í dag og mun reynast mikilvægt innan íslenska flugstjórnarsvæðisins í náinni framtíð. Tæknin byggir á gervihnattasendingum og GNSS staðsetningartækni og gerir þeim flugvélum, sem búnar eru þessari tækni, kleift að lækka aðflug í slæmum veðurskilyrðum niður í allt að 200 fet (LPV-200) við bestu aðstæður og stórbætir þannig öryggi og nákvæmni við aðflugsleiðsögu að viðkomandi flugvöllum.

Almennt eru flugvélar ekki með þennan búnað í dag (t.d. nýjar vélar Icelandair), en töluverður kostnaður fylgir þessari nýju tækni fyrir flugrekendur. Kostnaður flugvallaryfirvalda við uppsetningu EGNOS kerfis er hins vegar lítill sem enginn þar sem enginn búnaður er nauðsynlegur á jörðu niðri. Það sem hins vegar kemur í veg fyrir að hægt sé að nota þennan búnað hér á Akureyri er að flugvöllurinn er á jaðri þess svæðis sem merki kerfisins nær nú til. Með uppsetningu á einni eða tveimur leiðréttingarstöðvum t.d. á austurströnd Grænlands, má gera ráð fyrir að EGNOS kerfið nýtist við flugleiðsögu á öllu landinu.

ISAVIA hefur haft til skoðunar og unnið að kortlagningu aðflugsferla fyrir flugvelli í landinu þ.á.m. Akureyrarflugvöll.

Innleiðing EES-reglugerðar hvað varðar framkvæmd og nýtingu evrópskra gervihnattaleiðsögukerfa á Ísland hefur dregist. Mikilvægt er að tryggja að ákvörðun verði tekin um þátttöku Íslands í rekstri EGNOS leiðréttingarkerfisins þannig að fullkomin flugleiðsaga nýtist öllum flugvöllum á Íslandi, en ekki aðeins austan við 19° vestur. Akureyrarflugvöllur er á 18°04'20" vestur.

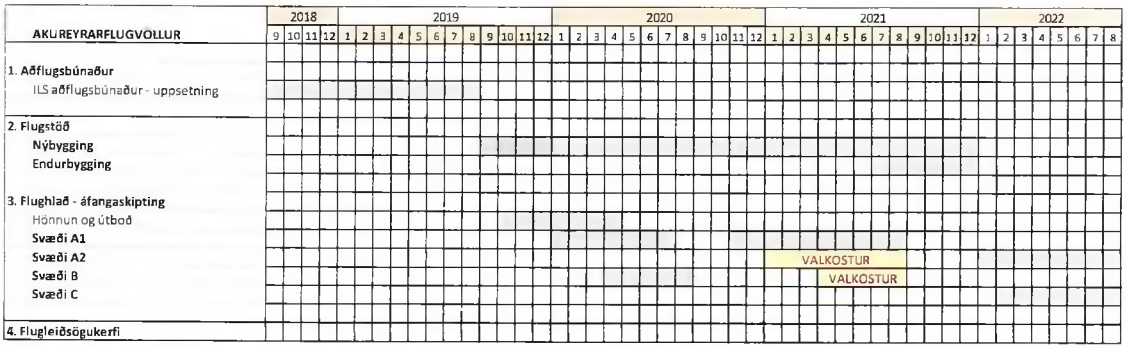


MYND 11 Yfirlitsmynd sem sýnir það svæði sem EGNOS leiðréttingarkerfið nær til í dag.

2 ÁFANGASKIPTING FRAMKVÆMDA

Nú þegar er unnið að undirbúningi á ILS aðflugsbúnaði við norðurenda flugbrautarinnar og gert er ráð fyrir að þeirri framkvæmd ljúki á ársinu 2019. Heildarlágmarksbyggingartími flugstöðvar er áætlaður tvö ár. Hafin er vinna við fyllingar á framtíðarflughlöðum og auðvelt er að áfangaskipta framhaldinu eftir því sem þörf krefur. EGNOS leiðréttingarkerfi fyrir gervihnattarleiðsögu er framtíðin og með útbreiðslu þeirrar tækni og tilheyrandi tækjum í flugvélum framtíðarinnar má ætla að það verði raunhæfur möguleiki eftir um 10 ár hér á Akureyri.

TAFLA 3 Tímaáætlun sem sýnir alla 4 verkhluta. Valkostir eru sýndir á áfangaskiptingu flughlaða, svæðum A2 og B.



2.1 Aðflugsbúnaður

Á þessu ári er gert ráð fyrir að fjármagn til að ljúka framkvæmdum við aðflugsbúnað (ILS-19) verði tryggt þannig að framkvæmdir geti hafist fljótlega.
Nauðsynlegt er að fara í jarðvegsskipti á umræddum svæðum sem fyrst og fergja þau til að ásættanlegt sig undirbyggingar náist tímanlega þannig að framkvæmdir við uppsetningu tækjabúnaðarins sjálfs geti hafist. Rétt er að gera ráð fyrir að sigtími gæti verið um 3 mánuðir að lágmarki.

2.2 Flugstöð

Gert er ráð fyrir að heildarbyggingartími nýrrar flugstöðvar verði aldrei skemmri en 2 ár og þar af taki breytingar og endurbætur á núverandi flugstöð um 6 mánuði. Ef gert væri ráð fyrir að jarðvegsathuganir og hönnun hæfist á árinu 2019 og framkvæmdir við byggingarframkvæmdir byrjuðu þá um vorið, má gera ráð fyrir að verklok verði í fyrsta lagi í lok ársins 2021. Því er lagt til að hugað verði strax að úrbótum á flugvallarsvæðinu þó svo að þær framkvæmdir verði aðeins til bráðabirgða.

TAFLA 4 Tímaáætlun sem sýnir verkþætti við byggingu nýrrar flugstöðvar og endurbyggingar þeirrar gömlu.

	2019				2020												2021											
AKUREYRARFLUGVÖLLUR	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2. Flugstöð																												
Nýbygging																												
Endurskoðun, grundun hönnun og útboð																												
Umsjón og eftirlit																												
Stjórnun og rekstur vinnustaðar																												
Jarðvinna, lagnir, undirstöður																												
Burðarvirki, veggeiningar, þakeiningar																												
Frágangur innanhúss																												
Raflagnir																												
Lagnir og loftræsing																												
Frágangur utanhúss																												
Frágangur lóðar og umhverfis																												
Laus búnaður og innréttingar																												
Endurbygging																												
Hönnun og ófyrirséð																												
Stjórnun og rekstur vinnustaðar																												
Rif (gluggar, gólf, veggir og loft)																												
Endurnýjun gólf- og loftaefna, málun																												
Endurnýjun glugga og hurða																												
Raflagnir																												
Lagnir og loftræsing																												
Ýmiss búnaður og tæki																												

Stækka þarf biðsvæði fyrir komuflugfarþega við útigang þannig að pláss verði fyrir alla flugfarþega hverju sinni, bæta aðstöðu við vegabréfaskoðun þannig að hún gangi fljótar fyrir sig og gera úrbætur á farangursfæribandi þannig að ekki hlaðist upp farangur á því eða svæðum næst því. Möguleikar eru á takmörkuðum breytingum innanhúss eða tímabundnum einingum utanhúss nú í vetur en skoða þarf vandlega hvaða lausnir eru boðlegar og hversu varanlegar þær þurfa að vera. Þetta þarf að gerast tímanlega þannig að auðvelda megi afgreiðslu flugfarþega sem væntanlegir eru með leiguflugi næsta vetur.

Til greina gæti komið að byggja sem fyrsta áfanga fyrirhugaða tengibyggingu norðan við núverandi flugstöð. Um er að ræða 220 m^2 „sjálfstæða" byggingu sem ætluð er til framtíðarfarangursmóttöku í innanlandsflugi (120 m^2) og stækkunar á almennu svæði flugfarþega (100 m^2). Með þessu fengist aukið svæði sem mikil þörf er á þegar um millilandaflug er að ræða. Þannig mætti bæta úr aðstöðu fyrir vegabréfaskoðun í núverandi komusal og stækka í leiðinni útigang úr 19,7 m í 31,4 m^2, komusal úr 162,5 m^2 í allt að 313,0 m^2 (hluti færi þó undir vegabréfaskoðun og jafnvel aðstöðu fyrir starfsmenn tollembættisins) og farangursrými úr 50,5 m^2 í 120,0 m^2 .
Þessar stærðir eru þó aðeins til viðmiðunar og ber að taka með fyrirvara þar sem þær byggja á tillögu frá árinu 2010 sem ekki hefur verið fullhönnuð og á jafnvel eftir að endurskoða. Með þeirri

endurskoðun fæst ekki aðeins að tillit er tekið til þróunar og tæknibreytinga síðustu 8 ára heldur yrði einnig velt upp frekari möguleikum áfangaskiptingu byggingarinnar, en þeir takmarkast í dag einungis við neðri og efri hæð byggingarinnar, ef undan er skilin fyrrnefndur möguleiki tengibyggingarinnar.

MYND 12 *Útlit á tillöguteikningunni frá 2010, norðurhlið með tengibyggingu*

Grundun nýju flugstöðvarbyggingarinnar hefur ekki verið skoðuð sérstaklega. Gera þarf ráð fyrir tíma vegna jarðvegsathugana, hvort sem notaðir verði undirstöðustaurar við grundun hennar eða jarðvegsskipti, en ferging getur verið vandasöm þar sem byggja á að núverandi húsnæði. Eldri hluti flugstöðvarinnar er á fyllingu og kjallari er í elsta hluta hennar. Nauðsynlegt er að hefja þessa athugun sem fyrst þannig að ákvörðun um grundum liggi fyrir tímanlega, en tímafrekt getur verið að koma fyrir fyllingu og fargi og reikna má með að sig fyllingarinnar gæti tekið allt að 6- 8 mánuði. Gert er ráð fyrir nýta þann tíma við endurskoðun á fyrri tillögu arkitekta og síðan áframhaldandi hönnun og útboð heildarframkvæmdarinnar.

MYND 13 *Ný flugstöðvarbygging. Rauður flötur er tillaga arkitekta að stækkun flugstöðvarinnar.*

2.3 Flughlöð

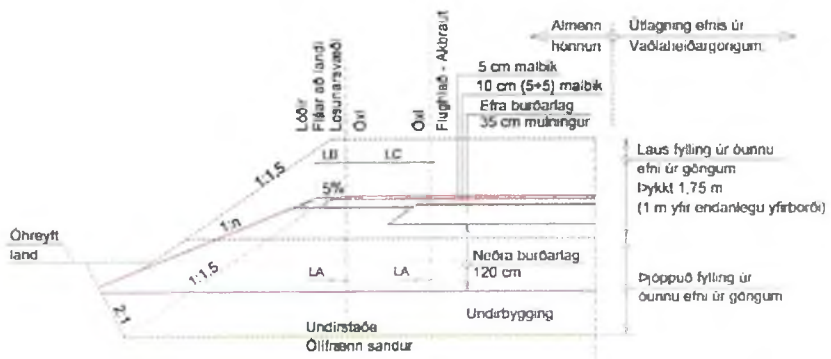
Árið 2009 lét Isavia gera deiliskipulag og hanna flughlaðssvæðið. Í þeirri hönnun er gert ráð fyrir skiptingu í 4 svæði eða áfanga, þ.e. A1 sem er stærsti hluti nýs flughlaðs ásamt akbraut, A2 sem snýr að lóðum fyrir flugsækna starfsemi og eykur svæði varaflugvallar, B sem er akbraut frá núverandi flugskýlum og C sem er endurgerð þess hluta núverandi flughlaðs sem er utan öryggisfjarlægða og nýtist fyrir minni flugvélar upp við flugstöðina. Þessi svæði koma fram á mynd 16 hér að aftan.

Á síðustu árum hefur verið keyrt efni úr Vaðlaheiðargöngum í flughlað við Akureyrarflugvöll í svæði A1 og A2. Um er að ræða um 50 – 60.000 m³. Þetta efni nýtist sem undirbygging og sem farg. Efnið er misjafnt að gæðum, sumt nýtist ekki í annað en farg en vonir standa til að hluta þess megi nota í neðri hluta neðra burðarlags (styrktarlags). Athugun á hvort það er hægt hafa ekki farið fram. Nokkur hluti þessa efnis sem hefur verið farg nýtist í landfyllingu fyrir aðflugshallasendi en hluta þess þarf að flytja í losunarsvæði þegar vinna við burðarlög flughlaðsins hefst.

TAFLA 5 Tímaáætlun framkvæmda við flughlað og yfirborðsfrágang þeirra.

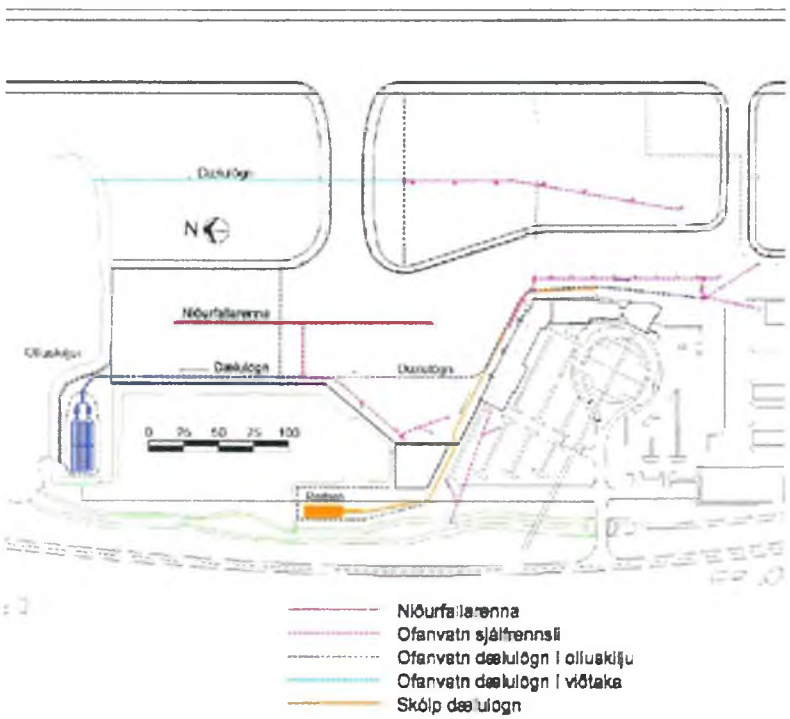
AKUREYRARFLUGVÖLLUR	2019			2020										2021											2022							
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
3. Flughlað - áfangaskipting																																			
Hönnun og útboð																																			
Svæði A1																																			
Flutningur olíuports og rotþró																																			
Undirbygging og farg þeirra svæða																																			
Svæði A1 - burðarlag / lagnir																																			
Svæði A1 - yfirborðsfrágangur																																			
Svæði A2																VALKOSTUR																			
Svæði A2 - burðarlag / lagnir																																			
Svæði A2 - yfirborðsfrágangur																																			
Svæði B																			VALKOSTUR																
Svæði B - burðarlag / lagnir																																			
Svæði B - yfirborðsfrágangur																																			
Svæði C																																			
Svæði C - burðarlag / lagnir																																			
Svæði C - yfirborðsfrágangur																																			

Búið er að fergja svæði A1, nema þann hluta þar sem núverandi olíuport og rotþró eru, og reglulega er fylgst með sigi þess. Þegar sig er orðið ásættanlegt þarf að fjarlægja fargið og koma neðra og efra burðarlagi fyrir (sbr. mynd 14).



MYND 14 *Uppbygging á flughlöðum A1 og A2 með fargi (1 m). Uppbygging á svæðum B og C er með þynnri burðarlögum og þynnra malbiki.*

Áður en vinna við burðarlög hefst þarf að færa núverandi olíuport á sinn framtíðarstað. Setja þarf niður nýja rotþró eða hreinsistöð, eða tengja skólplagnir við fráveitukerfi Akureyrarbæjar. Þegar flutningi er lokið þarf að undirbyggja og fergja þessi svæði og bíða eftir ásættanlegu sigi áður en hægt er að halda áfram við gerð og frágang burðarlags á þessum svæðum. Gera má ráð fyrir að þessi framkvæmd með sigtíma gæti tekið allt að 12 mánuðum.



MYND 15 Yfirlitsmynd sem sýnir nýja staðsetningu á rotþró og olíuskilju ásamt lögnum sem þeim tilheyra.

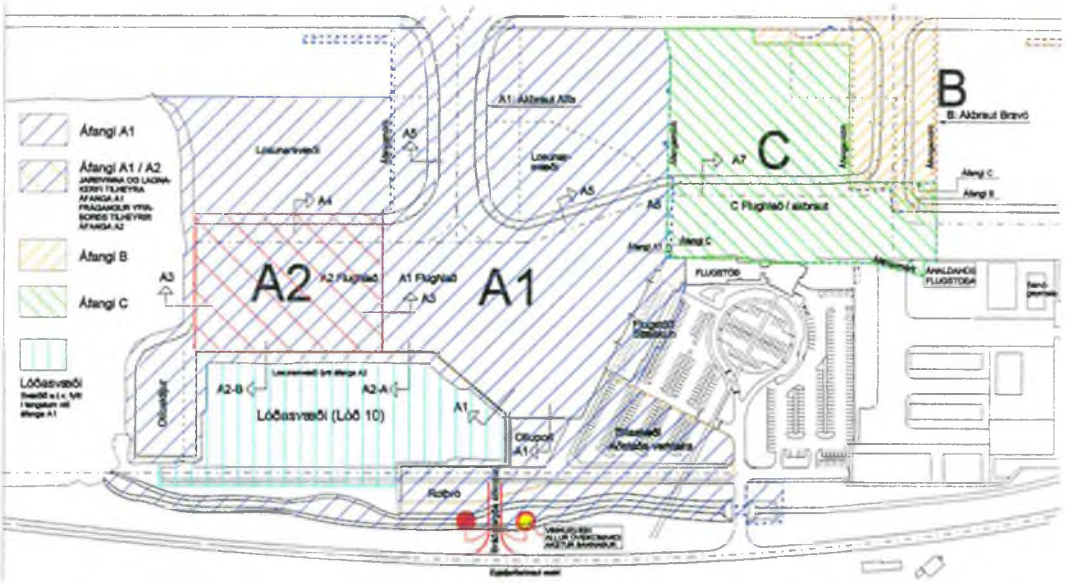
Gert hefur verið ráð fyrir að 1. áfangi flughlaðsins sem merktur er A1 á mynd 16 væri unninn og tekinn í notkun allur í einu ásamt tilheyrandi akbraut en akbrautartenging milli þess og núverandi hlaðs kæmi í seinni áfanga. Ef ætti að skipta svæði A1 í minni áfanga, og taka í notkun án nýrrar akbrautartengingar við flugbraut, þyrfti að aðlaga fyrirhugaða hæðarlegu að því. Rétt er að taka fram að fyllingar og farg á fleiri og smærri svæði auka líkur á missigi.

Áfangi A2 er ætlaður til að auka rými fyrir flugvélar sem nýta völlinn sem varaflugvöll og fyrir starfsemi á byggingarlóðum fyrir flugsækna starfsemi. Óskir hafa komið fram um að fá þessum lóðum úthlutað en nýting þeirra er í flestum tilfellum háð því að lokið verði við svæði A2.

Ekki er gert ráð fyrir að jarðvinna á lóðasvæði tilheyri framkvæmd flughlaðsins, heldur verði hún í höndum lóðarhafa sjálfra. Það efni (farg) sem þarf að flytja úr flughlaðinu umfam það sem nýtist í landfyllingu vegna ILS búnaðar er hægt að setja í lóðasvæðið ef verðmætari not fást ekki fyrir það annars staðar.

Gert er ráð fyrir að byggð verði ný akbraut (svæði B á mynd 16) fyrir minni flugvélar sunnan við núverandi flughlað, en minni flugvélar geta staðið á núverandi flughlaði næst flugstöðvarbyggingunni án þess að það hafi áhrif á öryggissvæðið (140 m) auk þess sem aðgengi að flugskýlasvæðum sunnan og vestan við núverandi flughlað verður betra.

Endurbyggja þarf vestasta hluta núverandi flughlaðs merkt C, þ.e. næst flugstöðvarbyggingunni. Svæðið næst flugbrautinni verður síðan aflagt í samræmi við öryggiskröfur.



MYND 16 Áfangaskipting á flughlaði Akureyrarflugvallar. Að hluta til er búið að undirbyggja með fargi svæði A1 og A2.

Á mynd 16 sést áfangaskipting á flughlaðinu eins og gert er ráð fyrir skv. „Tilkynningu um framkvæmd til Skipulagsstofnunar, nóv 2011". Svæði A1 er um 25.000 m², svæði A2 er um 10.000 m². Svæði B er ný akbraut fyrir minni flugvélar. Svæði C er núverandi flughlað framan við flugstöðina og þar verður svæði fyrir minni flugvélar, en hluti þess verður aflagður.

2.4 Flugleiðsaga, EGNOS

Hér verður ekki tímasett hvenær EGNOS leiðréttingarkerfið verður tekið í notkun þar sem að ytri þættir eru ráðandi, en gera má ráð fyrir að það gæti orðið innan 5 til 10 ára.
Vinna á vegum Isavia er þegar farin í gang.

3 FRAMKVÆMDAKOSTNAÐUR

3.1 Aðflugsbúnaður

Gert er ráð fyrir að kostnaður við framkvæmdir vegna ILS aðflugsbúnaðar verði um 180 Mkr. og fellur kostnaður við framkvæmdina á árin 2018 og 2019.

3.2 Flugstöð

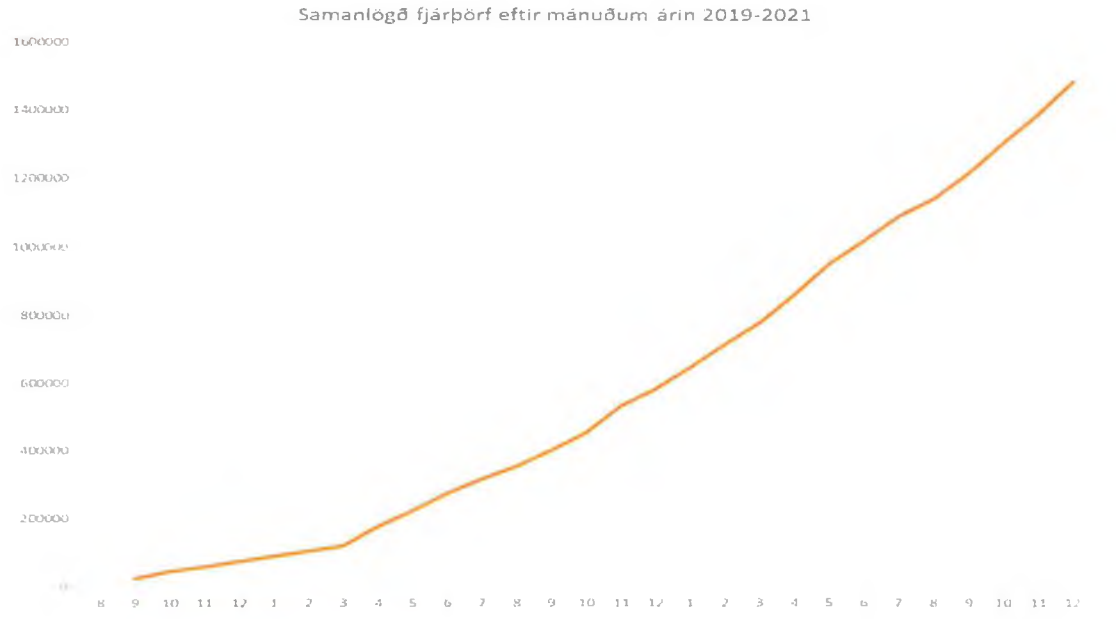
Heildarkostnaður við nýja flugstöð er um 1.230 Mkr og kostnaður við endurbyggingu eldra húsnæðis er um 247 Mkr, eða samtals um 1.477 Mkr.

TAFLA 6 Tíma- og kostnaðaráætlun nýbyggingar og endurbyggingar flugstöðvar

AKUREYRARFLUGVÖLLUR	Verð (mkr.)	2019				2020												2021											
		9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2. Flugstöð	**1.477**																												
Nýbygging	**1.230**																												
Endurskoðun, grundun hönnun og útboð	128																												
Umsjón og eftirlit	32																												
Stjórnun og rekstur vinnustaðar	100																												
Jarðvinna, lagnir, undirstöður	29																												
Burðarvirki, veggeiningar, þakeiningar	193																												
Frágangur innanhúss	247																												
Raflagnir	125																												
Lagnir og loftræsing	122																												
Frágangur utanhúss	157																												
Frágangur lóðar og umhverfis	19																												
Laus búnaður og innréttingar	78																												
Endurbygging	**247**																												
Hönnun og ófyrirséð	60																												
Stjórnun og rekstur vinnustaðar	16																												
Rif (gluggar, gólf, veggir og loft)	11																												
Endurnýjun gólf- og loftaefna, málun	61																												
Endurnýjun glugga og hurða	12																												
Raflagnir	36																												
Lagnir og loftræsing	36																												
Ýmiss búnaður og tæki	16																												

Kostnaður sem félli á árið 2019 er áætlaður allt að 75 Mkr. Þar er um að ræða jarðvegsathuganir og forhönnun á nýbyggingunni ásamt hönnun grundunar hennar og útboði á væntanlegum jarðvegsskiptum. Hönnun nýbyggingarinnar héldi síðan áfram á árinu 2019.

TAFLA 7 Heildarbyggingarkostnaður flugstöðvar eftir mánuðum, uppsafnað.



Á árinu 2020 er áætlað að kostnaður verði um 507 Mkr og miðast framkvæmdir við að búið verði að reisa bygginguna, loka henni og unnið að frágangi innanhúss.

Árið 2021 er gert ráð fyrir að kostnaður verði um 904 Mkr.

3.3 Flughlöð

Við mat á kostnaði við gerð flughlaðs er miðað við skipulag og hönnun sem Isavia lét gera árið 2009. Framkvæmdir síðustu ára byggja á þessari hönnun.

Í kostnaðartölum er miðað við að neðri helmingur neðra burðarlags, þ.e. 60 cm verði úr efni sem búið er að flytja úr Vaðlaheiðargöngum. Breytingar á olíuverði (asfalt) geta haft veruleg áhrif á endanlegan kostnað. Einnig getur ástand á verktakamarkaði haft veruleg áhrif.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdir eins og þær eru sýndar á mynd 16:

• Áfangi A1 (nýtt flughlað norðan flugstöðvar)	Mkr.	1.020
• Áfangi A2 (nýtt flughlað lenging til norðurs)	Mkr.	255
• Áfangi B (ný akbraut frá flugskýlasvæði)	Mkr.	70
• **Áfangi C (endurgerð núverandi flughlaðs að hluta)**	**Mkr.**	**205**
• **Bílastæði (endurgerð og nýbygging)**	Mkr.	60
Samtals	**Mkr.**	**1.610**

Kostnaður við gerð lóða fyrir flugsækna starfsemi og veg meðfram þeim sbr. mynd 16 er ekki innifalinn í reiknuðum kostnaði þar sem að gert er ráð fyrir að þeim verði úthlutað eins og þær eru í dag. Kostnaður við brottflutning fargs sem nýtist við gerð landfyllingar fyrir ILS búnað við norðurenda er innifalinn í þeim lið.

Það efni sem hefur verið flutt á flughlaðssvæðið úr Vaðlaheiðargöngum er misjafnt að gæðum eins og búist var við. Efnið nýtist sem undyrbygging og farg, og góðar vonir standa til að hægt sé að nota það í neðri hluta neðra burðarlags (styrktarlags) en frekari athuganir eru nauðsynlegar áður en það er afráðið.

Í kostnaðartölum hér að framan er miðað við að helmingur neðara burðarlags fáist úr gangnaefni. Ekki er hægt að gera ráð fyrir gangnaefnið nýtist til frekari vinnslu steinefnis í burðarlög. Miðað við að farg úr gangnaefninu verði flutt í landfyllingu við aðflugshallavita verður nýting þess ágæt.

Í kostnaðartölum hér að framan er ekki kostnaður við flutning gangnaefnis á flughlaðið. Sá kostnaður hefur verið skuldfærður hjá Vaðlaheiðargöngum og mun nema nú um 50 milljónum.

3.4 Flugleiðsögn, EGNOS

Ekki er lagt mat á kostnað við framkvæmd á EGNOS leiðréttingarkerfinu.

4 HEIMILDASKRÁ

Eyþing (2018) – Áhersluverkefni 2018, verkefni 2018-5

Kollgáta / THG arkitektar (2010) – Flugstöðin á Akureyri. Tillögur að stækkun.

Isavia (2011) – Akureyrarflugvöllur. Gerð flughlaðs. Tilkynning um framkvæmd til Skipulagsstofnunar.

Isavia (2017) Flugtölur. Netútgáfa, sótt júní 2018 af slóðinni: https://www.isavia.is

VIÐAUKI A

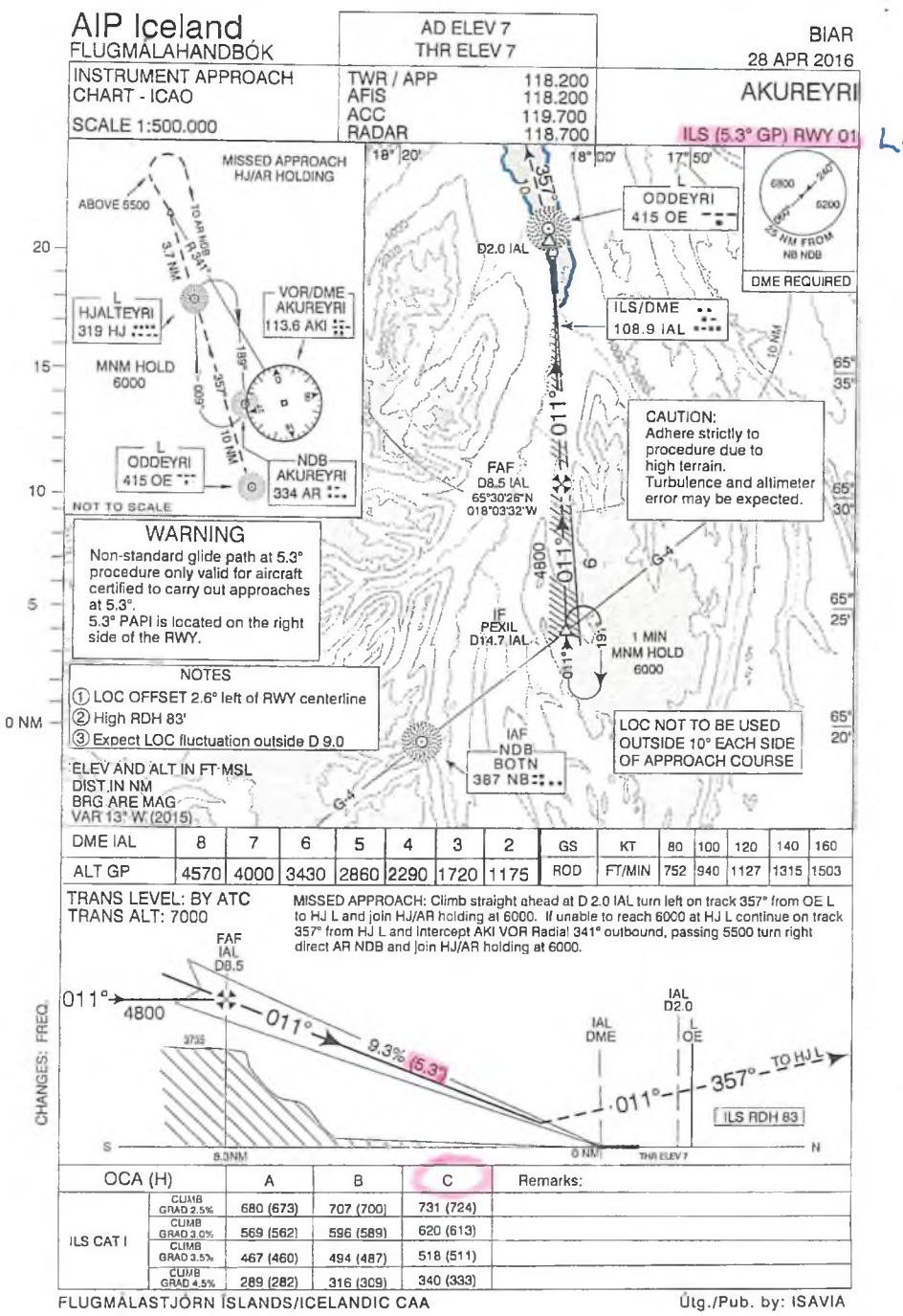
1. Eyþing. Áhersluverkefni 2018. Verkefni 2018-5 – Uppbyggingaráætlun fyrir Akureyrarflugvöll.
2. Isavia. AIP Iceland -Flugmálahandbók. Aðflugferlar fyrir Akureyrarflugvöll.
3. Titan Airways – Flight Operations, bréf dags. 25. maí, 2018.
4. Samgöngustofa. Stefna Íslands varðandi hæfisbundna leiðsögu fyrir flug.
5. Akureyrarflugvöllur – Deiliskipulagsuppdráttur, samþykktur 18. janúar, 2011

Eyþing. Áhersluverkefni 2018

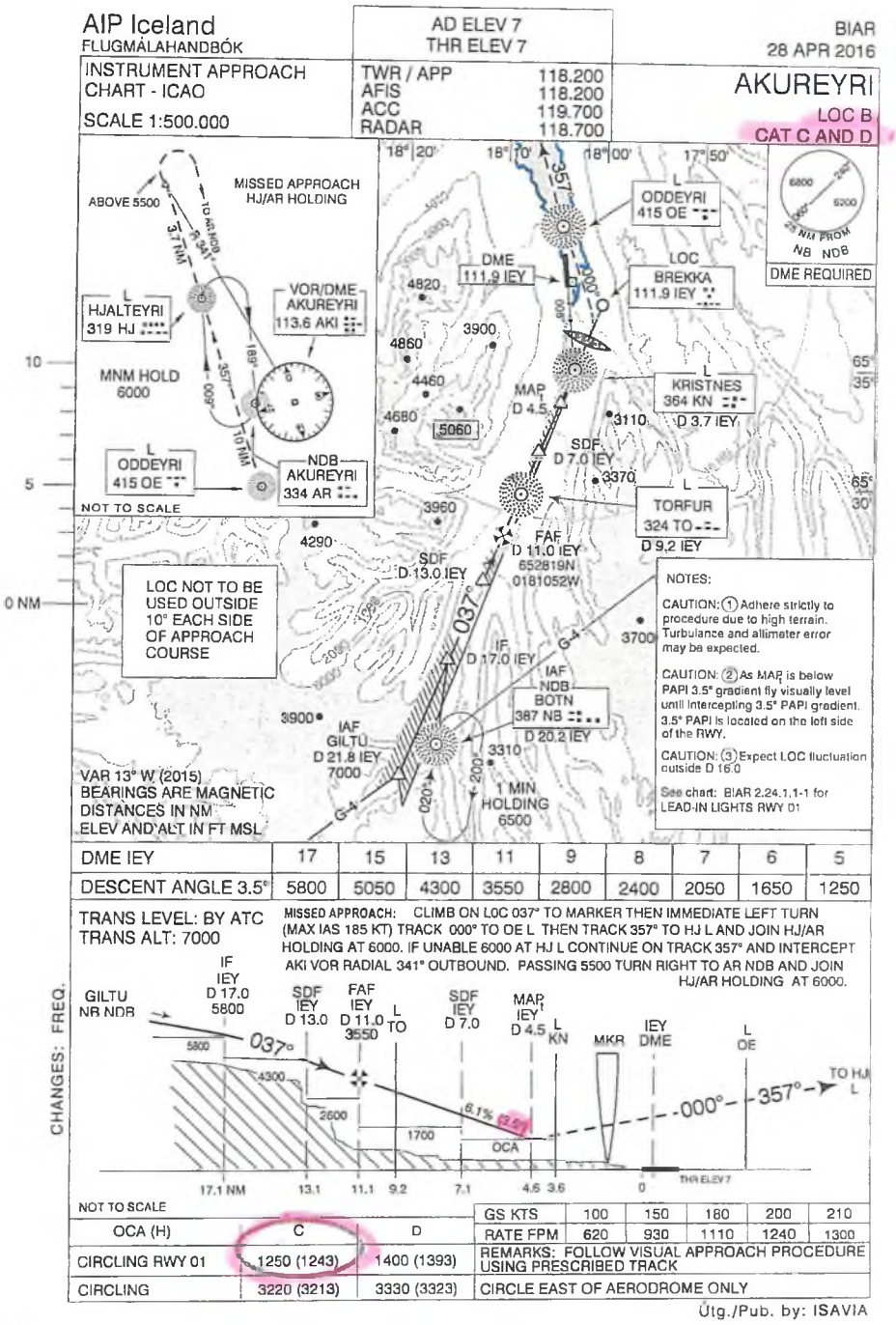
Verkefni 2018 - 5	Uppbyggingaráætlun fyrir Akureyrarflugvöll
Markmið	Að styrkja flugsamgöngur við Norðurland eystra. Að bæta aðstöðu á Akureyrarflugvelli til að geta þjónað millilandaflugi og þjónað sem varaflugvöllur.
Stutt verkefnislýsing	Mikilvægt er að marka framtíðarsýn fyrir Akureyrarflugvöll og setja upp heildaráætlun um uppbyggingu þar sem áfangar eru skilgreindir og þeim forgangsraðað út frá þörf og kostnaði. Verkefnið miðar að því að setja fram slíka áætlun (masterplan) um uppbyggingu sem er mikilvægt hjálpargagn m.a. fyrir fjárveitingarvaldið og stjórnvöld. Slík áætlun er einnig mikilvæg í markaðsstarfi ferðaþjónustunnar á Norðurlandi. Á undanförnum árum hefur leiguflug um Akureyrarflugvöll verið stundað af og til á vegum íslenskra ferðaskrifstofa. Í janúar sl. var hafið reglubundið flug milli Akureyrar og Bretlands í samstarfi við breska ferðaskrifstofu. Flugið stóð um nokkura vikna skeið í janúar og febrúar sl. og var eftirspurn langt umfram væntingar, alls 14 flugferðir, og ljóst að framhald verður næsta vetur. Þegar er búið að setja í sölu 22 flugferðir veturinn 2018 -2019 og líkur á að þeim muni fjölga. Áform eru um flug um Akureyrarflugvöll sumarið 2019 og í framhaldi allt árið um kring. Mikilvægi þessa flugs fyrir ferðaþjónustuna hefur komið glöggt í ljós. Í tengslum við þessa stórauknu umferð í millilandaflugi hafa komið í ljós verulegir annmarkar á aðstöðu og búnaði Akureyrarflugvallar. Þeir annmarkar sem einkum hafa komið í ljós eru: *Ófullnægjandi aðflugsbúnaður.* Erlendar flugvélar hafa ítrekað hætt við lendingu af þeim sökum. Stefnt er að úrbótum með uppsetningu ILS aðflugsbúnaði fyrir aðflug úr norðri næsta haust. *Óviðunandi aðstaða í flugstöð.* Flugstöðin nægir til að sinna innanlandsflugi, en brýn þörf er á stækkun til að sinna auknu millilandaflugi á komandi misserum. Í núverandi aðstöðu er ekki hægt að koma öllum farþegum, oft nærri 200 talsins, inn vegna þrengsla í vegabréfaskoðun og strætó þarf að vera til taks úti fyrir til að skýla fyrir veðri. Einnig er mjög erfitt að sinna bæði innanlandsflugi og millilandaflugi á sama tíma vegna þrengsla og aðstöðuleysis. *Þrengsli á flughlaði.* Stækkun á flughlaði er mikilvæg fyrir flugöryggi á Íslandi almennt, þar sem Akureyrarflugvöllur, ásamt Egilsstöðum, á að sinna hlutverki varaflugvallar fyrir Keflavík. Geta Akureyrarflugvallar er takmörkuð til að sinna hlutverki sínu sem varaflugvöllur, þar sem flugvélastæði rúmar einungis þrjár þotur með góðu móti í dag. Stækkun flughlaðs er líka mikilvæg fyrir framtíðaruppbyggingu á flugvallarsvæðinu öllu, s.s. flugstöð og ýmsa þjónustustarfsemi sem líður fyrir aðstöðuleysi. *Öruggari flugleiðsögn.* Í uppbyggingaráætluninni er einnig mikilvægt að fram komi að semja þarf við ESB um notkun á EGNOS-leiðréttingum á gervihnattaleiðsögukerfum hérlendis. EGNOS gefur gríðarlega mikla möguleika á nákvæmari leiðstögn fyrir aðflug á flugvelli og krefst auk þess ekki jarðbundins búnaðar á hverjum flugvelli. Slíkt kerfi mundi valda byltingu í flugleiðsögu við Akureyrarflugvöll.

Framkvæmdaaðili	Eyþing í samstarfi við ráðgjafarfyrirtæki
Samstarfsaðilar	Flugvallarstjórinn á Akureyri Markaðsstofa Norðurlands
Tengsl við sóknaráætlun 2015-2019	Verkefnið hefur mjög sterka skírskotun til Sóknaráætlunar Norðurlands eystra. Við gerð sóknaráætlunar kom fram með afgerandi hætti að stærsta hagsmunamál landshlutans í heild var talið **millilandaflug um Akureyrarflugvöll** (bls. 15). Millilandaflugið er því eitt af þremur meginmarkmiðum fyrir ferðaþjónustu landshlutans (meginmarkmið 7, bls. 18). Sem undirmarkmið (7.1) er að bæta möguleika fólks til beinna erlendra flugsamgangna á Norðurlandi. Verkefnið fellur beint að því meginmarkmiði (6) að ferðaþjónustan verði heilsársatvinnugrein á Norðurlandi, að ferðamönnum fjölgi utan háannartíma og hægt verði að lengja dvöl þeirra. Millilandaflugið er grundvallaratriði í því samhengi eins og reynslan hefur þegar sýnt. Undirmarkmið 6.2 kveður á um að byggja upp innviði í landshlutanum sem snúa að ferðaþjónustu. Verkefnið styður við stefnu Sóknaráætlunar um að setja aukinn kraft í markaðssetningu landshlutans í ferðaþjónustu (bls 16) og styður við markaðssetningu á Norðurlandi sem eftirsóknarverðum áfangastað fyrir millilandaflug (bls. 15 – 16).
Árangursmælikvarðar	Áfangaskipt, kostnaðarmetin og forgangsröðuð heildaráætlun um uppbyggingu (uppbyggingaráætlun) Akureyrarflugvallar þannig að völlurinn og aðstaða öll geti annað auknu millilandaflugi og sinnt því hlutverki að vera varaflugvöllur fyrir Keflavík.
Lokaafurð	Uppbyggingaráætlun (masterplan) fyrir Akureyrarflugvöll, sem lögð verður fyrir þingmenn og samgönguyfirvöld.
Tímarammi	Stefnt er að lokum verkefnis fyrir lok júní 2018
Áætlaður kostnaður	3,5 mkr.
Framlag úr sóknaráætlun 2018	3,5 mkr.

Akureyri ILS (5.3° GP) RWY 01 Instrument Approach Chart - ICAO



Akureyri LOC B CAT C and D



Akureyri RNAV (GNSS) RWY 19 Instrument Approach Chart - ICAO

AIP Iceland

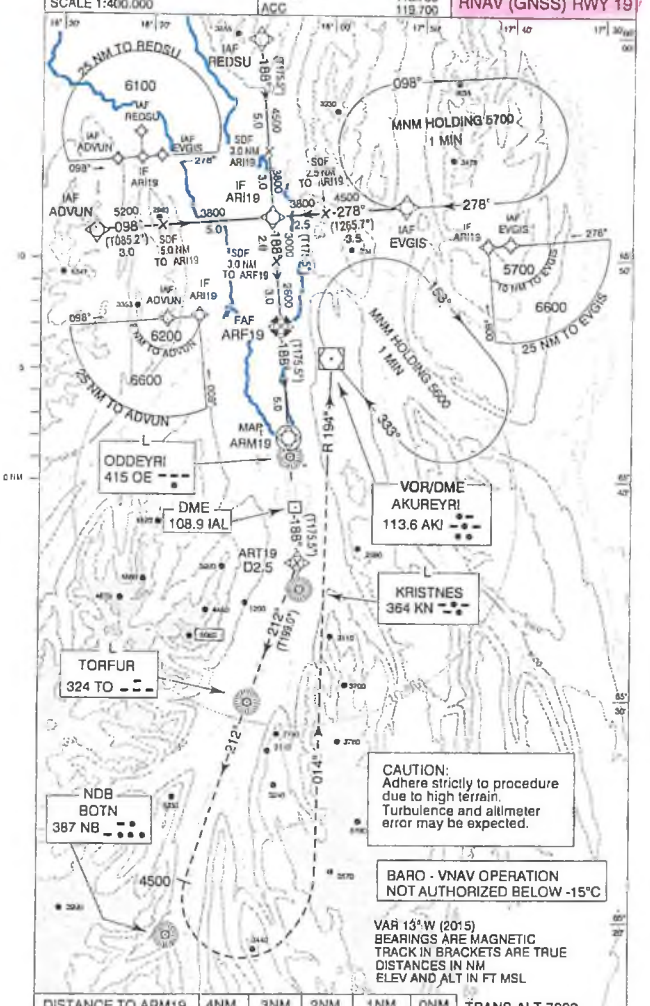
BIAR
28 APR 2016

AD ELEV 7
THR ELEV 5

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO
SCALE 1:400.000

TWR / APP	118.200
AFIS	118.200
RADAR	118.700
ACC	119.700

AKUREYRI
RNAV (GNSS) RWY 19



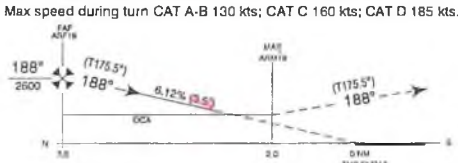
DISTANCE TO ARM19	4NM	3NM	2NM	1NM	0NM	TRANS ALT 7000
ALTITUDE 6.12% (3.5°)	2280	1910	1540	1170	800	TRANS LEVEL BY ATC

MISSED APPROACH:

Non - RNAV: Climb on track 188° from OE L towards KN L at 2.5 IAL DME turn right (Max speed see Note) track 212° to TO L continue on track 212° towards NB NDB. Passing 4500' turn left intercept R194 to AKI VOR and hold at 6000'.

RNAV: Climb on track 188° to ART19, RIGHT turn (Max speed see Note) on track 212° from ART19, passing 4500 left turn intercept R194 to AKI VOR and hold at 6000'.

NOTE: Max speed during turn CAT A-B 130 kts; CAT C 160 kts; CAT D 185 kts.



Timing not authorized for defining the MAP.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
ARI19 - ARM19 (5.0 NM)	MIN:SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40
Rate of descent (6.12%)	Ft/MIN	500	620	740	860	990	1120

CHANGES: FREQ.

OCA (H)	MA Climb Gradient	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	NOTES:
LNAV	2.5%	1420 (1413)	1450 (1443)	1950 (1943)	2000 (1993)	
	3.0%	1200 (1193)	1220 (1213)	1720 (1713)	1780 (1773)	
	4.0%	1000 (993)	1010 (1003)	1270 (1263)	1320 (1313)	
	5.0%	1000 (993)	1000 (993)	1000 (993)	1000 (993)	
LNAV/VNAV	2.5%	1260 (1253)	1260 (1253)	1610 (1603)	1650 (1653)	
	3.0%	1090 (1083)	1090 (1083)	1420 (1413)	1460 (1453)	
	4.0%	940 (933)	940 (933)	1080 (1073)	1120 (1113)	
	5.0%	850 (843)	850 (843)	880 (873)	900 (893)	CIRCLE ONLY EAST OF RWY
CIRCLING		1610 (1603)	2750 (2743)	3220 (3213)	3330 (3323)	

Útg./Pub. by: ISAVIA

From: Director of Flight Operations

Letter of recommendation for ILS Installation – Akureyri Airport.

Titan Airways – Flight Operations

25th May 2018

Attention
Hjordis Thorhallsdottir – District Manager North Airport Manager – Akureyri
Jon Karl Olafsson – Director Regional Airports Iceland
Hjalti Pall Nordurland

Titan Airways are preparing to operate a series of flights into Akureyri this winter and are currently preparing our training and risk safety cases during the planning stages leading up to the operation.

Part of our planning and preparation has been centred on the fact that we were informed there were plans to install an ILS system for Runway 19.

An ILS system approach for Runway 19 will provide additional levels of flexibility and operational support to not just Titan Airways, but other operators now and in the future.

This will pay a big part in future proofing the airport and its business.

Without the addition of an ILS on R19, operators will need to rely solely on RNP/GNSS approach to the southerly approach.

RNAV type approaches offer a lot in terms of cost savings (ground installation) and certainly play a big part in future aviation developments, but we are not there yet and all important and major airports use ILS systems to secure safe and effective means to assure operations.

Some obvious benefits that a new ILS system will assure:

- ILS system minima are nearly always better than any other approach minima, this assures lower cloud base and visibility limits which aircraft and operators can plan with.

- ILS systems are less susceptible to signal degradation (GPS outages), and have less operational issues than other types of approaches

Capt J Dennett *jdennett@titan-airways.co.uk*

- ILS Approaches do not have cold weather operating limits, as do GNSS / RNP approaches, as they rely on solely on the aircraft altimetry system for 3D navigation

- ILS approaches improve the success rate of successful approaches, where poor / cold weather conditions exist and less effective approach systems are used

- Any diversions incur higher costs for the operator and ultimately the passenger and customer, ensuring Akureyri gives itself the best possible benefits and minimum diversion exposure must be a priority for its reputation, future development, and financial security

- RNP / GNSS Approaches require operators to have enhanced authority Approvals in place; this can affect an operator's ability for Akureyri airport to attract new operators.

- RNP / GNSS approaches require the operator / airline to have aircraft databases that contain the required approaches; these are susceptible to database errors.

- Training – RNP / GNSS approaches require Sim nav databases to be available also

- Although not always obvious RNP / GNSS approaches often require additional track miles and slower procedures to allow the aircraft systems to establish correct tracks and vertical navigational profiles, this can have fuel cost penalties, CO2 Emissions considerations, noise consideration to be aware of. Again most operational crews have less operational experience with GNSS / RNP approaches than ILS conventional approaches.

On the whole I believe it would be very short sighted for the authorities to not look to improve options available to increase and improve facilities for safe approach systems at Akureyri Airport, although Titan hold full RNAV / GNSS approach approvals, we would still see an ILS on R19 as a huge benefit to the airport and would give us maximum options on different weather factor days.

Operators will be able to plan flights with more confidence that there is an ILS on both runways and an approach aid that takes advantage of the better terrain on the approach to Runway 19.

Please do not hesitate to contact me if you require any further information from Titan Airways, in the meantime we are very much looking forward to operating to Akureyri Airport!

Best regards
Joe Dennett

Joe Dennett
Director of Flight Operations, Captain B757 / B767
+44 (0)1279 669672 (Flight Operations)
+44 (0)1279 669634 (DDI)
+44 (0)7850 395131 (Mob.)

Titan Airways Ltd, Enterprise House,
Stansted Airport, Essex, CM24 1RN, GB

Samgöngustofa
ICELANDIC TRANSPORT AUTHORITY

Stefna Íslands varðandi hæfisbundna leiðsögu fyrir flug
Grunnur að PBN áætlun Íslands

Mikil þróun hefur átt sér stað varðandi leiðsögumál fyrir flug á síðustu árum og áratugum, ekki síst með tilkomu gervihnattaleiðsögu. Árið 2007 setti Leiðsögunefnd samgönguráðuneytisins fram „Áætlun um leiðsögu- og upplýsingakerfi (Leiðsöguáætlun)" þar sem meðal annars sagði að stefna skyldi að aukinni notkun gervihnattaleiðsögutækni fyrir flug, bæði svæðisleiðsögu sem og leiðsögu við flugvelli í að- og fráflugi. Í þeirri áætlun segir að stefna skuli að því að fullvæða EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service*) fyrir flugleiðsögu og að því að WAAS (*Wide Area Augmentation System*) gagnist hér á landi en EGNOS og WAAS eru leiðréttingakerfi fyrir gervihnattaleiðsögu sem nauðsynleg eru eigi að nota gervihvattaleiðsögu við aðstæður sem kalla á mikla nákvæmni, svo sem aðflug að flugvelli. Leiðsöguáætlunin frá 2007 sagði enn fremur að notast skuli við svæðisleiðsögu (RNAV, *Area Navigation*) og forskriftir um tilskilda nákvæmni í flugleiðsögu (RNP, *Required navigation performance*) sem segja til um nákvæmniskröfur sem eru gerðar til leiðsögu, óháð því hvaða búnaður er notaður við leiðsöguna hverju sinni. Í dag hafa verið skilgreindir flugferlar fyrir svæðisleiðsögu sem og að- og brottflug fyrir gervihnattaleiðsögu. Hvað varðar fullvæðingu EGNOS og WAAS þá er staðan í dag sú varðandi dreifingarsvæði EGNOS að eingöngu er hægt að notast við EGNOS í loftrými Íslands austan við 19 gráður vestur sem þýðir að eingöngu verður hægt að nýta SBAS (*Satelitte-based Augmentation System*) leiðréttingu á því svæði, til dæmis á Húsavík, í Hornafirði og á Egilsstöðum; WAAS er í dag eingöngu í boði í Norður-Ameríku.

Í því skyni að tryggja samræmda innleiðingu og notkun leiðsögu í heiminum öllum hefur Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) hvatt öll aðildarríki til að innleiða svæðisleiðsögu (RNAV) og skilgreina RNP-flugleiðir og aðflugsferla. ICAO hefur skipt heiminum upp í sjö svæði og innan hvers svæðis hafa ríki skuldbundið sig til að vinna saman og á samræmdan máta að flugleiðsögu. Ísland tilheyrir Norður-Atlantshafssvæði (NAT) ICAO og innan þess svæðis hafa aðildarríkin sammælst um lágmarkskröfur fyrir flug innan NAT HLA-loftrýmisins (*high level airspace*) sem eru annars vegar RNP-10 (RNAV10) og hins vegar RNP-4. Hvað snertir það loftrými Íslands sem er utan NAT HLA-loftrýmisins þá vinnur Samgöngustofa nú að áætlun um hæfisbundna leiðsögu, PBN-áætlun Íslands, sem ætlunin er að muni liggja fyrir á síðari hluta ársins 2018. Sem innlegg í PBN-áætlunina hefur SGS skilgreint eftirfarandi stefnu:

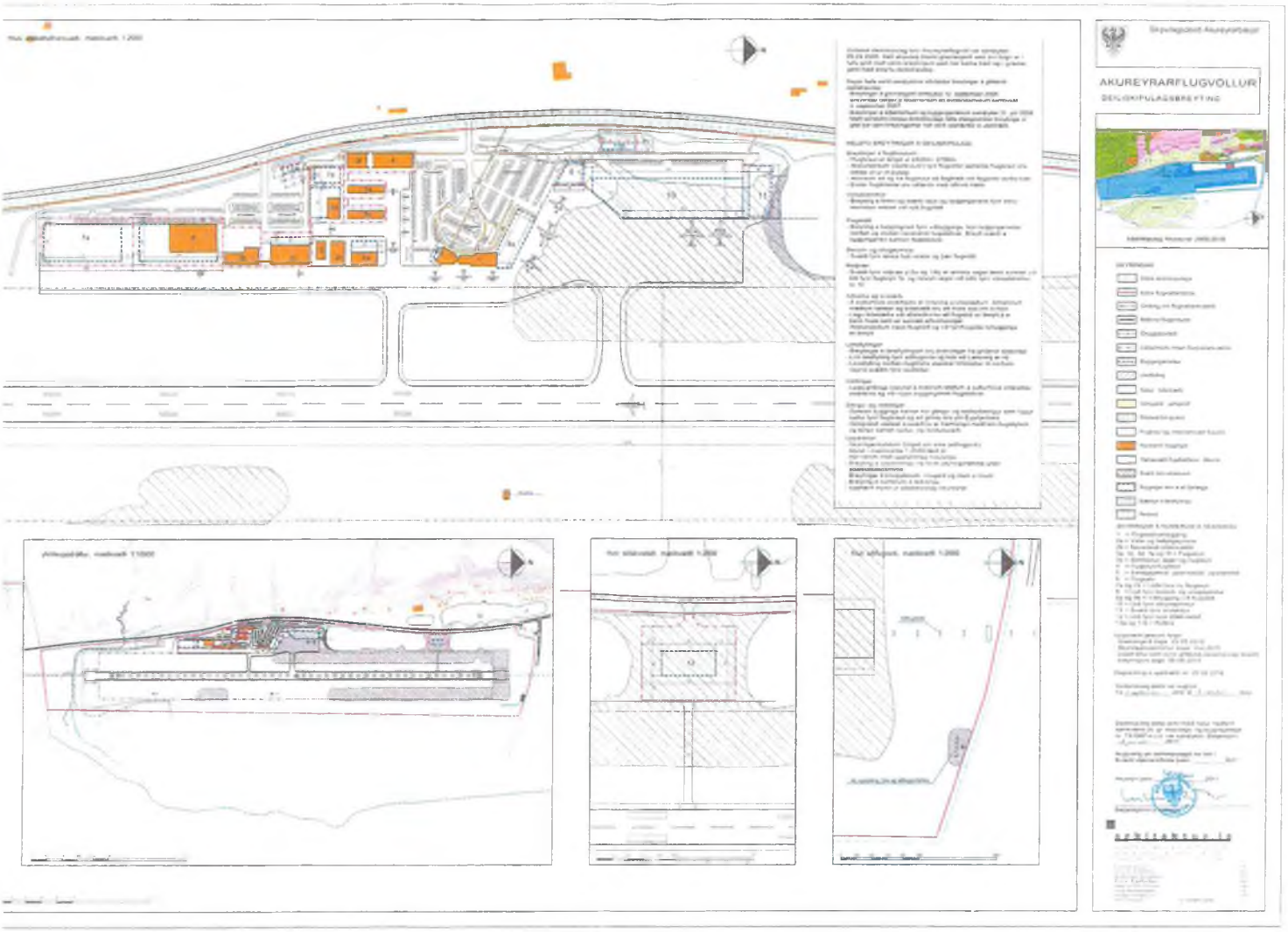
Stefna skal að þátttöku Íslands í rekstri EGNOS með það fyrir augum að EGNOS nýtist fyrir alla flugvelli á Íslandi. Rétt er í þessu samhengi að minna á að við innleiðingu ákveðinna Evrópugerða í EES samninginn sem lúta að framkvæmd og nýtingu evrópskra gervihnattaleiðsögukerfa hefur gildistöku verið frestað að því er varðar Ísland (sjá m.a. Ákvörðun sameiginlegu EES nefndarinnar nr. 247/2014). Mikilvægt er að tekin verði ákvörðun um þátttöku Íslands sem tryggir að EGNOS nýtist við flugleiðsögu á öllu landinu.

Hvað varðar aðgengi og þjónustu við flugvelli landsins ber aðilum að vinna í samræmi við Samgönguáætlun hverju sinni en almennt og í samræmi við leiðsögustefnu Evrópu mun PBN áætlun Íslands m.a. miða að eftirfarandi:

1) að RNAV 5 verði sú leiðsöguforskrift sem notuð verður í innanlandsloftrými Íslands nema hvað varðar flugleiðir sem settar eru upp fyrir þyrlur þar sem einnig verður stuðst við RNP 0.3, RNAV 1 eða RNP 1 forskriftir;
2) að þeim flugbrautum þar sem í dag er eingöngu til staðar ónákvæmnisaðflug (*non-precision approaches*), eða þar sem ekki er til staðar blindaðflug en ætlunin er að koma slíku á, ætti að vera búið að koma á PBN-aðflugsferlum eigi síðar en í desember 2020;
3) að þeim flugbrautum þar sem í dag eru til staðar nákvæmnisaðflug skal vera búið að koma á PBN aðflugsferlum eigi síðar en í janúar 2024;
4) stefna skal að því að flugvellir utan SBAS drægis bjóði uppá að lágmarki LNAV/VNAV eða ILS ef þörf er á leiðsögu fyrir lægri lágmörk;
5) þar til önnur leiðsögukerfi geta tryggt nákvæmnisaðflug skal reka ILS á öllum millilandaflugvöllum á Íslandi;
6) að reka skuli núverandi hringvita (NDB) til janúar 2024 og hefst þá úreldingarferli sem gert er ráð fyrir að ljúki 2030; ef rekstrarlegar þarfir eru ekki til staðar má sækja um úreldingu hringvita fyrr; áfram skal reka KEF, ING og AKI VOR/DME leiðsögukerfi sem eru í notkun í dag en hlutverk þeirra verður einnig að vera varakerfi gervihnattaleiðsögu;
7) að eftir árið 2030 verði ekki gert ráð fyrir rekstri hringvita (NDB).

Með vísan til núverandi staðsetningu og notkun DME er ljóst að DME/DME leiðsaga nýtist ekki til hæfisbundinnar leiðsögu á Íslandi. Fyrirséð er að Baro-VNAV verði framtíðarlausn fyrir aðflug á svæðum sem eru utan SBAS dreifingarsvæðis.

Evrópureglugerð um hæfisbundna leiðsögu (*Commission implementing regulation laying down airspace usage requirements and operating procedures concerning performance-based navigation*) er í undirbúningi innan framkvæmdastjórnar ESB og stefnt er að gildistöku þeirrar reglugerðar á árinu 2018. Stefnt skal að því að PBN-áætlun Íslands verði í samræmi við þá reglugerð.


AKUREYRARFLUGVÖLLUR
DEILISKIPULAGSBREYTING

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólsgötu 7
150 Reykjavík
srn@srn.is

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2023 og samgönguáætlun 2019-2033

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

Útþensla byggðar af völdum flugstarfsemi í Vatnsmýri og kerfisbundin ill meðferð opinbers fjár áratugum saman í skugga mikils kjördæmapots, hvort tveggja af völdum misvægis atkvæða á Alþingi, eru helstu ástæður þess að laun og önnur lífskjör landsmanna eru mun lakari en ella væri og við mætti búast.

Samtök um betri byggð (BB) hafa frá árinu 1999 beitt sér fyrir bættu borgarskipulagi og þróun mannvænnar og skilvirkrar byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) í þágu víðtækustu almanahagsmuna en gegn harðri andstöðu ráðandi afla, þings og framkvæmdavalds og þrátt fyrir mikið fálæti flestra fjölmiðla og jafnvel andstöðu sumra þeirra.

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) verið stjórnlaus og óstöðvandi og hefur því jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands.

Áhrifa af óskilvirkni í rekstri heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga á HBS gætir æ meir í þjóðarhag. Það er því beinn hagur allra að stöðvuð verði nú þegar útþensla byggðar á HBS og byrjað verði að byggja borgina inn á við.

Til þess að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, aukið öryggi, minni loftmengun, minni útblástur, breyttar ferðavenjur og aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta er áhrifaríkast að stuðla að þéttri og blandaðri byggð. Eina raunhæfa leiðin til að ná þessum og mörgum öðrum mannvænum markmiðum í þróun höfuðborgarinnar er að reisa þétta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

Reykjavík fékk yfirráð yfir Vatnsmýri 1. Janúar 1932 fyrir ört vaxandi byggð í höfuðborginni. Í stríðslok var byggðin komin að nyrðri brún Hringbrautar og Vatnsmýrin handan götunnar þess vegna eðlilegt næsta þróunarsvæði höfuðborgarinnar.

Því var yfirtaka ríkisins á Vatnsmýri 6. Júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll óvænt, með öllu ólögmæt og fjandsamleg. Hún átti sér enga réttarfarslega stoð. Ekki var haft samráð við Reykvíkinga, engir samningar voru gerðir, ekkert eignarnám fór fram. Engin þarfagreining var unnin. Hvorki lóðarleiga né skaðabætur hafa verið greiddar í 73 ár.

Ríkið braut gegn stjórnarskrá, sveitarstjórnarlögum, skipulagslögum og öðrum ákvæðum og sjónarmiðum um eignarrétt, mannréttindi, almannahag o.s.fr.v. Engin dæmi eru um sambærilegt landrán, hvorki á Íslandi né í nálægum löndum, án þess að komið hafi til átaka og ófriðar.

Áhrif og afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri sl. 73 ár á borgarmyndina, borgarsamfélagið og þjóðarhag eiga sér enga hliðstæðu í þróunarsögu borga heimsins á 20. og 21. öld. Flugvöllur í stað miðborgarbyggðar í Vatnsmýri gjörbreytti þróunarforsendum einu borgar Íslands, sem er orðin amk. fjófalt víðáttumeita en hún hefði ella orðið án flugvallar.

Frá 1946 til 2018 þandist byggð í Reykjavík og síðar á HBS úr 300 ha. í um 16.000 ha. og þekur nú flöt á við París og Manhattan samanlagt þar sem búa um 4.000.000 íbúar alls. Þéttleikinn hrundi langt niður fyrir sjálfbær mörk því íbúum höfuðborgarinnar á hverjum hektara byggðs lands fækkaði úr uþb. 160 íbúum 1946 í tæplega 14 árið 2018.

Allar lagnir svo sem heitt vatn, kalt vatn, rafmagn, sími, ljósleiðari og holræsi og allar götur og stígar eru að meðaltali tvöfalt lengri en ella hefði orðið. Allar ferðir borgarbúa, um 1.100.000 hvern dag, og leiðir neyðarþjónustu svo sem lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarlækna eru sömuleiðis að meðaltali um tvöfalt lengri en ella.

Þessi eina borg Íslands (HBS), þar sem búa 63% þjóðarinnar og þar sem önnur 17% landsmanna í allt að einnar klst. akstursfjarlæð sækja atvinnu og þjónustu, er langstærsti hluti íslenska hagkerfisins. Borgin (HBS) er útþanin og óskilvirk og áhrifa mikillar víðáttu, strjállar byggðar og langra leiða gæti á öllum sviðum mannlífs, á sviðum samskipta, atvinnurekstrar, viðskipta o.s.fr.v.

Á höfuðborgarsvæðinu eru nú um 800 bílar á hverja 1.000 íbúa, sem er um tvöfalt meðaltal í borgum Evrópu. Um 76% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu eru farnar í bíl. Líklegt er að bílum og ökuferðum fjölgi hlutfallslega frá því sem nú er amk. fram til ársins 2030, þvert á helstu forsendu núgildandi Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 (AR2030). Ástæðan er framlengd vera flugvallar í Vatnsmýrir frá 2016 til 2022.

Árið 2001 samþykktu kjósendur í Reykjavík í almennri atkvæðagreiðslu að flugi skyldi hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016.

Afleiðingar stjórnlausrar útþenslu byggðar á HBS af völdum flugstarfseminnar í Vatnsmýri koma m.a. fram í eftirfarandi:

1. Mikil tímasóun allra íbúa vegna langra erinda, aðfangaleiða, þjónustuleiða o.s.fr.v.
2. Mikill samgöngukostnaður. Rekstrarkostnaður einkabíls er td. talinn um 2.000.000kr að meðaltali á ári.
3. Mikill beinn og afleiddur kostnaður heimila, atvinnuvega, sveitarfélaga
4. Mikið álag á dagvistun barna og aldraðra
5. Lítil samlegðaráhrif (neikvæð 2+2=3 en ekki jákvæð 2+2=5); mun færri skapandi snertifletir á milli íbúa en í „evrópskri“ borg
6. Lakari lífs- og launakjör en ella ma. vegna langs vinnudags, minni framleiðni og lakari greiðslugetu fyrirtækja o.s.fr.v.

7. Lakara heilsufar en ella vegna kyrrsetu, óhollra neysluhátta, mengunar og annara einkenna bílasamfélagsins: offita, krabbamein, sykursýki, einsemd, hjarta- og lungnasjúkdómar
8. Lakara borgarumhverfi en ella
9. Mikill og viðvarandi atgervisflótti til útlanda í áratugi (amk. 750 á ári að meðaltali í áratugi, einkum af HBS) og verulegir fólksflutningar undanfarin misseri út fyrir ytri mörk höfuðborgarsvæðisins, í Árborg, á Akranes og á Suðurnes (1 klst. akstursfjarlægð).
10. Mikil staðbundin mengun (bensín, dísel, nagladekk o.s.fr.v.)
11. Mikil hnattræn losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð; kolefnisfótspor Íslands stærst í heimi
12. Minna öryggi borgarbúa ma. vegna lengri leiða lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarþjónustu og skorts á almannavarnaráætlun með viðeigandi ráðstöfunum, m.a. um viðvörunarkerfi og rýmingarleiðir

Staða innanlandsflugs einkennist af samdrætti og miklum niðurgreiðslum. Auk langvarandi styrks beint úr ríkissjóði (uþb. 300.000.000kr á ári) greiða flugfarþegar hvorki árlegan uþb. 2.000.000.000kr rekstrarkostnað innanlandsflugvalla né lóðarleigu vegna flugvallar í Vatnsmýri.

96% landsmanna nota innanlandsflug aldrei (sjaldnar en 1 sinni á hverjum 3 árum); flugfarþegar eru einkum stórnotendur. Sjálfbært innanlandsflug er aðeins mögulegt með samþættingu við millilandaflug.

Hugmynd samgönguyfirvalda að tæplega 20% þjóðarinnar geti fengið sem svarar 2 flugferðum á ári ókeypis (þ.e. 4 ferðir á hálfvirði) er að mati BB fjarstæðukennd. BB styður þó að allir sjúklingar, sem þess þurfa, fái ókeypis eða niðurgreitt flugfar. BB benda á að kolefnisfótspor hvers farþegakílómeters er margfalt stærra í flugi en með samgöngum á landi.

Rögnunefndin komst að þeirri niðurstöðu að Hvassahraun væri góður kostur fyrir nýtt flugvallarstæði. Fjarlægð frá miðju HBS í Hvassahraun er aðeins þriðjungur vegalengdarinnar í Leifsstöð. Unnt er að byrja með „lítinn“ innanlandsflugvöll í Hvassahrauni og stækka hann í áföngum upp í mjög stóran millilandaflugvöll skv. hugsanlegum framtíðarþörfum.

Flutningur fjárfestinga af Miðnesheiði í Hvassahraun á nokkrum áratugum er að öllum líkindum þjóðhagslega mjög hagkvæmur kostur. Innanlandsflugvöllur með öllu í Hvassahrauni kostar innan við 25 milljarðar. Byggingartími getur verið um 3-4 ár og því er brýnt að ljúka hönnun og öðrum undirbúningi sem fyrst á meðan enn er flogið í Vatnsmýri.

Núvirði flugmannvirkja í Vatnsmýri (völlurinn sjálfur og einhverjar gamlar byggingar) er 6 – 10 milljarðar kr. á verðlagi 2016; til samanburðar er núvirtur kostnaður við Héðinsfjarðargöng um 18 milljarðar kr. og við Vaðlaheiðargöng um 17 milljarðar kr.

BB benda á ekkert fé er áætlað í nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni, Hvorki í SGÁ til 5 ára né í 15 ára áætlun. Þó eru nú einungis 3 - 5 ár þangað til flugvöllur í Vatnsmýri á að víkja, NS-braut fyrir árslok 2022 og völlurinn allur 2024.

BB vekja athygli á varnaðarorðum Skipulagsstjóra ríkisins á sjónvarpsstöðinni HRINGBRAUT í janúar 2019 um að ISAVIA og ICELANDAIR GROUP ásamt skipulagsyfirvöldum í Reykjanesbæ ætli að ráðstafa hundruðum milljarða kr. í mannvirki á Miðnesheiði án þess að skoðaðir séu aðrir valkostir eða rýnt í heildarmyndina og í þjóðhagsleg og samfélagsleg áhrif á suðvesturhorninu og landinu öllu.

Allt bendir til þess að Leifsstöð hafi ekki verið hönnuð af nægilegri þekkingu og framsýni og því verði allar viðbætur þar æ kostnaðarsamari og um leið óskilvirkari.

Vatnsmýri var og er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði höfuðborgarinnar fyrir umfangsmikla miðlæga byggð m.a. vegna víðáttu sinnar, stöðu svæðisins í borginni, flatlendis, skjóls fyrir norðlægum vindum og ekki síst vegna fjarlægðar frá eldri byggð. Á engum öðrum stað er td. hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála frá því flugvöllurinn var festur í sessi 1946. Byggja má hratt og þétt á skilvirkann hátt og leysa þannig íbúðaskort, háan byggingarkostnað, háa húsaleigu, stöðva útþenslu byggðar. Þannig má bæta hag borgarbúa og annara landsmanna með því að auka skilvirkni höfuðborgarinnar, draga verulega úr mengun og losun gróðurhúsalofttegunda, heilsuspillandi áhrifum bílasamfélagsins o.s.fr.v.

Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggiþátt SGÁ. Þar þarf að vinna eftir þjóðhagslegri arðsemisröð. Núverandi vinnubrögð einkennast af kjördæmapoti. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög geri áætlanir um fækkun umferðarslysa með tölusettum markmiðum og tímasettum fjárhags- og framkvæmdaliðum. Mjög góð reynsla er af slíkri áætlanagerð t.d. í Reykjavík (1996-2007). Flest ríki Norður- og Vestur- Evrópu nema Ísland hafa notað þessi vinnubrögð árum saman með góðum árangri.

BB telja óásættanlegt að Ísland sé nú fallið úr því að vera yfirleitt í 3. – 9. sæti í umferðaröryggi á heimsvísu í það 19 (mælt í dauðaslysum á hverja 100.000 íbúa).

Rétt uppbyggð áætlun um UMFERÐARÖRYGGI OG SLYSAFÆKKUN er fjórþætt:

a. Markmið um 5% árlega fækkun (75% fækkun á 15 árum) er að mati BB ásættanlegt
b. Framkvæmd áætlunarinna byggi á forgangsröðun aðgerða skv. mestu slysafækkunararðsemi hverju sinni
c. Fjármögnun framkvæmda hvers 5 ára tímabils byggi á faglegri hönnun og kostnaðarmati
d. Árlega sé leiðrétt fyrir of- eða vanáætluðum kostnaði skilgreindra aðgerða áætlunarinnar

Samtök um betri byggð telja mikilvægt að hér á landi verði tekin upp NÚLLSÝN í vegamálum. Núllsýn byggir á þeirri forsendu að „ásættanlegur“ fórnarkostnaður varðandi líf og heilsu vegfarenda er núllstilltur. Þau verkefni í vegamálum, sem lúta að verndun heilbrigðis og mannslífa vegfarenda hafi forgang. Ýtrustu öryggiskröfur séu gerðar við hönnun og byggingu nýrra vega.

Samtök um betri byggð (BB) leggja til að fyrirhuguðu vegafé hvers árs til nýframkvæmda við vegi verði skipt upp miðað við nýja grundvallarhugsun: 30% renni í BYGGÐAPOTT en 70% í pott sem ráðstafað er skv. NÚLLSÝN. Gengið er út frá því að allar sérstakar fjárveitingar, td. til gangagerðar, verði lagðar niður.

Mikil þörf er fyrir stórauknar framkvæmdir í samgöngum, einkum á HBS og SV horninu. Í SGÁ er hvorki neitt að finna um þær framkvæmdir, sem til greina kæmu né um mögulegar fjármögninarleiðir. – Umræða um veggjöld er mjög skammt á veg komin og er vandséð að raunhæfar og sanngjarnar leiðir finnist á næstunni. Óttinn við að skattlagning umferðar á suðvestur horninu geti í raun leitt til flutnings ríkisframlags út á land virðist raunverulegur.

BB telja að Íslendingar, einhver auðugasta þjóð heims, eigi að ljúka uppbyggingu samgöngukerfis síns og annara innviða án vafasamrar sérsköttunar. BB benda t.d. á eftirfarandi fjármögnunarleiðir.

1. Arður af rekstri / sölu ríkisbanka
2. Arður af Landsvirkjun
3. Arður af sölu byggingarlóða í Vatnsmýri
4. Arður af auðlindum (auðlindagjald)
5. Lántaka ríkisins til þjóðhagslega arðsamra framkvæmda t.d. hjá íslenskum lífeyrissjóðum

BB benda á að lántaka til stóraukinna framkvæmda, einkum á höfuðborgarsvæðinu, er þjóðhagslega mjög hagstæð. Á meðan vextir af lánum gætu verið um 3,0 – 3,5% er arðsemi helstu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu um 10 – 30%.

BB benda á að stóauka þarf framlög til almenningssamgangna á HBS enda er það þjóðhagslega mjög arðbært (STRÆTÓ / BORGARLÍNA, og í náinni framtíð sjálfkeyrandi leigubílar).

Með hóflegri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri fyrir amk. 47.000 íbúa og störf (NH=1,8) er virði lands í eigu ríkisins amk. 100 milljarðar kr. og land Reykjavíkurborgar amk. 200 milljarðar á verðlagi í janúar 2019 (sbr. framreiknaðar niðurstöður úr skýrslu ParX fyrir samgönguráðherra í maí 2007). Hlutur ríkisins nægir til að gera nýjan flugvöll í Hvassahrauni, ytra vegakerfi Vatnsmýrarbyggðar ásamt þrennum jarðgöngum á landsbyggðinni og gott betur.

Mikil áhersla er á hjólreiðar í SGÁ. Talnaefni hér að neðan byggir á fyrri SGÁ (2011). Þar er skautað létt fram hjá því td. að auknar hjólreiðar sl. 10 ár hafa leitt til verulegrar fjölgunar alvarlega slasaðra hjólreiðamanna úr 5 í 21 á ári, sem eru nú þegar rösk 10% af alvarlega slösuðum í umferðinni. Aukning í hjólreiðum mun flölga þeim slysum enn frekar nema staðið verði áform um miklar gagnráðstafanir með allt að 12 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á HBS.

Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar og að allt að sexföld slysahætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjóli samanborið við bíl. Veruleg aukning á hjólreiðum, t.d. um 2 - 4% allra ferða, mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð. Sé einnig reiknað með 100% aukningu ferða með strætó, úr uþb. 4% í 8% af öllum ferðum, aukningu, sem fáir geri sér vonir um að óbreyttri stefnu í aðalskipulagsmálum á höfuðborgarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð, tekst einungis að minnka bílaumferð úr 76,4% allra ferða í um 70%, þ.e. ef ferðir fótgangandi dragast ekki enn frekar saman.

Þrátt fyrir það verður umtalsverð aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2030 einfaldlega vegna fólksfjölgunar. Þá er ekki reiknað með að akstursaukningar vegna frestunar á brotthvarfi flugvallar úr Vatnsmýri frá 2016 til 2022 mun væntalega gæta amk. til 2030. Því er það verulegt áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalgatnakerfi HBS Í SGÁ.

Mikilvægt er að ljúka vinnu við almannavarnaráætlun höfuðborgarsvæðisins og samþætta hana svæðisskipulagi, aðalskipulagi og þeim áætlunum, sem hér eru til umræðu. Það vantar fleiri flóttaleiðir á höfuðborgarsvæðinu á austur/vestur og norður/suður ásunum þ.e.s. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Sundabraut og Skerjabraut (þverun Skerjafjarðar í framhaldi af Suðurgötu). Ekkert virðist hafa þokast í þessum málaflokki undanfarin ár.

Reykjavík 24.01.2019 f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson _____

Örn Sigurðsson _____

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN. Eyþór Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eyþór Ingi Kristinsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eyþór Ingi Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Eyþór þorvaldsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eyþór Örlygsson
Hvalfjarðarsveit

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Eyþór Örn Óskarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Fannar Sigurpàlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Fannar Steinn Steinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Fannar Þór Bergsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Fanndís Huld Valdimarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Fanný Adela Österby Christensen

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Skrifstofa Alþingis v/Austurstræti
101 Reykjavík

Reykjavík 22. október 2018

Efni: Umsögn um samgönguáætlanir fyrir árin 2019 -2023 og 2019 til 2033.

Á fundi stjórnar Faxaflóahafna sf. þann 19. október s.l. var fjallað um tillögur að þingsályktunum í samgöngumálum. Stjórnin samþykkti neðangreinda umsögn:

Samgönguáætlun fyrir árin 2019 - 2023.

„Stjórn Faxaflóahafna sf. hefur farið yfir tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2019 til ársins 2023 og vill af því tilefni koma eftirfarandi á framfæri:

Við stofnun Faxaflóahafna sf. árið 2005 var eitt af markmiðum eigenda að stuðla að gerð Sundabrautar. Greiðar og öruggar samgöngur á milli megin hafnarsvæða fyrirtækisins, Sundahöfn og Grundartanga, er mikilvægur þáttur sem styrkir flutninga til og frá landinu samhliða því að bæta nýtingu lands.

Í fyrirliggjandi samgönguáætlun er tilgreint að ekki sé fjárveiting vegna framkvæmda við Sundabraut, en tekið fram að verið sé að skoða kosti þess að gerð og rekstur Sundabrautar verði samstarfsverkefni ríkis og einkaaðila. Stjórn Faxaflóahafna sf. vekur á því athygli að lega Sundabrautar í aðalskipulagi er þvert í gegnum farmsvæði Sundahafnar sem er megingátt flutninga til og frá Íslandi. Skerðing á farmsvæðinu hefur til lengri tíma neikvæð áhrif á nýtingu svæðisins þar sem 4-6 hektarar lands verða ekki nýtilegir fyrir höfnina auk þess sem þverun svæðisins með vegamannvirki hefði áhrif á innri starfsemi svæðisins. Sundabraut þvert í gegnum farmsvæði Sundahafnar hefði því að mati Faxaflóahafna sf. verulega og neikvæð áhrif á skipulag og þróun Sundahafnar.

Stjórn Faxaflóahafna sf. beinir þeim tilmælum til Alþingis og ráðherra samgöngumála að uppbygging innviða verði forgangsraðað í þágu atvinnusköpunar og öryggis með samgöngubótum frá Reykjavík norður fyrir Hvalfjörð. Að auki telur stjórnin að mikilvægt sé að unnar verði raunhæfar tillögur um legu og gerð Sundabrautar og að sem fyrst verði teknar upp viðræður ríkis, borgar og hagsmunaaðila um hvernig unnt sé að standa að framgangi verkefnisins."

Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

„Í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2019 til 2023 eru tilgreind verkefni til að ná markmiðum varðandi sjálfbærar samgöngur. Þar á meðal er nefnt atriði um rafvæðingu hafna. Faxaflóahafnir sf. hafa í vottuðu umhverfisstjórnunarkefi lagt áherslu á loftslagsmál og þar með talið hvernig megi draga úr útblæstri skipa með auknum landtengingum. Stóra verkefnið í þessu efni er hvernig tengja megi stærri skip háspennukerfum, en þar er þróunin almennt skammt á veg komin og stofnkostnaður verulegur. Nokkur dæmi er um háspennutengingar í nágrannalöndum okkar, Kanada og Bandaríkjunum, en framlög ríkis og sjóða hafa greitt stærstan hluta kostnaðar við þau verkefni. Af því tilefni vilja Faxaflóahafnir sf. beina því til Alþingis og ráðherra samgöngumála kanni sérstaklega:

a. Á hvaða höfnum slíkar tengingar væru raunhæfur kostur.
b. Hver kostnaður er við slíkar tengingar.
c. Hvernig ríkið og aðrir aðilar hyggjast leggja fjármagn til uppsetningu nauðsynlegs búnaðar.
d. Hvernig orkusölu- og dreifingafyrirtæki koma að afhendingu á raforku.
e. Hvort og hvernig skylda beri skip að nýta tengingar þar sem þær verða.

Loftslagsáætlun ríkisstjórnarinnar er metnaðarfull, en augljóst að árangur í aukinni landtengingu skipa krefst víðtæks samstarfs margra aðila og forysta stjórnvalda á því sviði forsenda árangurs. Því er mikilvægt að á grundvelli markmiða ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum verði unnið skipulega að verkefninu með skýrri stefnumótun stjórnvalda og framlögum til að standa undir kostnaði við verkefnið. „

Samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033.

„Í Samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033 kemur fram að framlög ríkisins til hafna innan grunnnets verði liðlega 9,4 Ma.kr. á tímabili áætlunarinnar. Faxaflóahafna sf. og hafna þess er í fáum orðum getið í áætluninni, en þó tilgreint að fyrirtækið, ásamt þremur öðrum höfnum njóti ekki framkvæmdastyrkja frá ríkinu. Tvær þeirra hafna sem falla utan framlaga ríkisins eru eftir sem áður tilgreindar af ríkinu sem hluti af samevrópska samgöngunetinu. Faxaflóahafnir sf. og áður Reykjavíkurhöfn hafa ekki notið framlaga ríkissjóðs vegna uppbyggingar og framkvæmda grundvallar hafnarmannvirkja og eiga ekki heldur möguleika á framlögum úr evrópusjóðum, sem aðrar hafnir í Evrópu hafa aðgang að. Utan ákvæða 24. greinar hafnalaga eru ekki til staðar reglur sem heimila útilokun hafna frá framlögum ríkisins og á næsta ári tekur gildi reglugerð Evrópuráðsins og Evrópusambandsins þar sem áhersla er lögð á gagnsæjar og sanngjarnar reglur án mismununar í tengslum við fjármögnun hafnargrunnvirkja. Því er þess vegna beint til Alþingis og ráðherra samgöngumála að regluverk á Íslandi varðandi framlög til hafna uppfylli þá skilgreiningu að vera skýrt, sanngjarnt og án mismununar.“

Virðingarfyllst

Gísli Gíslason

Gísli Gíslason, hafnarstjóri

Samrit:
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
b.t. Sigurðar Inga Jóhannssonar,
ráðherra
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík

14. nóvember 2018

Minnisblað - Sundahöfn og Sundabraut

Byggt á skýrslu KPMG: *Sundahöfn – starfsumhverfi og breytingar til framtíðar - október 2018.*
https://www.faxafloahafnir.is/is/forsidu-frettir/skyrsla-um-starfsumhverfi-og-breytingar-til-framtidar-i-sundahofn/

Sundahöfn er ein af lykilhöfnum landsins

Sundahöfn er ein af lykilhöfnum landsins, stór hluti gámaflutninga landsins fer þar í gegn og öll stærri farþegaskip sem koma til Reykjavíkur leggjast þar að bryggju.

Fjárfest hefur verið mikið á starfsvæði Sundahafnar, í innviðum og hjá fyrirtækjum á svæðinu. Almennt er talið hagkvæmt að flytja vörur á sjó. Sundahöfn er vel staðsett í mikilli nálægð við þungamiðju byggðar í landinu og hafnaraðstæður eru ágætar.

Mikilvægt er að nýta þessa fjárfestingu sem best og skipuleggja svæðið og samgöngur þannig að hægt sé að mæta vaxandi flutningsþörf í framtíð.

Skipulag og uppbygging Sundahafnar þarf að styðja við framtíðarþarfir

Sterk fylgni er á milli flutninga og hagvaxtar sem og við þróun mannfjölda til lengri tíma. Til skemmri tíma geta þó verið sveiflur í flutningsmagni. Alþjóðlegar spár gera ráð fyrir rúmlega 3% árlegri aukningu í flutningum á næstu árum og er mesta aukningin í gámaflutningum.

Árið 2017 fóru um 310 þúsund gámaígildiseiningar (TEU) um Sundahöfn. Í nýlegri spá sem unnin var fyrir Faxaflóahafnir er reiknað með, byggt á hagvexti til framtíðar, að það magn geti verið komið í um 550 þúsund einingar árið 2040.

Til að mæta kröfum framtíðar þarf að skipuleggja og byggja upp hafnarsvæðið með skilvirkum hætti í samstarfi Faxaflóahafna, opinberra aðila og fyrirtækja. Í því sambandi þarf að líta til fjárhagslegra-, samfélagslegra- og umhverfisþátta. Auknir flutningar gera kröfu um ákveðna lengd hafnarbakka, dýpi, nægjanlega stórt og samliggjandi farmsvæði, sívaxandi fjárfestingu í tækni til að flytja til gáma sem og virka stýringu er miðast að því að stytta viðkomutími vara á farmsvæði. Þá þurfa skip sem koma í höfnina að hafa aðgengi að umhverfisvænni orku. Jafnframt þarf góðar vegatengingar og samgöngur til og frá hafnarsvæðinu.

Öflugar samgöngur á landi nauðsynlegar – þar með talið Sundabraut

Öflugar samgöngur á landi við Sundahöfn eru nauðsynlegar til að styðja við sívaxandi flutningsmagn í framtíð. Allt flæði í inn- og útflutningi við höfnina þarf að ganga greiðlega fyrir sig og mikilvægt að reikna í því sambandi með auknu álagi á vegakerfið. Geymslusvæði verður í vaxandi mæli lengra frá höfninni vegna vaxandi flutninga, vaxandi byggðar og takmarkaðs rýmis næst höfninni.

14. nóvember 2018

Uppbygging á Sundabraut bætir samgöngur verulega og styður við að hægt verði að mæta vaxandi þörf og sveiflum í flutningsmagni á næstu áratugum, m.a. með bættum tengingum við höfnina á Grundartanga .

Til að draga úr óvissu þarf að ákveða legu brautarinnar sem fyrst í nánu samráði við helstu hagsmunaaðila, þar á meðal Faxaflóahafnir. Staðsetning Sundabrautar þarf að taka mið af því að farmsvæði verði stórt, samliggjandi og skerðist sem minnst. Þá þarf allt flæði og tengingar við hafnarsvæðið að vera gott. Sama á við um aðrar vegasamgöngur. Í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar sem gildir til ársins 2030 liggur veglína Sundabrautar þvert í gegnum farmsvæði Sundahafnar. Verði sú veglína að veruleika fara undir brautina um 4-6 ha. lands sem munu skerða þróunarmöguleika og afkastagetu farmsvæðisins.

Líkt og um aðrar mikilvægar innviðafjárfestingar þarf uppbygging í Sundahöfn, á Sundabraut og öðrum samgöngum við höfnina að ákvarðast og framkvæma tímanlega og byggjast á lengri tíma sjónarmiðum. Það er tímabært að setja Sundabraut á áætlun.

SP/GG/14.11.2018

Félag íslenskra atvinnuflugmanna
Icelandic Airline Pilots Association
HLÍÐASMÁRA 8 - 201 KÓPAVOGUR - ICELAND - Kt. 530169-3839 - Sími/Tel. (+354) 599 1199 - Fax (+354) 599 1190
Netfang/E-mail: fia@fia.is - Vefsíða/Homepage: http://www.fia.is

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Kópavogur, 25. október 2018

Efni: Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, 172. mál og tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál.

Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmann (ÖFÍA) hefur kynnt sér Samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033) og Samgönguáætlun fyrir árin 2019–2023, þskj. 174 – 173. mál og þskj. 173-172. mál sem nú er til meðferðar á Alþingi.

ÖFÍA vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Framkvæmdir við stækkun flughlaða Akureyrar- og Egilsstaðaflugvallar þola ekki 10-15 ára bið eins og lagt er upp með. Á hverjum degi koma um 60 til 80 flugvélar til Keflavíkurflugvallar og í mörgum tilfellum eru Akureyrar- og Egilsstaðaflugvellir notaðir sem varaflugvellir. Hins vegar er einungis pláss fyrir 4-5 farþegaþotur á hvorum flugvelli með góðu móti. Þann 2. apríl síðastliðinn skapaðist nokkuð alvarlegt ástand þegar sjö flugvélar þurftu að hverfa frá Keflavíkurflugvelli, ein lenti í Glasgow, tvær á Akureyri og fjórar á Egilsstöðum. Af þeim sökum var vart pláss fyrir fleiri flugvélar á fyrrnefndum flugvöllum. Þar sem fyrrnefndir flugvellir eru takmarkaðir leiddu aðstæður þennan dag til þess að ein þeirra flugvéla sem þurfti að hverfa frá Keflavíkurflugvelli til Egilsstaða hafði gengið verulega á eldsneytisforða sinn og var 8. mín frá því að lýsa yfir neyðarástandi vegna eldsneytisskorts. Ástæður þessa eru óviðunandi aðbúnaður og þjónusta með tilliti til tíðni flugumferðar á Íslandi.

Verkefnalisti vegna nauðsynlegrar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum landsins er orðinn langur og fjölbreyttur vegna vanfjárfestingar síðustu ára. Þessi langvinna þróun veldur brestum í flugvallakerfinu sem almenningi eru huldir en eru engu að síður ógn við flugöryggi.

Í tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun, þjsk. 173, segir á bls. 37:

> *Notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli eru hliðstæð gjöldum á Keflavíkurflugvelli en gjöld á öðrum flugvöllum hafa verið mun lægri. Nauðsynlegt fjármagn til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði innanlandsflugvalla hefur verið metið um 700 millj. kr. á ári að núvirði en uppsöfnuð þörf vegna vanfjárfestingar undanfarin ár þýðir að hún nemur nú um 1.200 milljónum króna árlega næstu árin ef koma á innviðum innanlandskerfis í viðunandi horf á næstu fimm árum.*
> *Síðustu 10 ár hefur að meðaltali verið varið að núvirði um 365 milljónum króna til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði. Það er rétt rúmlega helmingur af því fjármagni sem talið er nauðsynlegt til að verja árlega til viðhalds á núverandi mannvirkjum. Fjármagni til viðhalds er og verður forgangsraðað til áætlunarflugvalla og þá sérstaklega til viðhalds flugbrauta.*

ÖFÍA tekur undir þessi sjónarmið, þetta eru blákaldar staðreyndir sem varða flugöryggi og almannahagsmuni. Samkvæmt fyrrnefndri tillögu er á næstu árum einungis 2.316 milljónum ætlað í viðhald og reglubundna endurnýjun flugvalla sem teljast í grunneti og annarra lendingarstaða, þegar í raun þörfin er 3.500 milljónir til að halda þessum flugvöllum í viðunandi ástandi og tryggja þannig flugöryggi á þessum flugvöllum.

Þá gerir ÖFÍA athugasemdir við fullyrðingu í fimm ára samgönguáætlun um að enginn flugvallanna sé sjálfbær. Í skýrslu um félagshagfræðilega greiningu á framtíð áætlunarflugs innanlands, sem gefin var út af innanríkisráðuneytinu árið 2014[1] kemur eftirfarandi fram:

> *Samkvæmt niðurstöðum kostnaðar-/ábatagreiningar er núvirtur ábati af innanlandsflugvallakerfinu á landsbyggðinni í heild um 70,8 milljarðar króna á verðlagi ársins 2013 miðað við arðsemistímann 2013-2053 (uppsafnaður ábati til 40 ára) en þar hefur verið leiðrétt fyrir óvissu í bakgrunnsbreytum, m.a. farþegaspá. Munar þar mestu um ábata notenda af notkun flugsins og ábata vegna aukins öryggis í samgöngum. Þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af útgjaldakrónu hins opinbera til flugvallanna og flugsins í heild er 1,48 kr, þ.e. þjóðhagsleg arðsemi fjárfestingarinnar í flugvallakerfinu og fluginu á landsbyggðinni umfram útgjöld er 48%.*

Það má því öllum vera ljóst að fjármunum sem varið er til uppbyggingar og viðhalds flugvalla er vel varið. ÖFÍA hefur skilning á því að ríkið þarf að fjármagna ýmsa starfsemi sem hefur takmarkaða tekjustofna. Fluggeirinn á Íslandi hefur löngum búið við það fyrirkomulag að tekjurnar sem reksturinn skapar renna beint í ríkissjóð en uppbygging og viðhald mannvirkja er háð úthlutunum á fjárlögum. Það hlýtur þó að teljast grundvallaratriði að flugvallarmannvirkjum og leiðsögubúnaði sé haldið við með þeim fjármunum sem greinin aflar.

Flugrekstur skiptir verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun landsins og er mikilvæg stoð í hagkerfinu. Í þessu sambandi vill ÖFÍA minna á skýrslu gefna út af *Oxford Economics* frá árinu 2011 um efnahagslegan ábata af flugrekstri á Íslandi.[2] Þar kemur fram að flugrekstur hefur veruleg áhrif á íslenskt efnahagslíf og stóð þá undir 6,6% af landsframleiðslu. Eftir mikinn vöxt síðustu ára telja heimildarmenn okkar að framlagið sé nú að nálgast 18% miðað við sömu forsendur.

Með tilliti til framangreinds eru framlög til uppbyggingar og viðhalds flugvallarmannvirkja og leiðsögubúnaðar ekki í neinu samræmi við þær tekjur sem fluggeirinn skilar.

Það er einlæg von ÖFÍA að Alþingi taki til endurskoðunar fyrirliggjandi í þá samgönguáætlanir sem og forgangsraði verkefnum og fjárútlátum með flugöryggi að leiðarljósi.

Virðingarfyllst,

Ingvar Tryggvason
Formaður ÖFÍA

---

[1] *Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands (rafræn útgáfa).* Innanríkisráðuneytið, 2014.
https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2014/Flugskyrsla---felagshagfraedileg-greining.pdf

[2] *Efnahagslegur ábati af flugrekstri á Íslandi.* Oxford Economics, 2011.
https://rafhladan.is/bitstream/handle/10802/6937/IATA_Oxford_Economics.pdf?sequence=1

FÉLAG ÍSLENSKRA BIFREIÐAEIGENDA
ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík 9. nóvember 2018

Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019- 2033 og samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023

Stjórn Félags íslenskra bifreiðaeigenda hefur fengið til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023 þingskjal 174, 173 mál og um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033. FÍB beinir sjónum aðalega að þeim hluta samgönguáætlunar sem fjallar um framkvæmdir á vegakerfinu, nýframkvæmdir, viðhald vega og umferðaröryggisáætlun. Í lögum FÍB segir m.a.: Félagið vill stuðla að auknum valkostum og frelsi í samgöngum. Félagið vill tryggja hreyfanleika með hagsýni, umhverfisvitund og öryggi vegfarenda að leiðarljósi.

Fjármagn

Það er mat FÍB að átaks sé þörf í viðhaldi og nýframkvæmdum vega, sérstaklega vegna þeirrar vanrækslu sem vegakerfið hefur mátt þola á liðnum árum. Fram kemur að áætlunin taki mið af ramma fjármálaáætlunar fyrir árin 2019-2023. Það er jákvætt að í samgönguáætlun eigi framlög til vegaframkvæmda að aukast næstu þrjú árin samanborið við síðustu ár. Það virðist ekki metnaður til að halda áfram á sömu braut til langs tíma því gert er ráð fyrir að skera áætlunina niður um 5.400 m.kr. þegar árið 2022. Við þessar aðstæður boða ráðamenn nýja bílaskatta í formi vegtolla þvert á vilja meirihluta þjóðarinnar. Það sætir furðu að stjórnmálamenn og stjórnmálaflokkar gangi á bak orða sinna og leggi til stóraukna skattheimtu til þess eins að mæta því að verja svipuðu hlutfalli þjóðartekna til vegabóta líkt og var á árunum fyrir hrun. Stjórn FÍB hafnar og mótmælir hugmyndum um vegtolla, veggjöld eða notendagjöld ofan á þá miklu skatta sem þegar eru lagðir á eign og rekstur fjölskyldubílsins.

Samkvæmt framlögðu frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2019 má áætla að tekjur ríkissjóðs af bílum og umferð verði um 80 milljarðar króna. Skatttekjur ríkisjóðs af eldsneyti fyrir utan virðisaukaskatt eru áætlaðar um 29,4 milljarðar króna, kílómetragjald af ökutækjum á að gefa af sér 1,2 milljarða króna og bifreiðagjaldið á að skila 7,7 milljörðum í ríkissjóð. Til viðbótar eru ýmiss önnur gjöld og skattar sem tengjast notkun ökutækja s.s. umferðaröryggis-, vanrækslu- og skráningargjald sem aflar ríkissjóði árlega um 2 milljörðum króna. Tekjur ríkissjóðs af notkun ökutækja fyrir utan virðisaukaskatt verða því um 40 milljarðar króna árið 2019. Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun er gert ráð fyrir að til framkvæmda á vegakerfinu 2019 verði varið ríflega 23,5 milljörðum króna og að framlög til þjónustu vega verði ríflega 5,5 milljarðar króna.

Fjármögnun stærri vegaframkvæmda með gjaldtöku hefur verið áberandi í umræðunni að undanförnu. Sumir ráðherrar í ríkisstjórninni hafa viðrað að leggja þessa auknu skatta á almenning. Í þingsályktunartillögunni er talað um notendagjöld til að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins. Ráðherrar sem fyrir skömmu voru andvígir vegtollum, telja væntanlega að notendagjald hljómi betur í eyrum kjósenda en vegtollur. Notendagjald er eitt form af vegtolli og þar með nýr skattur á bíleigendur ofan á það sem þegar er innheimt.

Bjarni Benediktsson, fjármálaráðherra, sagði á haustdögum að fjárframlög ríkisins til vegamála væru að aukast en að bæta þurfi enn frekar í fjármögnunina. Bjarni sagði stöðuna það alvarlega að taka verði pólítíska afstöðu um það hvort flýta eigi tilteknum mikilvægum stórum samgöngubótum með sérstakri gjaldtöku eða vegtollum. Þarna boðar fjármálaráðherra hækkun skatta.

Stjórn FÍB afhenti Ögmundi Jónassyni, innanríkisráðherra, mótmæli 41.000 kosningabærra Íslendinga gegn vegtollum þann 13. janúar 2011. Undirskriftasöfnunin hófst 3. janúar á vefsíðu FÍB og stóð í aðeins 8 daga. Alls mótmæltu 41.000 einstaklingar eða rúmlega 18% Íslendinga 18 ára og eldri fyrirhuguðum vegtollum. Þetta var ein stærsta undirskriftasöfnun sem um getur í Íslandssögunni og aldrei hafa jafn margar undirskriftir safnast á jafn skömmum tíma. Félagið auglýsti þessa söfnun ekki sérstaklega, sendi bara út fréttatilkynningu og fjallaði um málið á heimasíðu FÍB.

Eins og gefur að skilja var hlutfall mótmælanna stærra á þeim svæðum sem mest sveið undan fyrirhuguðum gjöldunum á þeim tíma. Þannig skrifuðu 32% kosningabærra manna í Árborg undir mótmælin, 42% í Hveragerði, 31% í Reykjanesbæ, 28% í Grindavík, 25% í Mosfellsbæ, 38% á Kjalarnesi og 24% á Akranesi. Í sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu var hlutfallið að jafnaði tæp 20%. Mótmælin sýndu ljóslega hug landsmanna til hinna lítt geðfelldu hugmynda stjórnvalda að ætla að mismuna íbúum landsins með sérstakri skattheimtu eftir búsetu. Meirihluti þjóðarinnar er andsnúin því að taka fáeina fjölfarna kafla þjóðvegakerfis, sem byggðir hafa verið upp með skattaframlagi bíleigenda, úr sameiginlegri eigu allra landsmanna og færa þá á forræði hlutafélaga.

Markmið FÍB með undirskriftasöfnuninni var að opna augu stjórnvalda fyrir því glapræði að reisa tollamúra til að fjármagna vegaframkvæmdir. Samkvæmt gögnum frá Noregi má áætla að hlutfall innheimtukostnaðar vegtolla sé ekki undir 15%. Vegna mannfæðar og umferðarmagns hér á landi er það hlutfall líklega vanreiknað. Til viðbótar greiða vegfarendur virðisaukaskatt af vegtollum.

Á bls. 36 í langtíma áætluninni er fjallað sérstaklega um notendagjöld á vegfarendur. Ný nefnd hefur verið skipuð sem á að fjalla um gjaldtöku af umferð á vegum. Nefndin á að skoða almenna gjaldtöku og sértæka af einstökum mannvirkjum. Þessi vísa hefur oft verið kveðin undanfarin ár. Rökstuðningurinn er sá að sambærileg framlög líkt og undanliðin ár úr ríkissjóði til uppbyggingar vegakerfisins mæti ekki uppbyggingar- og viðhaldsþörf. Það er rétt að framlög til byggingar og viðhalds vega eru ónóg og endurspegla alls ekki skatttekjur ríkissjóðs af bílum og umferð.

Það er furðuleg ályktun að fjölskyldubíllinn sé ekki að leggja næg framlög í formi skatta til uppbyggingar og viðhalds vega. Líklega er notkun einkabílsins eina samgönguformið sem borgar ríflega með sér til samneyslunnar. Framlög til vega hafa verið langt undir skatttekjum hins opinbera af notkun ökutækja í mörg ár. Eign og rekstur fjölskyldubílsins vegur lang þyngst í skattlagningu á umferðina en á sama tíma er það sú notkun sem vegur minnst í sliti á vegum og viðhaldi. Fyrir 10 árum kom eftirfarandi fram í svari samgönguráðherra við fyrirspurn þingmanns um hlutfallslegt niðurbrot vega (burðarþolslega) eftir mismunandi ökutækjum:

> *Ein ferð flutningabíls án tengivagns með 80% hleðslu gæti valdið svipuðum niðurbrotsáhrifum og 9.000 ferðir 1.800 kg fólksbifreiðar.*
> *Ein ferð flutningabíls með tengivagn og 80% hleðslu gæti valdið svipuðum niðurbrotsáhrifum*

og 12.000 ferðir 1.800 kg fólksbifreiðar.
Aukið niðurbrot þungra bifreiða á vegum, umfram það niðurbrot sem léttari bifreiðar valda, byggist á því að við ákveðin þyngdarmörk margfaldast áhrif á burðarlag vegarins. Niðurbrotsáhrif þungra bifreiða á burðarþol vega geta verið breytileg, m.a. eftir styrkleika vegar og búnaði ökutækja. Þannig verður hlutfallslegt niðurbrot þungrar bifreiðar meira á vegi með veika uppbyggingu heldur en á vegum með sterka uppbyggingu.

Á sama tíma og við sjáum þessar yfirlýsingar frá ráðamönnum og gælur við vegtolla þá erum við reglulega minnt á furðulegar ákvarðanir um ráðstöfun vegafjár með samþykki meirihluta Alþingis. Hér verður aðeins tekið á tveim alvarlegum ákvörðunum:

Vaðalheiðargöng. Alþingi fór á svig við reglur um ríkisábyrgðir varðandi fjármögnum Vaðlaheiðarganga. Framúrkeyrslan við framkvæmdina stefnir í að fara yfir 10 milljarða króna auk margra missera frestunar á opnun ganganna og enginn virðist bera ábyrgð.

Göng undir Húsavíkurhöfða. Á sínum tíma ákvað ríkisstjórn Íslands að grafa göng undir Húsavíkurhöfða milli hafnarinnar við Húsavík og iðnaðarsvæðisins á Bakka. Í upphafi var gert ráð fyrir að kostnaður við framkvæmdina að Bakka yrði 1,8 milljarðar króna. Endanlegur kostnaður er um 4 milljarðar króna. Allur viðbótarkostnaðurinn rann létt í gegnum fjárveitingavaldið og engin virðist bera ábyrgð á þessari misnotkun á almannafé og framúrkeyrslu á framkvæmdatímanum. Það fóru 4 milljarðar króna í sértæka vegagerð undir Húsavíkurhöfða til styrktar mengandi stóriðju. Vegurinn er lokaður til afnota fyrir aðra vegfarendur en þá sem eiga erindi til eða frá PCC kísilverksmiðjunni. Vegfarendur um land allt borguðu framkvæmdina en mega ekki nota *eigin* veg. Þetta var og er undarleg opinber framkvæmd sem þjónar á engan hátt almennum vegfarendum. Það nýjasta í þessum farsa er að nú er þess krafist, og ráðherrar í ríkisstjórn Íslands taka undir það, að rekstur þessara ganga og vegar sem aðeins er fyrir PCC sé kostaður af vegasjóði almennra vegfarenda.

Umferðaröryggi

Slysaskráningar Samgöngustofu bera vitni um þær þjáningar og hörmungar sem fylgja umferðarslysum. Á tímabilinu frá 2013 til 2017 létust 69 manns í umferðarslysum, 936 slösuðust alvarlega og 5.529 slösuðust lítilega. Fram kemur í umfjöllun um umferðaröryggisáætlun (bls.35 í 5 ára samgönguáætluninni) að árlegur samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum sé 40 – 60 milljarðar króna. Neðar á þeirri síðu er innlegg um framkvæmdir Vegagerðarinnar og umferðaröryggisrýni nýrra vega. Þar er einnig einföld og góð upptalning á helstu aðgerðum Vegagerðarinnar til að ná markmiðum umferðaröryggisáætlunar. Áherslurnar í þessum stutta kafla um umferðaöryggisáætlun á tímabilinu eru jákvæðar og yfirmarkmiðið göfugt um að Ísland verði í hópi þeirra fimm Evrópuþjóða sem búa við besta umferðaröryggið.

Mjög veigamikill þáttur í auknu umferðaröryggi er öruggari vegir. Í umfjöllun langtímaáætlunarinnar (bls.37) undir fyrirsögninni *Forgangsröðun vegaframkvæmda* eru aðgerðir til að auka umferðaröryggi nefndar. Fram kemur í kafla 2.2. í langtímaáætluninni undir fyrirsögninni *Markmið um öruggari samgöngur* (bls. 34) segir að allar aðgerðir lúti að því að hámarka öryggi, vernda mannslíf og standa jafnfætis þeim ríkjum er fremst standa í öryggismálum.

Það er skoðun stjórnar FÍB að umferðaröryggi eigi að vega þyngst við forgangsröðun verkefna í samgöngumálum á landi. Örugg umferð varðar hvert mannsbarn og mun skila ríkulegum arði til samfélagsins í heild.

Öryggismat FÍB og EuroRAP á 4.200 kílómetrum íslenska vegakerfisins var kynnt þann 20. mars í vor. Veghlutar fá stjörnur út frá öryggisstöðlum EuroRAP. Samhliða kynningunni var EuroRAP

gagnagrunnur íslenska vegakerfisins gerður aðgengilegur á netinu. Því fleiri stjörnur sem vegarkaflar fá, þess meira telst öryggi þeirra. Niðurstöður öryggismatsins eru sláandi því aðeins 25% íslenskra vega eru með þrjár stjörnur eða meira. Markmiðið er að allir vegir verði að lágmarki þriggja stjörnu.

Íslenska vegakerfið er byggt upp miðað við allt annað samfélag en við búum við í dag. Samhliða fjölgun ferðamanna eykst akstur um vegi landsins. Það þarf að huga sérstaklega að leiðum sem eru eftirsóknarverðar af ferðamönnum. Þetta snýst ekki bara um framkvæmdir heldur ekki síður um viðhald og bætta þjónustu allt árið um kring. Hættulegir vegir vega að öryggi vegfarenda.

Hræðileg slys í umferðinni eru nöturlegur vitnisburður um óviðunandi ástand. Það þarf þjóðarátak til að draga úr þeim hörmungum og þjáningum sem fylgja umferðarslysum. Fjárfestum í öryggi, það margborgar sig fyrir allt samfélagið.

Áherslur varðandi samgöngur

FÍB tekur undir margar áherslur stjórnvalda og hugmyndir um aðgerðir varðandi samgöngur og umferð sem settar eru fram í samgönguáætlun. Orð eru eitt, aðgerðir annað, FÍB hvetur stjórnvöld til dáða á þessu sviði.

EuroRAP öryggismatið er áfellisdómur en í leiðinni mikilvægt tæki fyrir samgönguyfirvöld til að bæta öryggi og forgangsröðun til framtíðar. Stjörnugjöf EuroRAP öryggismatsins sýnir hvar aðgerða er þörf og hvað þarf að gera til að auka öryggi vega og þar með vegfarenda. EuroRAP gagnagrunnur íslenska vegakerfisins er aðgengilegur á netinu til ráðgjafar fyrir stjórnvöld, veghaldara, veghönnuði, verktaka, tryggingafélög og aðra sem láta sig umferðaröryggi varða.

Reynsla annarra þjóða sýnir að fyrir hverja krónu sem varið er til að bæta vegaöryggi hagnast þjóðfélagið að jafnaði um tvær til fjórar krónur í fækkun slysa. Til mikils er að vinna fyrir okkur Íslendinga. Um 75% af vegakerfinu er með eina eða tvær stjörnur í öryggisúttekt EuroRAP. Fyrir hverja eina stjörnu sem vegur uppfærist sýnir reynslan að slysum fækkar um helming.

Það ríkir ekki sátt um skiptingu framlaga til nýframkvæmda og endurbóta á vegakerfinu í samgönguáætlun. Mestur samfélagslegur ávinningur næst ef farið er í brýnar vegabætur á umferðarþyngstu vegum landsins. Greið og hindrunarlaus umferð dregur úr útblæstri og mengun. Það þarf að tryggja góðar og öruggar samgöngur um land allt en forgangsröðun út frá öryggi og umferðarþunga skilar mestum arði.

Fram kemur í áætluninni að enn sé að finna 39 einbreiðar brýr á hringveginum en margar þeirra verða endurnýjaðar. Á fyrsta tímabili áætlunarinnar mun einbreiðum brúm á hringveginum fækka um níu. Miðað við áætlunina eiga ennþá að vera 30 einbreiðar brýr á hringveginum eftir 5 ár. 30 brýr er allt of mikið á megin umferðaræð Íslands þegar hátt í fjórðungur 21. aldarinnar er liðinn.

Nýlegt banaslys á Reykjanesbraut skapaði umræður um forgangsröðun framkvæmda og arðsemi framkvæmda. Það hefur því miður tekið allt of langan tíma að klára tvöföldun Reykjanesbrautar sem er tengibraut Íslands við umheiminn. Margföldun erlendra gesta og aukin umsvif á flugvallarsvæðinu gera verkefnið enn meira aðkallandi. Það er nánast móðgun við vegfarendur og skattgreiðendur að ætla að setja þau skilyrði varðandi sjálfsagðar endurbætur á Reykjanesbraut að ekkert sé hægt að gera nema með því leggja á almenning nýja skatta í formi vegtolla. Þetta er sá vegakafli á landinum sem gefur ríkissjóði hvað ríkulegastar tekjur vegna notkunarskatta vegfarenda.

Það er neikvætt að Hringvegurinn frá Fossvöllum að Bæjarhálsi á Suðurlandsvegi sem er flöskuháls á umferðarflæði innan höfuðborgarsvæðisins og aðgengi umferðar milli Suðurlands og borgarinnar er

ekki á áætlun fyrr en eftir 2024. Það er jákvætt að tvöföldun frá Bæjarhálsi að Vesturlandsvegi sé á áætlun 2019. Þessir veghlutar eru með allra umferðarþyngstu vegum á Hringveginum.

Varðandi forgangsröðun framkvæmda þá telur FÍB mikilvægt að fagaðilar leiði þá vinnu í samráði við kjörna fulltrúa almennings. Við það verk verði tekið mið af þjóðhagslegri arðsemi, umferðaröryggi, atvinnuuppbyggingu og samfélagsþróun. FÍB býður fram krafta sína og þekkingu við slíka vinnu.

Fyrir hönd stjórnar Félags íslenskra bifreiðaeigenda

Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri

FÉLAG ÍSLENSKRA BIFREIÐAEIGENDA
ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík 9. janúar 2019

Viðbót við umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019- 2033 og samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023

Vegna fullyrðinga sitjandi formanns umhverfis- og samgöngunefndar um nauðsyn fyrirvaralausrar upptöku vegtolla á helstu þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu þykir stjórn FÍB ástæða til að árétta fyrri umsögn félagsins til nefndarinnar.

Þar sem mikil umræða hefur átt sér stað í þjóðfélaginu um kosti og galla vegtolla og nauðsyn eða ástæðuleysi upptöku þeirra, þá þykir FÍB einnig rétt að hnykkja á eftirfarandi við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, til viðbótar við það sem áður hefur komið fram eða til áréttingar.

FÍB óskar efir fundi með umhverfis- og samgöngunefnd til að fara nánar yfir sjónarmið félagsins og skiptast á skoðunum. FÍB er neytenda- og hagsmunasamtök hátt í 18 þúsund fjölskyldna bifreiðaeigenda og vegfarenda á Íslandi.

Vegtollar eru meingölluð innheimtuaðferð

Að sjálfsögðu fagnar FÍB áformum stjórnvalda um úrbætur á helstu þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu. Aftur á móti er FÍB alfarið á móti því að framkvæmdirnar verði fjármagnaðar með vegtollum. Hér eru 10 ástæður sem skýra afstöðu FÍB.

1. Vegtollar eru mjög dýr leið til að hafa tekjur af umferðinni. Tal um 5% kostnað miðað við tekjur stenst ekki skoðun. Raunsærra er að áætla 15% þar sem umferð er mikil og 60-80% þar sem umferð er lítil.
2. Vegtollar eru mun kostnaðarsamari en aðrar innheimtuaðferðir stjórnvalda af bílum og umferð. Kostnaður við vegtolla felst m.a. í dýrum tækjabúnaði, hugbúnaði, tengingum, innheimtukostnaði, viðhaldi, endurnýjun og almennum rekstri. Í Hvalfjarðargöngum nam þessi kostnaður þriðjungi af tekjum. Virðisaukaskattur er jafnframt innheimtur af vegtollum.

3. Skyndileg áform um vegtolla fela í sér lýðræðishalla. Enginn þeirra sem nú talar fyrir vegtollum kynnti þann ásetning sinn fyrir síðustu kosningar. Kjósendur fengu ekki tækifæri til að taka afstöðu til slíkra hugmynda.
4. Vegtollar þýða aukna skattbyrði, þeir bætast við þær greiðslur sem umferðin skilar nú þegar. Engin áform hafa verið kynnt um að lækka aðra skattheimtu af bílum og umferð.
5. Vegtollar mismuna vegfarendum eftir búsetu og ferðatilgangi og leggjast þyngst á þá sem hafa minna aflögu. Ávinningur af búsetu á ódýrari svæðum fer fyrir lítið.
6. Það er lýðskrum að lofa þeim sem mest aka 90% afslætti af vegtollum. Greiðsla upp á 100-140 krónur stæði ekki undir innheimtukostnaði. Ef þeir sem mest nota vegina eiga að borga sama og ekkert þá skila vegtollarnir aldrei áformuðum tekjum. Fjarstæðukennt er að verðlauna þá sem mest aka og valda mestum umhverfisáhrifum.
7. Vegtollar á þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu gera lítið til að létta áhyggjum stjórnvalda af minnkandi tekjum af eldsneytissköttum vegna fjölgunar rafbíla (orkuskiptin). Akstur á þessum leiðum er aðeins hluti af heildarumferð á landinu á hverjum degi.
8. Fáheyrt er að innheimta sérstaka vegtolla vegna öryggisúrbóta og eðlilegrar uppbyggingar á grundvallar samgönguæðum þjóðfélagsins. Umferðin skilar nú þegar nægum tekjum til að standa undir þessum útgjöldum.
9. Reynslan erlendis frá sýnir að ríkisvaldið selur einkafyrirtækjum réttinn til að eignast og reka fjölförnustu hluta samgöngukerfisins með vegtollum. Almennri umferð er breytt í arðbæra féþúfu.
10. Víða erlendis eru vegtollar réttlættir á þeim forsendum að vegfarendur eiga val um aðrar leiðir, en seinfarnari. Ekkert slíkt er í boði þegar kemur að þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu.

Betra vegakerfi borgar sig sjálft

Engin þörf er á sérstakri skattheimtu eða vegtollum til að borga uppbyggingu vegakerfisins. Úrbæturnar borga sig sjálfar og rúmlega það. Eftirfarandi 10 atriði renna stoðum undir þessar staðreyndir.

1. Í samgönguáætlun Alþingis kemur fram að samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum geti verið á bilinu 40-60 milljarðar króna á ári. Með betra og öruggara vegakerfi má lækka þennan kostnað um 20-25 milljarða króna á ári. Úrbæturnar borga sig því sjálfar.
2. Flest umferðarslysin eiga sér stað á fjölförnustu leiðunum á suðvesturhorninu. Ávinningurinn af fyrirhuguðum úrbótum þjóðvega á því svæði er ótvíræður. Ávinningurinn af tvöfalda kaflanum á Reykjanessbrautinni er sá að engin banaslys hafa orðið þar, en fyrir tvöföldun voru þau eitt eða fleiri á hverju ári.

3. Lækkun útgjalda sjúkrahúsa og endurhæfingarstofnana vegna umferðarslysa getur staðið undir afborgunum lána vegna öruggari þjóðvega til og frá höfuðborgarsvæðinu. Heildarútgjöld ríkissjóðs þurfa ekki að aukast um eina krónu.
4. Samfélagslegt tap einstaklinga sem lenda í umferðarslysum og fjölskyldna þeirra gæti minnkað um 5-10 milljarða króna á ári. Minni kostnaður tryggingafélaga stuðlar að lægri iðgjöldum.
5. Minnkað álag á viðbragðsaðila með fækkun umferðarslysa dregur úr þörf þeirra fyrir framlög úr ríkissjóði.
6. Greiðar samgöngur með góðu vegakerfi stuðla að betri nýtingu innviða samfélagsins og þar af leiðandi hagvexti.
7. Greiðar samgöngur á suðvesturhorninu draga úr þrýstingi á samþjöppun íbúðabyggðar á höfuðborgarsvæðinu. Þær gera einstaklingum og fjölskyldum auðveldara að velja búsetu eftir þörfum og á ódýrari svæðum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins, til hagsbóta fyrir alla.
8. Heildarávinningurinn af stórbættu vegakerfi kemur fram á öllum sviðum. Framleiðni þjóðfélagsins eykst. Greiðari umferð styttir ferðatíma og dregur úr mengun. Vöruflutningar verða ódýrari og þar með njóta einstaklingar jafnt og fyrirtæki góðs af. Hreyfanleiki vinnuafls og fyrirtækja eykst.
9. Jarðgöng víða um land sýna best hve ávinningurinn af góðum og öruggum samgöngum er mikill.
10. Lántaka vegna samgöngubóta eru einhver besta fjárfestingin sem ríkisvaldið getur tekist á hendur, auk þess að stuðla að heilbrigðum skuldabréfamarkaði.

Skattar af bílum og umferð skila nú þegar miklum tekjum í ríkissjóð

Bílar og umferð standa nú þegar undir allri uppbyggingu og rekstri vegakerfisins og gott betur. Engin þörf er á aukinni skattheimtu með vegtollum til að standa undir því. Hér eru nokkrar staðreyndir og ábendingar.

1. Samtals er áætlað að skattar á innflutning og notkun bíla skili ríkissjóði 80 milljörðum króna á árinu 2019.
2. Aðeins hluti af heildartekjum ríkisins af bílum og umferð fer í nýbyggingu og viðhald vegakerfisins, eða 29 milljarðar af þessum 80 milljörðum króna.
3. Einkabíllinn er eina samgönguformið fyrir almenning sem skilar meiri tekjum í ríkissjóð en sem nemur kostnaði.[1] Álögur á þunga atvinnubíla (vörubíla, flutningabíla og rútur) standa ekki undir kostnaði við það slit og álag sem þeir valda í vegakerfinu.

[1] https://issuu.com/vtisweden/docs/vti-aktuellt_nr_4_2018/1?ff&e=4888952/66900945) bls 9.

4. Skattlagning á bíla og umferð á sér stað með margvíslegum hætti. Þar á meðal eru vörugjöld við innflutning bíla, bifreiðagjald, kílómetragjald af stórum bílum, eldsneytisskattar, kolefnisgjald og flutningsjöfnunargjald.
5. Virðisaukaskattur leggst ofan á öll viðskipti sem tengjast bílum og umferð. Virðisaukaskattur er neytendaskattur sem almenningur stendur að öllu leyti undir með kaupum sínum á vörum og þjónustu.
6. Bifreiðagjald er bráðabirgðaskattur sem lagður var á þyngd bíla fyrir 30 árum til að staga upp í fjárlagagat. Það er enn innheimt og skilar nú 8 milljörðum króna í ríkissjóð.
7. Kolefnisgjald á eldsneyti var fyrst lagt á 2010. Þá skilaði það einum milljarði króna, núna 3,7 milljörðum.
8. Sveitarfélögin láta ekki sitt eftir liggja í gjaldtökunni. Engar götur eru lagðar nema fyrst sé greitt gatnagerðargjald. Víða í stærri sveitarfélögum eru tekin bílastæðagjöld á miðlægum svæðum og slík gjaldtaka fer hratt vaxandi.
9. Orkuskiptin krefjast þess að ríkisvaldið hugi að nýjum leiðum til gjaldtöku af bílum og umferð sem miðast við afnot vegakerfisins. Lausnin felst ekki í vegtollum á stöku stað. Frekar að greitt verði í samræmi við ekna kílómetra. Slíkt gjald gæti tekið mið af álaginu sem ökutækið veldur vegakerfinu með þyngd sinni og þeim umhverfisáhrifum sem það hefur. Framkvæmd slíkrar gjaldtöku þarf ekki að vera flóknari eða dýrari en álestur á raforkumæla heimilanna.
10. Ástæða er til að benda á að auknar álögur ríkisvaldsins á bíla og umferð eru m.a. ætlaðar til að niðurgreiða innanlandsflug fyrir einstaklinga sem búa fjarri höfuðborgarsvæðinu, óháð efnahag viðkomandi.

Fyrir hönd stjórnar Félags íslenskra bifreiðaeigenda

Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN FinnbogiLýðsson kt 200474 5119

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Finnbogi P. Finnbogason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Finnbogi Steinarsson

Fjarðabyggð
bæjarstjóri

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Fjarðabyggð, 30. október 2018
Tilvísun 1810098/14.0

Umsögn Fjarðabyggðar um tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2023 – 172.mál

Bæjarráð Fjarðabyggðar mótmælir því harðlega að ekki sé gert ráð fyrir neinum endurbótum á Suðurfjarðarvegi í drögum að fimm ára samgönguáætlun. Fyrir liggur að mikil þörf er á endurbótum á Þjóðvegi 1 um firði, með umferðaröryggi í huga, enda gríðarmikil umferð fólks og vöruflutninga um veginn.

Þá leggur bæjarráð áherslu á að ljósabúnaður á Norðfjarðarflugvelli verði settur inn á fimm ára samgönguáætlun enda er sá flugvöllur mikilvægur í sjúkraflugi.

Karl Óttar Pétursson
bæjarstjóri

FJARÐABYGGÐ Bæjarstjóri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sent frá Póstur fyrir Windows 10
Fjóla Lárusdóttir

Fjórðungssamband
Vestfirðinga

Alþingi,
Umhverfis og samgöngunefnd.
sent rafrænt á nefndasvid@althingi.is

Ísafirði 29. október 2018

Vísað er til beiðni frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, um umsögn að tillögu til þingsályktunar um ára samgönguáætlun fyrir árin 2019 - 2033 , 173. mál, 149. þing.

Í umsögn Fjórðungssambands Vestfirðinga um samgönguáætlun 2019-2023 eru tilgreindar áherslur FV varðandi framkvæmdir í samgöngukerfinu á Vestfjörðum. Í umsögn um samgönguáætlun 2019-2033 er tekið til umfjöllunar markmið og áherslur samgönguáætlunar en einnig tillögur að framkvæmdum í samgöngukerfinu á Vestfjörðum á öðru og þriðja tímabili samgönguáætlunar.

1. **Framtíðarsýn og meginmarkmið.**

FV telur að samfélög á Vestfjörðum geti að öllu leyti fallið undir þá sýn og markmið sem hér eru sett fram fyrir íslenskt samfélag. Í raun er einstök staða á áætlunartímabili samgönguáætlunar, að byggja upp kröftug og sjálfbær samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum á grundvelli sjálfbærri nýtingu náttúruauðlinda. Forsendan er hinsvegar að gert sé öflugt átak í enduruppbyggingu samgöngukerfis landshlutans.

2. **Markmið og áherslur**

FV telur að samfélög á Vestfjörðum geti að öllu leyti fallið undir markmið sem hér eru sett fram um búsetugæði. Uppbygging samgangna muni stuðla að eflingu atvinnulífs utan og sem innan landshlutans.

2. Markmið um greiðar samgöngur.

2.1.4. Vetrarþjónusta er lykilþáttur fyrir Vestfirði í að byggja upp heilsárs ferðaþjónustu á Hringvegi 2. Huga þarf að lengingu þjónustutíma yfir sólarhringinn, og koma á lestarakstri þegar snjóalög eða veður hamla almennri umferð.

Eins þarf að efla vetrarþjónustu þannig hún sé í takt við þjónustusókn innan og milli sveitarfélaga s.s. áætlanir almenningssamgangna, skólaakstur, frístundaakstur og vegna menningarviðburða. En dæmi er um að skólaakstur sé ekin fyrr en vetrarþjónusta hefst. Ítrekað er að hækka þarf strax þjónustustig í vetrarþjónustu á Strandavegi í Kaldrananeshreppi og Árneshreppi.

2.1.9. Mikilvægt er að huga að auka öryggi vegfarenda með tilliti til einbreiðra brúa, en hér er rétt að benda á að í vegakerfinu m.a. á Vestfjörðum hafa vegir verið byggðir upp en brýr hafa verið skildar eftir til síðari tíma. Með vaxandi þungaflutningum er ljóst að þessar brýr geta ekki þolað álag til lengri tíma litið.

2.1.10. Forgangsröðun með hliðsjón af umferð er skiljanlegt markmið þ.e. umferðarþunga, en benda verður á að þjónustan taki einnig mið af öryggi vegfarenda á fáfarnari vegum. Hér er átt við fjallvegi og vegi þar sem er til staðar viðvarandi ofanflóðahætta. Taka verður tillit innan

samgönguáætlunar að meta viðvarandi áhrif náttúrvár á íbúa, sem þurfa að daglega að sækja vinnu og eða þjónustu um vegi sem lagðir eru um slík svæði, s.s. á Vestfjörðum.

2.1.11. Tilvist Reykjavíkurflugvallar er grundvallarstoð í samgöngukerfi landsins.

2.1.12. Skýra þarf nánar hvort hér sé um að ræða forgangröðun atriða eða eru öryggi og atvinnusköpun jafn rétthá.

2.1.19. og 2.1.20. Þau gæði sem almenningssamgöngur skapa eru eftirsóknarverð m.t.t. loftlagsmála, betri endingu samgöngukerfa, bættri þjónustu og atvinnusókn o.s.fr. Almenningssamgöngur eru ekki lögbundið verkefni hvorki ríkis né sveitarfélaga og því þarf samhliða og unnið er að markmiðum í almenningssamgöngum að styrkja lagagrundvöll þeirra.

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

FV telur að núverandi skattheimta af ökutækjum og eldsneyti eigi að duga fyrir þeim framkvæmdum sem þarf að fara í á komandi árum. Ástæða fyrir því að svo er ekki er að fjármundir hafa verið nýttir í aðra málaflokka. FV telur þó að ef engin önnur lausn telst vera möguleg til að auka fjármagn til samgöngumála, að þá sé sú leið að innheimta veggjöld ásættanleg. Ítrekað er að mikilvægt er að samgöngumannvirki verði í opinberri eigu en ekki í eigu einkaaðila.

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

FV styður markmið um að draga úr hnattrænum, svæðisbundnum og staðbundum áhrifum samgangna á umhverfi. Styrkja þarf lagaramma og fjármögnun almenningssamgangna. *FV leggur til að sett verði ný áhersla; Stjórnvöld kanni hagkvæmni og umhverfisáhrif af opinberum stuðningi við strandsiglingar.*

FV bendir á að þróun í notkun hreinorku bifreiða sé komin mislangt eftir landshlutum en um leið eru álögur á jarðefnaeldsneyti hækkuð sem hvati til að hraða þróun mála. Á höfuðborgarsvæði gengur þróunin mun hraðar en í dreifibýli m.a. sökum þess að í dreifbýli er erfiðara með orkuskipti þar sem ýmis sérhæfð þjónusta er lengur að byggjast upp vegna minni markaðar. Því er hér um að ræða markaðsbrest sem stjórnvöld þurfa að vinna á með því að byggja upp þjónustu í dreifbýli t.d. með tekjum af kolefnisskatti.

FV telur að þau markmið og áherslur sem settar eru hér fram í kafla 2.5, styðja við þær nýju og bættu forsendur sem samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum horfa nú fram til að efla samkeppnisstöðu landshlutans m.a. í fiskeldi og ferðaþjónustu. FV hvetur því stjórnvöld til að horfa til þeirra auknu tekna sem skila sér inn í þjóðarbúið við þessa uppbyggingu og nýta þær til að hraða samgönguframkvæmdum á Vestfjörðum.

FV leggur til að vetrarþjónusta verði skilgreind sem þáttur í jákvæðri byggðaþróun. En með bættri vetrarþjónustu má auðvelda vinnusókn og eins að auðvelda samskipti milli byggðarlaga innan sama sveitarfélags í þjónustu, menningu og íþróttum. Lenging þjónustutíma og samræming við áætlanir almenningsvagna eru þættir sem nefna má þessu samhengi.

Fjórðungssamband
Vestfirðinga

Samspil markmiða í umhverfismálum, jákvæðar byggðaþróunar og greiðra samgangna.

Í áætlunum um framkvæmdir í samgöngumálum á Vestfjörðum hafa á síðustu áratugum, tekist á markmið í samgönguáætlunum og mat um neikvæð áhrif á umhverfi.

Staðan er og hefur verið á Vestfjörðum með þeim hætti, að meginhluti endurbóta fellur undir skilgreiningu sem nýframkvæmd, enda er verið að taka upp 40 til 70 ára gamla vegkafla. Slíkt er í mun minna mæli í öðrum landshlutum. Nýframkvæmdir fara nær án undantekningar í umhverfismat og verður því undirbúningur og skipulag framkvæmda langur. En á móti er verið að bregðast við alvarlegri og neikvæðri þróun samfélaga sem samgöngukerfið á að þjóna, og ekki síður að ná jöfnun í samkeppnisstöðu við aðra landshluta.

Hitt er síðan, að aldrei hefur sú ráðstöfun komið til umræðu, að sértækum fjármunum sé veitt til að mæta þá þeim neikvæðu umhverfisáhrifum sem koma fram vegna mikils verndargildis framkvæmdasvæða. Ákvæði Vegalaga nr 80/2007 setur Vegagerðina í ákveðna stöðu að leita jafnvægis á milli umhverfisáhrifa annarsvegar og hagkvæmni og öryggi hinsvegar.

41. gr. Almennt. Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem ***hagkvæmastan hátt*** *og þannig að* ***öryggi umferðar*** *verði sem mest.*

Þegar um takmarkað fjármagn er að ræða þá hafa hagkvæmni og öryggi oftar verið ofan á en þá um leið leitt til tafa á framkvæmd. Því síður geta sveitarfélög sem fara með skipulagsvaldið tekið hagsmuni umhverfis umfram hagkvæmni og öryggisrök.

28. gr. Vegir og skipulag.

Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.

Ákveða skal legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. ***Fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal það rökstyðja það sérstaklega. Þó er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan felur í sér.*** *[Skal Vegagerðin þegar við á leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi kosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu.] 1) Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt [skipulagslögum]. 2)*

Ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en sá sem Vegagerðin telur betri með tilliti til kostnaðar og tæknilegrar útfærslu og ***það leiðir til aukins kostnaðar er heimilt að krefja viðkomandi sveitarfélag um kostnaðarmuninn****. Rísi ágreiningur um réttmæti slíkrar kröfu eða um fjárhæð skal málinu skotið til ráðherra til úrskurðar.*

Við gerð skipulags skal að öðru leyti haft samráð við Vegagerðina um legu vega eftir því sem þörf krefur. Ávallt skal leita umsagnar Vegagerðarinnar þegar líkur eru á að breytingar á skipulagi hafi áhrif á umferð um þjóðvegi, svo sem með auknum umferðarþunga.

Skýrt dæmi um þessi mál er sú 15 ára pattstaða sem hefur verið með framkvæmdir við Vestfjarðaveg 60 um Gufudalssveit.

Grunnnet samgangna.

Í umsögn FV um samgönguáætlun 2019 – 2023 er gerð tillaga um að hraða framkvæmdum og setja verkefni sem eru á áætlun á Vestfjörðum, á árunum 2024 – 2028 og 2029 – 2033 inn á árin 2019-2023, alls um 12 milljarða til viðbótar öðrum framkvæmdum. Með slíku átaki sé snúið við á stuttum tíma, langvarandi þróun landshlutans með fólksfækkun og hnignandi atvinnulífi. Þessu fylgir jafnhliða styrking efnahags og samfélaga í landshlutanum og mun hraðari tekjumyndun fyrir ríkissjóðs en ella og ekki síður að ná að greiða framkvæmdakostnað á ásættanlegum tíma. Fyrir þjóðarbúið í heild þá er hér einnig viðspyrna gagnvart spám um versnandi afkomu á komandi árum.

Með framangreindu átaki er lokið við að tryggja stofnveg, Hringveg 2 um Vestfirði og tengja svæði þar sem meginþungi fiskeldis verður á Vestfjörðum. Mörg önnur verkefni blasa hinsvegar við og mikilvægt að koma þeim inn á seinni áætlunartímabil samgönguáætlunar þannig hefja megi rannsóknir og annan undirbúning þeirra.

a) Jarðgöng á Vestfjörðum

FV telur óforsvaranlegt að öll áform um jarðgangnagerð fyrir utan göng á Austurlandi til að tengja Seyðisfjörð, hafa verið lögð til hliðar. Rétt er að horfa til Færeyja í þessum efnum, þar sem jarðgangakerfi eyjanna er grunnforsenda fyrir uppbyggingu fiskeldis, hagvaxtar og fólksfjölgunar, með tengingu og stækkun atvinnu- og þjónustusvæða.

Samgönguáætlun 2019-2033 á því að hafa sem verkefni að hefja rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar, þannig að leggja megi mat á mögulegar staðsetningar og framkvæmdakostnað. Er jarðgangakostum á Vestfjörðum raðað í flokka eftir forgangi auk skýringa og er flokkur I forgangsflokkur og æskilegt að komi inn á framkvæmdatímabil 2019-2023 og síðan koll af kolli.

I flokkur

Álftafjarðargöng – Auka öryggi samgangna með tilliti til viðvarandi ofanflóðahættu og sem liður í sameiningu sveitarfélaga á norðanverðum Vestfjörðum, stækkun atvinnu og þjónustusvæðis.

Kollagötugöng (Dynjandisheiði) – Stjórn FV telur eðlilegt að gert sé ráð fyrir Kollagötugöngum við útfærslu vegagerðar um Dynjandisheiði en ekki sem sértækum jarðgangakosti

II flokkur

Hálfdán – Aukið öryggi í samgöngum á milli Arnarfjarðar og Tálknafjarðar. Göng undir Hálfdán er hér sett fram en skoða þarf nánar hvort aðrir jarðgangakostir séu í stöðunni.

Vestfjarðargöng – Breikkun gangna sem eru einbreið og fyrirséð aukning á umferð með heilsársumferð um Vestfjarðaveg 60, jafnt íbúa og atvinnulífs þ.m.t. ferðaþjónusta.

Klettsháls – Aukin umferð um Vestfjarðaveg 60

Fjórðungssamband Vestfirðinga

III flokkur

Árnesgöng (Árneshreppi) – Stytting leiða og öruggari samgöngur

Kleifaheiði – Aukið öryggi í samgöngum frá Patreksfirði og suður úr. Hér er Kleifaheiði sett fram en skoða þarf hvort aðrir jarðgangakostir séu í stöðunni.

Mikladal – Vegur um Mikladal milli Tálknafjarðar og Patreksfjarðar hefur slitnað mjög hratt samfara auknum þungaflutningum og víða komnar fram skemmdir í burðarlagi. Jarðgöng væru án efa framtíðarkostur og verður að skoðast í samhengi um ákvörðun um endurbætur á veginum. .

Ennisháls – Kannað verði hvort að þörf sé á göngum eða hvort að breyta eigi veglínu.

Hjallaháls –FV tekur ekki afstöðu varðandi gangnagerð undir Hjallaháls þar sem ekki hefur verið tekin afstaða til veglínu um Gufudalssveit.

b) **Áríðandi verkefni önnur en stórframkvæmdir og eiga að koma inn á áætlunartímabilið 2018-2022.**

Einbreiðar brýr á Vestfjörðum eru rúmlega 60 og eru þær of margar til að telja hér upp. Mjög mikilvægt er að þær verði aflagðar vegna umferðaröryggis á svæðinu og mæta auknum þungaflutningum Þær sem taldar eru upp hér fyrir neðan er mikilvægt að byrjað verið á sem allra fyrst.

- Brú í botni Tálknafjarðar sem hluta af úrbótum á vegi um Mikladal
- Brú í Kollafirði á Vestfjarðavegi 60
- Brú Skálmarfirði á Vestfjarðavegi 60
- Brú í Vattarfirði á Vestfjarðavegi
- Brýr í Önundarfirði á Vestfjarðavegi 60
- Brú í Kollafirði sem hluti af úrbótum að Innstrandarvegi nr 68.

Úrbætur vegna ofanflóðahættu á stofnvegum.

Barðastrandarvegur nr. 62 um Raknadalshlíð í Patreksfirði. Núverandi vegstæði uppfyllir ekki kröfur um öryggi vegfarenda gagnvart ofanflóðahættu og umferð fer sífellt vaxandi með aukum umsvifum í samfélaginu. Krafa er sett fram að sett verði fram framkvæmdaáætlun og fjármagn til að vinna að úrbótum og þá sérstaklega skoðaður flutningur vegstæðisins.

Djúpvegur nr 61 um Súðavíkurhlíð. Á meðan beðið er ákvörðunar um Álftafjarðargöng þá hefur verið unnið að öryggismálum á Súðavíkurhlíð á síðustu árum. Auka þarf fjármagn til að ljúka þeim úrbótum en endanleg lausn eru Álftafjarðargöng.

Öryggismál önnur. Átak hefur verið í að að setja upp vegrið á hættulegum vegaköflum. Gerð er krafa um að settur sé aukinn þungi í það verkefni.

c) Aðrar leiðir

Ferðamannaleiðir

1. Setja þarf aukna fjármuni í að viðhalda veginum út að Látrabjargi og Rauðasand.
2. Setja þarf aukna fjármuni í að viðhalda veginum norður í Árneshrepp.
3. Sett verið fjármagn til viðhalds á Ketildalaveg nr 619
4. Sett verið fjármagn til viðhalds á Snæfjallastrandaveg nr 635
5. Setja þarf aukna fjármuni Nesstrandarvegur milli Drangsnes og Bjarnafjarðar.

Vetrarþjónusta

Allir stofnvegir til þéttbýlisstaða á Vestfjörðum verði í efsta þjónustuflokki.

Vegurinn í Norðurfjörð í Árneshreppi verði hækkaður upp um þjónustustig í vetrarþjónustu.

Sett verið á vetrarþjónusta um vegina út á Látrabjarg, Rauðasand og Ketildali (v.skólaaksturs)..

Siglingar

Fundin verði önnur lausn við afleysingu á Herjólfi en að taka ferjuna Baldur í þjónustu við Vestmannaeyjar.

Fundin verði raunhæf afleysing þegar að ferjan Baldur fer í slipp á haustin eða þess í stað lenging þjónustutíma alla daga vikunnar á Vestfjarðavegi 60.

Ferðir Baldurs yfir Breiðafjörð verði a.m.k. tvær á dag allt árið um kring.

Grundvöllur strandsiglinga verði endurskoðaður reglulega og stjórnvöld setji sér markmið í þeim efnum. Strandsiglingar eru í dag alfarið háðar ákvörðunum einkaaðila. Stjórnvöld hafa ekki mótað sér stefnu um verkefnið, en strandsiglingar geta á margvíslegan hátt stutt við markmið samgönguáætlunar t.d. um öryggi á vegum, sparað í viðhaldskostnaði og í markmiðum loftlagsáætlunar m.a. með því að draga úr úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Flug

Tryggt verði dagleg flug á Bíldudal og að a.m.k. einu sinni í viku verði flug tvisvar sinnum á dag.

Flugvallarmál. Núverandi áætlunarflugvellir hamla framtíðarþróun í innanlandsflugi og hugsanlega millilandaflugi. Vinna verður samhliða að eftirfarandi verkefnum í stað þess að vinna þau eitt af öðru og flýta þannig ákvörðun um næstu skref.

- Tryggt verði áframhaldandi fjármagn til rannsókna á nýju flugvallastæði fyrir norðanverða Vestfirði.
- Stofna til starfshóps sem geri úttekt á gerð miðlægs flugvallar fyrir suður og norðursvæði Vestfjarða og málefni Þingeyrarflugvallar skoðuð í því samhengi.
- Gerðar verði nauðsynlegar úrbætur á flugstöðinni á Ísafirði svo hægt sé að sinna flugi til og frá Grænlandi.
- Stækka flugvöll á Bíldudal.

Tryggja fjármagn til niðurgreiðslu flugfargjalda í innanlandsflugi þ.e. skoska leiðin.

Fjórðungssamband
Vestfirðinga

Hafnir

Mjög brýnt er að fjármagn verði sett í þau verkefni sem sveitarfélögin hafa þegar lagt til við Vegagerðina. Mjög aukin umsvif eru í atvinnulífi s.s.fiskeldi og ferðaþjónustu auk þess sem komið er að brýnu viðhaldi.

Önnur samgöngumál

Að Vestfjarðahringurinn (vegir nr. 60, 61 og 62) fái sameiginlegt vegnúmer, Hringvegur 2.

Að þjónusta sé í hæsta flokki í tengingu allra þéttbýlisstaða. Umræða fari fram um hvaða þjónustustig á að vera á öðrum vegum t.d. ferðamannleiðum.

F.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga

Aðalsteinn Óskarsson.

Nefndasvið Alþingis

FLJÓTSDALSHÉRAÐ

www.egilsstadir.is

Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023 og 2019-2033
172. og 173. mál
Umsögn Fljótsdalshéraðs

Bæjarráð Fljótsdalshéraðs fagnar því að samgönguáætlun til lengri tíma skuli hafa litið dagsins ljós. Þó á henni séu ákveðnir annmarkar, að mati fulltrúa Fljótsdalshéraðs, er mjög mikilvægt að áætlun sem þessi liggi fyrir þannig að hægt verði að finna samgönguverkefnum farveg til lengri tíma litið.

Egilsstaðaflugvöllur
Ef horft er til þess fjármagns sem ætlað er til viðhalds- og nýframkvæmda við flugvelli landsins telja fulltrúar Fljótsdalshéraðs ástæðu til að efast um að þeir fjármunir muni duga til að mæta þeirri þörf sem til staðar er. Ef horft er einungis til Egilsstaðaflugvallar þá liggur fyrir að ráðast þarf þar í kostnaðarsamar viðhaldsframkvæmdir á næsta og þarnæsta ári, auk þess að fyrir liggur að koma þarf upp aðflugsljósum við norðurenda flugbrautarinnar. Einnig hefur ítrekað verið vakin athygli á því að nauðsyn er á stækkun flughlaða við Egilsstaðaflugvöll eigi flugvöllurinn að geta þróast eðlilega sem alþjóðaflugvöllur, auk þess að uppfylla öryggis- og þjónustukröfur samhliða tímabundnum lokunum Keflavíkurflugvallar. Kostnaður við þær framkvæmdir er hér hafa verið tíundaðar er all nokkur og ef horft er til framkvæmda við aðra flugvelli s.s. Akureyrarflugvöll þá þá má leiða líkum að því að auka þurfi við þennan lið verulega eigi að vera hægt að uppfylla eðlilegar kröfur um þróun og öryggi til framtíðar, auk þess að ekki er ásættanlegt að gert sé ráð fyrir því að ráðast ekki í stækkun flughlaða við Egilsstaðaflugvöll fyrr en á þriðja tímabili áætlunarinnar.

Vegaframkvæmdir
Ef litið er til vegaframkvæmda lýsir sveitarfélagið ánægju sinni með að verkefni, sem sveitarfélagið hefur lagt áherslu á undanfarin ár að fundinn yrði staður í samgönguáætlun, skuli hafa gert það nú. Þarna bera hæst framkvæmdir vegna nýrrar Lagarfljótsbrúar, Fjarðarheiðargöng, Borgarfjarðarveg og veg um Öxi. Það sem veldur hins vegar vonbrigðum er hversu seint er áætlað að fara í framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng og við lagningu nýs vegar um Öxi. Báðar þessar framkvæmdir eru lykilatriði í að efla tengingar á milli byggðakjarna innan Austurlands sem og við önnur landsvæði auk flutningsleiða til og frá landinu. Bæjarráð Fljótsdalshéraðs leggur því áherslu á að þessar tvær framkvæmdir verði fluttar framar í framkvæmdaröðina.
Það er mat fulltrúa Fljótsdalshéraðs að fyrir slíku séu haldbær rök. Þó ekki sé annað sagt verður að benda á að það fjármagn sem ætlað er til framkvæmda á Austurlandi er furðulega lítið miðað við aðra landshluta. Með samgönguáætlun er Alþingi að hafa veruleg áhrif á efnahag svæða með því að stýra tímasetningu stórframkvæmda. Í þessu felst mikil ábyrgð og vert er að benda á að á Fljótsdalshéraði eru verktakafyrirtæki stórir vinnuveitendur sem leika lykilhluthverk í hagkerfi sveitarfélagsins.

Lyngási 12
Pósthólf 183
700 Egilsstaðir
Sími 4 700 700
Fax 4 700 701
egilsstadir@egilsstadir.is

Varðandi Axarveg sérstaklega verður að nefna eftirfarandi:
- Um er að ræða verulega styttingu akstursleiðar. Styttingar akstursleiða auka öryggi á ferðalögum og draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og kostnaði af akstri.
- Framkvæmdin er fullhönnuð og unnið hefur verið að öðrum hlutum sama verkefnis bæði í Berufirði og Skriðdal. Að láta lokahnykk þeirra framkvæmda bíða í á annan áratug er ekki skynsamleg verkstjórn.
- Undanfarin ár hefur Samband sveitarfélaga á Austurlandi ítrekað ályktað um að Axarvegur sé forgangsverkefni í vegagerð á Austurlandi. Það hefur verið gert að áeggjan þingmanna kjördæmisins um að þörf sé á að sveitarfélög á svæðinu sameinist um forgangsröðun framkvæmda. Ef ekkert tillit er tekið til þessara ályktana eru það einkennileg skilaboð Alþingis til sveitarstjórna um land allt.

Varðandi Fjarðarheiðargöng verður einnig að nefna eftirfarandi:
- Ítrekað hefur verið lýst yfir að ráðist verði í gerð Fjarðarheiðarganga í kjölfar Dýrafjarðarganga. En það yrðu slæm skilaboð Alþingis til þeirra landsvæða sem glíma við hvað mestar áskoranir landfræði- og lýðfræðilega, Aust- og Vestfirði, ef gera á 10 ára hlé á öllum jarðgangaframkvæmdum á landinu. Fjarðarheiðargöng eru ekki síðustu jarðgöng sem grafa þarf á Íslandi og 10 ára töf á þeim þýðir að bið eftir öðrum brýnum jarðgangaframkvæmdum fer að mælast í býsna mörgum áratugum með sama áframhaldi.
- Seyðisfjarðarhöfn er ein af mikilvægustu höfnum landsins með tilliti til fjölda ferðamanna og farartækja sem um hana fara. Fjarðarheiði er farartálmi og áhættuþáttur, ekki aðeins fyrir íbúa á Seyðisfirði, heldur fyrir allan þann fjölda ferðamanna sem um hana fer. Auk þess eru verulegir fraktflutningar yfir heiðina.

Nú hafa fjögur sveitarfélög á Austurlandi samþykkt að hefja formlegar sameiningarviðræður. Þetta eru Borgarfjarðarhreppur, Djúpavogshreppur, Fljótsdalshérað og Seyðisfjarðarkaupstaður. Sveitarstjórnir þessara sveitarfélaga telja allar að það felist mikil tækifæri í þessari sameiningu sem gengið gæti í gegn í ársbyrjun 2020. En bættar samgöngur eru forsenda þess að vel takist til. Þar eru þrjár lykilframkvæmdir sem verður að ráðast í. Borgarfjarðarvegur, Axarvegur og Fjarðarheiðargöng.

Samgönguáætlun Alþingis

Þær tillögur að samgönguáætlun sem nú liggja fyrir eru byggðar á tilteknum sjónarmiðum sem ákveðið var að leggja þar til grundvallar. Eins og að framan greinir telja fulltrúar Fljótsdalshéraðs að þar hafi ekki verið tekin til greina öll sjónarmið sem eðlilegt sé að hafa í huga við gerð samgönguáætlunar. Það er nú á ábyrgð Alþingis að setja sér samgönguáætlun, ekki aðeins með hliðsjón af þeim sjónarmiðum sem áður hafa verið tekin til greina heldur líka þeim sem einhverra hluta vegna var ekki horft til á fyrri stigum málsins.

Við treystum á Alþingi að lagfæra þá vankanta sem á tillögunum eru og koma í veg fyrir að Austurland verði látið sitja eftir með þeim hætti sem að óbreyttu er gert ráð fyrir.

Egilsstaðir 25. október 2018
F.h. Fljótsdalshéraðs

Björn Ingimarsson
Bæjarstjóri

Lyngási 12
Pósthólf 183
700 Egilsstaðir
Sími 4 700 700
Fax 4 700 701
egilsstadir@egilsstadir.is

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Kópavogur, 5.nóvember 2018

Flugmálafélag Íslands hefur kynnt sér Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, þskj. 174 -1 7 3 . mál og þskj. 173-172. mál sem nú er til meðferðar á Alþingi.

Flugmálafélags Íslands vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Á síðastliðnum árum hefur eftirspurn eftir flugmenntuðu fólki aukist umtalsvert. Hjá einu af stóru atvinnufélögunum hafa 60-70 flugmenn verið ráðnir árlega á sl. 3 árum og er útlit fyrir að félagið þurfi 80-100 flugmenn á hverju ári miðað við vaxtaráætlanir. Þá eru eftir hin atvinnufélögin sem hafa álíka metnaðarfullar áætlanir. Rúmlega 410 nemendur eru í atvinnuflugmannsnámi og álíka fjöldi í einkaflugmannsnámi, flugvirkjum og öðrum greinum tengdum flugi. Það er þó varla nóg til þess að anna þeirri eftirspurn eftir vinnuafli sem flugiðnaðurinn kallar á. Flugrekstur á Íslandi er í nokkurri sérstöðu þar sem fjöldi fagmenntaðs fólks í flugi er mun hærri á Íslandi en í flestum öðrum löndum. Flug skipar stóran sess í samgöngumálum þjóðarinnar og hefur borið uppi þá aukningu ferðamanna sem heimsækja Ísland. Stuðningur við þessa grein hefur þó verið með því lægsta sem gerist í heiminum.

Vegna þessarar miklu eftirspurnar eykst þörfin fyrir hæfa flugkennara og aðra sem sinna flugkennslu til að halda uppi öflugri framleiðslu sérmenntaðs starfsfólks. Stuðningur við menntun flugstéttanna er mjög takmarkaður og verða nemendur að fjármagna námið að mestu leiti sjálfir. Áhuginn á flugnámi er mikill og efniviðurinn er til staðar.

Þessi eftirspurn verður ekki mönnuð með erlendu vinnuafli nema að takmörkuðu leiti. Eftirspurn eftir flugmönnum er mikil á heimsvísu og alls óvíst að erlendir aðilar leiti til íslensku félaganna eftir vinnu til lengri tíma.

Á Keflavíkurflugvelli hefur flugumferðarþjónusta við kennsluflug verið takmörkuð gríðarlega vegna aukinnar flugumferðar í tengslum við vöxt atvinnufélaganna og er nú svo komið að aðeins örfáar klukkustundir nýtast í flugkennslu yfir sumartímann. Í Reykjavík hefur sífellt verið þrengt að flugkennslu með takmörkunum á flugumferðarþjónustu og aðstöðuleysi.

Fjölda lendingarstaða hefur verið lokað á síðastliðnum árum. Fjöldinn er á fimmta tug frá því sem mest var. Vanalega hefst lokun lendingarstaðar með skorti á viðhaldi sem síðan sem leiðir af sér slæmt ástand lendingarstaðar og að lokum þarf að leggjast í umtalsverðan kostnað við enduruppbyggingu svo flugöryggi sé ekki ógnað. Lendingarstaðirnir eru liður í auknu flugöryggi en jafnframt nýtast þeir til viðbragðsþjónustu úti á landi. Á síðastliðnum árum hafa þeir verið nýttir í auknum mæli við dreifingu ferðamanna út á land sem og almennt í ferðaþjónustu. Með breytingum á reglugerðum opnast möguleikar á notkun eins hreyfils skrúfuþotna í innanlandsflugi en lendingarstaðir á flugleiðinni eru nauðsynlegir til til að gera mönnum kleift að nýta sér slíkar vélar. Ástæða þess að Evrópureglur breyttust til að geta nýtt slíkar vélar var einmitt til að minnka rekstrarkostnað og losun gróðurhúsalofttegunda. Aukin notkun slíkra véla styður því við stefnu samgönguáætlunar um minni notkun á jarðefnaeldsneyti og minnkar losun. Þá nýtast allir lendingarstaðir við flugkennslu og almennt í einkaflugi til þess að auka fjölbreytileika og styðja við aukna notkun flugsins, enda þurfa flugmenn þjálfun á mismunandi flugbrautum og umhverfi en sérstaða íslenskra flugmanna er einmitt sú víðtæka reynsla sem þeir öðlast í íslensku veðurumhverfi og landslagi þar sem ýmsar áskoranir eru til staðar.

Vandi flugkennslu og einkaflugs er því að stærstu leiti skortur á aðstöðu og flugumferðarþjónustu auk skorts á stuðningi við flugnám. Ef ekkert verður að gert er hætt við því að það tækifæri sem felst í

auknum flugrekstri glatist eða nýtist ekki með fullnægjandi hætti. Minnt er á að íslenskar sem erlendar rannsóknir sýna fram á að flugsamgöngur eru þjóðhagslega arðbærar, þær stytta ferðatíma og auka lífsgæði íbúanna. Hagræðið skiptir milljörðum og má telja að fullu eðlilegt að samfélagið styðji áfram við rekstur flugvalla svo þessum ábata megi halda.

Í ljósi ofangreinds gerir Flugmálafélag Íslands athugasemd við forgangsröðun viðhaldsáætlunar sem birtist í grein 2.2.2. en þar kemur fram að:

"Í forgangi eru áætlunarflugvellir, næst þeir lendingarstaðir sem notaðir eru til sjúkraflugs en aftast í röðinni eru aðrir lendingarstaðir. "

Eðlilegra væri að segja: "Áætlunarflugvellir fá mest fjármagn til viðhalds og reksturs, en aðrir lendingarstaðir hljóta einnig nauðsynlegan stuðning til að tryggja sjúkraflug í neyðartilvikum, öryggi samgangna og styðja öfluga flugkennslu."

Og í nánu framhaldi kemur eftirfarandi fram:

"Því er ljóst að viðhald flugvalla og lendingarstaða verður í lágmarki innan þessa fjárhagsramma."

Betur færi á því að segja að: "Leitað verður leiða til að auka skilvirkni í rekstri smærri lendingarstaða og nýta þá fjármuni betur sem ætlaðir eru til viðhalds og reksturs þeirra."

Nauðsynlegt viðhald lendingarstaða hleypur á nokkrum milljónum króna en ekki tugum og hundruðum milljóna líkt og á áætlunarflugvöllum og því ekki til mikils ætlast. Sparnaður í viðhaldi lendingarstaða hrekkur því skammt í stóra samhenginu en án þessa viðhalds eyðileggjast þessir lendingarstaðir og þeim verður lokað eins og saga síðastliðinna ára sýnir.

Nær væri að forgangsraða í þágu flugöryggis og flugmenntunar til jafns við aðra tegund flugs.

Fyrrgreindri forgangsröðun hefur jafnframt verið beitt í flugumferðarþjónustu sem hefur endurtekið látið kennsluflug líða fyrir undirmönnun og sparnað með rofi á þjónustu með tilheyrandi töfum á framgangi flugmenntunar á meðan erlend loftför og almannaflug hljóta fulla þjónustu. Oft og tíðum hefur kennsluflugi verið meinaður aðgangur að flugumferðarþjónustu á Reykjavíkurflugvelli, þjónustu sem ríkissjóður greiðir fyrir í samræmi við þjónustusamning við ISAVIA. Mismunun á notendum þjónustunnar er með öllu óásættanleg. Þá skal tekið fram að flæðistakmarkanir geta verið nauðsynlegar og þá ættu allir notendur að verða fyrir barðinu á rekstrarvanda þjónustuaðila flugumferðarþjónustu en ekki eingöngu kennslu- og einkaflug.

Flugmálafélag Íslands leggur því til að fjármagn það sem þörf er á vegna viðhalds lendingarstaða verði bætt við áætlunina og aukið til að mæta uppsafnaðri viðhaldsþörf og að áætlunin geri ráð fyrir því að þeim stuðningi verði haldið áfram.

Flugmálafélag Íslands leggur jafnframt til að forgangsraðað verði í þágu flugkennslu og einkaflugs.

Flugmálafélag Íslands býður til samstarfs um að efla nýtingu lendingarstaða og nýta fjármuni til viðhalds á þeim með skilvirkum hætti.

Virðingarfyllts,

Matthías Sveinbjörnsson

Forseti Flugmálafélag Íslands

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Frank heiðar Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Frank Höybye

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í GA forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Kjalarnes er hluti af Reykjarvík. Ég er Kjalnesingur og þarf ég þá að borga til að ferðast milli póstnúmera í mínu sveitarfélagi. Hvað með þá aðra Reykvíkinga sem ætla hingað uppeftir?

Undirritað: Frantz Pétursson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Freyja Lárusdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Freyr Geirdal

Ég stranglega andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Freyr Helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Freyr Melsteð

Góðan dag

Ég er andvígur álagningu veggjalda í þeirri mynd sem rædd er í dag. Með þeirri gríðarlegu skattlagningu sem ökutæki og eldsneyti bera og þá sér í lagi auknu fjárstreymi til ríkisins gegnum ökutæki vegna aukinna umsvifa ferðaþjónustu síðustu ár þykir mér þetta óásættanlegt.

Hinsvegar þá þætti mér rétt að umbylta kerfinu og taka upp kerfi þar sem þeir borga sem nota. Ég myndi vilja sjá þungaskattinn/ kílómetragjald endurvakið og á sama tíma álögur á eldsneyti stórlækkaðar. Þeir borga sem nota = þeir sem nota vegina greiða fyrir notkunina óháð elsdneyti/rafmagni, það hlýtur að teljast sanngjarnt. Síðan er annað mál að hluti þeirra gjalda sem hvíla á eldsneytinu eru "mengunarskattur" og því eðlilegt að sá hluti haldi sér í formi skatta á eldsneyti. Til einföldunar: Ef lítrinn kostar 200 kr og þar af eru 100 kr álögur sem skilgreinast sem 50/50 þungaskattur og mengunarskattur færi lítrinn í 150 kr. Ef við miðum við 10l/100 km eyðslu eru þar 10l. * 50 kr sem vantar upp á m.v. núverandi kerfi = 500 kr, því þyrfti km gjaldið að vera 5kr/km til að jafna þetta út. Þetta þyrfti síðan að fínstilla, upphæðir/þrep/flokka o.s.frv....

Einnig þá langar mig að nefna það að ég er mótfallinn því sem var í gamla þungaskattskerfinu að það væri hægt að borga fast gjald sem ef ég man rétt var svo að ef ekið var meira en ca 20.000 km á ári var ódýrara að borga fast gjald en km gjald. Síðan óku leigubílar e.t.v. 80.000 km á ári og borguðu því 4x minna á km í raun en aðrir....

Langar að nefna að lokum að ég er ekki að þessu því ég vil borga minna fyrir að aka um (það væri vissulega meiriháttar en ég er nógu raunsær til að átta mig á að það er hæpið) heldur vil ég gagnsætt kerfi þar sem bíleigendur borga skv. því sem þeir nota. Sá sem ekur mikið um vegina borgar því mikið fyrir þá notkun óháð því hvort um er að ræða rafmagnsbíl eða annað. Á sama tíma borgar sá sem ekur um á eyðslufrekum bíl mikið í mengunarskatta gegnum eldsneytið.

Kv. Freyr Þórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Friðfinnur Finnbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Bestu kveðjur,
Friðgeir Axfjörð

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Telur undirritaður augljóst að skattlagning á ökutæki sé gríðarleg nú þegar og ekki sé til staðar svigrúm til frekari skattlagningar á þau. Einnig mætti leiða rökað því að veggjöld vegi að stjórnarakrárbundnu ferðafrelsi, einkum og sér í lagi ef ekki er val um gjalfrjálsa og auðfarna varaleið.

Virðingarfyllst,
Friðgeir Örn Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: friðgerður auðunsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Friðjón Ingi Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Kv
Friðrik Bergmannsson
Faxabraut 42c
Keflavík
S: 6913356
e-mail: rikkibe@gmail.com

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Friðrik Elí Bernhardsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Friðrik Ottósson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Fridrik Ólafsson

Kv/Regards
Friðrik

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: NAFN

Friðrik Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Fríða Björk Elíasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Frímann Gústaf Frímannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Gabríel Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Garðar Ingi Steinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Garpur Dagsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Geir Elvar Gylfason Hansen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Geir Konráð Theodórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Geir Thorsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Kveðja Georg Kulp

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gestur Andrés Grjetarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Gestur Arnarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gestur Gunnar Björnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Gestur Helgi Friðjónsson 030855-3109

Er ekki skattheimta næg af bifreiðareigendum nú þegar, hvernig væri bara að fara að ráðstafa 100% þeirri skattheimtu sem nú þegar er í vegakerfið,
og hætta að nota 70% af skattheimtu af bifreiðareigendum í annað, eins og gert hefur verið í árana rás.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN gestur sigþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Gestur Skarphéðinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gissur Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gísli Birgir Gíslason.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gísli Birgir Sigurðarson

3.1. 2019

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gísli Einar Árnason kt 230474-4009

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Ég skil samt að þörf er á aukningu tekna vegna breytinga sem gerðar voru á bifreiðagjaldi og vörugjöldum tengdum minni kolefnisútblæstri bifreiða. Ég tel þetta of flókið og dýrt í framkvæmd, miða við þær tekjur sem þetta gæti skilað. Algerrar endurskoðunar er þörf, miða við breyttar aðstæður. Að mínu mati á að leggja niður núverandi bifreiðaskatts kerfi og sleppa vegatollum, en þess í stað skoða nýtt kerfi bifreiðaskatts. T.d. mætti skoða að greiða hver bifreið greiði ákv. upphafsgjald á hverju ári og svo sé greitt af hverjum eknum kílómetra eftir kílómetra mæli bifreiðar. Undirritað: Gísli H. Sverrisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Gísli J. Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gísli Páll Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Gretar Felixson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gretar Már Bárðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Grettir Kjartansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN : Gréta Björg Björnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Það hefur sýnt sig að öll gjöld, að ég held, sem hafa verið tekin fyrir hitt og þetta skila sér ekki að fullu til þeirra verkefna sem þau eru eyrnamerkt. Það á t.d. um hluta eldsneytisgjaldsis sem á að fara í uppbyggingu vega, en skilar sér ekki í það. Svo má benda á útvarpsgjaldið sem fer ekki að fullu til RÚV. Svona mætti lengi telja. Þetta er ekkert nema aukaskattur og að mínu viti borga ég alveg meira en næga skatta. Þegar hluti af nefskatti, eins og taldir eru upp hér að ofan, fara ekki til unræddra verkefna þá tel ég þetta vera þjófnað. Já ég tel að Ríkissjóður steli peningum sem fara eiga annað. Þar af leiðandi eru fjármálaráðherra og fleiri ráðherrar þjófar af verstu gerð auk þeirra alþingismanna sem samþykkja þennan þjófnað. Þar af leiðandi er ég EKKI að sjá að þessir fjármunir sem myndu koma inn af þessum veggjöldum munu skila sér að fullu til vegamála. Þeir myndu engan veginn gera það, miðað við fyrri reynslu af aukaköttum.

Virðingafyllst

Grétar William Guðbergsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Grétar Þór Þorsteinsson

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Kirkjustræti
101 Reykjavík

nefndasvid@althingi.is

Grindavík, 9. janúar 2019
Tilvísun: 1812037 FJ

Efni: Samgönguáætlun 2019-2033 og fimm ára samgönguáætlun 2019-2023
Mál 172 og 173

Á 1503. fundi bæjarráðs Grindavíkurbæjar þann 8. janúar sl. var svofelld ályktun samþykkt:

> *Bæjarráð Grindavíkur telur brýnt að leitað verði leiða til að stórauka fjárveitingar til samgönguframkvæmda með umferðaröryggi að leiðarljósi. Jafnframt styður bæjarráð álagningu veggjalda svo flýta megi tilteknum framkvæmdum á sviði samgöngumála.*

Afgreiðsla bæjarráðs upplýsist hér með.

Virðingarfyllst,
f.h. bæjarráðs Grindavíkurbæjar

Bæjarstjórinn í Grindavík

Fannar Jónasson
bæjarstjóri

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Kirkjustræti
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Grindavík, 26. nóvember 2018

Efni: Fimm ára samgönguáætlun 2019-2023 og samgönguáætlun 2019-2033, mál nr. 172 og 173

Mikil samstaða hefur náðst meðal sveitarfélaganna á Suðurnesjum um vegaframkvæmdir á Reykjanesbraut. Grindavíkurbær leggur auk þess áherslu á eftirfarandi verkefni:

Umferðaröryggi á Grindavíkurvegi
Bæjaryfirvöld í Grindavík þakka þann góða stuðning sem þingmenn Suðurkjördæmis, samgönguráðherra, fjármálaráðherra, Vegagerðin og fleiri aðilar hafa veitt til að hefja framkvæmdir við fyrsta áfanga að bættu umferðaröryggi á Grindavíkurvegi. Þegar framkvæmdum við þennan áfanga lýkur verður búið að aðskilja akstursstefnur á vegkaflanum milli Seltjarnar og gatnamóta við Bláa Lónið. Engu að síður verður ólokið við að endurbæta vegkaflana á hvorum enda Grindavíkurvegar, þ.e. milli Reykjanesbrautar og Seltjarnar sem og frá gatnamótum við Bláa Lónið að þéttbýlinu í Grindavík. Þung áhersla er lögð á að fjármagn verði tryggt til að ljúka endurbótum á öllum Grindavíkurveginum enda er hann einn áhættumesti og jafnframt slysamesti vegur landsins.

Suðurstrandarvegur
Lokið verði við lagningu Suðurstrandarvegar frá Hrauni að Grindavíkurvegi ásamt því að áningastöðum, bílastæðum og tengingum verði fjölgað. Meðan þessum hluta Suðurstrandarvegar er ólokið fer öll umferðin í gegnum þéttbýlið í Grindavík, þar með taldir miklir þungaflutningar milli Þorlákshafnar og þéttbýlisstaða á Suðurnesjum. Akstursleiðin liggur m.a. meðfram íþróttasvæði Grindavíkur og um íbúagötur sem skapar mikla slysahættu og ónæði fyrir íbúana. Allt skipulag bæjarfélagsins miðast við að framkvæmdum við Suðurstrandarveg norðan íbúabyggðarinnar verði lokið, en nú er unnið að lokafrágangi á nýju aðalskipulagi með þetta að leiðarljósi.

Grindavíkurhöfn og sjóvarnir
Grindavík er meðal öflugustu sjávarútvegssveitarfélaga landsins. Umtalsverðar endurbætur hafa verið gerðar á hafnarmannvirkjum að undanförnu enda var bryggjan víða úr sér gengin og nýttist ekki til að mæta þeim kröfum sem gerðar eru til hafnarþjónustu. Með frekari sjóvörnum og botndýpkunum er unnt að bæta aðstöðu fyrir fiskiskip og tryggja flutningaskipum í áætlunarsiglingum örugga viðkomu í Grindavíkurhöfn án teljandi tafa vegna sjólags og veðurs.

Lögð er áhersla á að haldið verði áfram lagningu sjóvarnagarðs við Stað til að verja kirkjugarðinn og að bryggjan í Þórkötlustaðanesi verði varin með varnargarði. Auk þess er brýnt að farið verði í sjóvarnir við Selatanga, Móakot og Ísólfsskála.

Bæjaryfirvöld í Grindavík telja mikilvægt að Alþingi tryggi fjármagn á samgönguáætlun til að ljúka megi þeim framkvæmdum sem bæjarfélagið leggur megináherslu á samkvæmt erindi þessu.

Virðingarfyllst
Bæjarstjórinn í Grindavík

Fannar Jónasson, bæjarstjóri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðbergur Jens Haraldsson

Þar sem nú þegar eru tekin af bíleigendum sértæk gjöld upp á rúma 42 milljarða (kolefnisgjald ómeðtalið) árið 2016 á sama tíma og framlög til vegagerðar úr ríkissjóð voru 25 milljarðar þá er sýnt að veggjöld eru engin trygging fyrir því að aukið fjármagn sé sett í þennan málaflokk til lengri tíma litið heldur verði bifreiðaeigendur enn eina ferðina hafðir að féþúfu. Ríkið ætti að sjá sóma sinn í að nota þá fjármuni sem eru sérstaklega teknir af bifreiðaeigendum til uppbyggingar vegakerfisins í stað þess að láta bifreiðaeigendur niðurgreiða aðra þætti ríkisrekstursins eins og nú er gert.

Ef menn vilja færa rekstur vegakerfisins yfir í vegtolla þá eru til góð rök fyrir því en slíkri gjaldtöku ætti þá að fylgja samsvarandi lækkun á sértækum bifreiða og bensíngjöldum. Bifreiðaeigendur eru fólk en ekki féþúfur.

Virðingarfyllst.

--

Guðbjartur Nilsson
Executive Officer/Purchase Manager

Kísildalur ehf.
www.kisildalur.is
Síðumúla 15
108 Reykjavík
Iceland

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Guðbjörg Jónatansdóttir Eyjavöllum 5, 230 Reykjanesbæ

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Guðbjörg Kristjánsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðbjörg Rós Guðjónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðbjörg Skjaldardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Guðbjörn Smári Hauksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðbrandur Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Undirritað Guðfinna Kristinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðfinna Þórdís Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Guðjón Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðjón Helgi Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, til í að skoða þær ef að ALLAR álögur aðrar af bifreiðaeign- og notkun verða afnumdar og það lögbundið að veggjöld verði sanngjörn fjáröflun fyrir uppbyggingu og viðhald vegakerfisins.

Undirritað:
Guðjón Helgi Ólafsson
Kt 301171 5289

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðjón Hólm Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðjón Ingi Eide Sævarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðjón Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Byrja skal á því að nota þá fjármuni sem teknir eru af bifreiðaeigindum nú þegar undir því yfirskini að nota eigi þá til vegakerfis en eru svo notaðir í allt annað.
Einnig ætti að innheimta sömu gjöld af rafmagnsbílum, þar sem rafmagnsbílar slíta vegakerfinu til jafns við bíla með aðra orkugjafa.

Undirritað: Guðjón Karl Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðjón Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Guðjón Rúnarsson
3012683789

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðjón Sigfússon

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar

Reykjavík 5.1.19

Efni: **Samgönguáætlun 2019-2033 og fimm ára samgönguáætlun 2019-2023**

Það þarf vart að taka það fram að, það hvernig Alþingi hefur forgangsraðað samgöngufamkvæmdum undanfarna áratugi er hrikaleg mismunun gagnvart íbúum þéttbýlisins á SV-horni landsins. Og að Alþingi skuldi ekki hafa beint meira fjármagni til að styrkja samgöngur svæðisins eftir að ferðamönnum stórfjölgaði aðallega á SV-horninu er allt að því glæpsamlegt, í ljósi þess hversu mörg dauða- og stórslys verða á svæðinu. Það er augljós staðreynd að stórbætt vegakerfi á SV-horninu mun snar fækka slíkum slysum. Og eins og komið hefur fram er í því fólgin gríðarleg hagkvæmni að bæta vegakerfið sem mest áraun er á, því hvert slys kostar samfélagið óheyrilega, að ekki sé talað um tjón einstaklingana sem fyrir verða og aðstandenda þeirra.

Því miður er þess ekki að vænta að Alþingi taki að útdeila vegafjármagni með sanngjörnum hætti að þessu leyti á meðan misvægi atkvæða og samviska alþingismanna er óbreytt.

Þess vegna virðast engin ráð önnur en taka upp veggjöld á helstu vegum til að stórauka þá fjármuni sem verja má í stofnframkvæmdir á SV-horninu. Það verður að ganga þannig frá málum að fjármunirnir sem þannig verða innheimtir verði forgangsraðað eftir raunverulegum þörfum miðað við umferð og slysatíðni og hagkvæmni sem tekur tillit til slysahættu.

Með ofangreint í huga styðja ég þær hugmyndir um veggjöld sem reifaðar eru samgönguáætlun þessari.

Virðingarfyllst,

Guðjón Sigurbjartsson, viðskiptafræðingur

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sent frá Póstur fyrir Windows 10

Guðjón Sólmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðjón Sverrir Guðmundsson
kt: 070873-5169

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðjón þ

Ég tel mig ekki geta tekið ákvörðun með eða á móti veggjöldum með þeim upplýsingum sem liggja til grundvallar.

Ég vil fá að vita hver upphæð veggjaldana verði og hvort að íbúar eða aðrir sem ferðast þurfi oft um ákveðin svæði þar sem aðrar leiðir eru ekki tiltækar greiði sömu upphæð og aðrir.

Ég hallast þó frekar að því að vera neikvæð gagnvart þessari hugmynd, ég gæti þó stutt hugmyndina ef veggjöldin verða lág, einnig leikur mér forvitni á að vita hvernig veggjöldin verði innheimt.

Undirritað: Guðlaug Björgvinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: NAFN
Guðlaug Heiðdìs Sveinsdóttir

Góðan dag

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar“

Með jólakveðju
Guðlaug Jónasdóttir
Ekki íbúi stór-reykjavíkursvæðissins.

Samgönguáætlun 2019

Vegna fyrirhugaðrar upptöku veggjalda á þjóðvegum

Vegna fram komna tillagna um að taka upp innheimtu veggjalda vill ég undirritaður kvetja samgöngunefnd til að fara gaumgæfulega yfir þær áætlanir enda virðast þær í fljótu bragði vera illa ígrundaðar og varla til annar fallnar en að stækka báknið auka kostnað þeirra sem á samgöngu kerfinu að halda.

Uppbygging á innheimtu kerfi með myndavélakerfi og stofnun sérstaks fyrirtækis til rekstus þess getur valla talist skynsöm leið á tímum hraðra framfara og tækniþróunnar og nokkuð víst að innan skamms tíma verður komið á markað mun einfaldari búnaður sem notast við senda í bílum og gerfihnattarsamband. Lántaka til framkvæmda á þeim tíma sem tekur að byggja upp þá vegi sem fyrirhugað er að innheimta gjaldið á virðist þá ekki betur til þess fallin að byggja upp á eins ódýran hátt og hægt er, enda sjálfsagt mest hugsuð til þess að koma einhverju af hinni óhóflegu sjóðsöfnun sem hrjáir þessa þjóð í ávöxtun sem sagt láta lífeyrissjóði lána og umferðina borga í formi vaxta eins og að ávöxtunnarkrafa þeirra sé ekki nógu íþyngjandin nú þegar.

Er ekki nær að fara einfaldari leið úr því að það fjármagn sem nú þegar er innheimt af umferð er ekki nægjanlegt, svo óskiljanlegt sem það nú virðist enda ættu tekjur þær sem aukin umferð skapar að duga vel til. Legg ég til að bifreiðargjöld verð hækkuð sem nemur þeirri upphæð sem talin er þurfa til þegar búið er að taka til í regluverkinu og hjá Vegagerðinni, þar er margt sem betur má fara. Rafmagnsbílum svo og bílaleigum verði gert að greiða sérstakt gjald og með því næst jöfnuður og aukin þátttaka ferðamanna og ekki er þörf á nýu fyrirtæki,engin kostnaður af uppbyggingu myndavéla og engin lántaka byrja að borga strax og framkvæma fyrir það fé sem innheimtist.

Ef ætluninn er að taka upp veggjöld er lámarks krafa að önnur gjaldtaka víki svo sem eldsneyisgjöld. Veggjöld ofan á núverandi gjaldheimtu eru óásættanleg nema að um framkvæmd sem skilar notandanum hagræði og um leið léttir umferðarálag á þjóðvegum t.d. vegur yfir hálendið, helst raflest þar með væru ekki slegnar tvær flugur heldur heill hópur bæði með tilliti til umferðar, flutninga og umhverfismála einnig mætti samþætta með lagningu raforkuflutningsmanvirkja.

Það hlýtur að vera krafa okkar að farið sé vel með það fé sem innheimt er til uppbyggingar og viðhalds á samgöngukerfum okkar en ekki anað af stað og stóraukið í allan þann kostnað sem fylgir því að taka upp nýtt kerfi til innheimtu fjár af umferð förum því frekar í lausnir sem kosta minna og sjáum til hvert þróunin í orkumálum samgangna leiðir okkur en það er margt sem er mjög óljóst í þeim málum í dag. En um leið og við dokum við er varðar breytingar á gjaldheimtu á umferð skulum við taka til alvarlegrar skoðunnar langtíma lausnir í samgöngum og flutningum innanlands sem til langs tíma skapar mikið hagræði og skilar framtíðinni miklum ávinningi, er ekki ráð að binda eitthvað af allri þeirri sjóðsöfnun sem á sér stað í þjóðfélaginu í einhverju slíku frekar en að afhenda framtíðar kynslóðum samfélag með alla innviði í lamasessi. Hugsum til framtíðar og nýtum fjármuni okkar til að skapa hagræði ekki til að auka rekstrarkostnað eins og tillaga um niðurgreiðslur á innanlandsflugi gera, ekkert kerfi á Íslandi þar sem greiðendur á vöru/þjónustu eru ríkið annarsvegar og notandi hinsvegar, hafa virkað og nægir þar að nefna landbúnaðinn og auglýsingar/ljósvakamiðla þetta gerir ekkert annað en að eyðileggja alla eðlilega verðmyndun og eftir stendur ríkið með aukinn kostnað og neytandin greiðir jafn mikið sá sem er ráðandi á markaðinum dregur til sín það sem bætt er í.

Guðlaugur Ásólfsson Litla Árskógi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Með því fyrirkomulagi sem lagt er til í minnnisblaði samgöngunefndar munu framkvæmdirnar verða greiddar með nefskatti sem er óháður efnahag greiðandans. Það ætti að vera grundvallaratriði að aðgangur að undirstöðukerfum þjóðfélagsins svo sem mennta-, heilbrigðis- og vegakerfinu sé gjaldfrjáls eða taki amk tillit til greiðslugetu notandans. Þessu markmiði er hægt að ná (að hluta) með því að greiða framkvæmdir með skatttekjum ríkisins.

Til þess að gera fjármögnun vegakerfisins sýnilegri er hægt, ef menn vilja, að færa tekjur sem samsvara þeim upphæðum sem veggjöldin eiga að skila til tekna í sjóði sem sér um fjármögnun tiltekinna verkefna.

Undirritað: GUÐLAUGUR GAUTI JÖNSSON

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðlaugur J Snorrason & Hulda B Pálsdóttir

Góðan daginn

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Guðlaugur Kristinn Gunnarsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Mitt álit er að þær miklu samgöngubætur sem framundan eru verði ekki framkvæmanlegar á annan sanngjarnari hátt.
Mér finnst ekki sanngjarnt að það verði tekið erlent lán sem allur almenningur þarf að greiða með tekjuskatti.
Eðlilegra er að fólk greiði neysluskatta . Fólk greiði fyrir það sem það notar.

Svo ekki valdi neinum misskilningi þá ek ég frekar mikið um þjóðvegi landsins.

Undirritað:
Guðlaugur Valtýsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðlaugur þ. Nielsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmann Bjarnason.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmunda Erlendsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Ágúst Guðmundsson

g andmli formum um lagningu veggjalda eins og r koma fram forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgngunefndar

Undirrita: NAFN Guðmundur Baldursson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Búason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Guðmundur E.Jóelsson

0505586739
Lóulandi 12
250 Gardi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Freyr Gunnlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Guðmundur G Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Geir Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Guðm. Grétar Guðmundsson
Kt.130974-5629
Lágengi 5, 800 Selfoss

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Gunnar Hallgrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur H Jóhannsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðmundur Hall Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Chef Guðmundur Halldór

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Hallgrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Hækkið frekar skatta á bílaleigubíla.

Undirritað: Guðmundur Hallgrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Guðmundur Heiðar Hauksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Hreinsson kt 0510675099

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðmundur Ingi Ingason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Ingi Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Jón Pálmason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN GuðmundurK Birkisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðmundur Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Guðmundur Mjöllnir Þorteinsson

--

Guðmundur Mjöllnir Þorsteinsson, Sólheimar 27 6-C, IS-104 Reykjavík, Iceland

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðmundur Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Óli Jónsson.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólsgötu 7
150 Reykjavík
srn@srn.is

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2023 og samgönguáætlun 2019-2033

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

Útþensla byggðar af völdum flugstarfsemi í Vatnsmýri og kerfisbundin ill meðferð opinbers fjár áratugum saman í skugga mikils kjördæmapots, hvort tveggja af völdum misvægis atkvæða á Alþingi, eru helstu ástæður þess að laun og önnur lífskjör landsmanna eru mun lakari en ella væri og við mætti búast.

Samtök um betri byggð (BB) hafa frá árinu 1999 beitt sér fyrir bættu borgarskipulagi og þróun mannvænnar og skilvirkrar byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) í þágu víðtækustu almanahagsmuna en gegn harðri andstöðu ráðandi afla, þings og framkvæmdavalds og þrátt fyrir mikið fálæti flestra fjölmiðla og jafnvel andstöðu sumra þeirra.

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) verið stjórnlaus og óstöðvandi og hefur því jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands.

Áhrifa af óskilvirkni í rekstri heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga á HBS gætir æ meir í þjóðarhag. Það er því beinn hagur allra að stöðvuð verði nú þegar útþensla byggðar á HBS og byrjað verði að byggja borgina inn á við.

Til þess að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, aukið öryggi, minni loftmengun, minni útblástur, breyttar ferðavenjur og aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta er áhrifaríkast að stuðla að þéttri og blandaðri byggð. Eina raunhæfa leiðin til að ná þessum og mörgum öðrum mannvænum markmiðum í þróun höfuðborgarinnar er að reisa þétta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

Reykjavík fékk yfirráð yfir Vatnsmýri 1. Janúar 1932 fyrir ört vaxandi byggð í höfuðborginni. Í stríðslok var byggðin komin að nyrðri brún Hringbrautar og Vatnsmýrin handan götunnar þess vegna eðlilegt næsta þróunarsvæði höfuðborgarinnar.

Því var yfirtaka ríkisins á Vatnsmýri 6. Júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll óvænt, með öllu ólögmæt og fjandsamleg. Hún átti sér enga réttarfarslega stoð. Ekki var haft samráð við Reykvíkinga, engir samningar voru gerðir, ekkert eignarnám fór fram. Engin þarfagreining var unnin. Hvorki lóðarleiga né skaðabætur hafa verið greiddar í 73 ár.

Ríkið braut gegn stjórnarskrá, sveitarstjórnarlögum, skipulagslögum og öðrum ákvæðum og sjónarmiðum um eignarrétt, mannréttindi, almannahag o.s.fr.v. Engin dæmi eru um sambærilegt landrán, hvorki á Íslandi né í nálægum löndum, án þess að komið hafi til átaka og ófriðar.

Áhrif og afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri sl. 73 ár á borgarmyndina, borgarsamfélagið og þjóðarhag eiga sér enga hliðstæðu í þróunarsögu borga heimsins á 20. og 21. öld. Flugvöllur í stað miðborgarbyggðar í Vatnsmýri gjörbreytti þróunarforsendum einu borgar Íslands, sem er orðin amk. fjófalt víðáttumeita en hún hefði ella orðið án flugvallar.

Frá 1946 til 2018 þandist byggð í Reykjavík og síðar á HBS úr 300 ha. í um 16.000 ha. og þekur nú flöt á við París og Manhattan samanlagt þar sem búa um 4.000.000 íbúar alls. Þéttleikinn hrundi langt niður fyrir sjálfbær mörk því íbúum höfuðborgarinnar á hverjum hektara byggðs lands fækkaði úr uþb. 160 íbúum 1946 í tæplega 14 árið 2018.

Allar lagnir svo sem heitt vatn, kalt vatn, rafmagn, sími, ljósleiðari og holræsi og allar götur og stígar eru að meðaltali tvöfalt lengri en ella hefði orðið. Allar ferðir borgarbúa, um 1.100.000 hvern dag, og leiðir neyðarþjónustu svo sem lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarlækna eru sömuleiðis að meðaltali um tvöfalt lengri en ella.

Þessi eina borg Íslands (HBS), þar sem búa 63% þjóðarinnar og þar sem önnur 17% landsmanna í allt að einnar klst. akstursfjarlæð sækja atvinnu og þjónustu, er langstærsti hluti íslenska hagkerfisins. Borgin (HBS) er útþanin og óskilvirk og áhrifa mikillar víðáttu, strjállar byggðar og langra leiða gæti á öllum sviðum mannlífs, á sviðum samskipta, atvinnurekstrar, viðskipta o.s.fr.v.

Á höfuðborgarsvæðinu eru nú um 800 bílar á hverja 1.000 íbúa, sem er um tvöfalt meðaltal í borgum Evrópu. Um 76% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu eru farnar í bíl. Líklegt er að bílum og ökuferðum fjölgi hlutfallslega frá því sem nú er amk. fram til ársins 2030, þvert á helstu forsendu núgildandi Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 (AR2030). Ástæðan er framlengd vera flugvallar í Vatnsmýrir frá 2016 til 2022.

Árið 2001 samþykktu kjósendur í Reykjavík í almennri atkvæðagreiðslu að flugi skyldi hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016.

Afleiðingar stjórnlausrar útþenslu byggðar á HBS af völdum flugstarfseminnar í Vatnsmýri koma m.a. fram í eftirfarandi:

1. Mikil tímasóun allra íbúa vegna langra erinda, aðfangaleiða, þjónustuleiða o.s.fr.v.
2. Mikill samgöngukostnaður. Rekstrarkostnaður einkabíls er td. talinn um 2.000.000kr að meðaltali á ári.
3. Mikill beinn og afleiddur kostnaður heimila, atvinnuvega, sveitarfélaga
4. Mikið álag á dagvistun barna og aldraðra
5. Lítil samlegðaráhrif (neikvæð 2+2=3 en ekki jákvæð 2+2=5); mun færri skapandi snertifletir á milli íbúa en í „evrópskri“ borg
6. Lakari lífs- og launakjör en ella ma. vegna langs vinnudags, minni framleiðni og lakari greiðslugetu fyrirtækja o.s.fr.v.

7. Lakara heilsufar en ella vegna kyrrsetu, óhollra neysluhátta, mengunar og annara einkenna bílasamfélagsins: offita, krabbamein, sykursýki, einsemd, hjarta- og lungnasjúkdómar
8. Lakara borgarumhverfi en ella
9. Mikill og viðvarandi atgervisflótti til útlanda í áratugi (amk. 750 á ári að meðaltali í áratugi, einkum af HBS) og verulegir fólksflutningar undanfarin misseri út fyrir ytri mörk höfuðborgarsvæðisins, í Árborg, á Akranes og á Suðurnes (1 klst. akstursfjarlægð).
10. Mikil staðbundin mengun (bensín, dísel, nagladekk o.s.fr.v.)
11. Mikil hnattræn losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð; kolefnisfótspor Íslands stærst í heimi
12. Minna öryggi borgarbúa ma. vegna lengri leiða lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarþjónustu og skorts á almannavarnaráætlun með viðeigandi ráðstöfunum, m.a. um viðvörunarkerfi og rýmingarleiðir

Staða innanlandsflugs einkennist af samdrætti og miklum niðurgreiðslum. Auk langvarandi styrks beint úr ríkissjóði (uþb. 300.000.000kr á ári) greiða flugfarþegar hvorki árlegan uþb. 2.000.000.000kr rekstrarkostnað innanlandsflugvalla né lóðarleigu vegna flugvallar í Vatnsmýri.

96% landsmanna nota innanlandsflug aldrei (sjaldnar en 1 sinni á hverjum 3 árum); flugfarþegar eru einkum stórnotendur. Sjálfbært innanlandsflug er aðeins mögulegt með samþættingu við millilandaflug.

Hugmynd samgönguyfirvalda að tæplega 20% þjóðarinnar geti fengið sem svarar 2 flugferðum á ári ókeypis (þ.e. 4 ferðir á hálfvirði) er að mati BB fjarstæðukennd. BB styður þó að allir sjúklingar, sem þess þurfa, fái ókeypis eða niðurgreitt flugfar. BB benda á að kolefnisfótspor hvers farþegakílómeters er margfalt stærra í flugi en með samgöngum á landi.

Rögnunefndin komst að þeirri niðurstöðu að Hvassahraun væri góður kostur fyrir nýtt flugvallarstæði. Fjarlægð frá miðju HBS í Hvassahraun er aðeins þriðjungur vegalengdarinnar í Leifsstöð. Unnt er að byrja með „lítinn“ innanlandsflugvöll í Hvassahrauni og stækka hann í áföngum upp í mjög stóran millilandaflugvöll skv. hugsanlegum framtíðarþörfum.

Flutningur fjárfestinga af Miðnesheiði í Hvassahraun á nokkrum áratugum er að öllum líkindum þjóðhagslega mjög hagkvæmur kostur. Innanlandsflugvöllur með öllu í Hvassahrauni kostar innan við 25 milljarðar. Byggingartími getur verið um 3-4 ár og því er brýnt að ljúka hönnun og öðrum undirbúningi sem fyrst á meðan enn er flogið í Vatnsmýri.

Núvirði flugmannvirkja í Vatnsmýri (völlurinn sjálfur og einhverjar gamlar byggingar) er 6 – 10 milljarðar kr. á verðlagi 2016; til samanburðar er núvirtur kostnaður við Héðinsfjarðargöng um 18 milljarðar kr. og við Vaðlaheiðargöng um 17 milljarðar kr.

BB benda á ekkert fé er áætlað í nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni, Hvorki í SGÁ til 5 ára né í 15 ára áætlun. Þó eru nú einungis 3 - 5 ár þangað til flugvöllur í Vatnsmýri á að víkja, NS-braut fyrir árslok 2022 og völlurinn allur 2024.

BB vekja athygli á varnaðarorðum Skipulagsstjóra ríkisins á sjónvarpsstöðinni HRINGBRAUT í janúar 2019 um að ISAVIA og ICELANDAIR GROUP ásamt skipulagsyfirvöldum í Reykjanesbæ ætli að ráðstafa hundruðum milljarða kr. í mannvirki á Miðnesheiði án þess að skoðaðir séu aðrir valkostir eða rýnt í heildarmyndina og í þjóðhagsleg og samfélagsleg áhrif á suðvesturhorninu og landinu öllu.

Allt bendir til þess að Leifsstöð hafi ekki verið hönnuð af nægilegri þekkingu og framsýni og því verði allar viðbætur þar æ kostnaðarsamari og um leið óskilvirkari.

Vatnsmýri var og er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði höfuðborgarinnar fyrir umfangsmikla miðlæga byggð m.a. vegna víðáttu sinnar, stöðu svæðisins í borginni, flatlendis, skjóls fyrir norðlægum vindum og ekki síst vegna fjarlægðar frá eldri byggð. Á engum öðrum stað er td. hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála frá því flugvöllurinn var festur í sessi 1946. Byggja má hratt og þétt á skilvirkann hátt og leysa þannig íbúðaskort, háan byggingarkostnað, háa húsaleigu, stöðva útþenslu byggðar. Þannig má bæta hag borgarbúa og annara landsmanna með því að auka skilvirkni höfuðborgarinnar, draga verulega úr mengun og losun gróðurhúsalofttegunda, heilsuspillandi áhrifum bílasamfélagsins o.s.fr.v.

Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggiþátt SGÁ. Þar þarf að vinna eftir þjóðhagslegri arðsemisröð. Núverandi vinnubrögð einkennast af kjördæmapoti. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög geri áætlanir um fækkun umferðarslysa með tölusettum markmiðum og tímasettum fjárhags- og framkvæmdaliðum. Mjög góð reynsla er af slíkri áætlanagerð t.d. í Reykjavík (1996-2007). Flest ríki Norður- og Vestur- Evrópu nema Ísland hafa notað þessi vinnubrögð árum saman með góðum árangri.

BB telja óásættanlegt að Ísland sé nú fallið úr því að vera yfirleitt í 3. – 9. sæti í umferðaröryggi á heimsvísu í það 19 (mælt í dauðaslysum á hverja 100.000 íbúa).

Rétt uppbyggð áætlun um UMFERÐARÖRYGGI OG SLYSAFÆKKUN er fjórþætt:

a. Markmið um 5% árlega fækkun (75% fækkun á 15 árum) er að mati BB ásættanlegt
b. Framkvæmd áætlunarinna byggi á forgangsröðun aðgerða skv. mestu slysafækkunararðsemi hverju sinni
c. Fjármögnun framkvæmda hvers 5 ára tímabils byggi á faglegri hönnun og kostnaðarmati
d. Árlega sé leiðrétt fyrir of- eða vanáætluðum kostnaði skilgreindra aðgerða áætlunarinnar

Samtök um betri byggð telja mikilvægt að hér á landi verði tekin upp NÚLLSÝN í vegamálum. Núllsýn byggir á þeirri forsendu að „ásættanlegur“ fórnarkostnaður varðandi líf og heilsu vegfarenda er núllstilltur. Þau verkefni í vegamálum, sem lúta að verndun heilbrigðis og mannslífa vegfarenda hafi forgang. Ýtrustu öryggiskröfur séu gerðar við hönnun og byggingu nýrra vega.

Samtök um betri byggð (BB) leggja til að fyrirhuguðu vegafé hvers árs til nýframkvæmda við vegi verði skipt upp miðað við nýja grundvallarhugsun: 30% renni í BYGGÐAPOTT en 70% í pott sem ráðstafað er skv. NÚLLSÝN. Gengið er út frá því að allar sérstakar fjárveitingar, td. til gangagerðar, verði lagðar niður.

Mikil þörf er fyrir stórauknar framkvæmdir í samgöngum, einkum á HBS og SV horninu. Í SGÁ er hvorki neitt að finna um þær framkvæmdir, sem til greina kæmu né um mögulegar fjármögninarleiðir. – Umræða um veggjöld er mjög skammt á veg komin og er vandséð að raunhæfar og sanngjarnar leiðir finnist á næstunni. Óttinn við að skattlagning umferðar á suðvestur horninu geti í raun leitt til flutnings ríkisframlags út á land virðist raunverulegur.

BB telja að Íslendingar, einhver auðugasta þjóð heims, eigi að ljúka uppbyggingu samgöngukerfis síns og annara innviða án vafasamrar sérsköttunar. BB benda t.d. á eftirfarandi fjármögnunarleiðir.

1. Arður af rekstri / sölu ríkisbanka
2. Arður af Landsvirkjun
3. Arður af sölu byggingarlóða í Vatnsmýri
4. Arður af auðlindum (auðlindagjald)
5. Lántaka ríkisins til þjóðhagslega arðsamra framkvæmda t.d. hjá íslenskum lífeyrissjóðum

BB benda á að lántaka til stóraukinna framkvæmda, einkum á höfuðborgarsvæðinu, er þjóðhagslega mjög hagstæð. Á meðan vextir af lánum gætu verið um 3,0 – 3,5% er arðsemi helstu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu um 10 – 30%.

BB benda á að stóauka þarf framlög til almenningssamgangna á HBS enda er það þjóðhagslega mjög arðbært (STRÆTÓ / BORGARLÍNA, og í náinni framtíð sjálfkeyrandi leigubílar).

Með hóflegri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri fyrir amk. 47.000 íbúa og störf (NH=1,8) er virði lands í eigu ríkisins amk. 100 milljarðar kr. og land Reykjavíkurborgar amk. 200 milljarðar á verðlagi í janúar 2019 (sbr. framreiknaðar niðurstöður úr skýrslu ParX fyrir samgönguráðherra í maí 2007). Hlutur ríkisins nægir til að gera nýjan flugvöll í Hvassahrauni, ytra vegakerfi Vatnsmýrarbyggðar ásamt þrennum jarðgöngum á landsbyggðinni og gott betur.

Mikil áhersla er á hjólreiðar í SGÁ. Talnaefni hér að neðan byggir á fyrri SGÁ (2011). Þar er skautað létt fram hjá því td. að auknar hjólreiðar sl. 10 ár hafa leitt til verulegrar fjölgunar alvarlega slasaðra hjólreiðamanna úr 5 í 21 á ári, sem eru nú þegar rösk 10% af alvarlega slösuðum í umferðinni. Aukning í hjólreiðum mun flölga þeim slysum enn frekar nema staðið verði áform um miklar gagnráðstafanir með allt að 12 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á HBS.

Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar og að allt að sexföld slysahætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjóli samanborið við bíl. Veruleg aukning á hjólreiðum, t.d. um 2 - 4% allra ferða, mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð. Sé einnig reiknað með 100% aukningu ferða með strætó, úr uþb. 4% í 8% af öllum ferðum, aukningu, sem fáir geri sér vonir um að óbreyttri stefnu í aðalskipulagsmálum á höfuðborgarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð, tekst einungis að minnka bílaumferð úr 76,4% allra ferða í um 70%, þ.e. ef ferðir fótgangandi dragast ekki enn frekar saman.

Þrátt fyrir það verður umtalsverð aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2030 einfaldlega vegna fólksfjölgunar. Þá er ekki reiknað með að akstursaukningar vegna frestunar á brotthvarfi flugvallar úr Vatnsmýri frá 2016 til 2022 mun væntalega gæta amk. til 2030. Því er það verulegt áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalgatnakerfi HBS Í SGÁ.

Mikilvægt er að ljúka vinnu við almannavarnaráætlun höfuðborgarsvæðisins og samþætta hana svæðisskipulagi, aðalskipulagi og þeim áætlunum, sem hér eru til umræðu. Það vantar fleiri flóttaleiðir á höfuðborgarsvæðinu á austur/vestur og norður/suður ásunum þ.e.s. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Sundabraut og Skerjabraut (þverun Skerjafjarðar í framhaldi af Suðurgötu). Ekkert virðist hafa þokast í þessum málaflokki undanfarin ár.

Reykjavík 24.01.2019 f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson _____

Örn Sigurðsson _____

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðmundur Sigurbjörnsson

Legg til að það verði tekið upp kílómetragjald á allar bifreiðar eða öll ökutæki, veggjald það mismunar ekki fólki í þessu landi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Sigurður Jónsson Bek

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðmundur Skúlason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Steinar Jónsson

Ég andmæli harðlega áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Steinar Zebitz

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, enda tel ég stjórnvöld ekki hafa sýnt fram á að skattar og gjöld sem lögð eru á þjóðina vegna vegamála séu nýtt í þann málaflokk eins og þeim er ætlað fyrir.

Undirritað: Guðmundur T. Heimisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Viðar Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Y Hraunfjörð

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðmundur Þorgrimsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðni Magni Kristjánsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðni Oddur Jónsson

Bestu kveðjur/Best regards
Guðni Oddur Jónsson
Systems Engineer
ITS - Engineering

Sæl,

Vill gera eftirfarandi athugasemd við fyrirhugaða álagningu veggjalda,

Veggjöld eru dýr valkostur til fjármögnunar á vegakerfinu og koma misjafnt niður eftir búsetu, reynslan hefur sýnt að yfir 20% af tekjunum fara í rekstrarkostnað. Mun hagkvæmara væri að taka upp kílómetragjald á hvern ekinn kílómetra.

Kveðja,
Guðni.

Guðni Þór Gunnarsson
Endurskoðandi / State Authorized Public Accountant
Eigandi / Partner

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Tvisvar á dag verð ég vinnu minnar vegna að aka Vesturlandsveginn, og ef ekki er val um aksturleið sem ekki þarf að greiða veggjald fyrir er óásættanlegt að þvinga mig, og aðra sem eins er ástatt fyrir, til að greiða þar sem aðeins ein akstursleið er í boði.

Guðný Ásta Ragnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðný Benediktsdóttir

Til staðar eru leiðir til að innheimta vegskatt með ódýrari hætti s.s. með kílómetragjaldi sbr. aðferðir Orkuveitunnar til að innheimta fyrir heita vatnið.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðný Halldóra Pálmadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar

Guðný K Böðvarsdóttir
kt 0503534949

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað,
Guðný Ragnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Guðríður Magnúsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Guðríður Margrét Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðrún Aðalheiður Matthíasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Guðrún Ásta Björgvinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN.
Guðrún Birna Leifsdóttir.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Guðrún Bjarnþórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðrún Hulda Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Guðrún Kristín Björnsdóttir

GÉg andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Guðrún Pála Hannesdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Ársæll Ársælsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Það er nú þegar yfirgengileg skattheimta á bíleigendum. Það á að nýta þá fjármuni sem nú þegar eru teknir af bíleigendum í vegamál.

Gunnar Ásgeir Gunnarsson

Kt 0305644139

Fell

320 Reykholt

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Gunnar Egilsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Ellert Geirsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Gunnar Felix Rúnarsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Af hverju á Ísland að vera eitt af fáum löndum í heimi án vegatolla.
Og þeir som nota veginnn borga fyrir það. Ekki þeir sem nota strætó eða þeir sem eru aldrei þar.
Bý í Noregi, hér eru vegagjöld allstaðar. Mér finns þess virði að borga smá pening og fá góða vegi.
En allt verður að vera í hófi. Ef að ég þekki Íslendinga rétt gefa þeir vinum og ættingjum félagið sem að á að rukka vegagjöld. Íslenska alþingi skammist ykkar þið eruð upp til hópa spilltasta alþingi í heimi.

Undirritað: Gunnar Frans Brynjarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar og vil í því samhengi nefna að á sl. ári innheimti ríkið 80 milljarða í umferðartengd gjöld og allt útlit fyrir að sú upphæð verði svipuða á þessu ári.

Ráðamenn bera því gjarnan við að hluti þeirra 80 milljarða sem innheimtast frá bifreiðaeigendum, sé varið í slysatengdan kostnað. - Ég mótmæli slíkum rökum, þar sem ökumenn og farþegar njóta slysatrygginga hjá tryggingafélögum sínum.

-Eru engin takmörk fyrir hversu langt á að seilast niður í vasa fátæks fólks á Íslandi?

Gunnar Geir Kristjánsson - Kt. 030944 2409

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Gunnar Geirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Hólmsteinn Ársælsson.

Rök: Skiptingu gæða hér á landi er illa misfarið. Hér eru ákveðnir hópar sem sleppa mjög auðveldlega við að leggja til samfélagsins, á meðan aðrir hópar þurfa ÁVALLT að bera fulla byrði.

Dæmi um það eru venjulegir launamenn.

Álagning veggjalda er ekkert annað en aukin skattheimta og aukin byrði á almennt launafólk.

Hugið frekar a því að skipta gæðum með réttlátari hætti og nýta almennt skattfé betur, í stað þess að leggja stöðugt fleiri álögur á fólk.

Kv, GH.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Karlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritaður Gunnar Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Kristinsson. 2802563319

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Kveðja: Gunnar Laxfoss Þorsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Logi Björnsson

Daginn,

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Gunnar Óskarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Gunnar Pétur Jónsson
Nýbýlavegur 38

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Rúnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Rúnarsson kt.061061-7469

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar enda tel ég mig greiða nógu mikla skatta og gjöld af eldsneyti sem eiga að renna til vegaframkvæmda

Undirritað: Gunnar Sigurðsson 160359-7819

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Sigurðsson

Ég andmæli alfarið áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Ekki reyna að bera þetta saman við Hvalfjarðargöng, í umræðunni, því þar höfðum við val um göngin eða fjörðinn.

Virðingarfyllst,
Gunnar Sigurjónsson,
100860-3849.

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Sverrisson

Umsögn um mál 172 og 173, samgönguáætlun. Ég andmæli áætlun um veggjöld eins og þau koma fram í álíti meiri hluta.

Ég styð að auknir fjármunir renni í vegagerð og viðhald en að byrja á vegtollum er líklega ómerkilegasta leið sem hægt er að fara og stuðlar einungis að ógegnsærri og flóknari innheimtu.

Ef það vantar fé til vegagerða og viðgerða ætti að nýta stærra hlutfall af því fé sem almenningur borgar nú þegar í bifreiða og bensíngjöld en ef menn hafa ekki manndóm né kjark til þess ætti að hækka þau gjöld sem eru nú þegar til staðar.

Undirritað: Gunnar T. Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar Tryggvi Ómarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Gunnar Vagna Aðalsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: gunnar yngvi rúnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Gunnar Þór Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Gunnar Þór Jónsson 120247-2989

Stóra-Núpi Gnúpverjahreppi

801 Selfoss

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnar þór þorkelsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar“

Kveðja

Gunnar Þórarinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnbjörn Skúli Magnússon.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Gunnhildur Brynjólfsdóttir
120773-4619
Íbúi Reykjanesbæjar sem þarf að sækja alla þjónustu til Reykjavíkur og er sú þjónusta því strax orðin dýrari mér og mínum án veggjalda!

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Gunnlaugur Ásgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnlaugur E. Sævarsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: gunnlaugur helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnlaugur Jónsson,Flateyri.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Gunnlaugur Lárusson.

1201763079

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnlaugur Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFNGunnvör Björnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnþór Ægir Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gunnþóra H. Önundardóttir kt, 041055-3459

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Gyða Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gyða Kolbrún Guðjónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Gylfi Garðarsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Gylfi r Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Gylfi Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Gylfi Þorkelsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hafdís Helgadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hafdís Inga Karlsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hafrún Gróa Árnadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Mikill kostnaður og tafir í umferð við þessa innheimtu.

1. Einfaldara væri að innheimta veggjald eins og útvarpsgjald.

2. Eða eins og gert er í Ausurríki þar sem þarf að kaupa árgjald í formi límmiða sem seldur er á bensínstöðvum þegar komið er inn í landið . Þá er gjaldið einnig innheimt af þeim ferðamönnum sem leigja sér bíl þ.e þeir þurfa að kaupa sér límmiða í bílinn.

Undirritað: Hafsteinn Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Hafsteinn Hafsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hafsteinn Sigmarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar.

***með bestu kveðju** / best regards,*

Hafsteinn Þórðarson / Hafsteinn Thordarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hafþór Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Hafþór Ingi Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hafþór Kolbeinsson 1806645649

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Hafþór Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hafþór Torfason
Kt : 1907943859

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halla Ósk Haraldsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: NAFN
Halla Pálsdóttir Syllu 2 276 Mosfellsbæ

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Halla Sigrún Sveinbjörnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halla Þórhallsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Halldór Arason

Góðan dag,

Ég mótmæli harðlega tillögum um veggjöld eins og þær koma fram í forsendum meirihluta umhverfis og samgöngunefndar. Bíleigendur á Íslandi greiða nú þegar mjög há gjöld í formi eldsneytis skatts og bifreiðagjalda. Aðeins hluti þess fjár fer í vegaframkvæmdir. Skatturinn er líka landsbyggðaskattur sem að mismunar fólki eftir búsetu og kemur hart niður á þeim sem að þurfa sækja vinnu t.d. til höfuðborgarsvæðisins frá nágranna sveitarfélugunum.

Með kveðju,

Halldór Björnsson
kt.230365-3699

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halldór Elfar Hauksson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halldór Fannberg Svansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Halldór Freyr Halldórson

Ég andmæli algerlega áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Nú þegar eru gjöld á bíleigendur orðin óbærileg og ganga ekki nema að litlu leyti til vegamála. Ekki fleiri skatta takk.

Undirritað: Halldór Grétarsson Tryggvagötu 28.Selfoss.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halldór Jón Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halldór Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Halldór Svanur örnólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég tel mig eftir að hafa borgað bifreiðagjöld, eldneytisskatta og allskyns gjöld af bifreiðareign og notkun minni í tæp 30 ár að ég sé búin að borga nóg til vegagerðar.
Auknar álögur í formi veggjalda get ég ekki sætt mig við, er alfarið á móti því!!!

Undirritað: Halldór Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halldor Vagn jonsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, sérstaklega vegna þess að nú þegar er verið að innheimta miklar fjárhæðir af eigendum bíla hér á landi, upphæðir sem skila sér að litlum hluta í vegina okkar. Ég sé því ekki þörf á því að skattleggja þetta meira en nú er gert. Ennfremur er það mín skoðun að umrædd áform eru tvísköttun og það get ég ekki sætt mig við.

Ef fram kæmi frumvarp þar sem skattlagningu er breytt frá þeim gjöldum sem nú þegar eru innheimt af bifreiðaeigendum og yfir í umrædd veggjöld þá hefði það frekar minn stuðning.

Bestu þakkir
Halldór Vilberg Ómarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Halldór Örn Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hallgrímur Brynjólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hallgrimur Harðarson

Ég styð heilshugar áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Þetta er eina raunhæfa leiðin til fjármögnunar umtalsverðara vegabóta og nýframkvæmda í vegagerð. Með upptöku veggjalda greiða þeir mest sem nota mest. Þannig munu erlendir aðilar greiða 30-40% af kostnaðinum samkvæmt fram komnum upplýsingum um fjölda ferðamanna. Með því að fjármagna vegaframkvæmdir í gegnum skattkerfið munu Íslendingar greiða 100%

Undirritað: Hallgrímur Magnús Sigurjónsson

Ágæta starfsfólk nefndarsviðs:

Vinsamlegast komið þessari umsögn inn í mál 172 og 173:

Ég andmæli eindregið áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Virðingarfyllst

_ _ _

HALLGRÍMUR ÓSKARSSON
Lækjarhvammi í Ölfusi
816 Ölfus
Iceland

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirrita Hallgrímur Óskarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hallgrímur Þór Axelsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hanna Dóra Magnúsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað:Hannes Ármann Baldursson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hannes Birgir Hjálmarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN. Hannes Sigmarsso
kt.0712544459.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hannibal páll Jónsson

Sauðanesvita.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hans Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Haraldur Eggertsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Haraldur freyr Haraldsson Owen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Þau eru gegn hagsmunum almennings.

Haraldur Ingi Haraldsson
121155-5839

Ágæta Alþingi

Ég mótmæli fram komnum hugmyndum um vegatolla af eftirfarandi ástæðum:

1. Verulegur kostnaður er af innheimtunni. Það er ekki ásættanlegt að umtalsverður hluti af skatti fari í kostnað við að innheimta skattinn. Unnt er að hækka skatta sem nú þegar eru lagðir á umferð, án þess að því fylgi kostnaður sem nokkru nemur.

2. Vegatollar geta leitt til þess að samgöngumannvirki verði ekki nýtt með skynsamlegum hætti.

3. Vegatollar tefja umferð og innheimtustöðvar taka pláss.

Með kveðju,

Haraldur Ólafsson
Lindarbraut 9
Seltjarnarnesi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Harpa Vignisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Harpa Þ. Jónsd. Reykdal.

Umsögn um Samgönguáætlun-mál 172 og 173

Skilaboð:
Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Mér finnst nóg komið af sköttum og álögum á bifreiðaeigendur; innflutnignsgjöld, þungaskattur, eldsneytisskattar, skoðnagjþöld og fleira, sem engin ástæða er upp að telja, því að þessar álögur þekkja allir, sem um íslenska vegi aka svo hraklegir sem margir þeirra eru og í leiðinni miklar slysagildrur. Með þessum gjöldum og sköttum öllum er gert ráð fyrir því, að um 80 milljarðar berist inn í þá hít, sem ríkissjóður er, en hann virðist sífellt geta tekið við. Af þessum 80 milljörðum er okkur tjáð, að um 30 milljarðar fari til vegamála. Af því má ráða, að um 50 milljarðar, sem koma af gjöldum og sköttum af umfeerðinni, fari í annað en vega- og samgöngumál. En þó er það svo, að í mjög mörgum tilfellum var til gjaldanna og skattanna stofnað með því fororði, að féð, sem inn kæmi ætti að renna til uppbyggingasr og viðhalds samgöngukerfisins. Ég lít svo á, að hér sé um svik að ræða, þar sem eitt er sagt, en annað gert. Slíkt er líðandi og þá ekki heldur hitt, að nú skuli enn vegið í sama knérunn og seilst enn dýpra í vasa þeirra, sem eiga bifreiðar í þessu landi.
Það er líka mikill óheiðarleiki í því fólginn og i raun undirferli, að þessi hugmuynd skuli helguð með þeim rökum, að rafknúnum bílum fjölgi og muni fjölga enn hér á landi og að þeir aki vegina og slíti þeim eins og gera bílar, sem knúnir eru vélum sem ganga fyrir bensíni og díselolíu. Því þurfi að ná gjöldum af eingendum þeissara rafknúnu bíla, sem ekki greiða t.d. eldsneytisgjöldin. En er þá ekki augljóst, að verið er að láta eigendur bensín- og díselknúinna bíla borga óeðlilega mikið, þar sem þeir virðast ekkil eiga að vera undanþengir veggjöldum, sem þeir hafa þó þegar greitt ríflega í eldsneytisgjöldum sínum. Hér má því ætla, að um tvísköttun sé að ræða, en um hana hefur ekki verið rætt né á hana minnst einu einasta orði. Er verið að lauma þessu inn sem einhvers konar þvingunaraðgerð i nafni umhverfismála, sem á þá að verða til þess, að menn beygi sig fyrir hinum einhliða áróðri, sem rekinn er fyrir notkun rafknúinna farartækja og sætti sig við þær takmarkanir, sem að minnsta kosti til þessa hafa verið á notagildi þeirra?
Ég gæti fleira til tínt, en læt þetta nægja og tek heilshugar undir þann fyrirskrifaða texta, sem hér er fremst. Að lokium legg ég mjög eindregið til, að farið verði ítarlega ofan í saumana á raunráðstöfun þeirra fjármuna, sem

inn hafa verið heimtir í nafni vega- og samgöngumála undanfarna áratugi og að tekin verði upp sú stefna, að ráðamenn standi við orð sín um notkun fjár, en líti ekki á skilgreinda tekjustofmna sem almenna uppsprettu eyðslufjár í gjöróskild málefni.
Með vinsemd og virðingu.
Haukur Ágústsson - 031137 2419
Galtalæk, 600 Akureyri.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Haukur Baldvinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Hakur Birgisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Haukur Claessen

Efni: Umsögn um Samgönguáætlun-mál 172 og 173
Skilaboð:
Ég hef ekki skilning á álagningu veggjalda með tilheyrandi kostnaði við innheimtu. Hef skilning á því að það þurfi að byggja upp mannvirki en eðlilegra væri að rukka þetta inn með bifreiðagjöldum.
Í þessu felst einnig aukin misskipting, þau sem eru í þokkalegum tekjum munar ekki um að greiða en fyrir lágtekjuhópa skiptir hver króna máli. Mun því draga úr notkun þeirra á bifreiðum. Auðvitað getur það verið markmið í sjálfu sér en það á ekki vera tengt við efnahag hvort eintaklingur geti mengað, það á að beita öðrum leiðum til þess.

Haukur Harðarson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFNHaukur Ísleifsson

13. desember 2018

Góðan daginn.

Hér vill ég koma minni athugasemd á framfæri til umhverfis- og samgöngunefndar og einnig Þingmanna og flokka sem sitja nú á Þingi.

Veggjöld.

Spurning mín snýr að veggjöldum sem nú er stefnt að gera að veruleika,hvers vegna er ekki almenningi í landinu leyft að kjósa um svo stóra og mikilvæga framkvæmd það er hugmynd uppi að hver ferð framhjá akstursskanna muni koma til með að kosta 100 til 150 kr á hvert ökutæki sem á leið framhjá slíku tæki ef þetta verður af veruleika.
Hvernig er hægt að ná sáttum á slíku frumvarpi ef aðeins þeir sem sitja á alþingi fá að segja sitt álit á frumvarpinu en ég spyr hvað með ALMENNING í landinu fá þeir ekki tækifæri til að lýsa sínu áliti.
Flest allir landsmenn vita að grípa þurfi til róttækra ráðstafana í uppbyggingu vegakerfisins.
Einnig vill ég nefna að þegar bifreiðagjöld á ökutækjum voru sett upp í kringum 1990 að þá átti það að standa yfir í örfáa mánuði til þess að byggja upp vegakerfið á íslandi, en ennþá daginn í dag er þau gjöld rukkuð af bifreiðaeigendum !! Í hvað eru þau gjöld notuð í dag.!!!!
Þau gjöld geta ekki verið að fara í vegi landsins fyrst Alþingi vill leggja nýtt frumvarp að veggjöldum.
Bifreiðaeigendur greiða tryggingar,bifreiðagjöld,bifreiðaskoðun,eldsneyti,og svo væntanlega veggjöld hvernig er þetta hægt og landinn fær ekkert um það að segja.
Það er enginn manneskja eins sumir eiga búsetu fyrir utan höfuðborgina og þurfa að sækja ferðir til Reykjavíkur oftar en tvisvar á dag og svo öfugt sem verður kostnaðarsamt fyrir landann.

Þetta eru mínar athugasemdir vegna komandi frumvarps á veggjöldum ég vona svo innilega að ráðherrar og alþingismenn fái að sjá mínar athugarsemdir við veggjöldum og íhugi betur þetta frumvarp.

Virðingafyllst: Haukur Jens Úlfarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Haukur Óli Ottesen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Haukur Þórarinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Fullyrt er að jarðgöng séu hlutfallslega dýrari í rekstri en venjulegur vegkafli og það notað til að réttlæta veggjöld. Mér er spurn – Jarðgöng liggja þar sem stytting milli staða er mikil og/eða sneitt er hjá hættulegu vegstæði líkt og var gert með t.d. Múlagöngum. Er rétt að fullyrða að rekstur gangnanna sé dýrari en rekstur vegkaflans sem göngin gerðu óþörf? Ég hef ekki tölu á slysum, jafnvel banaslysum sem hafa orðið þar, sem seint verða metin í krónum, en veit að það var stöðugt verið að moka þar til að halda uppi samgöngum með tilheyrandi áhættu. Er verið að bera saman við svoleiðis vegkafla?

Undirritað: Hákon Halldórsson

Nefndarsvið Alþingis

Ágæti viðtakandi, ég sendi hérmeð umsögn um samgönguáætlun. mál 172 og 173

Niðurstðan er alveg skýr: Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Röksemdafærsla:

Vegakerfið er ein heild út frá sjónarhóli neytenda og það er alvarleg rökvilla að skipta því niður.

Þessi nálgun felur í sér mismunun eftir búsetu og hvert borgararnir sækja vinnu sína. Viðbótarkostnaður vegur þyngst á þá sem minnst hafa milli handanna sem getur orðið til þess að viðkomandi geta ekki farið ferða sinna. Þetta er einfaldlega alvarleg aðför að stjórnarskrávörðum réttindum borgaranna.

Í þessu fyrirkomulagi er innbyggð hætta á frekari einkavæðingu með augljósri, afleiddri kostnaðaraukningu fyrir neytendur og samfélagið í heild sinni sbr. neðangreindar athugasemdir frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda.

Þetta er mjög kostnaðarsöm aðferð við innheimtu hjá borgurunum. Sé þörf á hærri gjöldum er eðlilegra að innheimta það í gegnum þann farveg sem er til staðar nú þegar þar sem hluti olíuverðs til neytenda inniheldur gjaldtöku ríkisins. Neytandinn tekur augljóslega þátt í kosnaði í réttu hlutfalli við eingi notkun.

Fyrirvaralaus áform um vegtolla eru mjög óvönduð vinnubrögð og fela í sér mjög alvarlegan lýðræðishalla. Ég get ekki séð að nokkur þeirra sem nú talar fyrir vegtollum hafi kynnt þann ásetning í aðdraganda síðustu alþingiskosninga. Kjósendur fengu ekki tækifæri til að taka afstöðu til slíkra hugmynda. Það er alveg skýrt að stjórnvöld eru því umboðslaus í þessu máli í heild sinni.

Vegtollar þýða aukna skattbyrði, þeir bætast við þær greiðslur sem umferðin skilar nú þegar. Engin áform hafa verið kynnt um að lækka aðra skattheimtu af bílum og umferð. Eðlilegt væri að launamaður sem vegna vinnu sinnar ferðast um svæði þar sem sérstök viðbótar gjaldtaka fer fram - umfram aðra launamenn - fái það nýtt til skattaafsláttar. Því er ekki til að dreifa og gera á viðkomandi launamanni skylt að greiða þennan viðbótarkostnað af launum eftir skatt! Því miður fyrir almenna borgara liggur ofuráhersla stjórnvalda á að veita hinum efnuðu skattafslátt, en fjármagnstekjuskattur auðmanna er um 22% meðan almennir launþegar greiða 37%, skyggir á og heppilegra er talið að senda „breiðu bökunum“ reikninginn. Þetta er með öllu óbjóðandi.

Loks læt ég fylgja með neðangreindar fimm málsgreinar - athugasemdir frá FÍB sem ég tek undir og tel fullbær rök gegn þessari hörmung, án breytinga:

Það er lýðskrum að lofa þeim sem mest aka 90% afslætti af vegtollum. Greiðsla upp á 100-140 krónur stæði ekki undir innheimtukostnaði. Ef þeir sem mest nota vegina eiga að borga sama og ekkert þá skila vegtollarnir aldrei áformuðum tekjum. Fjarstæðukennt er að verðlauna þá sem mest aka og valda mestum umhverfisáhrifum.

Vegtollar á þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu gera lítið til að létta áhyggjum stjórnvalda af minnkandi tekjum af eldsneytissköttum vegna fjölgunar rafbíla (orkuskiptin). Akstur á þessum leiðum er aðeins hluti af heildarumferð á landinu á hverjum degi.

Fáheyrt er að innheimta sérstaka vegtolla vegna öryggisúrbóta og eðlilegrar uppbyggingar á grundvallar samgönguæðum þjóðfélagsins. Umferðin skilar nú þegar nægum tekjum til að standa undir þessum útgjöldum.

Reynslan erlendis frá sýnir að ríkisvaldið selur einkafyrirtækjum réttinn til að eignast og reka fjölförnustu hluta samgöngukerfisins með vegtollum. Almennri umferð er breytt í arðbæra féþúfu.

Víða erlendis eru vegtollar réttlættir á þeim forsendum að vegfarendur eiga val um aðrar leiðir, en seinfarnari. Ekkert slíkt er í boði þegar kemur að þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu.

Með bestu kveðju,
Hákon Jóhannesson
Kt. 240657-5389
Lækjasmári 70, 201 Kópavogur
email: hakon.johannesson@gmail.com

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Hákon Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heiða Björg Valdimarsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heiðar Júlíus Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heiðar Kristóbertsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Nú þegar greiði ég háar fjárhæðir í formi olíugjalda og þungaskatts.

Að heimta af mér meira fé vegna stjórnlauss fjárútláts úr ríkissjóði er óréttlátt.

Undirritað: Heiðar Sigurjón Erlendsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heiðar þór hafþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heiðar Þórhallsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fyrir í forsendum meirihluta umhverfis og samgöngunefndar.

Heimir Andri Jónsson
kt.100767-4659

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heimir Hjartarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heimir Ingi Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Heimir Ólafsson. 120155-5559

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Heimir Ólafsson Kt: 1406554499
Tel að nærtækara sé að rukka komugjald af ferðamönnum til landsinns

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Heimir Örn Heiðarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hekla Eir Bergsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Helena Dýrfjörð

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helena Mjöll Pétursdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helena Ósk Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helga Geirsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Helga Haraldsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helga Hreiðarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Mér finnst fáránlegt að leggja á skatta með happa og glappa aðferð, það er eins og að segja að 10. hver maður eigi að borga fyrir samgöngubætur. Maður sem keyrir t.d. Miklubraut greiði fyrir samgöngubætur á allt öðrum vegi. Þetta er fullkomið óréttlæti. Þetta er svo gert á sama tíma og veiðigjöldin fyrir aðgang að auðlind landsins er lækkuð.

Undirritað:

Helga Óskarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helga Salbjörg GUðmudsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Helga Sigríður Halldórsdóttir

010567-4409

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Helga Svanlaug Bjarnadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helgi Berg Sigurbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helgi Birkir Þórisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helgi Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Þetta er ein enn skattahækkunin sem legst á jafnt á alla. Skattar á lágar tekjur hér á landi eru nú þegar alltof háir.

Undirritað: NAFN Helgi Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Nú þegar er verið að taka há og mikil gjöld af bifreiðareigendum t.d. bifreiðargjöld, olíugjöld og fleira. Það á að vera nægilegt til að viðhalda vegum ef rétt er haldið á spilunum.

Ég mótmæli því þeim áformum að setja veggjöld á eðlilega uppbyggingu vegakerfisins.

Undirritað:

Helgi Haraldsson
Sandgeði

172. mál og 173. mál

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Helgi Haraldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN .Helgi Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helgi Laxdal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, enda hafa vegir landsins þegar verið fjármagnaðir af almennu skattfé.

Undirritað:

Helgi Njálsson
Grundarstíg 11
101 Reykjavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Helgi S. Gunnlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Helgi Sveinbjörn Jóhannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Helgi Þór Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Henríetta Ósk Melsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Herdís Kristinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Með kveðju,
Hermann Arason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hermann Árnason Keflavík

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hermann Hafsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hermann Jakobsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hermann Nökkvi Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hermann Valur Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hermann Vestri Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Hermundur R. Sigurðsson..

Velti því fyrir mér hvort þetta varði ekki persónuvernd ::

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Mbk Hermundur Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hildur Björg Einarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Hildur Hlín Jónsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hildur Margrét Ægisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hildur Mekkín Draupnisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hilmar Þór Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hilmar Þór Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hilmir Vilhjálmsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hilmir Þór Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Þar sem nú þegar eru innheimt himin há gjöld af bifreiðaeygendum sem hafa ekki skilað sér til samgöngumála og því er hreint og beint svínvirðilegt að koma með þriðja gjaldið (fjórða fyrir flutningabíla) til að fjármagna gatnakerfi sem ökumenn og bifreiðaeygendur eru nú þegar að borga fyrir.

Virðingarfylgst
Hjalti Búi Kristbjörnsson.
Stjörnusteinum 8
825 Stokkseyri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Hjalti Hjaltason
Guðrún Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Hjalti Ríkharðsson
Litla Hvammi
271 Mosfellsbær

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hjalti Vignisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hjalti Ævarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hjálmar Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Hjálmar Sigurjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Óásættanlegt að keyra þessa viðbótarskattlagningu í gegn án umræðu.

Þetta er þéttbýlisskattur sem á að nota fyrir óarðbærar framkvæmdir. Byrja á að klára Reykjanesbrautina STRAX.

Undirritað: NAFN
Kveðja/HG

Ég vil koma á framfæri mótmælum við tillögum um veggjöld eins og þær koma fram í forsendum meirihluta umhverfis og samgöngunefndar. Bíleigendur á Íslandi greiða nú þegar mjög há gjöld í formi eldsneytis skatts og bifreiðagjalda. Aðeins hluti þess fjár fer í vegaframkvæmdir. Skatturinn er líka landsbyggðaskattur sem að mismunar fólki eftir búsetu og kemur hart niður á þeim sem að þurfa sækja vinnu t.d. til höfuðborgarsvæðisins frá nágranna sveitarfélögunum.

Með kveðju,

Hjördís Davíðsdóttir
kt:240570-5995

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
HjördísJensdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hjörleifur Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

https://www.fib.is/is/um-fib/frettir/hvad-er-svona-slaemt-vid-vegtolla

Undirritað: Hjörtur Gunnar Jóhannesson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hjörtur Már Helgason

Ég andmæli HARÐLEGA öllum áformum um álagningu veggjalda.

Óvandaðir stjórnmálamenn hafa orsakað ára langa skattheimtu á bílana mína og eldsneytið sem ég nota og hafa ítrekað gert tímabundna skattheimtu að varanlegri. Margt af þessari skattheimtu átti að renna til vegakerfisins en hefur jafnvel ekki nema að litlu leyti þangað runnið.

GLEGGSTA dæmið um ömurlega ákvarðanatöku óvandaðra stjórnmálamanna er þegar Vaðlaheiðargöng voru teking framm yfir aðrar framkvæmdir sem taldar voru mun meira áríðandi og ætt af stað með framkvæmdina **ÁN VIÐHLÍTANDI** rannsókna og málið keyrt áfram í óefni... ég segi „bölvaðir veri þeir sem þarna komu að“.

BÍLAEIGENDUR ERU ÞEGAR OFSKATTAÐIR OG EKKI Á ÞÁ BÆTANDI.

En samt: Gleðilegt nýtt ár, því „lengi má mannin reyna“.

Hjörvar O Jensson, 090848-3649

Melalind 8, 301 Kópavogi.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Hlynur Kristjónsson
2304703169

Góðan dag.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Hlynur Ólafsson og Sólborg Guðmundsdóttir Valsheiði 2
810 Hveragerði.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hlöðver

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hólmfríður Magnúsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hrafnhildur Fönn Ingjaldsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hrafnhildur Ósk

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hrafnhildur Svendsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Hrafnhildur Ýr Denke Vilbertsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar .

Undirritað: Hrafnkell Brimar Hallmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hrefna Björk Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hreggviður G Þorsteinsson

Undirritaður
Eg andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis -og samgöngunefndar

Hreidar juliusson
kt 1101454709

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Hreiðar Karlsson kt 2512502009

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Hreiðar Ögmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

UndirritaðNAFN Hreinn Jóhannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Einnig legg ég til að sá peningur sem hefur verið tekin af fólki í allskonar formi skatta og skylda í gegnum árin vegna vegframkvæmda sé notaður 100% í vegframkvæmdir.

Undirritað: Hrönn Auður Gestsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hugrún Jóna Hilmarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Hulda Dröfn Atladóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hulda Hauksdóttir 1308617419

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hulda Ingólfsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hulda María Einarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hulda Sigurðardóttir.

Húnavatnshreppur

Húnavatnshreppur
Húnavöllum, 541 Blönduós
Sími: 452 4660 / 452 4661
hunavatnshreppur@hunavatnshreppur.is
hunavatnshreppur.is

Húnavöllum, 25. október 2018

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.

Efni: Umsögn Húnavatnshrepps um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, mál 173.

Sveitarstjórn Húnavatnshrepps hefur kynnt sér tillögu til þingsályktunar fimm ára samgögnuáætlun (árin 2019-2023), sem samgönguráðherra lagði fram við upphaf þing númer 149, 2018-2019.
Sveitarstjórn Húnavatnshrepps varð fyrir vonbrigðum að í samgönguáætlun til fimm ára, skuli hvergi verið minnst á vegabætur í Húnavatnshreppi. Einu vegabætur sem eru í samgögnuáætlun fyrir Norðurland vestra er smá vegakafli á Skagastrandarvegi, sem áætlaður er eftir þrjú (3) til fjögur (4) ár. Sveitarstjórnir Húnavatnshrepps á liðnum kjörtímabilum, hafa lagt mikla áherslu á vegabætur innann Húnavatnshrepps og í héraðinu öllu. Hefur sveitarstjórn lagt áherslu á tengivegi, sem eru nær eingögnu malarvegir og telja nokkur hundruð kílómetra í sveitarfélaginu. Helstu áherslur sveitarstjórnar hafa verið á vegi númer: 731, Svínvetningabraut, 722, Vatnsdalsvegur og 721, Þingeyraveg.

Umferð um vegi innan Húnavatnshrepps hefur aukist mjög mikið á undanförnum árum með aukinni umferð ferðamanna. Reynslan sýnir að þarna eru margir óreyndir ökumenn á ferð, að aka um erfiða malarvegi, að helstu náttúruperlum og sögustöðum Íslands. Það hefur í för með sér að slys og óhöpp hafa verið tíð, svo sem útafakstur, bílveltur og fleira. Þegar frá er talin umferð ferðamanna um vegi innan sveitarfélagsins, er þarna fyrir umferð íbúa sveitarfélagsins, fara margir þeirra til vinnu daglega langan veg og/eða þurfa að draga sér björg í bú. Sama má segja um skólabörn sem fara með skólabifreiðum hvern virkan dag í grunnskóla Húnavatnshrepps, Húnavallaskóla sem staðsettur er á Húnavöllum.
Umferð og veðurfar hafa mikil áhrif á ástand vega innan Húnavatnshrepps frá degi til dags. Undanfarin misseri hafa vegir innan sveitarfélagsins verið mjög slæmu ástandi. Ef bleytutíð er

viðvarandi meðfram jafnri umferð eru vegirnir á skömmum tíma ornir afar erfiðir yfirferðar fyrir flestar tegundir bifreiða, þar að segja, holóttir, aurugir og varasamir.

Ferðamenn hafa val, hvort þeir fari um malarvegi innan sveitarfélagsins eða ekki. Íbúar sveitarfélagsins hafa ekki val og þar með talin skólabörn sem hafa ekkert val. Ísland hefur skólaskykldu og því verða börn sem búa innan sveitarfélagsins að fara um vegi sveitarfélgsins tvisvar á dag, hvern virkan dag í níu mánuði ársins. Hvert skólabarn þarf að velkjast í 10 ár þessa vegi á lágmarkshraða með tilheyrandi óþægindum.

Húnavatnshreppur keyrir skólabörn um 252 kílómetra dag hvern á alónýtum malarvegum.

Í ljósi alls þessa telur Húnavatnshreppur það afar mikilvægt að áhersla verði á að lagfæra skólaakstursleiðir innan sveitarfélagsins fyrst og fremst. Jafnframt leggur Húnavatnshreppur mikla áherslu á að lagt verði bundið slitlag á Þingeyrarveg (721), en um hann er mikil umferð að sumri til, enda afar fjölsóttur sögu- og ferðamannastaður á Þingeyrum. Ennfremur leggur sveitarstjórn, þunga áherslu á að Svínvetningabraut (731), Reykjabraut (724) og Auðkúluvegur (726) verði lagðir bundnu slitlagi. Um fjölfarna vegi er að ræða þar sem þessir vegir eru varaleið vegakerfisins vegna tengingar við Norðurland.

Þegar allt er tekið saman er öllum ljóst sem kynna sér málið til hlítar að mikilla úrbóta er þörf á samgögnumálum innan Húnavatnshrepps.

Greiðar samgöngur sem byggja á góðu vegakerfi eru nauðsynlegar forsendur fyrir uppbyggingu atvinnulífs og viðunandi afkomu heimila og fyrirtækja. Flestir tengi- og héraðsvegir í Húnavatnssýslu uppfylla engan veginn þær kröfur og fer ástand þeirra versnandi ár frá ári vegna ónógs viðhalds. Óhætt er að fullyrða að oft á tíðum eru vegirnir hættulegir vegfarendum og ættu að merkjast sem slíkir.

Þó að fjöldi kílómetra séu margir er ekki hægt að láta slíka vegi liggja óbætta hjá garði. Best væri að setja upp synsamlega áætlun í góðri sátt við íbúa og sveitarfélög, hvernig megi skipulega bæta þessa vegi skref fyrir skref.

Húnavatnshreppur skorar á samgönguyfirvöld að endurskoða framlagða samgönguáætlun.

Virðingarfyllst,

Einar Kristján Jónsson,
sveitarstjóri

Sveitarstjóri Húnavatnshrepps

Húnaþing vestra
Hvammstangabraut 5 • 530 Hvammstangi
Sími 455 2400 • Fax 455 2409
www.hunathing.is • Kt. 540598-2829

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Hvammstangi, 25. október 2018

Efni: Umsögn sveitarstjórnar Húnaþings vestra um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 -2033 , 173. mál

Sveitarstjórn Húnaþings vestra hefur kynnt sér tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023 sem samgönguráðherra lagði fram við upphaf yfirstandandi þings, þ.e. 149. þings 2018-2019.

Það olli sveitarstjórn vonbrigðum að í þessari fimm ára áætlun skuli hvergi minnst á nokkrar vegabætur í Húnaþingi vestra og raunar eru einu vegabæturnar sem komast á blað á Norðurlandi vestra kafli á Skagastrandarvegi eftir 3-4 ár. Fyrrverandi og núverandi sveitarstjórn Húnaþings vestra hafa lagt mikla áherslu á vegabætur í héraðinu. Sérstaklega hefur kastljósinu verið beint að tengivegum, sem eru að mestu leyti malarvegir og telja nokkur hundruð kílómetra í sveitarfélaginu. Hefur borið þar hæst áhersla sveitarstjórnar á veg nr. 711, Vatnsnesveg.

Umferð um Vatnsnesveg hefur aukist gríðarlega á undanförnum árum með aukinni umferð ferðamanna. Reynslan sýnir að þarna eru margir óreyndir ökumenn á ferð að aka um erfiðan malarveg að helstu náttúruperlum Íslands. Það hefur haft í för með sér að slys og óhöpp hafa verið alltíð á liðnum árum s.s. útafakstur og bílveltur. Sem betur fer hafa ekki orðið mörg alvarleg slys en þó varð eitt banaslys árið 2004. Þegar frá er talin umferð ferðamanna er þarna fyrir umferð íbúa, sem búa á Vatnsnesi og fara margir þeirra til vinnu daglega á Hvammstanga eða þurfa að sækja þangað þjónustu. Sama má segja um skólabörn, sem búa kringum Vatnsnesið og fara með skólabílum hvern virkan dag í Grunnskóla Húnaþings vestra, sem staðsettur er á Hvammstanga.

Umferð og veðurfar hafa mikil áhrif á stöðu og ástand vegarins frá degi til dags. Undanfarin misseri hefur vegurinn verið slæmur að meðaltali. Ef bleytutíð er viðvarandi meðfram jafnri og þéttri umferð er vegurinn á skömmum tíma orðinn afar erfiður yfirferðar fyrir flestar tegundir bifreiða, þ.e. holóttur og aurugur og kantar mjög varasamir. Í slíkri tíð er ljóst að þrátt fyrir að vegurinn sé heflaður er hann fljótur að fara í sama farið aftur.

Ferðamenn hafa vissulega val hvort þeir fari þennan veg eða ekki en íbúar og þ.m.t. skólabörn hafa ekkert val. Í okkar landi er grunnskólaskylda og því verða börn sem búa við þennan veg að fara þarna um tvisvar á dag, hvern virkan dag, níu mánuði ársins. Í tíu ár þarf því hvert skólabarn að velkjast þennan veg á lágmarkshraða með tilheyrandi óþægindum.

Í ljósi alls þessa telur sveitarstjórn Húnaþing vestra afar mikilvægt að taka skólaakstursleiðir á Vatnsnesvegi út fyrir sviga og leggja áherslu á þær fyrst og fremst. Til að þoka málum sem hraðast

áfram telur sveitarstjórn brýnt að byggja þessa hluta vegarins upp skv. faglegu mati Vegagerðar ríkisins. Leggja síðan á þær slitlag kanta á milli. Kantaflái yrði ekki tekinn skv. stöðlum að sinni. Ökuhraði yrði sá sami og á malarvegi og síðan yrði bætt við útskotum með reglulegu millibili. Regluleg heflun yrði úr sögunni og rekstrarkostnaður vegarins myndi því minnka til mikilla muna.

Þegar allt er tekið saman er öllum ljóst sem kynna sér málið til hlítar að mikilla úrbóta er þörf á Vatnsnesvegi. Vissulega liggja slíkar leiðir víða bæði í Húnaþingi vestra og víðar og mætti með góðri samvisku kalla „samfélagsvegi" því þeir eru afar mikilvægir samfélaginu á hverjum stað. En þó fjöldinn sé mikill og kílómetrarnir margir er ekki hægt að láta slíka vegi liggja óbætta hjá garði. Skynsamlegast væri að setja upp áætlun í góðri sátt við þing og þjóð hvernig megi skipulega bæta þessa vegi skref fyrir skref. Hér er lagt til að farin verði ákveðin skemmri skírn að úrbótum sem myndi skila sér í góðum vegi á skömmum tíma og minni rekstrarkostnaði til langs tíma. Skemmri skírnin er farin og valin vegna þess að vandinn er mikill og kallar á tafarlausa úrlausn. Því er skorað á samgönguyfirvöld að endurskoða samgönguáætlun m.t.t. þess að sett verði allnokkurt fé í „samfélagsvegi" á hverju ári næstu fimm árin ellegar að leggja til við fjárlaganefnd að hún bæti fjármunum inn í samgöngumálin sem yrðu sérstaklega eyrnamerktir „samfélagsvegum".

Fundur íbúa við þjóðveg 711 (Vatnsnes og Vesturhóp í Húnaþingi vestra) haldinn 10. október 2018 að Hótel Hvítserk í Vesturhópi sendi frá sér eftirfarandi ályktun:

"Tildrög fundar þessa er afleitt ástand á vegi 711 og mættu íbúar frá flestum bæjum við veginn og þess má geta að margt var af ungu fólki sem býr á svæðinu. Miklar umræður urðu á fundinum og eru helstu niðurstöður þessar.

1. Þjóðvegur 711 er í afleitu ástandi enda viðhaldsskortur háð honum árum saman og mikil umferð ferðamanna. Selaslóðir á vestanverðu Vatnsnesi og Hvítserkur að austanverðu helstu ferðamannastaðirnir.

2. Ekki hefur verið komið til móts við óskir heimamanna um endurbætur á veginum og fólk orðið afskaplega langþreytt á orðagjálfri ráðamanna sem virðast halda ákaflega fast um budduna og hlusta ekki á fólkið á svæðinu. Þess má geta að nú hefur hámarkshraði vegarins á kafla verið færður niður í 30 km án þess að neinar framkvæmdir eigi sér stað. Hlýtur að vera einsdæmi á Íslandi og sýnir í raun hve alvarlegt ástandið er orðið.

3. Mörg slys hafa orðið á þjóðvegi 711 undanfarin ár. Banaslys varð á veginum árið 2004 þegar ferðamaður missti stjórn á bíl sínum í lausamöl með þeim afleiðingum að hann valt út af veginum.

4. Farartæki heimamanna hafa fengið að kenna á ástandi vegarins og viðhaldskostnaður farið upp úr öllu valdi. Sama má segja um bíla þeirra sem sjá um skólaakstur. Benda má á að margir íbúar við þjóðveg 711 sækja vinnu annað til að drýgja tekjur enda sauðfjárræktarsvæði og fáir lifa á því eingöngu.

5. Foreldrar eru orðnir mjög uggandi um börn sín í skólaakstri á þessum vegi og eru mörg dæmi um að börn kasti upp á leiðinni. Eins eru börnin kvíðin fyrir ferðunum og eru lengi að jafna sig í skóla og heima í lok ferðar og eins hefur ferðatíminn lengst til muna. Þetta er að sjálfsögðu algerlega óviðunandi og má segja að þetta jaðri við barnaverndarmál.

6. Íbúar við þjóðveg 711 skora á stjórnvöld að bæta ástand vegarins þannig að ekki hljótist af frekara tjón á farartækjum og fólki. Ljóst er að ábyrgð stjórnvalda er mikil í öllu þessu máli og ekki hægt að víkja sér undan aðgerðum.

7. Foreldar skólabarna á fundinum voru á því að skammt væri í að börn yrðu ekki send í skóla ef ástand vegarins verður ekki bætt verulega. Benda má á að slík aðgerð yrði algerlega á ábyrgð stjórnvalda sem með sinnuleysi sínu myndu þá hafa lögbundna skólagöngu af börnum á svæðinu. Slíkt væri sennilega fáheyrt, ekki síst í ríku samfélagi á 21. öld.

8. Fundurinn skorar á sveitarstjórn Húnaþings vestra að koma til liðs við íbúa við þjóðveg 711 með öllum ráðum og reyna að þrýsta á stjórnvöld að gera betur. Ábyrgð sveitarstjórnar er líka mikil í þessu máli. Eins hvetur fundurinn alla hagsmunaaðila í Húnaþingi vestra (s.s. ferðaþjónustuaðila) til að taka höndum saman með íbúum á Vatnsnesi og Vesturhópi og beita þrýstingi þar sem við á. Þetta sama á við um pólitíska flokka, ekki síst þá sem tilheyra stjórnarmeirihlutanum á Alþingi.

9. Ályktun þessi verður send til þeirra sem við á og eins mun verða haft samband við fjölmiðla til þess að sýna þungann í þessu máli.

10. Að lokum áréttar fundurinn ábyrgð stjórnvalda á þessu ástandi og skorar á þau að láta hendur standa fram úr ermum. Við vitum öll að það eru til peningar til að bæta úr og minnum á að líf og heilsa fólks verður ekki metin til fjár."

Virðingarfyllst,

_____

Guðný Hrund Karlsdóttir, sveitarstjóri

HVALFJARÐAR
SVEIT

Hvalfjarðarsveit
Innrimel 3
301 Akranes
Sími: 433 8500
Fax: 433 8501
Kt. 630606-1950

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

26. október 2018

Efni: Umsögn um samgönguáætlun 2019-2023 og 2019 - 2033

Hringvegur 1 Kjalarnes – Sundabraut

Það er ánægjulegt að sjá að í samgönguáætlun 2019-2023 er gert ráð fyrir fjármunum til framkvæmda á veginum um Kjalarnes með gerð 2+1 vegar. Þær framkvæmdir munu án efa bæta umferðaröyggi til mikilla muna og stytta ferðatíma á þeirri leið. Enda hefur þetta verið helsta baráttumál sveitarfélaga á Vesturlandi á undanförnum árum. Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar vill árétta mikilvægi þess að farið verði af fullum þunga í að skoða valkosti vegtenginga við höfuðborgarsvæðið t.a.m með lagningu Sundabrautar. Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar vill í því sambandi benda á mikilvægi þess að efla og stytta vegalengdina frá Grundartangahöfn til höfuðborgarsvæðisins m.t.t. aukinna flutninga þar á milli. Þessar vegabætur munu einnig stækka atvinnusóknarsvæðið út frá höfuðborgarsvæðinu og bæta mjög tækifæri íbúa á Vesturlandi.

Hringvegur 1 frá Hvalfjarðargöngum og í Borgarnes

Í samgönguáætlun 2019- 2033 er gert ráð fyrir fjármunum á öðru og þriðja tímabili til framkvæmda við 2+1 veg á 20 km. leið frá Hvalfjarðargöngum að Borgarnesi. Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar vill árétta að þessum framkvæmdum

verði hraðað sem kostur er, þannig að framkvæmdir á þessum vegkafla komi helst í framhaldi af framkvæmdum á Kjalarnesi.
Nauðsynlegt er að huga strax að nokkrum öryggisþáttum á þessum vegkafla, má þar helst nefna vegtengingar sem þarfnast úrbóta á þessum kafla á hringvegi 1. Gerðar hafa verið endurbætur á nokkrum vegtengingum á þessum kafla á undanförnum árum, t.a.m. er nýlokið við að lagfæra vegamót að Grundartanga sem er fjölmennasta atvinnusvæði á Vesturlandi en um 1000 manns sækir þangað vinnu daglega auk þess sem miklir flutningar eru að og frá svæðinu. Þar er þó nauðsynlegt að bæta við góðri lýsingu við þau vegamót, en mjög blint getur verið við þau í skammdeginu.
Vegtenging hringvegar 1 við þéttbýliskjarnann Melahverfi þarfnast líka úrbóta en þar er sjónlína mjög stutt sem skapar mikla hættu við akstur inná hringveg 1. Fleiri vegtengingar á þessum kafla þarfnast úrbóta svo dregið sé úr slysahættu á þessum hluta hringvegar 1.
Á þessum vegkafla er líka nauðsynlegt að huga að hvíldarsvæði og útskotum þar sem ferðafólk getur lagt bílum á öruggan hátt.

Sjóvarnir í Hvalfjarðarsveit

Það kemur fulltrúum í sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar á óvart að ekki er fyrirhugað að verja neinum fjármunum í samgönguáætlun 2019 – 2023 til sjóvarna í Hvalfjarðarsveit. Er það á engann hátt í samræmi við væntingar því full þörf er á að fara í aðgerðir gegn landbroti á nokkrum stöðum í sveitarfélaginu. Má í því sambandi nefna nokkra staði sem fram koma í yfirlitsskýrslu Siglingarstofnunar frá árinu 2011 og ekki hefur verið farið í framkvæmdir á.
https://rafhladan.is/bitstream/handle/10802/5261/Sj%C3%B3varnask%C3%BDrsla_2011vef.pdf?sequence=2

Tengivegir

Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar telur nauðsynlegt að verulega verði aukið við það fjármagn sem áætlað er til viðhalds og uppbyggingar á tengivegum almennt en þörf er á stórátaki í þeim efnum á landsvísu.
Má í því sambandi nefna gjörbreytta vinnusókn íbúa í dreifbýli og aukna umferð vegna ferðamanna.
Í Hvalfjarðarsveit eru tengivegir sem ekki hefur verið lokið við að leggja á bundið slitlag, má þar nefna Melasveitarveg 505 með ÁDU 166 bíla og SDU 234 bíla (samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2017). Mjög mikil umferð þungra bíla er á þessum vegi vegna starfsemi stærsta þauleldisbús svína á landinu að Melum í Melasveit. Ólokið er að leggja á ca. 9 km. kafla á þessum vegi.

Svínadalsvegur 502, ÁDU er um 90 bílar og SDU umferð er um 154 bílar, ólokið er að leggja á hluta þessa vegar en talsverðir flutningar og umferð ferðafólks auk íbúa er um þennan veg.
Dragavegur 520, umferð um þennan veg er þó nokkur og hefur aukist að þessi leið sé farin þegar veður eru válynd undir Hafnarfjalli á hringvegi 1. Líklegt má telja að umferð myndi aukast ef vegurinn yrði lagfærður og lagður bundnu slitlagi.

Virðingarfyllst

F.h. sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar,

Linda Björk Pálsdóttir
sveitarstjóri Hvalfjarðarsveitar
linda@hvalfjardarsveit.is

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hædý Hjördís Heiða Björnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Þessi veggjöld sem rætt er um að setja á, er skattur á íbúa stór - Reykjavíkursvæðisins og er því mismununun, ef ekið er frá Raufarhöfn til Þórshafnar er ekki greitt en frá Reykjavík til Hveragerðis þá er greitt. Nú þegar greiða bíleigendur 80 milljarða í skatta en einungis 30 miljarðar eru notaðir í vegframkvæmdir, að bæta við skatta á bíleigendur er bara hrein geggjun sem ég mótmæli harðlega, vanti skattfé takið þá það af auðmönnum sem þið endalaust hlífið við skattheimtu eða af ferðaþjónustu sem stelur undan af ferðamönnum með komugjöldum en vinsamlegast látið almenning í þessu landi vera hann hefur fengið nóg. Þingmönnum Reykjavíkur ber skylda í eitt skipti að hugsa um þá sem kusu þá.

Undirritað:Hörður Bachmann
041155-5749

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hörður Gunnarsson

Hörður ingólfsson Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Hörður ingólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Hörður Sigmundsson

En einn skattahækkunin. Nei takk.

Mbk. Höskuldur Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Indiana K Bouhlali Ólafsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingi Fannar Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ingibergur Þór Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN. Ingibjörg Jóhannesdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingibjörg Ólöf Benediktsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingimagn Eiríksson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingimar Ísak Bjargarson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingimundur Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Það er kominn tími til að þið alþingismenn hættið að útbúa nýjar álögur á okkur landsmenn endalaust og reynið að sníða ykkur stakk eftir vexti og muna eftir því að við erum aðeins 340.000,- til 360.000,- íbúar hér.

Hvaða vit er í því t.d. að fjölga aðstoðarmönnum ykkar um 17, frekar ættu þið að leggja til að fækka ykkur um 17, þannig mætti spara mörg hundruð milljónir króna og eyrnamerkja þær sérstaklega til vegaframkvæmda ásamt tillögu um, að allar álögur bifreiðaeiganda sem eru tugir milljarða króna á ári fari óskiptar í þær framkvæmir. Þannig mætti gera vegakerfið hér á Íslandi sómasamlegt á næstu fimm til tíu árum.

Undirritað: NAFN
Ingimundur Þórmar Guðnason
Kt.281049-3489

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Ingólfur Steingrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingolfur Valur Þrastarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ingrún Vala Hlynsdóttir.

29. 12. 2018

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Vil að bifreiðagjöldin sem voru sett til bráðabirgða fyrir 30 árum síðan og áttu bara að vera til 1 árs verði notuð í þetta . Það er komið nóg af sköttum á almenning í landinu verið skynsöm og hættið við þessa vitleysu .

Undirritað: Ingunn H Rögnvaldsdóttir
Sent frá Póstur fyrir Windows 10

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingunn Hallgrímsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ingunn myrdal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingunn Snædal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingvar Bremnes

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingvar Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingvar Steinar Vilbergsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ingvi Eðvarðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ingvi Þór Ástþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Irena Guðrún Kojić

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Iwona M. Samson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ìris Dögg Guðjònsdòttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Íris Dögg Hauksdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Huga þarf vel að því að ég sem íbúi utan höfuðborgarinnar borgi ekki fyrir mislæg gatnamót og fleira vegna þess að ég þurfi stundum að sækja þjónustu í bæinn en íbúi innan höfuðborgarinnar þurfi ekki að borga fyrir mislægu gatnamótin sem viðkomandi noti daglega vegna þess að viðkomandi þurfi ekki að sækja neitt utan höfuðborgarinnar og þurfi þar að leiðandi ekki að borga veggjöld.

Undirritað: Íris Gunnarsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Íris Ósk Ágústsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: ísak jansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Ég er eldriborgari búsettur í Hveragerði sem þarf æði oft að aka til Reykjavíkur og/eða Selfoss ýmissa erinda.
Veggjöld myndu vega þungt á fjárhaginn sem er ekki beysin fyrir vegna skatta og skerðinga.

Kær kveðja, Ísleifur Gíslason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ísold Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: ívar björgvinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar .

Ívar Gunnarsson,
Heiðarbraut 5g, 230
Reykjanesbær

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ívar örn Hlynsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ìvar Örn heiti èg og er þrìtugur reykvìkingur.
Èg rek flutningabìl sem èg keyri hvert à land sem er.
Èg greiði fyrir hvern ekinn km. himinhàtt gjald og einnig à hverjum 100km eyðir bìllinn hja mèr að meðaltali 48L af dìsel olìu.
Skatturinn af olìunni sem èg tek er eins og vitað er einnig himinnhàr..

(Fyrir utan alla aðra skatta sem èg greiði kringum rekstur fyrirtækisins)

Hvað svo þegar sama pròsenta af vegtollum "hverfur" eins stærsti hluti bifreiðagjalda og olìuskattinum..

Skyldi þà vera horft til þess hvað skal skatta næst...??

Èg skal glaður borga þà vegskatta sem èg nù þegar borga ef èg fæ það sem jafngildir því à mòti..
Eins og þetta er ì dag myndi èg segja að hlutfallið væri èg borga 100% en þið skaffið 20%..

Og liggur vandamàlið mìn megin..?

Þetta er með öllu móti siðlaust að mìnu mati og stenst engin rök að biðja mig um meiri pening.

Undirritað: Ívar Örn Smàrason/ Arnarfrakt ehf.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Jakob Björnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ekki falla í sömu gildru og Norðmenn (þar sem ég hef búið síðan 1999) Nú borga ég meira en 2500NOK pr. mánuð í auka skatt fyrir það eitt að aka díselbíl til og frá vinnu. Árið 1999 borgaði ég 100NOK pr. mánuð fyrir sama akstur/vegalengd.

Nú er þetta batterí orðið of stórt í sniðum hér í Noregi svo hægt sé að bakka með það. Það geta ekki allir búið í miðborginni eða notað margar klukkustundir á dag með strætó úr úthverfunum.

Þetta ber vott um lága greind og skynsemisskort ef að verður. En ráðamenn í Noregi kunna ekki að skammast sín og viðurkenna mistök, ekkert frekar en þið á Íslandi.

Undirritað: Jakob Helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Jakob Maríasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jakob Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jakob Símon Jakobsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jenný Jensdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Áframhaldandi vegtollar í Hvalfjarðargöngum?

1) Margir bæjarbúar á Akranesi fengu áfall þegar bæjarstjórn Akraness fagnaði því nú í des. 2018 að aftur yrðu lagðir á vegtollar líkt og verið hefur í Hvalfjarðargöngum undanfarin 20 ár. Í ályktuninni er talað um flýtigjöld en ekki vegtolla en jafnframt vitnað í reynslu Spalar af innheimtu veggjalda þannig að bæjarstjórnin hvetur líklega til hliðstæðrar gjaldtöku áfram. Ég leyfi mér að efast um að meirihluti bæjarbúa sé fylgjandi áframhaldandi gjaldtöku í Hvalfjarðargöngum eða annars staðar á leiðinni til höfuðborgarsvæðisins. Alla vega hef ég ekki heyrt af neinum utan bæjarstjórnarinnar.

2) Nú eru Hvalfjarðargöngin uppgreidd og ekki lengur innheimt veggjöld eins og lofað var í upphafi. Enda óþarfi að greiða margfalt fyrir sömu framkvæmd. Það stóð þó tæpt, margir vildu halda gjaldtökunni áfram. Fyrir síðustu Alþingis- og sveitarstjórnarkosningar mátti heyra ýmsa stjórnmálamenn hér á Akranesi og í Norðvesturkjördæmi ympra á ágæti þess að halda áfram gjaldtöku í Hvalfjarðargöngum. Þær raddir hljóðnuðu fyrir kosningar og bæjarstjórn Akraness ályktaði gegn gjaldtöku. Þess vegna er nýleg ályktun bæjarstjórnar Akraness um að taka upp gjaldtöku algjört sjokk fyrir okkur kjósendur.

3) Ég og flestir sem ég hef heyrt af hér á Akranesi fögnuðum því þegar Hvalfjarðargöng voru tekin í notkun. Og samþykktum að greiða veggjöld í 20 ár því ljóst var að annars yrði ekki lagt í þessa fínu framkvæmd. Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi töldu t.d. að margar aðrar framkvæmdir væru miklu mikilvægari en að grafa göng undir Hvalfjörðinn. Veggjöld eru því ekki algerlega útilokuð þó þau beri að forðast nema við mjög sérstakar aðstæður og alls ekki samþykkja nein slík gjöld nema eftir langa og ítarlega umfjöllun þar sem almenningi gefst kostur á að tjá sig. Helst þarf að kjósa í millitíðinni áður en veggjöld eru samþykkt á einhverjum vegum. Alls ekki má rasa um ráð fram og taka slíkar ákvarðanir með viðlíka flumbrugangi og nú er í gangi.

4) Framsetning veggjaldasinna eða flýtigjaldasinna (eða frekar vegtollasinna) á hugmyndum sínum er afar margbreytileg og flaustursleg. Ljóst er að málið er fullkomlega vanreifað. Spurðu þrjá fylgjendur gjaldtöku og þú færð þrjú mismunandi svör um hvaða vegi eigi að leggja með veggjöldum. Yfirleitt eru það samt vegir til og frá höfuðborgarsvæðinu sem vegtollasinnar vilja leggja á vegtoll. Ekki vegir innan höfuðborgarsvæðisins og aldrei heyrir maður um vilja til að leggja á vegtolla á Vestfjörðum, Norðurlandi eða Austurlandi. Varla er ymprað á hugmyndum um veggjöld í öðrum göngum en Hvalfjarðargöngum. Harðsvíruðustu vegtollasinnar nefna raunar gjaldtöku á öllum vegum á landinu, að manni skilst með myndatökum eða guð má vita hvernig.

5) Stundum er sagt að nauðsynlegt sé að leggja á vegtolla vegna þess að tekjur af eldsneytisgjöldum fari minnkandi. Til að leysa það þarf ekki rándýrt og ósanngjarnt vegtollakerfi. Einföld og margreynd skattlagning á bíla er að lesa af kílómetramælum. Þetta var gert við minni díselbíla áður fyrr en einnig var mögulegt að greiða fastan skatt en sleppa álestrinum.

6) Allur kostnaður við vegaframkvæmdir mun rjúka upp þar sem vegtollar verða lagðir á. Í versta falli margfaldast ef vegirnir verða í eigu einkafyrirtækja sem munu þurfa að greiða eigendum sínum sífellt meiri arð að viðbættum háum fjármagnskostnaði og hvað þau nú heita aukagjöldin og sporslunar sem einokunarfyrirtæki geta lagt á "vöru" sína. Maður heyrir fáa tala um einkavegi en samt eiga fyrirtæki eins og Spölur að sjá um framkvæmdir. Sannið til, einhver fjármálaöfl munu eignast vegina og græða á okkur hinum. Við sjáum af Hvalfjarðargöngunum að aðeins hluti veggjaldanna fór í vegaframkvæmdir, annað í alls konar gjöld og sporslur. Hluti af gjaldtökunni vegna Hvalfjarðarganga fór t.d. í að greiða virðisaukaskatt auk þess sem þurfti að greiða stjórn og starfsmönnum. Kannski ekki óhófleg gjöld, ekki veit ég það, en þó verða gjöldin örugglega mun hærri í framtíðinni þegar gróðaöflin verða yfirgangssamari á þessu sviði eins og öðrum í okkar samfélagi.

7) Umræður um vegtolla eru sannast sagna á köflum ansi hrollvekjandi, sérstaklega fyrir okkur Skagamenn. Einn Garðbæing sá ég á Facebook berjast ötullega fyrir því að haldið yrði áfram gjaldtöku í Hvalfjarðargöngum til að hægt væri að fjármagna fína vegi og jarðgöng á Vestfjörðum! Meira að segja stjórnmálamenn sem vildu áframhaldandi veggjöld voru ekki svo ósvífnir, þeir héldu því fram að tvöfalda þyrfti Hvalfjarðargöng og því ætti að halda áfram gjaldtöku. Flestir vegtollasinnar voru þó með svipaðar hugmyndir , "ríka" þéttbýlið á suðvesturhorninu á að greiða vegtolla, ekki aðrir landsmenn sem eiga að fá göng og fína vegi ókeypis. Sérstaklega virðist það vera hugsjón margra að kvelja okkur íbúa í nágrannasveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins.

8) Verst af öllu við þessar hugmyndir um vegtolla er að stjórnmálamenn vilja innheimta tekjur áður en ljóst er í hvað tekjurnar fara og áður en fram hafa farið ítarlegar umræður um málið. Munu fjármálaöfl og ríkir einstaklingar fá einokunarstöðu til að féfletta almenning í nágrannasveitarfélögum Reykjavíkur? Íslenskum stjórnmálamönnum í dag er því miður alls ekki treystandi, þeir virðast fyrst og fremst hugsa um eigin hag og að gæta hagsmuna hinna ríku og sterku í samfélaginu. Og það ástand á eftir að versna, rétt fyrir þinglok samþykktu þingmenn stóraukin framlög til eigin þingflokka sem mun styrkja stöðu þeirra gegn heiðarlegu fólki sem vill bjóða sig fram gegn þeim.

9) Hér hefur aðeins verið tæpt á nokkrum atriðum sem mæla gegn vegtollum, þessari gamaldags innheimtuaðferð sem víða tíðkaðist á lénstímanum. Þó ekki megi alfarið útiloka slíka innheimtu þá held ég að stjórnmálamönnum sem nú ráða á Alþingi sé ekki treystandi til að nota vegtolla skynsamlega og af sanngirni (ef það er þá hægt). Og þeir munu ótilneyddir aldrei leggja nein gjöld af þó búið sé að greiða framkvæmdina upp að fullu. Almenningur verður því að standa saman gegn öllum flausturslegum hugmyndum um ósanngjarnar álögur.

Jens B. Baldursson

Akurnesingur á eftirlaunum

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Jensína Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

--
Kær kveðja / Best regards,

Jóhann Davíð Snorrason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Emil Kolbeins

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Halldórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Haukur Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Helgi Gíslason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Jóhann Már Sigurbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Ó. Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Jóhann Óskarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar .

Mér finnst nú lágmark að nota þá peninga sem nú þegar eru teknir af bifreiðaeigendum í að bæta vegakerfið áður en þið farið að skattleggja okkur bifreiðaeigendur frekar.

Jóhann Sævar Ragnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Valdimarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhann Valdórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Jóhann Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Jóhann Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Johanna Berndsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhanna Eivinsdóttir Christiansen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Johanna Eyjólfsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Jóhanna P Björgvinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
kv.
Jóhannes Andri kjartansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhannes Diego Rodriguez

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Jóhannes Egilsson

Ég mótmæli öllum áformum um Veggjöld einsog þau hafa verið útlögð af meirihlutanum enda munu þau virka einsog Landsbyggðarskattur frekar en sanngjörn notkunargjöld á vegakerfinu.

Innheimta veggjalda með tollhliðum á stofnleiðum inn og út af höfuðborgarsvæðinu mun valda óheyrilegum töfum á umferðarflæði sem nú þegar eru talsverðar á álagstímum, ég hef enga trú á að skipulag vegakerfisins á höfuðborgarsvæðinu muni þola slíkar hindranir án þess að umferðarflæðið út af svæðinu hafi lamandi áhrif á umferðarflæði á milli staða innan svæðisins.

Einnig þá er innheimta á veggjöldum til að fá að fara í gegnum öll jarðgöng á landinu varhugaverð. Sum jarðgöng eru hreinlega nauðsynleg fyrir ýmis bæjarfélög á Landsbyggðinni, einsog t.d. Bolungarvíkurgöngin, og myndi innheimta á gjöldum í þau ekki hjálpa til við að stemma stigu við fólksfækkun á Landsbyggðinni.

Stuðningur fyrir veggjöldum er hverfandi á meðal almennings, máli mínu til stuðnings þá vísa ég í óformlega skoðanakönnun á Facebook sem var stofnuð af Þórólfi Júlían Dagssyni. Könnunin var opin í rúmlega 2 vikur og á þeim tíma höfðu yfir 30 þúsund manns tekið þátt í henni og var yfirgnæfandi meirihluti mótfallinn áformum um veggjöld eða um 83% þáttakenda : https://www.facebook.com/kelazam/posts/10157422618248968

Undirritað,

Jóhannes H. Laxdal
6. Janúar 2019

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhannes Ingi Böðvarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN jóhannes Kristinn Steinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Svona áform þarf að kynna og ræða í aðdraganda kosninga en ekki skella þessu framan í fólk öllum að óvörum. Skattheimta á almenning er þegar of mikil. Ef vilji er til þess að þeir borgi sem noti þá er nærtækast að stórhækka þungaskattinn. Það eru stóru flutningabílarnir og rúturnar sem eyðileggja vegina ekki litlir heimilisbílar. Einnig ætti tafarlaust að lækka hámarkshraðann niður í 70 km/klst. Og ef það er meinigin að ráðast í allar þessar framkvæmdir í einu þá er útséð um að hagstæð tilboð verði gerð. Þá myndast gullgrafaraástand á verktakamarkaði með tilheyrandi offjárfestingum eins og þekkt er. Haldið ykkur bara við núverandi vegaáætlun og vinnið þetta af skynsemi. Það er það sem ætlast er til af ykkur. Ekki svona ábyrgðarlausar lántökur til framtíðar á sama tíma og skuldir ríkissjóðs nema rúmum 700 milljörðum!!

Virðingarfyllst, Jóhannes Laxdal Hjallabraut 13, 815 Þorlákshöfn

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhannes Ragnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhannes Sigvaldason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Jóhannes Þ Jóhannesson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóhannes Örn Kristjánsson

3. janúar 2019

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Jón A Jónsson
2305586399

Ekki bara eins og í forsendunum heldur alfarið.
Það er ekkert mál að rukka rafbíla eins og díselbílar voru rukkaðir fyrir örfáum árum með þungaskatti í formi eingreiðslu eða kílómetra gjalds.
Óhóflegur hluti þessara gjalda mun fara í innheimtu kostnað sem fellur þá til sérvalina aðila eins og mælagjöld gerðu og mun ekki nýtast til vegabóta.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Arnarr Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Árni Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Tel að tekjumissi vegna rafbíla, sem eru ein helstu rökin fyrir veggjöldum, megi jafna t.d. með því að leggja á þá þungaskatt. Þá yrði notað kerfi sem þegar er fyrir hendi og ekki þyrfti að stofna nýtt bákn með tilheyrandi kostnaði.

Undirritað: Jón Bjarnason

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Brynjar Sigmundsson

Kennitala 2312775959

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Egill Sveinbjörnsson

Ég mótmæli vegagjöldum.
Frétti af reinslu Norðmanna þar sem einkafyrirtæki sér
um innheimtu veggjalda og 80% innkomunar fer í kostnað.

Nóg komið af einkavæðingu hér.

Jón Erlings Jósson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón F. Oddsson

Ég undirritaður styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar. Mjög brýnt er að hraða framkvæmdum við vegagerð, bæði til að bæta samgöngur og auka öryggi. Það mun tæpast gerast nema með aukinni skattheimtu. Líta má á skattheimtuna sem fjárfestingu sem í framtíðinni mun skila arði til þeirra sem skattinn borga.

Jón Gíslason, 160155-7289.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað Jón Grétar Jónasson

Komið þið sæl.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Meginástæður eru þær að ég tel eðlilegra að fjármögnun sé af sameiginlegum sjóðum, þ.v.s. í gegnum skattkerfið, þannig að þeir sem þurfa vinnu sinnar vegna eða til að sækja opinbera þjónustu (svo eitthvað sé nefnt), komi ekki til með að þurfa að greiða háar fjárhæðir í vegtolla.

Þá sé ég ekkert að því að taka lán á hagstæðum kjörum til að fjármagna verkið og flýta framkvæmdinni. Hins vegar verði langtímafjármögnun framkvæmd með hærri skattlagningu þeirra sem hæstar hafa tekjurnar (fyrirtækja og einstaklinga) – ekki síst með hækkun veiðigjalda á ný og auknum fjármagnstekjusköttum á þá sem hafa miklar vergar fjármagnstekjur (yfir 25 milljónir á ári)

Undirritað:

Jón Gunnar Borgþórsson,
Úthlíð 13,
105 - Reykjavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Við Íslendingar borgum nú þegar vel fyrir öllum kostnaði við vegagerð í gegnum bifreiðagjöld og bensínskatta! Það er eingöngu slæm vinnubrögð hátt launaðara alþingismanna sem þiggja sína bensín og bifreiðastyrki fyrir tugi milljóna á ári sem veldur því að vegirnir okkar eru í molum. Ég legg því til að niðurfelling allra bifreiðastyrkja hjá Ríki/sveitarfélögum og það fé notað í vegagerðina ásamt þeim milljörðum sem bifreiðaskattar og bensíngjöld skila nú þegar í ríkiskassann á ári!

Skammist ykkar alþingismenn

Undirritað
Jón Gunnar Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón H Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta
Umhverfis- og samgöngunefndar
Jón Harrý Njarðarson
Brattholti 801 selfoss

Undirritað: NAFN Jón Harrý Njarðarson
Brattholti 801 selfoss

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón ingibergur guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda

Jón Ingvar Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Jón Leví Grétarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Þetta eru aukin útgjöld fyrir bílaeigendur og er ekki á það bætandi. Sjá nýlegt dæmi um Vaðlaheiðargöng sem er lýsandi dæmi um hvernig þetta allt saman er misnotað.

Undirritað: Jón Magnús Katarínusson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Jón magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Mar Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Oddur Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Ég mótmæli frekari skattlagningu á bifreiðaeigendur, tel að hægt sé að nota fjármuni sem koma úr bankasölu , setja mengunarskatt á stóriðju, hækka auðlindagjald á útgerðir sem eiga meira en 5 % af kvóta , hækka fjármagnstekjuskatt, það mætti setja 2000 kr sérstakt veggjald á hvern sem leigir bílaleigubíl og svo framvegis af nógu er að taka, en nóg komið af skattlagningu á almenna bíleigendur
Undirritað: NAFN Jón Ólafsson kórsalir 3

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Jón Ólafur Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Ólafur Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Jón Valdimars

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Páll Garðarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Ragnar Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Ragnar Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Ég vil að gjaldskylda verði um rándýrt hlið út af bílastæði Alþingis !

Kveðja

Jón Ragnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Jón Rúnar Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

--
Jón Sigmar Ævarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Jón Steingrímur kjartansson Húsasmíðameistari

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Jón Svan Grétarsson

„Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar“

Jón Sævar Jónsson
kt. 300747-3619
Reykjabyggð 22
270 Mosfellsbær

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Trausti Gunnarsson
Kt. 0710804989.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: JónTryggvi Arason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Valdimar Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN jón valsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Viðar Ásmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Þ Jóhannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Þór Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Jón Þór Guðjónsson

Góðan dag.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Kveðja/Regards,
Jón Þór Jónsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jón Örn Guðjósson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jóna Júlía Henningsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Jóna Ósk Jónasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jónas Hólmgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Jónas Jakobsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jónas Sigfússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Jónas Unnarsson, kennitala: 290973-3339

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jónas Yngvi Ásgrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

_____

Jónas Þór Karlsson

Smárahlíð 6 G

603 Akureyri

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jónas þór sigurbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jónbjörg SesseljaHansen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jósef Heimir Guðbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Jósep Þorbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Júlíana Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Júlíus Már Baldursson

Við erum búin að borga þessi vegagjöld fyrir löngu og mikið meira en það.

Skattur á olíur,bensín og bifreiðaskatturinn (sem er orðin 30 ára gamall og var settur á í 1 ár á sínum tíma) eiga að fara samkvæmt lögum til vegaviðhalds og vegagerðar en það fer bara lítill hluti af þessu til þessa málaflokks.

Skilið því sem þið takið af þjóðinni með þessum gjöldum og sköttum og setjið það til vegamála eins og lög gera ráð fyrir

Enginn vegagjöld takk!

Júlíus Már Baldursson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undiritað: Júlíus Viggó Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Jökull Einarsson kt 091057-4418

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Jökull Veigarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Jörgen Pétur Jörgensson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Karel Pétur Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Karen Jósefs Tómasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Karen Ósk Birgisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN karen ósk sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Þetta er auka skattur á þeim sem sækja vinnu og þjónustu á höfuðborgarsvæðinu. Auk þess sem ég álit þetta vera dýrt, flókið og óréttlát leið til innheimtu skatts. Ef auka þarf gjöld til að fjarmagna vegaframkvæmdir væri einfaldast að hækka bifreiðagjöldinn og passa upp á að peningen færi í vegaframkvæmdir. Það mundi leggjast jafnt á alla, ódýrt í innheimtu og bílaeigendur mundi finna minna fyrir hækkunin á reikningi sem kemur tvisvar á ári en að þurfa greiða auka gjald oft á viku.
Ef til þess kemur að veggjöld verða að raunveruleika þarf að fella niður eða lækka önnur gjöld á móti sem áætluð voru til vegakerfisins, sem ég tel vera mjög óhagkvæmt. Auk þess er ég mjög á móti því að fyrirtæki, alveg sama hvort það er einkarekið eða í eigu almennings, sér um innheimtu veggjalda ef til þess kemur.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Karítas Sif Halldórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Karl B Hjálmarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Karl Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Karl Gunnlaugsson 170866-3129

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Karl Halldór Valsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Karl Valur Bek

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Karólína Stefanía Þórisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Katla Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Katrín Auðbjörg Aðalsteinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Katrín Helga Steinþórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Katrín Jakobsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Katrín Júlía Júlíusdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Katrín Lára Lárusdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Katrín Lilja Hraunfjörð

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Katrín Ósk Sigurdórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Katrín Valdís Hjartardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Katrín Ösp Þorsteinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kári Gunnar Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kári Jónsson.
1. bensín/olíuskattar verða aflagðir (lækkaðir verulega).
2. 50-milljörðunum sem þegar hafa verið teknir af bíleigendum verði skilað skilyrðislaust til vegamála, áður en veggjöld verða að lögum.
3. Veggjöld í núverandi mynd, eru AUKA/viðbótar-GJÖLD á allann almenning í landinu.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kári Olgeir Sæþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kári Ragnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Kári Þorgrímsson Garði Mývatnssveit.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefnda.

Rökstuðningur:

1. Ríkissjóður skuldar nú þegar stóra upphæð til málaflokksins, sem innheimt hefur verið í formi sérgjalda á eldsneyti og bifreiðar undanfarin ár.

2. Með tilliti til þess hvernig farið hefur verið með þau gjöld, og hversu ómarkviss veggjaldtakan á að vera (þ.e. innheimt af öllum stofnleiðum og jarðgöngum án tillits til þeirra framkvæmda sem þar standa yfir), verður að telja fullvíst að þessi skattheimta munu ekki heldur skila sér til vegamála nema að takmörkuðu leiti.

3. Ef skipt yrði yfir í þetta form gjaldtöku þyrfti að sjálfsögðu að fella niður öll sérgjöld á eldsneyti og bifreiðar, en það er ekki nefnt í samgönguáætlun.

4. Þessi gjaldtaka myndi lenda þyngst á þeim sem hrökklast hafa undan húsnæðisskorti frá höfuðborgarsvæðinu til annarra sveitarfélaga, en sækja enn vinnu og / eða skóla þangað. Ætla má að mjög stór hluti þess hóps sé ungt fólk sem er að reyna að koma undir sig fótunum, og sem ekki má við frekari skattpíningu.

5. Allsendis ómögulegt er að stunda slíka gjaldheimtu án freklegra brota gegn friðhelgi einkalífs, þar sem hún krefst nákvæmrar skráningar á allri umferð ökutækja á öllum fjölförnustu vegum landsins. Slík skráning er náttúrlega ekkert annað en grófar persónunjósnir.

--
Virðingarfyllst,
Kári Össurarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ketill Már Björnsson

Góðan dag.

Ég undirritaður andmæli fyrirhugaðri skattlagningu sem taka veggjalda er.

Undanfarin ár höfum við bíleigendur greitt gríðarlega fjármuni í veggjöld í formi skatta á ökutæki og eldsneyti.

Mæli ég með að þeim peningum verði skilað í þau verkefni sem þeim var ætlað að standa undir.

Með von um úrbætur,
Kjartan Birgisson
Lundi 19,
200 Kópavogi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kjartan Kjartansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Ég tel þessi áform muni brjóta gegn stjórnarskrá Íslands um að ekki megi mismuna fólki um frjálsa för. Einnig er ekki leyfilegt að tvískatta samgöngur sem almenningur hefur þegar borgað fyrir í formi bensínskatts og annarra gjalda.

Undirritað: Kjartan Rafn Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Eins og ég skil tillögurnar þá verða veggjöld ekki lögð á um 70% landsmanna, þ.e.a.s. íbúa Höfuðborgarsvæðisins, nema að því örlitla leyti þegar þeir eiga erindi út á land. Hin u.þ.b. 30% landsmanna úti á landi sem sækja verslun, þjónustu, menntun, heilbrigðisþjónustu, stjórnsýslu o.fl. til Höfuðborgarsvæðisins munu þurfa að greiða langstærstan hluta þessa nýja skatts. Það munu þau gera líka í formi hækkaðs verðs á flutningum og almenningssamgöngum um vegi.

Ég lít því á þessa tillögu sem óréttlátan landsbyggðarskatt. Miklu nær væri t.d. að leggja kílómetragjald á ökutæki allra landsmanna, sem væri hægt að fylgjast með í ökutækjaskoðun.

Undirritað:
Kjartan S. Þorsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: Kjartan Sigurgeirsson Breiðahvarfi 8 Kópavogi kt:2412484029
Ef nauðsyn er til að auka/breyta álagningu skatta á akstur er skilyrði að fella niður óréttlát bifreiðagjöld, sem sett voru inn í eldsneytisverð 1972 og setja í staðinn gjöld miðuð við akstur ökutækis. Sem þýðir að setja verður ökumæla í allar bifreiðar, hægt að nota GPS skráningu

6. janúar 2019.

Umsögn um veggjöld

Kjartan Stefánsson,

Norðurbrú 1, Garðabæ.

Hingað til hefur vegagerð verið fjármögnuð með framlögum á fjárlögum. Tekna hefur meðal annars verið aflað með ýmsum gjöldum á bifreiðar og rekstur þeirra. Einnig er sá möguleiki fyrir hendi að taka lán til stórra framkvæmda eða selja ríkiseignir.

Góðar samgöngur, öflugt viðskiptalíf

Hvarvetna í heiminum hafa góðar samgöngur stuðlað að öflugu viðskiptalífi. Um það eru mörg dæmi að fornu og nýju. Undanfarna áratugi hafði tekist að byggja upp nokkuð gott vegakerfi hér á landi þótt sigið hafi á ógæfuhliðina síðustu árin. Þetta skapaði mörg tækifæri. Ferðaþjónustan hefur náð að blómstra og skilað ómældum tekjum í ríkissjóð, greiðir fiskflutningar hafa með bættum samgöngum á landi aukið sérhæfingu og hagræði í sjávarútvegi, unnt hefur verið að sameina heilbrigðisþjónustu á landsbyggðinni og lækka kostnað þar með og fleira mætti nefna. Góðar samgöngur efla þjóðarhag um leið og þær greiða götu einstakra vegfarenda hverju sinni.

Vegamálin vanrækt

Vegna aukinnar umferðar og til að tryggja öryggi þarf að veita meira fé til vegamála, bæði til viðhalds og nýrra framkvæmda. Þetta hefur legið fyrir um nokkurt skeið. Vandinn er sá að þessi málaflokkur hefur verið vanræktur á seinni árum. Við gerð fjárlaga næstu árin þurfa

vegamálin því að fá meira vægi en áður. Verkefni alþingismanna er að velja og hafna þegar kemur að því veita fé til einstakra málaflokka. Íslenska ríkið er ekki á flæðiskeri statt og hvers vegna er erfiðara að sinna vegamálum nú en var hér á árum áður? Þingmenn þurfa að finna annað ráð en að varpa vandanum yfir á skattgreiðendur.

Ærin gjöld á bifreiðaeigendur

Óþarft er að taka fram að nú þegar eru álögur á bifreiðaeigendur mjög miklar og langt umfram framlög ríkisins til vegamála. Öll frekari gjaldtaka á bifreiðaeigendur er óhófleg, hvort sem er í formi vegtolla eða annarra gjalda. Aukin umferð hefur líka skapað meiri tekjur í ríkissjóð sem ættu að gefa frekari svigrúm til vegagerðar. Tekjur ríkissjóðs hljóta jafnframt að hafa aukist umtalsvert vegna aksturs erlendra ferðamanna um vegi landsins, jafnt gjöld af bílaleigubílum, hópferðabílum og eldsneyti. Hvert renna þeir peningar?

Þá má líka nefna að ef ríkið telur sig ekki hafa efni á því að undanskilja rafbíla frá margvíslegum opinberum gjöldum þá er miklu einfaldara að afnema slíkar undanþágur en leggja á vegtolla.

Veggjöldin eru skattahækkun

Því er haldið fram að rétt sé að leggja á veggjöld til að láta þá borga sem vegina nota. Veggjöld á helstu stofnleiðir til og frá höfuðborgarsvæðinu þjóna þeim tilgangi illa. Þeir sem aka frá höfðuborginni til Hveragerðis borga þá sama gjald og þeir sem aka frá borginni til Egilsstaða. Og erlendir ferðamenn sem koma á bílum með ferju til Seyðisfjarðar geta ekið nánast um allt land án þess að greiða veggjöld. Veggjöld á stofnleiðir eru ekkert annað en lítt dulbúin skattahækkun sem reyndar leggst aðallega á höfuðborgarbúa og þá sem búa í nágrenni höfuðborgarinnar en sækja vinnu eða þjónustu þangað.

Það skýtur skökku við að sá stjórmálaflokkur sem nú berst harðast fyrir skattahækkun í formi veggjalda skuli hafa boðað skattalækkun fyrir kosningar.

Veggjöld sem valkostur

Í einstaka tilvikum eru veggjöld réttlætanleg þegar vissum skilyrðum er fullnægt. Gerð Hvalfjarðarganga er gott dæmi um það. Við opnun þeirra höfðu vegfarendur val um að aka gömlu leiðina fyrir Hvalfjörð eða nýta sér göngin. Þeir höfðu þannig val milli tveggja kosta og voru ekki verr settir en áður. Sama gildir um Vaðlaheiðargöngin. Menn hafa val um að aka Víkurskarð eftir sem áður án veggjalds. Önnur Hvalfjarðargöng og Sundabraut eru dæmi um nýjar vegaframkvæmdir sem hægt væri að ráðast í og fjármagna með veggjöldum.

Sum staðar erlendis eru innheimt veggjöld á hraðbrautum. Þar háttar gjarnan þannig til að vegfarendur eiga val um að aka eftir sveitavegum eða landshlutavegum og komast þannig leiðar sinnar án þess að fara á hraðbrautirnar. Hér á landi er slíku tvöföldu vegakerfi vart til að dreifa. Sveitavegir og þjóðvegur 1 tvinnast víða saman. Umbætur á þjóðvegi 1, til dæmis tvöföldun á einhverjum vegarkafla, eru því varla framkvæmdir sem henta til að fjármagna með gjaldtöku ef ekkert val er um aðrar leiðir.

Hvað liggur á?

Veggjöld voru ekki kosningamál fyrir síðustu kosningar og ekki er minnst á þau í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar. Þeim var heldur ekki fundinn staður í nýsamþykktum fjárlögum. Nú dúkkar þetta mál upp í tengslum við samgönguáætlun og það á að keyra í gegn með offorsi að því er virðist.

Innleiðing veggjalda er stórt og viðamikið mál og grundvallar stefnubreyting sem krefst ítarlegrar umræðu og skoðunar. Óþarft er að rasa um ráð fram. Hugsanlega mætti afla aukins fjár til vegagerðar með sölu ríkiseigna eins og áður er nefnt eða finna aðrar leiðir.

Heppilegra væri að afgreiða samgönguáætlun sérstaklega, með þeirri óvissu sem hvort sem er ríkir um fé til vegaframkvæmda á fjárlögum frá ári til árs, án þess að taka afstöðu til stórfelldra skattahækkana á bifreiðaeigendur. Þá gefst nægur tími í vetur til að fara ofan í saumana á hugmyndum um veggjöld.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kjartan Steinar Lorange, Atvinnubílstjóri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kjartan Þór Þorvaldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar enda tel ég að gjaldstofnar sem leggjast á bifreiðaeigendur eigi að renni óskiptir til þessa málaflokks.

Virðingarfyllst,

Kolbeinn G Engilbertsson

4. febrúar 2020

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Samgönguáætlun ætti að gera ráð fyrir að innheimt vegjöld í formi ökutækjaskatts og eldsneytisgjalds sem ætluð eru til viðhalds og uppbyggingar vegakerfisins, verði nýtt til framkvæmda. Ekki væri óeðlilegt að ríkissjóður greiði til baka þau gjöld sem hafa verið innheimt síðustu ár en ekki skilað til vegaframkvæmda verði greidd til baka, hvort sem slíkt væri gert með erlendu láni eða niðurskurði gæluverkefna.

Kolbeinn Jósepsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Hins vegar geri ég kröfu um að þau gjöld sem nú þegar eru innheimt af bifreiðaeigindum – fari í uppbyggingu og viðhald vegakerfisins, en ekki í samneysluna.

Fyrst þarf að sýna fram á að þau gjöld dugi ekki til, áður en til viðbótar gjaldheimtu kemur með veggjöldum.

Samneysluna á að fjármagna í gegnum almenna skattkerfið, en ekki með sérsköttum á ákveðna þegna þjóðfélagsins.

Undirritað: Kolbeinn Kolbeinsson, kt. 301253-2149

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Þetta mun gera það að verkum að ég komist ekko eins oft að hitta fjölskyldu mína, sonur minn mun hitta minna pabba sinn og svo að amma mín mun ekki komast í alla sína læknatíma hjá sérfræðingunum sem hún þarf að vera hjá er ekki nóg að þið takið nú þegar allan hennar pening nú þegar

Undirritað: Kolbrún H. H. Biering

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kolbrún Lind Karlsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kolbrún Roe

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Kv, Kolbrún Valbergsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Konráð Gylfason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Konráð Jón Birgisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN konráð logn haraldsson

Kópavogsbær
Digranesvegur 1
200 Kópavogur
Sími 441 0000
kopavogur.is

Alþingi 2.11.2018
Málsnr.: 1809336
Málalykill: 0.34.5

Fundur með umhverfis- og samgöngunefnd

Bæjarstjórn Kópavogs leggur áherslu á eftirtalin mál: 173 mál

1. **„Þjóðvegir“**

1.1. Bæjarráð Kópavogs lýsir yfir vonbrigðum með nýja samgönguáætlun ríkisstjórnarinnar fyrir árin 2019-2033 en samkvæmt henni á enn og aftur að fresta framkvæmdum við Arnarnesveg, nú til ársins 2024. Þetta er gert þótt öllum ætti að vera ljóst að umferð í gegnum Vatnsendahverfið er orðin allt of mikil og gatnamót Breiðholtsbrautar og Vatnsendavegar löngu sprungin en þar fara um yfir 12.000 bílar á sólahring og miklar umferðatafir eru háannatímum. Sérstök athygli er vakin á þeirri miklu áhættu er varðar öryggi íbúa Kópavogs þar sem efri byggðir Kópavogs eru ekki innan viðbragðstíma sem slökkviliði og sjúkraflutningum á höfuðborgarsvæðinu er gert að starfa eftir.
Í samgönguáætlun 2011-2022 lenti Arnarnesvegur milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar í enn einni frestuninni og var færður aftar á samgönguáætlun eða yfir á tímabil þrjú, árin 2019-2022. Nú er gengið enn lengra og veginum frestað til áranna 2024-2028. Kópavogsbúar hafa sýnt mikla biðlund og tóku síðustu frestun þegjandi í ljósi aðstæðna. Þessi nýjasta frestun er hins vegar ekkert annað en dónaskapur gagnvart íbúum Kópavogs og höfuðborgarsvæðisins alls. Bæjarráð skorar á Samgöngu- og sveitastjórnarráðherra og Alþingi að breyta tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og virða fyrri áætlun um að lokið skuli við veginn á árunum 2019-2022.

1.2. Brú yfir Fossvog – Óskað er eftir að Vegagerðin komi að fjármögnun brúarinnar með Reykjavíkurborg og Kópavogsbæ. Gert er ráð fyrir umferð Strætisvagna, hjólandi og gangandi

1.3. Nýbýlavegur – fyrirhugað er að taka hann út af þjóðvegaskrá, semja þarf um yfirtöku á veginum og frágang svo hægt sé að skila honum í fullnægjandi ástandi. Ósamið er um þessa yfirfærslu.

1.4. Bláfjallavegur – Óskað er eftir að fjárveiting verði nú þegar samþykkt til þess að bæta Bláfjallaveg og Bláfjallaleið vegna vatnsbóls höfuðborgarsvæðisins.

Kópavogi, 2. nóvember 2018

VOTTUN HF
ÍST ISO 9001

Kópavogsbær

Digranesvegur 1
200 Kópavogur
Sími 441 0000
kopavogur.is

Alþingi 24.10.2018
Málsnr: 1809336
Málaykill: 0345

Skrifstofa Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Kirkjustræti 12
101 Reykjavík

Kópavogi, 18. október 2018
1810507/001.01 AKG

Efni: Ályktun bæjarráðs Kópavogs um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

Á fundi bæjarráðs Kópavogs þann 18. október sl. lögð fram til umsagnar tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173 mál. Á fundinum var eftirfarandi ályktun bæjarráðs Kópavogs samþykkt vegna málsins:

„Bæjarráð Kópavogs lýsir yfir vonbrigðum með nýja samgönguáætlun ríkisstjórnarinnar fyrir árin 2019-2033 en samkvæmt henni á enn og aftur að fresta framkvæmdum við Arnarnesveg, nú til ársins 2024. Þetta er gert þótt öllum ætti að vera ljóst að umferð í gegnum Vatnsendahverfið er orðin allt of mikil og gatnamót Breiðholtsbrautar og Vatnsendavegar löngu sprungin en þar fara um yfir 12.000 bílar á sólahring og miklar umferðatafir eru háannatímum. Sérstök athygli er vakin á þeirri miklu áhættu er varðar öryggi íbúa Kópavogs þar sem efri byggðir Kópavogs eru ekki innan viðbragðstíma sem slökkviliði og sjúkraflutningum á höfuðborgarsvæðinu er gert að starfa eftir.

Í samgönguáætlun 2011-2022 lenti Arnarnesvegur milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar í enn einni frestuninni og var færður aftar á samgönguáætlun eða yfir á tímabil þrjú, árin 2019-2022. Nú er gengið enn lengra og veginum frestað til áranna 2024-2028. Kópavogsbúar hafa sýnt mikla biðlund og tóku síðustu frestun þegjandi í ljósi aðstæðna. Þessi nýjasta frestun er hins vegar ekkert annað en dónaskapur gagnvart íbúum Kópavogs og höfuðborgarsvæðisins alls.

Bæjarráð skorar á Samgöngu- og sveitastjórnarráðherra og Alþingi að breyta tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og virða fyrri áætlun um að lokið skuli við veginn á árunum 2019-2022.“

Virðingarfyllst,

Anna Kristín G.

Anna Kristín Guðmundsdóttir
verkefnastjóri stjórnsýslusviðs

Það er fáránlegt að fara að bæta við gjöldum á bíleigendur, það er tekið allveg nóg í skatta og gjöld af eldsneyti og bifreiðum en aldrei lagast vegirnir. Það er skrifað að gjaldtöku verði hætt þegar lán er greitt upp. Ég einfaldlega trúi því ekki, eina skiptið sem ég hef séð það gerast er í Hvalfjarðargöngum. Það virðist dálítið vera þannig að þegar gjöld/skattar eru komnir á, þá fara þau aldrei af.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kópur Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Fer reglulega til keflavíkur vegna vinnu og borga ríflega veggjöld í gegnum skatta á bensíni. Hluti þeirra álagningar hefur ekki skilað sér til því sem hún á að standa fyrir í gegnum árin.

Undirritað: Kristjan Þór Zoega

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristbjörg S Bech Níelsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristbjörn Einarsson 160876-5659

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Nú þegar eru álögur á eigendur ökutækja sem eyrnamerktar eru samgöngumálum og rétt að minna á að í langflestum tilfellum þegar þessar álögur hafa verið kynntar gegnum tíðina hafa þær verið sagðar til viðhalds og nýbygginga vegakerfisins. Reynslan sýnir hinsvegar að lítill hluti þessara álagna skilar sér þangað sem þeim var ætlað í upphafi.

Að auki má draga í efa að útreikningar þeir sem birtir hafa verið standist skoðun. Að mínu viti er mikil hætta á að þessar álögur muni þurfa að vera mun miklu hærri en segir í kynningum á frumvarpinu og þar með er verið að blekkja almenning. Því er ekki með nokkru móti hægt að sætta sig við þetta frumvarp eins og það er lagt fram og kynnt.

Undirritað: Kristbjörn Hjalti Tómasson kt. 070363-5939

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristin Röver

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Hættið þessum fíflaskap og notið eyrnamerktu bifreiðaskattpeningana í vegina.

Undirritað: Kristinn Atlason 1707484179

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristinn Benediktsson kt 0102785979

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristinn Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagninguveggjalda.

Undirritað: Kristinn G. Þormar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristinn Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, sérstaklega vegna þess að nú þegar er verið að innheimta miklar fjárhæðir af eigendum bíla hér á landi, upphæðir sem skila sér að litlum hluta í vegina okkar. Ég sé því ekki þörf á því að skattleggja þetta meira en nú er gert. Byrjið á því að nýta til fulls þær upphæðir sem eru ónýttar, svo skulum við tala um veggjöld.

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Kristinn Lárusson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristinn Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Kristinn Snær Sigurjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Kveðja Kristinn Sveinsson
Bílamálunin Geisli
BMG
Skútahrauni 15
220 Hafnarfjörður
Sími 5650100
KT: 4703070210

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristinn Þór Gunnarsson

Keflavík 21. desember 2018

Alþingi,
b.t. umhverfis og samgöngunefndar,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Efni: Athugasemd við samgönguáætlun tímabilið 2019 - 2023.

Ég undirritaður andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, vegna þess að þar er verið að leggja nýja skatta ofan á háa skatta sem bíleigendur og umferð bera nú þegar. Vegtollar eru sagðir eiga að fara til aukinna vegaframkvæmda. Núverandi skattar á bíleigendur eru aðeins notaðir að hluta í þeim tilgangi. Gjaldtaka er áformuð með gjaldhliðum og myndavéla tækni. Engin kostnaðaráætlun er lögð fram í tillögunni vegna gjaldhliðanna. Ef aðeins bensíngjaldinu sem lagt er á eldsneyti í dag yrði skilað í nýframkvæmdir í vegakerfin yrði það þjóðhagslega hagkvæmasta lausnin.

Það er óþarfi að kosta til rándýrra manvirkja til þess eins að innheimta vegatolla af þeim ökutækjum sem keyra á þeim leiðum sem teljast mega hagkvæmt að reisa gjaldhlið.

Auk þess er ég þeirrar skoðunar að ekki eigi einkavæða samneyslu / innviði eins og vegi og göng.

Kristinn Þór Jakobsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

kveðja
Kristín Bjarnadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristín Björnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristín Dögg Kristinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Kristín Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristín Lilja Sölvadóttir

Ég **andmæli** áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristín Lind Magnúsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristín Rós Birgisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
KristínS Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Kristín Scheving

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Kristín Stella Lorange

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristín Telma Hermannsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristín V Valdimarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Kristin Thordardottir
Kt 200768-4939

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Stór munur er á gjaldtöku við ákveðin umferðarmannvirki á borð við jarðgöng, þar sem önnur leið er yfirleitt í boði og á veggjöldum við vegi inn í höfuðborgina. Höfuðborgin gegnir ákveðnu hlutverki sem miðstöð ýmissar þjónustu og ætti ekki að hefta aðgengi hluta landsmanna að henni með tollum.

Einnig eru margir sem vinna á höfuðborgarsvæðinu en búa utan þess vegna þess að þeir hafa ekki næg fjárráð til að sjá sér fyrir húsnæði á höfuðborgarsvæðinu. Sú gjaldheimta sem fyrirhuguð er yrði íþyngjandi fyrir þann hóp og myndi rýra lífsgæði hans.

Augljóslega þarf að breyta gjaldheimtu eftir því sem rafbílum fjölgar. Enn sem komið er gengur þó mikill meirihluti bíla fyrir jarðefnaeldsneyti og hagnast ríkissjóður á álögum á bensín/olíu. Finna þarf sanngjarna leið t.d. þar sem breyttar álögur taka gildi hjá þeim sem skipta yfir í rafbíl en bætast ekki við önnur gjöld hjá þeim sem ekki hafa haft tök á því enn.

Undirritað: Kristín Þyri Þorsteinsdóttir, kt. 100977-3469

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Kristjana Hlín Valgarðsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristjana M Harðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristján Ásgeirsson. Kt. 2005658009

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Kristján B. Heiðarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað:

NAFN Kristján Finnbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta umhverfis-og samgöngunefndar

Kristján Freyr Helgason
021265-4549

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Kristján Friðrik Einarsson

Ég andmæli öllum áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar .

Undirritað: Kristján Hafliðason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Kristján Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Bifreiðaeigendur greiða nú þegar með því mesta í opinber gjöld sem þekkist í heiminum.

Undirritað: Kristján Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Kristmundur R Carter
0210705649

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Kristofer Máni Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Kristófer Jóhannesson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristófer Karlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristófer Orri Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Kristófer Þorgrímsson Reykjanesbæ
Kt. 310149 5869.

Þar sem Reykjavík á að sleppa, en ef sett verða veggjöld á allar stofnbrautir sem Vegagerðin sér um Reykjavík.
Þá er hægt að skoða málin.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Kristrún Una Thoroddsen

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

nefndasvid@althingi.is

Reykjavík 25. október 2018.

Efni:
Samgönguáætlanir 2019 – 2024 og 2025 – 2033

Í framkomnum Samgönguáætlunum 2019 – 2033 er gert ráð fyrir framlagi til reiðvega 75. m. kr. á ári og er gert ráð fyrir sömu árlegri fjárhæð út tímabilið.

Árið 2001 er reiðvegafé á vegaáætlun 41.8 m.kr. árið 2006 52.0 m.kr. árið 2009 70.0 m.kr. fjárframlög til reiðvega höfðu nokkurn vegin fylgt verðlagsþróunum. Hefði sú þróun haldið áfram að reiðvegafé fylgdi verðlagsþróunum þá væri árlegt framlag í dag um 120. m. kr. Árið 2010 er reiðvegafé hins vegar lækkað í 60.0 m.kr. og hefur haldist svo síðan óbreytt.

Þrátt fyrir þetta hefur LH tekist á hendur aukin verkefni sem eru greidd af ofangreindu reiðvegafé vegaáætlunar þar má m.a. nefna skráningu og flokkun reiðleiða í kortasjá, útgáfa og uppfærsla reiðvegahandbókar og merkingar reiðleiða í samstarfi við sveitarfélög. Allur tilkostnaður LH vegna þessa kemur af reiðvegafé vegaáætlunar og þar af leiðandi verður minna fjármagn eftir til viðhalds og uppbygginga reiðvega.

Í október 2017 stóð LH fyrir vel heppnuðu málþingi um úrbætur í reiðvegamálum þar voru mörg góð erindi flutt m.a. um öryggismál, reiðvegi í þjóðgörðum, gamlar götur ofl. í þinglok var eftirfarandi ályktun samþykkt samhljóða:

Málþing um úrbætur í reiðvegamálum
Haldið í Borgarnesi 14. október 2017

Ályktar:

1) Að reiðvegafé verði að lágmarki tvöfaldað frá því sem nú er og fylgi verðlagsþróunum.

2) Að reiðvegir verði skilgreindir í umferðarlögum og að réttarstaða ríðandi umferðar verði tryggð.

3) Að veghald reiðvega verði hjá ríki og sveitarfélögum.

4) Að tryggja öryggi ríðandi umferðar gagnvart annarri umferð.

5) Að reynt verði með öllum ráðum að hafa ríðandi umferð eins fjarri akandi og hjólandi umferð eins og kostur er.

6) Að ekki verði þrengt frekar að reiðleiðum á hálendinu en orðið er.

7) Að Framkvæmdasjóður ferðamannastaða styrki reiðvegagerð og aðstöðu í tengslum við hestatengda ferðaþjónustu.

Í lok málþingsins var skipuð samstarfsnefnd um úrbætur í reiðvegamálum.

Sem fyrr getur þá vinnur LH að skráningu reiðleiða í kortasjá, skráningin er unnin í samstarfi við Loftmyndir ehf. Einungis þær reiðleiðir sem eru á staðfestu aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags eru settar í kortasjána. Reiðleiðirnar skiptast í þrjá flokka, þéttbýlis-, stofn- og héraðsleiðir. Allar reiðleiðir í kortasjánni fá ákveðin númer og kaflanúmer, númerakerfið er unnið í samstarfi við Vegagerðina.

Búið er að skrá 12437 km. af reiðleiðum í kortasjána á svæðinu frá Lómagnúpi í austri, um Suðurland, Vesturland og Norðurland að Jökulsá á Fjöllum. Kortasjáin er til mikilla hagsbóta og öryggis fyrir skipulag hestaferða, hægt er að hlaða niður GPS ferlum af hverri reiðleið fyrir sig. Einnig kemur fram heiti hverrar reiðleiðar og lengd í km. Það að geta hlaðið niður ferlum af reiðleiðinni stuðlar að miklu öryggi hestaferðamanna sem og gangandi manna sem einnig geta nýtt sér reiðleiðirnar. Skráning og kortlagning reiðleiða og gott aðgengi að þeim upplýsingum stuðlar að því að beina umferð hestamanna inn á samþykktar reiðleiðir og vernda þar með viðkvæm svæði á landinu.
Markmið með kortasjánni er að safna öllum reiðleiðum á landinu í einn kortagrunn sem er öllum aðgengilegur.
Í kortasjánni er hægt að skoða yfirlit reiðvegaframkvæmda áranna 2011–2017 undirrituðum er til efs að aðrir aðilar hafi eins gagnsæa notkun á almannafé og hestamenn.
Verið er að skoða þessa dagana hvort að í kortasjána verði möguleiki á að bæta lýsingum eða upplifun hestaferðamanna af reiðleiðunum, einnig að bæta við myndgallerýi eða myndbandi af reiðleiðum í kortasjánni.
Bein leið á kortasjána er: http://www.map.is/lh einnig er hægt að fara á heimasíðu LH http://lhhestar.is þar til hægri er gluggi merktur Kortasjá, einnig eru tengingar frá heimasíðum flestra hestamannafélaga í landinu.

Hvað merkingar reiðleiða varðar þá er LH í samstarfi við Bláskógabyggð um uppsetningu vegpresta og fræðsluskilta við reiðleiðir á Kili. Um er að ræða 15 stk. vegpresta með 42 stk. vegvísum sem verða uppsett við reiðleiðir á Kili. Einnig 4 stk. upplýsinga- og fræðsluskilti sem eru bæði á íslensku og ensku og verða þau staðsett við skála, Fremstaver, Árbúðir, Gíslaskála og í Sóleyjardal. Ávegvísum er vísun í næsta vegvísi og eða áningastað með lengd í km. Hver vegprestur er með nr. þ.e. póstnr. og hl.nr. 801.01 – 15. Þeir eru hnitsettir í Kortasjá LH sem og allar reiðleiðir og skálar. Neyðarlínan 112 er með öll hnit úr Kortasjá LH samkvæmt samningi þar um.
Þessar merkingar eru að frumkvæði LH sem sýnir ábyrgð í því að beina ríðandi umferð í rétta farvegi og vernda viðkvæma náttúru hálendisins sem kostur er.

Umsóknir hestamannafélaga um reiðvegafé til LH hafa numið milli 300 – 350 m.kr. á ári undanfarin ár og ljóst að hvergi er hægt að uppfylla óskir hestamannafélaga um framlög til reiðvega. Þau fjárframlög sem ætluð eru til reiðvega af vegaáætlun duga engan vegin til viðhalds þeirra reiðvega sem fyrir eru og hvað þá til nýbygginga reiðvega.
LH bendir á að hestamennska og hestatengd ferðaþjónusta er að skapa þjóðarbúinu tuga milljarða tekna á árgrundvelli.

LH hvetur Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis til að beita sér fyrir að framlag til reiðvega verði að lámarki tvöfaldað frá því sem verið hefur undanfarin ár.

Virðingarfyllst

f.h. Landssambands hestamannafélaga
Halldór H. Halldórsson
form. Ferða- og samgöngunefndar LH.

10.12.2018

Nefndasvið Alþingis

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.

Í frumvarpi til laga um samgönguáætlanir 2019 – 2033 sem liggja fyrir Alþingi til afgreiðslu er gert ráð fyrir fjárframlagi til reiðvega 375. m. kr. á hverju fimm ára tímabili þ.e. 75. m.kr. á ári. Landssamband hestamannafélaga (LH) hefur ítrekað bent á að framlög til reiðvega hafa staðið í stað 60. m.kr. frá árinu 2010. Árið 2009 var framlag til reiðvega á vegaáætlun 70. m. kr. hafði þá fylgt verðlagsþróunum.

Hefði reiðvegafé fylgt verðlagsþróunum frá árinu 2009 þá væri það um 120. m. kr. í dag.

LH hefur ítrekað bent á þær tekjur sem hestamennska og hestatengd ferðaþjónusta eru að skapa þjóðarbúinu. Tekjur sem hlaupa á milljörðum á ársgrundvelli, *sjá skýrslu nefndar samgönguráðherra um viðbótarfjáröflun til reiðvega febrúar 2003.*

LH þakkar fyrir að auka skuli framlög til reiðvega úr 60. m.kr. í 75. m.kr. en hvetur Alþingi til að gera betur og hafa stíganda í aukningu fjárframlaga til reiðvega á því tímabili sem samgönguáætlun nær til.

Í viðhengum eru fyrri aths. LH varðandi samgönguáætlanir 2019 – 2033 og skýrsla nefndar um viðbótarfjáröflun til reiðvega Febrúar 2003.

Virðingarfyllst

Halldór H. Halldórsson

formaður Ferða- og samgöngunefndar LH

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

nefndasvid@althingi.is

Reykjavík 25. október 2018.

Efni:
Samgönguáætlanir 2019 – 2024 og 2025 – 2033

Í framkomnum Samgönguáætlunum 2019 – 2033 er gert ráð fyrir framlagi til reiðvega 75. m. kr. á ári og er gert ráð fyrir sömu árlegri fjárhæð út tímabilið.

Árið 2001 er reiðvegafé á vegaáætlun 41.8 m.kr. árið 2006 52.0 m.kr. árið 2009 70.0 m.kr. fjárframlög til reiðvega höfðu nokkurn vegin fylgt verðlagsþróunum. Hefði sú þróun haldið áfram að reiðvegafé fylgdi verðlagsþróunum þá væri árlegt framlag í dag um 120. m. kr. Árið 2010 er reiðvegafé hins vegar lækkað í 60.0 m.kr. og hefur haldist svo síðan óbreytt.

Þrátt fyrir þetta hefur LH tekist á hendur aukin verkefni sem eru greidd af ofangreindu reiðvegafé vegaáætlunar þar má m.a. nefna skráningu og flokkun reiðleiða í kortasjá, útgáfa og uppfærsla reiðvegahandbókar og merkingar reiðleiða í samstarfi við sveitarfélög. Allur tilkostnaður LH vegna þessa kemur af reiðvegafé vegaáætlunar og þar af leiðandi verður minna fjármagn eftir til viðhalds og uppbygginga reiðvega.

Í október 2017 stóð LH fyrir vel heppnuðu málþingi um úrbætur í reiðvegamálum þar voru mörg góð erindi flutt m.a. um öryggismál, reiðvegi í þjóðgörðum, gamlar götur ofl. í þinglok var eftirfarandi ályktun samþykkt samhljóða:

Málþing um úrbætur í reiðvegamálum
Haldið í Borgarnesi 14. október 2017

Ályktar:

1) Að reiðvegafé verði að lágmarki tvöfaldað frá því sem nú er og fylgi verðlagsþróunum.

2) Að reiðvegir verði skilgreindir í umferðarlögum og að réttarstaða ríðandi umferðar verði tryggð.

3) Að veghald reiðvega verði hjá ríki og sveitarfélögum.

4) Að tryggja öryggi ríðandi umferðar gagnvart annarri umferð.

5) Að reynt verði með öllum ráðum að hafa ríðandi umferð eins fjarri akandi og hjólandi umferð eins og kostur er.

6) Að ekki verði þrengt frekar að reiðleiðum á hálendinu en orðið er.

7) Að Framkvæmdasjóður ferðamannastaða styrki reiðvegagerð og aðstöðu í tengslum við hestatengda ferðaþjónustu.

Í lok málþingsins var skipuð samstarfsnefnd um úrbætur í reiðvegamálum.

Sem fyrr getur þá vinnur LH að skráningu reiðleiða í kortasjá, skráningin er unnin í samstarfi við Loftmyndir ehf. Einungis þær reiðleiðir sem eru á staðfestu aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags eru settar í kortasjána. Reiðleiðirnar skiptast í þrjá flokka, þéttbýlis-, stofn- og héraðsleiðir. Allar reiðleiðir í kortasjánni fá ákveðin númer og kaflanúmer, númerakerfið er unnið í samstarfi við Vegagerðina.

Búið er að skrá 12437 km. af reiðleiðum í kortasjána á svæðinu frá Lómagnúpi í austri, um Suðurland, Vesturland og Norðurland að Jökulsá á Fjöllum. Kortasjáin er til mikilla hagsbóta og öryggis fyrir skipulag hestaferða, hægt er að hlaða niður GPS ferlum af hverri reiðleið fyrir sig. Einnig kemur fram heiti hverrar reiðleiðar og lengd í km. Það að geta hlaðið niður ferlum af reiðleiðinni stuðlar að miklu öryggi hestaferðamanna sem og gangandi manna sem einnig geta nýtt sér reiðleiðirnar. Skráning og kortlagning reiðleiða og gott aðgengi að þeim upplýsingum stuðlar að því að beina umferð hestamanna inn á samþykktar reiðleiðir og vernda þar með viðkvæm svæði á landinu.
Markmið með kortasjánni er að safna öllum reiðleiðum á landinu í einn kortagrunn sem er öllum aðgengilegur.
Í kortasjánni er hægt að skoða yfirlit reiðvegaframkvæmda áranna 2011–2017 undirrituðum er til efs að aðrir aðilar hafi eins gagnsæa notkun á almannafé og hestamenn.
Verið er að skoða þessa dagana hvort að í kortasjána verði möguleiki á að bæta lýsingum eða upplifun hestaferðamanna af reiðleiðunum, einnig að bæta við myndgallerýi eða myndbandi af reiðleiðum í kortasjánni.
Bein leið á kortasjána er: http://www.map.is/lh einnig er hægt að fara á heimasíðu LH http://lhhestar.is þar til hægri er gluggi merktur Kortasjá, einnig eru tengingar frá heimasíðum flestra hestamannafélaga í landinu.

Hvað merkingar reiðleiða varðar þá er LH í samstarfi við Bláskógabyggð um uppsetningu vegpresta og fræðsluskilta við reiðleiðir á Kili. Um er að ræða 15 stk. vegpresta með 42 stk. vegvísum sem verða uppsett við reiðleiðir á Kili. Einnig 4 stk. upplýsinga- og fræðsluskilti sem eru bæði á íslensku og ensku og verða þau staðsett við skála, Fremstaver, Árbúðir, Gíslaskála og í Sóleyjardal. Ávegvísum er vísun í næsta vegvísi og eða áningastað með lengd í km. Hver vegprestur er með nr. þ.e. póstnr. og hl.nr. 801.01 – 15. Þeir eru hnitsettir í Kortasjá LH sem og allar reiðleiðir og skálar. Neyðarlínan 112 er með öll hnit úr Kortasjá LH samkvæmt samningi þar um.
Þessar merkingar eru að frumkvæði LH sem sýnir ábyrgð í því að beina ríðandi umferð í rétta farvegi og vernda viðkvæma náttúru hálendisins sem kostur er.

Umsóknir hestamannafélaga um reiðvegafé til LH hafa numið milli 300 – 350 m.kr. á ári undanfarin ár og ljóst að hvergi er hægt að uppfylla óskir hestamannafélaga um framlög til reiðvega. Þau fjárframlög sem ætluð eru til reiðvega af vegaáætlun duga engan vegin til viðhalds þeirra reiðvega sem fyrir eru og hvað þá til nýbygginga reiðvega.
LH bendir á að hestamennska og hestatengd ferðaþjónusta er að skapa þjóðarbúinu tuga milljarða tekna á árgrundvelli.

LH hvetur Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis til að beita sér fyrir að framlag til reiðvega verði að lámarki tvöfaldað frá því sem verið hefur undanfarin ár.

Virðingarfyllst

f.h. Landssambands hestamannafélaga
Halldór H. Halldórsson
form. Ferða- og samgöngunefndar LH.

Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra,
Samgönguráðuneytinu
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu

26. febrúar 2003

Í framhaldi af ársþingi Landssambands hestamannafélaga skipaði samgönguráðherra nefnd þann 16. september 2002, til að gera tillögur um hvernig viðbótarfjármagns yrði aflað til gerðar reiðvega. Í skipunarbréfi hennar kom fram að hafa skyldi hliðsjón af því að hlutfallslega yrði ekki veitt miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er. Starfsmaður nefndarinnar hefur verið Rúnar Guðjónsson, viðskiptafræðingur í samgönguráðuneyti.

Nefndin hefur aflað upplýsinga um málið og fengið til sín þá aðila sem að málinu koma. Meirihluti nefndarinnar komst að samhljóða niðurstöðu en fulltrúi fjármálaráðuneytis skilaði séráliti. Gerð er grein fyrir báðum álitum í skýrslu nefndarinnar.

Skjöldur Stefánsson

Helga Jónsdóttir

Kristín H. Sigurbjörnsdóttir

Sigríður Sigþórsdóttir

Valgarður Hilmarsson

27/2'03
SAM01/10005
031

Nefnd
um viðbótarfjáröflun til reiðvega
Febrúar 2003

Skjöldur Stefánsson, formaður
Helga Jónsdóttir
Kristín H. Sigurbjörnsdóttir
Sigríður Sigþórsdóttir
Valgarður Hilmarsson

Rúnar Guðjónsson, starfsmaður

Samgönguráðuneytið
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu
150, Reykjavík
www.samgonguraduneyti.is

Efnisyfirlit

- Aðdragandi að skipun nefndarinnar....2
- Niðurstöður nefndarinnar....2
- Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins....2
- Inngangur....3
- **Bílar taka við hlutverki hestsins**....3
- **Sambúð akandi og ríðandi umferðar**....3
- **Ríðandi umferð og umhverfi**....4
- Hestamennska á Íslandi....4
- **Hrossaeign**....4
- **Gildi hestamennsku á Íslandi**....4
- Fjárveitingar til reiðvega....5
- **Úthlutun fjár af vegáætlun**....6
- **Framlög sveitarfélaga**....7
- Vinna að málum tengdum reiðleiðum....7
- **Samkomulag Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga**....7
- **Þingsályktun 1991**....7
- **Niðurstöður tveggja nefnda 1999**....7
- Hugmyndir að fjáröflun....8
- Tillögur nefndarinnar....9
- Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins....9
- Fylgiskjöl....10
- 1. Ferðalög milli landa. Tekjur og gjöld – Tafla frá Seðlabankanum....10
- 2. Heildarfjöldi búfjár 1703 – 1990 – Tafla frá Hagstofunni....10
- 3. Akstur á þjóðvegum og breytingar á meðalhraða – Upplýsingar frá Vegagerðinni. 10
- 4. Samkomulag Vegagerðarinnar og LH frá 1982....10
- 5. Þingsályktun 13/113....10
- 6. Yfirlit yfir framlög til reiðvega af vegafé og umsóknir til LH frá 1991....10

Aðdragandi að skipun nefndarinnar

Í framhaldi af ársþingi Landssambands hestamannafélaga sem haldið var í október 2001 og fundi stjórnar Landssambandsins og samgönguráðherra, skipaði samgönguráðherra nefnd þann 16. september 2002, sem ætlað var að koma með raunhæfar tillögur um hvernig viðbótarfjár yrði aflað til gerðar reiðvega með hliðsjón af því að hlutfallslega yrði ekki veitt miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er.

Vinsældir hestamennsku sem tómstundagamans hafa aukist mikið undanfarin ár og áratugi. Ferðalög á hestum hafa aukist mikið. Því hefur komið upp brýn þörf fyrir að aðskilja akandi umferð og umferð hestamanna, bæði með uppbyggingu nýrra reiðvega og endurbóta gamalla reiðleiða. Til að flýta framkvæmdum er nauðsynlegt að leita nýrra leiða til aukinnar fjáröflunar og er nefndinni ætlað að gera tillögur í þeim efnum. Nefndin er skipuð fulltrúum tilnefndum af hagsmunaaðilum.

Í nefndinni áttu sæti:

Skjöldur Stefánsson, útibússtjóri, formaður, skipaður af ráðherra án tilnefningar
Helga Jónsdóttir, tilnefnd af fjármálaráðuneytinu
Kristín H. Sigurbjörnsdóttir, tilnefnd af Vegagerðinni
Sigríður Sigþórsdóttir, tilnefnd af Landssambandi hestamannafélaga
Valgarður Hilmarsson, tilnefndur af Sambandi íslenskra sveitarfélaga

Starfsmaður nefndarinnar var Rúnar Guðjónsson, viðskiptafræðingur í samgönguráðuneytinu. Nefndin hefur haldið 8 fundi. Auk þess hafa formaður og starfsmaður hist nokkrum sinnum vegna starfsins. Hún fékk til fundar við sig fulltrúa frá Samtökum ferðaþjónustunnar, Náttúruvernd ríkisins, Félagi hrossabænda, Bændasamtökunum og Hestamiðstöðvar Íslands..

Niðurstöður nefndarinnar

- Á næstu fjórum árum þ. e. 2004 - 2007 verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur ½ % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðaþjónustu. Framlag þetta yrði til viðbótar fjárveitingu sem þegar kemur til verkefnisins af vegafé og greiddist sem sérstakt framlag á fjárlögum. Með þessum hætti telur nefndin fjármögnunina tengjast eðlilega við þá starfssemi sem mest not hefur af þessum framkvæmdum, sem eru notendur og seljendur hestaferða auk hestamanna almennt. Tillaga nefndarinnar er sú að litið verði á þetta tímabundna verkefni sem „þjóðarátak" til að auka umferðaröryggi og náttúruvernd og til að tryggja að hægt verði að taka á móti erlendum ferðamönnum ásamt áframhaldandi þróun í eflingu ferðaþjónustu tengda íslenska hestinum.
- Skattur á reiðhross. Nefndin leggur til að fjármögnun reiðvega verði endurskoðuð að fjórum árum liðnum. Þá verði skoðað sérstaklega skattlagning á eigendur reiðhesta. Eftir áramótin 2002-2003 verða öll fædd folöld skráð í sérstakan grunn sem nefndin telur að nýta megi í þessu skyni. Þessi tekjuöflun verður ekki raunhæf fyrr en að fjórum árum liðnum. Gjaldtakan væri þá t.d. þannig að eigendur hesta, sem væru 4 vetra og eldri greiddu ákveðið gjald árlega sem færi til viðhalds og uppbyggingar reiðvega. Með þessu móti væri komið í veg fyrir að lagt væri gjald á hross sem einungis væru ætluð til ræktunar, slátrunar, væru í uppvexti og/eða til útflutnings. Á þann hátt skapaðist markaður tekjustofn til reiðvegagerðar.

Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins

- Meirihluti nefndarinnar leggur annars vegar til að á næstu fjórum árum verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur ½ % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðaþjónustu og hins vegar að lagður verið skattur á

reiðhross. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins fellst ekki á fyrri tillögu meirihluta nefndarinnar um fjármögnun reiðvega. Tillagan felur í sér að árlegt framlag úr ríkissjóði árin 2003-2006 verði 38 m. kr. til viðbótar við 40 m. kr. sem felast í tillögu til þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2006. Samkvæmt þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að framlag til reiðvegagerðar fari hækkandi næstu ár og nemi 50 m. kr. árið 2006. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins telur að tillaga meirihlutans sé á skjön við efni skipunarbréfs nefndarinnar þar sem kemur fram að ekki verði hægt að veita hlutfallslega miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er og er nefndinni því falið að finna aðrar leiðir til fjármögnunar. Einnig má benda á að samkvæmt samkomulagi Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga frá 1982 er m. a. gert ráð fyrir að þegar nýir vegir eru lagðir sé gerð reiðleiða meðfram veginum eða á öðrum stað frá veginum kostuð af nýbyggingarfé vegarins samkvæmt samgönguáætlun.

Inngangur

Frá því hér myndaðist fyrst byggð hafa landsmenn ferðast á milli staða, m.a. til samskipta hver við annan og til að afla aðfanga þar sem landgæði voru misjöfn og fæst býli gáfu af sér allt sem til þurfti í harðri lífsbaráttu. Í gegnum aldirnar höguðu ferðamenn leið sinni eftir landsháttum og kennileitum frekar en ákveðnum götum og vegum. Þegar fram í sótti mynduðust götur og slóðar á fjölfarnari leiðum. Leið milli áfangastaða gat verið um fjöru, eftir fjárgötu, yfir fjall, eftir engi, yfir þýfi og eftir sérstökum reiðgötum sem höfðu myndast í tímans rás o.s.frv. Eiginlegar vegbætur þekktust ekki. Auk þessa fóru flutningar að einhverju leyti fram á sjó.

Bílar taka við hlutverki hestsins

Árið 1904 kom fyrsti bíllinn til landsins. Fram á miðja 20. öldina héldu þó gamlir samgönguhættir velli. Flutningar fóru fram með hestum, árabátum og litlum skipum. Auk þess sem fólk ferðaðist gangandi á milli staða. Mikilvægi hestsins sem samgöngutækis minnkaði smátt og smátt á kostnað bílsins allt fram undir seinna stríð. Í heimsstyrjöldinni síðari urðu þáttaskil hvað varðar bílaeign. Bílar sem hingað bárust vegna stríðsins voru teknir til borgaralegra þarfa eftir stríðið. Fjölda þeirra var breytt og þeir aðlagaðir þörfum landsmanna, m.a. gerðar úr þeim rútur. Í kjölfarið jókst umferð um vegi og vegaslóða og þörf varð fyrir nýja vegi. Um miðja síðustu öld var hlutverki hestsins sem samgöngutækis að mestu lokið og bíllinn orðinn allsráðandi. Árið 1961 eru hindranir á innflutningi bíla til landsins afnumdar. Í kjölfar þess fer bifreiðaeign almennings vaxandi og þróast í það horf sem við þekkjum í dag.

Sambúð akandi og ríðandi umferðar

Vegagerð hefur að mestu miðast við umferð bifreiða. Framan af voru vegir notaðir jöfnum höndum fyrir bæði ríðandi og akandi umferð. Umferð var lítil og hæg miðað við það sem nú þekkist. Nægur tími vannst því til að hliðra til þegar þess þurfti. Í dag er sambúð hestamanna og ökumanna erfiðari. Umferð beggja hefur aukist. Frá árinu 1975 til 1999 jókst akandi umferð á þjóðvegum úr rúmlega 400 milljónum kílómetra í rúmlega 1,1 milljarð kílómetra, sem er tæplega þreföldun. Þá hefur ökuhraði aukist mikið. Á milli áranna 1990 og 2002 jókst hann úr 88,8 km. / klst. að meðaltali í 93,5 km. / klst., sem er rúmlega 5% aukning Sumstaðar getur umferð beggja farið saman en annarsstaðar er slík samnýting erfið og víða ómöguleg, t.d. þar sem vegir eru lagðir bundnu slitlagi. Það eru því fyrst og fremst öryggissjónarmið sem valda aukinni þörf fyrir reiðvegi.

Ferðaþjónusta tengd hestamennsku eykur þessa þörf einnig en nánar verður vikið að vægi hennar síðar.

Ríðandi umferð og umhverfi

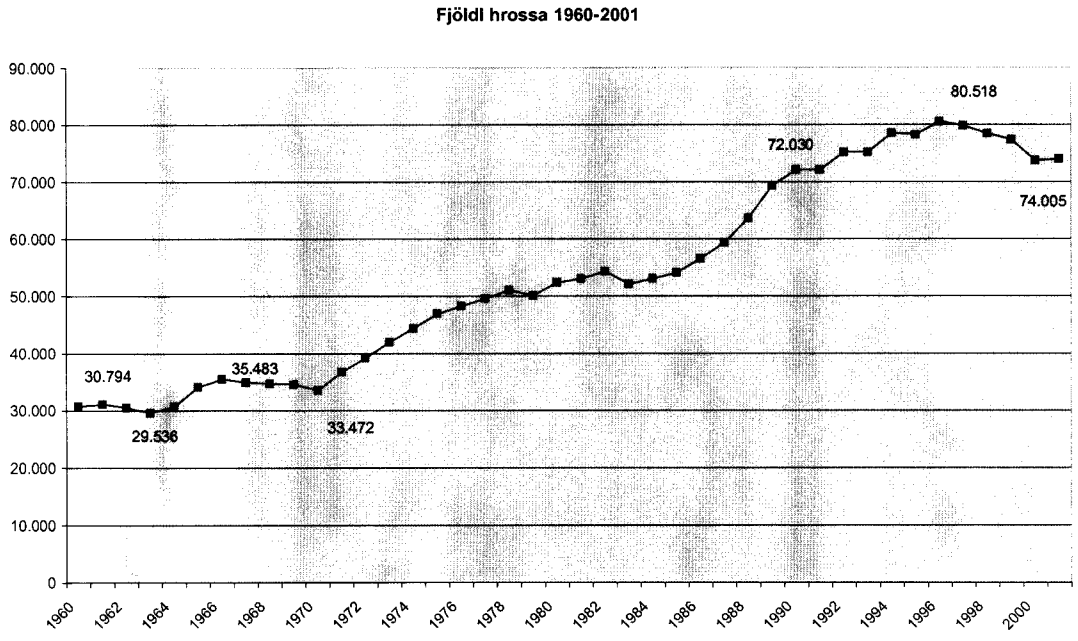
Vaxandi ásókn hestamanna, innlendra og erlendra, í hestaferðir hefur valdið sífellt meiri niðurníðslu reiðvega, sérstaklega þó á hálendinu. Víða hefur ríðandi umferð markað leiðir í landið án þess að sérstakir vegir hafi verið lagðir. Land hefur víða látið á sjá. Í sumum tilfellum er ástand reiðvega með þeim hætti að fyrirtæki sem selja hestaferðir sjá sig knúin til að hætta að bjóða þær ferðamönnum vegna umhverfisáhrifa.

Hestamennska á Íslandi

Hrossaeign

Hrossum fækkaði eftir því sem fram leið á 20. öldina og hlutverk þeirra til samgangna minnkaði. Árið 1963 var fjöldi þeirra í lágmarki eða 29.536 hross. Þrátt fyrir að hlutverk hestsins hafi breyst hefur fjöldi þeirra aukist á ný undanfarna áratugi. Hrossum hefur fjölgað í samræmi við bættan fjárhag landsmanna og aukinn frítíma til tómstundaiðju auk þess sem mikið af hrossum eru notuð til ferðaþjónustu. Hrossarækt og útflutningur hrossa hefur stóraukist frá því sem áður var og hestamennska hefur orðið sífellt vinsælla tómstundagaman. Frá árinu 1960 hefur hrossaeign þróast eins og sést á mynd 1.

Mynd 1.



Heimild: Forðagæsluskýrslur Bændasamtakanna og Hagstofan; tafla 4.12 Heildarfjöldi búfjár 1703 – 1990

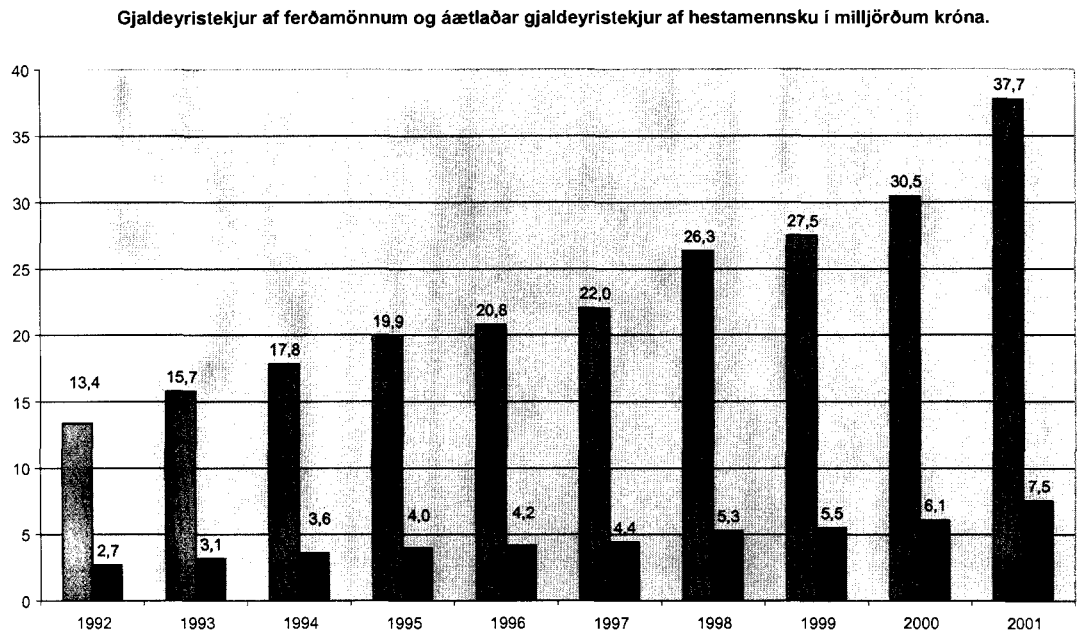
Gildi hestamennsku á Íslandi

Áætlað hefur verið að um 20 þúsund íslendingar stundi hestamennsku að staðaldri. Þar af eru um 8 þúsund íslendingar skráðir félagar í 48 hestamannafélögum. Ferðir á hestum hafa margfaldast bæði í byggð og í óbyggðum og fjöldi hesta sem fer um reiðvegi er umtalsverður.

Yfir 300 þúsund erlendir ferðamenn koma til landsins á ári hverju. Kannanir Ferðamálaráðs meðal erlendra ferðamanna síðustu þrjú árin sýna að um 20% erlendra ferðamanna sem koma hingað að sumarlagi fara í hestaferðir. Að vetrarlagi er

hlutfallið lægra og hefur undanfarna 3 vetur verið á milli 8 til 14%. Hestaferðir geta verið allt frá stuttum reiðtúr í nágrenni hestaleigna upp í margra daga ferðir. Mynd 2 sýnir gjaldeyristekjur af erlendum ferðamönnum hér á landi síðastliðin tíu ár. Til hliðar eru áætlaðar gjaldeyristekjur af hestamennsku. Litið er svo á að allar tekjur af þeim 20% ferðamanna sem hingað koma vegna hestsins falli til vegna hans. Horft er fram hjá því að þeir hinir sömu kunna að verja hér fé af öðrum ástæðum og litið svo á að þeir séu hingað komnir eingöngu vegna hestins. Þá eru ótaldir þeir sem koma vegna annars í tengslum við íslenska hestinn. Þess má geta að þeir ferðamenn sem fara í hestaferðir skila miklum tekjum í samanburði við aðra ferðamenn. Þeir kaupa hér mat, leigja hross, reiðtygi, föt, fararstjórn o.fl.

Mynd 2.



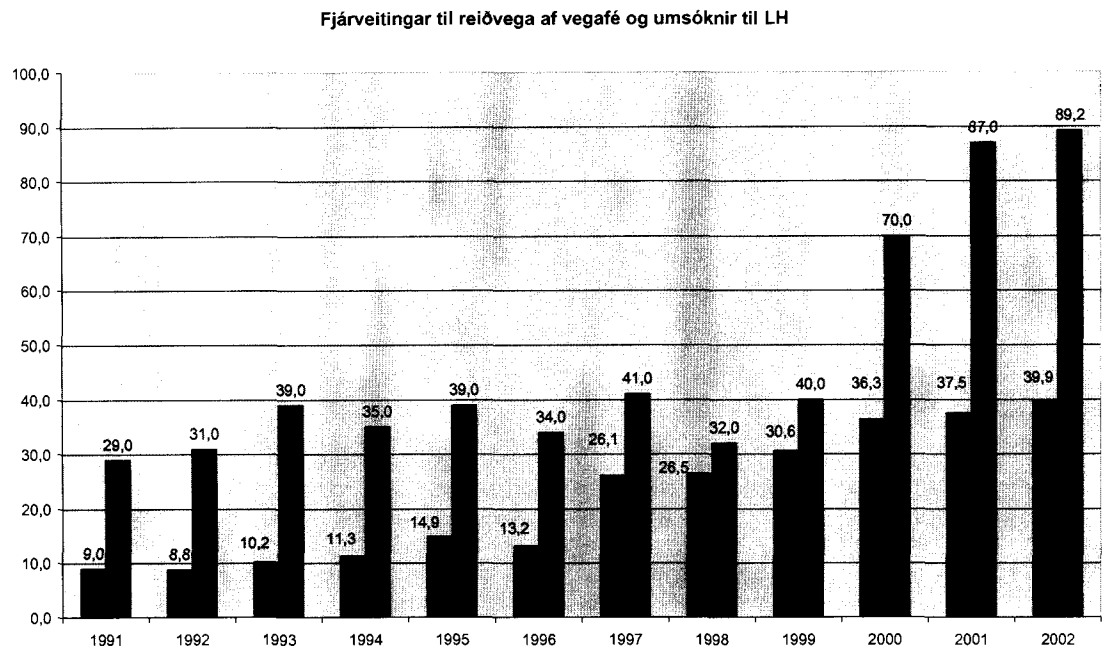
Heimild: Hagstofan, Gjaldeyristekjur af erlendum ferðamönnum og útgjöld Íslendinga 1985-2001. Áætlaðar tekjur af hestamennsku eru byggðar á könnun Ferðamálaráðs.

Tekjur af hestamennsku eru umtalsverðar og eftir miklu að slægjast takist að auka ferðalög erlendra hestamanna hingað.

Fjárveitingar til reiðvega

Hingað til hefur fé verið lagt til reiðvega af ríki og af sveitarfélögum. Undanfarna áratugi hafa fjárveitingar til reiðvega ekki verið taldar nægar til að uppfylla fjárþörf til þess málaflokks. Fjárveitingar skv. vegáætlun og umsóknir til Landssambands hestamannafélaga, hafa verið frá 1991 – 2002 eins og sýnt er á mynd 3:

Mynd 3.



Heimild: skýrslur samgönguráðherra um framkvæmd vegáætlunar og upplýsingar frá Landssambandi hestamanna
Júlígildi byggingarvísitölu 1979-2002 eru notuð þegar fjárhæðir eru reiknaðar til verðlags í júlí 2002.

Upplýsingar um heildarframlög sveitarfélaga til reiðvegagerðar liggja ekki fyrir. Þeim hefur fyrst og fremst verið beint að uppbyggingu svæða og leiða innan héraða. Einstök sveitarfélög hafa lagt í kostnað vegna reiðvega, t.d. í tengslum við landsmót hestamanna.

Umsóknir hestamannafélaga til Landssambands hestamannafélaga um fé til uppbyggingu og viðhalds er langt umfram það reiðvegafé sem til ráðstöfunar er ár hvert. Fjárþörfin hefur aukist mikið undanfarin ár eins og sjá má af mynd 3. Samkvæmt tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun sem lögð hefur verið fram á Alþingi eru áætlaðar fjárveitingar til reiðvega á árunum 2003 til 2014 eins og sýnt er í töflunni.

	2003–2006	2007-2010	2011-2014
	m. kr.	m. kr.	m. kr.
Framlög á tímabilinu	183	200	220
Framlög á ári meðalt.	45,8	50	55

Úthlutun fjár af vegáætlun

Fé er veitt til reiðvega skv. vegalögum. Samgönguráðherra leggur þingsályktunartillögu fyrir Alþingi, að fengnum tillögum vegamálastjóra, um útgjöld til helstu framkvæmdaflokka laganna. Framlagi til reiðvega af vegafé er ráðstafað að hluta af Landssambandi hestamannafélaga og að hluta af umdæmisstjórum Vegagerðarinnar. Úthlutun umdæmisstjóra er gerð í samráði við hestamenn og skipulagsyfirvöld á hverjum stað. Fé því sem veitt hefur verið til reiðvegagerðar af vegafé hefur fyrst og fremst verið varið til að auka öryggi á alfaraleiðum og uppbyggingu héraðs og stofnleiða.

Gerð er sú krafa til reiðvega sem opinberu fé er veitt til að þeir séu á samþykktu skipulagi í viðkomandi sveitarfélagi. Þeim er ætlað að tryggja aðgang hestamanna að

náttúru landsins í sátt við landeigendur, aðra útivistarhópa og ekki síst í sátt við náttúruna sjálfa.

Vegagerðin og Landssamband hestamanna vinna að gerð leiðbeininga um gerð reiðvega í samstarfi við Skipulagsstofnun og Náttúruverndarráð.

Framlög sveitarfélaga

Framlög sveitarfélaga, sem hafa aukist mjög á undanförnum árum, miða fyrst og fremst að því að byggja upp aðstöðu fyrir hestamenn í hverju sveitarfélagi fyrir sig. Þá hafa sveitarfélög einnig veitt fé til uppbyggingar ferðaþjónustu í samvinnu við hestamannafélögin. Sveitarfélög hafa lagt fram fé oft háð úthlutun af reiðvegafé. Með þessum hætti hefur reiðvegafé til ráðstöfunar fyrir hestamannafélögin aukist um allt að 40% skv. upplýsingum frá Landssambandi hestamannafélaga.

Vinna að málum tengdum reiðleiðum

Við stofnun Landssambands hestamanna 1949 hefst skipuleg vinna að hagsmunamálum hestamanna. Framan af var lítið unnið í því að fá sérstakar reiðleiðir uppbyggðar enda ferðalög á hestum fátíðari en í dag. Auðveldara var að nota akvegi eftir því sem þurfa þótti enda um malarvegi að ræða. Eftir því sem ferðalög á hestum hafa aukist hefur þörf fyrir reiðvegi aukist að sama skapi.

Samkomulag Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga

Árið 1982 var undirritað samkomulag á milli Landssambands hestamanna og Vegagerðarinnar. Samkomulagið kveður á um að þegar vegir (stofn- og tengivegir) eru lagðir bundnu slitlagi skal gengið svo frá að umferð ríðandi manna meðfram þeim verði sem greiðust, t.d. með lagningu reiðvega á vegsvæði meðfram vegum. Samkvæmt samkomulaginu er gerð reiðleiða meðfram vegum, sem þegar hafa verið byggðir eða á öðrum stað frá áður byggðum vegi, kostuð af reiðvegafé. Þegar um nýbyggingu vega er að ræða er gerð reiðleiðar meðfram veginum eða á öðrum stað frá veginum kostuð af nýbyggingarfé vegarins. Í samkomulaginu er auk þess kveðið á um að setja á fót samstarfsnefndir Vegagerðarinnar og Landssambands hestamanna.

Síðan samkomulagið var undirritað hefur framkvæmd þess ekki gengið eftir í öllum tilvikum. Þörf fyrir reiðvegi hefur vaxið hraðar en unnt hefur verið að anna með takmörkuðu fjármagni.

Þingsályktun 1991

Í kjölfar þingsályktunar um reiðvegaáætlun nr. 13/113 sem samþykkt var árið 1991 var ráðist í gerð reiðvegaáætlunar 1993 –1994. Verkefnið var kostað til helminga af Landssambandi hestamannafélaga og Vegagerðinni og fól í sér að skrá allar helstu reiðleiðir, kortleggja þær og skilgreina. Unnin var kostnaðar- og framkvæmdaáætlun með forgangsröðun verkefna.

Niðurstöður tveggja nefnda 1999

Árið 1999 skiluðu tvær nefndir, sem samgönguráðherra hafði skipað til að fjalla um reiðvegi, niðurstöðum. Annarri nefndinni var falið að gera tillögur að skipan reiðvegamála á miðhálendi Íslands. Hinni nefndinni hafði verið falið að endurskoða reglur um reiðvegi og hvernig standa skyldi straum af kostnaði við þá. Auk þess átti nefndin að fjalla um skipulagsstöðu reiðvega og rétt hestamanna í umferðinni.

Fyrri nefndin gerði tillögu með sérstöku korti um legu reiðvega og staðsetningu skipti- og áningahólfa á miðhálendinu. Hún gerði einnig tillögu um að veitt yrði fé til reiðvega af vegáætlun.

Seinni nefndin gerði tillögur um flokkun vega eftir legu og hlutverki í stofnleiðir, þéttbýlisleiðir og héraðsleiðir og að í sambandi við gerð vegáætlunar yrðu reiðvegir skráðir í samræmi við þá flokkun. Hluti af tillögum nefndarinnar var að gera grein fyrir möguleikum í fjármögnun.

Báðar gerðu nefndirnar síðan tillögu um að Vegagerðin yrði veghaldari reiðvega og að framkvæmdaáætlanir fyrir reiðvegi yrðu unnar samhliða annarri vegáætlun. Í því sambandi gerðu þær tillögur um að reiðvegir yrðu nefndir í 9. gr. vegalaga sem sérstakur vegaflokkur og að þeirra væri getið meðal vega sem hægt væri að taka land til með eignarnámi skv. 11. gr. laganna.

Nefndirnar gerðu einnig báðar tillögu um flokkun vega í fjóra flokka eftir landgerð og líklegu álagi umferðar.

Síðan nefndirnar skiluðu niðurstöðum sínum hefur vegalögum verið breytt í samræmi við tillögur þeirra. Vegerðin hefur unnið tillögu að skráningarkerfi fyrir reiðvegi á Norðvesturlandi sem nú er til skoðunar. Þá hefur Vegagerðin og LH unnið í samvinnu við Náttúruvernd, Skipulagsstofnun o. fl. að leiðbeiningarriti um reiðvegi þar sem m. a. er fjallað um öryggismál, kostnaðaráætlanir, aðstæður við reiðvegagerð og annað það sem lýtur að faglegri og samræmdri gerð reiðvega. Leiðbeiningarritinu er ætlað að vera til reynslu í eitt ár, áður en endanleg útgáfa verður gerð, árið 2004. Þá mun væntanlega verða grundvöllur til að leggja faglegt mat á ástand reiðvega út frá öryggissjónarmiðum og mögulegt að skilgreina þörf á úrbótum.

Samkvæmt. skipulags- og byggingalögum, nr. 73/1997, er landið allt skipulagsskylt og skal þeirri vinnu vera lokið árið 2007. Þar verður þróun byggða og landnotkun samræmd fyrir landið allt m.a. hvað varðar uppbyggingu reiðvega, fyrirhuguð lega og hlutverk þeirra.

Hugmyndir að fjáröflun

Í starfi sínu hefur nefndin skoðað eftirfarandi hugmyndir að fjáröflun:

♦ Fé veitt til reiðvegagerðar af samgönguáætlun: Undanfarin ár hefur fé verið ráðstafað til reiðvegagerðar af mörkuðum tekjum til vegamála. Á árinu 2002 voru þessar fjárveitingar 39,9 m.kr. Umsóknir frá hestamannafélögum nema 89,2 m. kr. Markaðar tekjur til vegamála er annars vegar gjald sem lagt er á bensín og hins vegar þungaskattur á bifreiðar sem nota gasolíu. Fjárveitingum þessum hefur verið ætlað að auka öryggi bæði ríðandi og akandi umferðar.

♦ Framlög sveitarfélaga: Þessi framlög eru háð áherslum viðkomandi sveitarfélags í uppbyggingu fyrir hestamennsku hverju sinni t.d. í tengslum við hestamannamót og ferðaþjónustu. Málið hefur verið rætt en ekki liggja fyrir ákvarðanir um hvaða hluta reiðvegakerfisins væri eðlilegt að sveitarfélög sæju um né heldur hvernig staðið yrði að fjármögnun.

♦ Skattur á hross. Um næstu áramót verða öll fædd folöld skráð. Markmiðið er að skapa síðar meir heildarskrá yfir öll hross í landinu. Ættbókarvottorð mun fylgja hverju hrossi og því ekki möguleiki að farga, kaupa né selja hross án þess að það verði skráð. Á hverju ári fæðast um 20.000 folöld í landinu. Miðað við það gæti 1.000 kr. gjald á hvert folald skilað um 20 milljónum króna árlega. Með þessari heildaskrá hesta skapast í framtíðinni möguleikar á að leggja skatt á eigendur reiðhesta, þ.e. notendur reiðvega. Gjaldtaka væri þá t.d. þannig að eigendur hesta, sem væru 4 vetra og eldri greiddu ákveðið gjald árlega sem færi til viðhalds og uppbyggingar reiðvega. Með þessu móti væri komið í veg fyrir það að lagt væri á gjald vegna hrossa sem einungis væru ætluð til slátrunar og/eða þá hesta sem ekki færu um reiðvegi.

♦ Gjaldtaka af ákveðnum ferðamannaleiðum og fyrir aðgang að svæðum. Hér þarf þó að hafa í huga að koma þarf gjaldheimtunni upp frá grunni þar sem hún er ekki til fyrir.

♦ Gjaldtaka af þáttakendum í hestaferðum. Gjaldið mætti innheimta af fyrirtækjum sem selja slíka afþreyingu. Til að þessi leið geti orðið raunhæf þurfa öll hestaleigufyrirtæki að vera skrásett.

♦ Gjald á ýmsar vörur til nota í sambandi við hestamennsku til dæmis reiðtygi, skeifur og hóffjaðrir. Sé tekið dæmi um tekjur af gjaldi á skeifur og miðað við 40.000 skeifuganga á ári og hóflegt gjald, t. d. 5%, má gera ráð fyrir að tekjurnar yrðu um 2 til 3 m. kr. á ári.

♦ Gjald á þá veltu sem erlendir hestaferðamenn skapa: Nefndin vill þó í þessu sambandi benda á að með fjarlægari tengslum á milli njótenda og greiðenda verða slíkar aðgerðir æ ómarkvissari og ekki með vissu hægt að segja að tengsl séu á milli þeirra sem greiða slíkar álögur og þeirra sem nota hér reiðvegi.

♦ Sérstök fjárveiting á fjárlögum, umfram tekjur vegasjóðs, til reiðvega, með vísun til þeirra tekna sem hljótast af ferðamönnum sem hingað koma vegna hestsins. Á árinu 2001 voru, að mati nefndarinnar, gjaldeyristekjur vegna hestatengdrar ferðaþjónustu u. þ. b. 7,5 milljarðar króna.

Tillögur nefndarinnar

▪ Á næstu fjórum árum þ. e. 2004 - 2007 verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur ½ % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðaþjónustu. Framlag þetta yrði til viðbótar fjárveitingu sem þegar kemur til verkefnisins af vegafé og greiddist sem sérstakt framlag á fjárlögum. Með þessum hætti telur nefndin fjármögnunina tengjast eðlilega við þá starfssemi sem mest not hefur af þessum framkvæmdum, sem eru notendur og seljendur hestaferða auk hestamanna almennt. Tillaga nefndarinnar er sú að litið verði á þetta tímabundna verkefni sem „þjóðarátak" til að auka umferðaröryggi og náttúruvernd og til að tryggja að hægt verði að taka á móti erlendum ferðamönnum ásamt áframhaldandi þróun í eflingu ferðaþjónustu tengda íslenska hestinum.

▪ Skattur á reiðhross. Nefndin leggur til að fjármögnun reiðvega verði endurskoðuð að fjórum árum liðnum. Þá verði skoðað sérstaklega skattlagning á eigendur reiðhesta. Eftir áramótin 2002-2003 verða öll fædd folöld skráð í sérstakan grunn sem nefndin telur að nýta megi í þessu skyni. Þessi tekjuöflun verður ekki raunhæf fyrr en að fjórum árum liðnum. Gjaldtakan væri þá t.d. þannig að eigendur hesta, sem væru 4 vetra og eldri greiddu ákveðið gjald árlega sem færi til viðhalds og uppbyggingar reiðvega. Með þessu móti væri komið í veg fyrir að lagt væri gjald á hross sem einungis væru ætluð til ræktunar, slátrunar, væru í uppvexti og/eða til útflutnings. Á þann hátt skapaðist markaður tekjustofn til reiðvegagerðar.

Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins

▪ Meirihluti nefndarinnar leggur annars vegar til að á næstur fjórum árum verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur ½ % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðaþjónustu og hins vegar að lagður verið skattur á reiðhross. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins fellst ekki á fyrri tillögu meirihluta nefndarinnar um fjármögnun reiðvega. Tillagan felur í sér að árlegt framlag úr

ríkissjóði árin 2003-2006 verði 38 m. kr. til viðbótar við 40 m. kr. sem felast í tillögu til þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2006. Samkvæmt þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að framlag til reiðvegagerðar fari hækkandi næstu ár og nemi 50 m. kr. árið 2006. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins telur að tillaga meirihlutans sé á skjön við efni skipunarbréfs nefndarinnar þar sem kemur fram að ekki verði hægt að veita hlutfallslega miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er og er nefndinni því falið að finna aðrar leiðir til fjármögnunar. Einnig má benda á að samkvæmt samkomulagi Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga frá 1982 er m. a. gert ráð fyrir að þegar nýir vegir eru lagðir sé gerð reiðleiða meðfram veginum eða á öðrum stað frá veginum kostuð af nýbyggingarfé vegarins samkvæmt samgönguáætlun.

Fylgiskjöl

1. Ferðalög milli landa. Tekjur og gjöld – Tafla frá Seðlabankanum.

2. Heildarfjöldi búfjár 1703 – 1990 – Tafla frá Hagstofunni.

3. Akstur á þjóðvegum og breytingar á meðalhraða – Upplýsingar frá Vegagerðinni.

4. Samkomulag Vegagerðarinnar og LH frá 1982.

5. Þingsályktun 13/113

6. Yfirlit yfir framlög til reiðvega af vegafé og umsóknir til LH frá 1991

Ferðalög milli landa. Tekjur og gjöld

Í milljónum króna

	Tekjur af erlendum ferðamönnum			Ferðaútgjöld	
	Tekjur alls	Neysla innanlands [1]	Fargjalda-tekjur	Íslendinga erlendis [1]	Gengi USD
1990	13.572	8.806	4.766	16.635	*58,23*
1991	14.157	8.684	5.473	17.685	*59,04*
1992	13.362	8.124	5.238	16.886	*57,52*
1993	15.747	9.764	5.983	18.261	*67,74*
1994	17.804	10.595	7.209	17.892	*69,83*
1995	19.915	12.004	7.911	18.194	*64,69*
1996	20.755	11.722	9.033	20.472	*66,50*
1997	22.006	12.021	9.985	22.893	*70,78*
1998	26.336	14.633	11.703	28.049	*70,92*
1999	27.498	16.070	11.428	31.487	*72,22*
2000	30.459	17.967	12.492	37.082	*78,66*
2001	37.720	22.881	14.839	36.401	*97,53*
Ársfjórðungar					
2002,3	15.537	9.741	5.796	9.598	*86,17*
2002,2	9.426	5.345	4.081	8.644	*92,64*
2002,1	5.333	3.156	2.177	6.586	*101,17*
2001,4	6.850	4.371	2.479	8.528	*104,60*
2001,3	16.524	10.438	6.086	10.787	*99,97*
2001,2	9.364	5.204	4.160	10.132	*99,33*
2001,1	4.982	2.868	2.114	6.954	*86,00*
2000,4	6.069	3.655	2.414	9.487	*86,00*
2000,3	13.091	8.051	5.040	11.111	*80,21*
2000,2	7.228	3.921	3.307	9.765	*75,32*
2000,1	4.071	2.340	1.731	6.719	*72,81*
1999,4	5.290	3.223	2.067	8.381	*71,49*
1999,3	11.738	7.118	4.620	9.008	*73,13*
1999,2	6.715	3.635	3.080	7.895	*73,57*
1999,1	3.755	2.094	1.661	6.203	*70,77*
1998,4	5.552	3.379	2.173	8.077	*69,19*
1998,3	11.136	6.280	4.856	8.081	*70,89*
1998,2	6.215	3.105	3.110	6.898	*71,35*
1998,1	3.433	1.869	1.564	4.993	*72,38*
1997,4	4.353	2.518	1.835	6.641	*71,26*
1997,3	9.195	5.325	3.870	6.770	*71,58*
1997,2	5.351	2.672	2.679	5.310	*70,49*
1997,1	3.107	1.506	1.601	4.172	*69,70*
1996,4	4.087	2.426	1.661	5.821	*66,61*
1996,3	9.025	5.336	3.689	5.946	*66,43*
1996,2	4.980	2.543	2.437	5.102	*66,96*

1996,1	2.663	1.417	1.246	3.600	*66,06*
1995,4	3.786	2.314	1.472	5.106	*64,79*
1995,3	8.034	4.914	3.120	5.162	*64,48*
1995,2	4.698	2.558	2.140	4.292	*63,34*
1995,1	3.397	2.218	1.179	3.634	*66,05*
1994,4	3.580	2.260	1.320	4.945	*67,73*
1994,3	7.806	4.818	2.988	5.163	*68,23*
1994,2	4.175	2.239	1.936	4.364	*70,94*
1994,1	2.243	1.278	965	3.420	*72,05*
1993,4	3.120	2.013	1.107	4.936	*71,11*
1993,3	6.964	4.226	2.738	5.168	*70,82*
1993,2	3.615	2.209	1.406	4.581	*63,84*
1993,1	2.048	1.316	732	3.576	*64,58*
1992,4	2.618	1.732	886	4.755	*59,58*
1992,3	5.747	3.541	2.206	4.992	*54,25*
1992,2	3.234	1.821	1.413	3.955	*58,01*
1992,1	1.763	1.030	733	3.184	*58,33*
1991,4	2.795	1.937	858	4.740	*58,40*
1991,3	6.385	4.034	2.351	5.623	*61,28*
1991,2	3.286	1.738	1.548	4.144	*60,75*
1991,1	1.691	975	716	3.178	*55,59*
1990,4	2.687	1.852	835	4.117	*54,82*
1990,3	5.942	3.816	2.126	5.409	*57,34*
1990,2	3.042	1.784	1.258	4.068	*60,29*
1990,1	1.901	1.354	547	3.041	*60,69*

1 Skv. upplýsingum um gjaldeyrisyfirfærslu í bönkum og greiðslukortanotkun

Heimild: Tölfræðisvið SÍ.

Tafla 4.12. Heildarfjöldi búfjár 1703–1990

Table. 4.12. Number of livestock 1703–1990, summary

Ár *Year*	Nautgripir *Cattle*	Sauðfé *Sheep*	Hross *Horses*	Geitur *Goats*
1703	35.860	278.994	26.910	818
1760	...	356.927	...	...
1770	30.096	140.056	32.689	755
1783	20.067	236.251	35.939	...
1784	9.804	49.615	8.683	...
1785	17.567	64.459	12.786	335
1791	20.570	153.551	17.344	...
1795	22.488	241.171	22.599	...
1800	23.296	304.198	30.300	...
1801	22.247	225.306	27.590	...
1802	20.016	133.259	24.704	...
1804	20.325	151.832	26.524	...
1810	21.855	232.972	27.151	...
1813	20.516	206.248	25.366	...
1815	23.177	247.983	26.725	...
1817	22.549	241.311	26.581	...
1819	22.347	245.711	26.750	...
1820	23.123	260.156	28.166	...
1821	24.540	276.492	30.040	...
1822	24.217	252.115	28.443	...
1823	25.364	277.696	30.192	...
1824	23.768	278.573	30.801	...
1825	25.015	309.710	32.975	...
1826	24.177	289.911	31.114	...
1827	24.241	279.264	34.490	...
1828	25.005	293.457	34.369	...
1829	27.322	340.712	36.629	...
1830	28.012	370.182	38.131	...
1831	27.786	386.764	38.227	...
1832	27.321	378.002	38.039	...
1833	27.862	392.303	38.611	...
1834	27.603	398.839	39.307	...
1835	23.741	361.020	35.775	...
1836	20.630	271.851	34.891	...
1837	20.345	270.419	32.539	...
1838	21.972	289.990	32.059	...
1839	23.514	323.862	32.237	...
1840	22.667	343.521	32.209	...
1841	22.548	366.406	32.521	...
1842	23.775	418.292	34.362	...
1843	23.753	420.688	33.798	...
1844	22.760	384.888	33.265	...
1845	23.714	421.378	34.582	...
1846	24.326	436.205	35.064	...
1847	24.286	433.143	36.155	...
1848	26.319	449.921	37.105	...
1849	25.523	421.150	37.557	...
1850	26.109	454.835	38.989	...
1851	25.566	476.394	39.784	...
1852	24.917	481.650	41.132	...
1853	26.872	516.853	43.274	914

1854	27.312	507.387	43.217	823
1855	27.410	489.932	43.148	816
1856	26.208	469.696	43.091	792
1857	27.839	474.709	43.910	807
1858	30.912	382.529	43.335	807
1859	31.191	310.649	42.494	727
1860	...	...	...	...
1861	27.717	326.664	43.725	532
1862	27.636	357.740	43.781	457
1863	25.303	349.289	39.850	419
1864	23.096	349.324	38.242	...
1865	22.396	381.578	37.583	322
1866	22.472	393.295	37.215	287
1867	20.670	368.591	35.618	226
1868	19.292	351.167	33.373	...
1869	19.790	356.701	32.355	253
1870	...	...	...	...
1871	20.814	366.080	31.416	234
1872	22.409	379.723	31.505	201
1873	25.039	416.550	31.490	170
1874	24.023	428.713	32.993	141
1875	22.540	424.121	34.193	140
1876	22.500	415.339	33.776	164
1877	23.281	437.286	36.093	185
1878	23.088	453.961	37.157	182
1879	22.948	500.343	39.702	233
1880	23.337	515.364	41.342	306
1881	23.233	524.836	42.376	169
1882	19.900	424.128	35.512	26
1883	18.164	337.342	31.851	78
1884	19.950	406.222	34.383	23
1885	20.943	426.440	35.078	55
1886	18.636	400.780	32.413	60
1887	...	...	...	...
1888	17.998	374.123	29.318	8
1889	18.546	402.254	30.302	55
1890	20.947	445.855	31.281	87
1891	22.635	500.091	33.810	80
1892	22.763	555.133	35.325	104
1893	20.048	519.298	35.673	110
1894	21.526	556.257	37.616	57
1895	22.327	554.014	39.902	77
1896	23.713	594.915	42.255	99
1897	23.109	537.487	42.470	188
1898	21.983	517.614	44.134	235
1899	22.452	500.479	41.942	225
1900	23.569	469.477	41.654	278
1901	25.674	482.189	43.199	340
1902	26.992	491.799	45.046	323
1903	26.540	486.347	46.475	344
1904	25.598	495.170	47.545	401
1905	26.847	543.312	48.975	439
1906	26.159	549.563	48.908	387
1907	24.367	526.195	46.592	581
1908	23.413	513.418	45.121	520
1909	24.755	557.127	44.372	561

1910	26.438	578.634	44.415	660
1911	25.982	574.053	43.879	671
1912	26.285	600.181	45.847	846
1913	26.963	634.964	47.160	925
1914	25.379	585.022	46.644	1.021
1915	24.732	555.971	46.618	1.127
1916	26.176	589.343	49.146	1.358
1917	25.653	603.697	51.327	1.367
1918	24.311	644.971	53.218	1.704
1919	22.988	564.683	51.575	1.816
1920	23.497	578.768	50.645	2.007
1921	23.733	553.910	49.320	2.238
1922	26.103	571.248	51.042	2.509
1923	25.853	550.190	50.429	2.496
1924	26.949	583.180	51.009	2.610
1925	26.281	565.695	51.524	2.492
1926	27.857	590.037	52.868	2.753
1927	28.912	599.947	53.084	2.810
1928	30.023	627.140	52.245	2.845
1929	30.070	640.031	50.657	2.898
1930	30.083	690.178	48.939	2.983
1931	29.579	691.045	47.542	2.857
1932	30.015	706.415	46.328	2.644
1933	31.950	728.492	45.444	2.753
1934	34.566	699.107	44.888	2.800
1935	35.608	656.113	44.926	2.314
1936	36.995	653.350	46.045	2.028
1937	37.886	655.356	47.272	1.807
1938	36.696	591.948	49.018	1.740
1939	37.412	593.785	52.545	1.604
1940	39.732	627.941	55.876	1.628
1941	39.778	637.067	57.968	1.568
1942	41.416	650.681	61.071	1.478
1943	39.918	617.955	61.876	1.376
1944	36.415	538.886	60.363	1.095
1945	37.252	532.285	58.731	811
1946	38.444	510.931	54.720	721
1947	41.633	454.255	46.106	593
1948	43.089	444.741	43.556	551
1949	43.041	401.869	41.812	290
1950	44.505	415.544	42.280	207
1951	43.842	410.894	41.411	207
1952	42.956	445.939	38.054	165
1953	45.229	543.060	38.076	166
1954	47.328	635.080	37.186	138
1955	45.501	657.572	35.217	131
1956	47.508	706.291	33.928	105
1957	49.036	769.777	33.055	98
1958	48.022	774.571	31.033	92
1959	49.865	794.933	30.183	99
1960	53.377	833.841	30.794	105
1961	55.744	829.774	31.108	117
1962	55.901	777.300	30.482	87
1963	57.211	736.381	29.536	91
1964	59.751	761.926	30.727	122
1965	59.543	846.674	34.083	...

1966	54.535	850.242	35.483	...
1967	52.289	829.067	34.885	218
1968	52.274	820.166	34.671	...
1969	53.401	780.462	34.498	...
1970	53.294	735.543	33.472	...
1971	59.197	786.234	36.706	235
1972	65.280	828.589	39.209	238
1973	67.338	845.796	41.918	266
1974	66.530	863.638	44.330	284
1975	61.785	860.778	46.925	222
1976	60.783	870.848	48.205	275
1977	62.677	896.192	49.528	300
1978	62.789	890.807	51.019	292
1979	57.172	796.755	50.067	232
1980	59.933	827.927	52.346	220
1981	60.580	793.969	52.995	222
1982	64.503	748.457	54.251	242
1983	68.544	711.906	52.056	212
1984	72.686	714.371	53.010	260
1985	72.920	710.190	54.087	280
1986	71.214	675.469	56.489	262
1987	69.027	624.087	59.319	264
1988	70.944	587.155	63.606	288
1989	72.789	560.920	69.238	323
1990	74.903	548.707	72.030	345

Skýringar *Notes:* Sjá ennfremur skýringar við töflu 4.13. *See also notes to Table 4.13.*

[1] Tala geita 1785 á með réttu við Norður- og austuramtið 1786, í öðrum ömtum var líklega afar fátt um geitfé.
The number of goats 1785 refers to the North and East Region in 1786.

Heimildir *Sources:* Búnaðarskýrslur [1703–1990].

Þróun meðalhraða á þjóðvegum 1990 - 2002.

1990	88,8
1991	89,9
1992	90,0
1993	90,0
1994	90,9
1995	91,7
1996	92,3
1997	93,5
1998	94,1
1999	94,0
2000	94,1
2001	94,3
2002	93,5

Heimild: Vegagerðin

Heildarakstur á þjóðvegum

1975	407733
1976	410577
1977	451657
1978	453662
1979	448531
1980	471619
1981	485260
1982	499739
1983	485045
1984	524055
1985	579178
1986	605876
1987	725772
1988	772975
1989	795437
1990	805758
1991	888862
1992	894228
1993	892122
1994	920959
1995	929824
1996	981382
1997	1002745
1998	1050164
1999	1121258

Heimild: Vegagerðin

Samkomulag

milli Landssambands hestamannafélaga og Vegagerðar ríkisins um gerð reiðvega.

---

1. gr.

Þegar stofnbrautir eða þjóðbrautir með bundnu slitlagi eru lagðar út frá þéttbýlissvæðum eða annars staðar, þar sem búast má við mikilli umferð, skal þess gætt að haga framkvæmdum á þann veg, að umferð ríðandi manna megi verða sem greiðust, t.d. með gerð reiðvega á vegsvæði meðfram vegum, ef þess er kostur, enda hafi komið um það tillaga frá samstarfsnefnd, sbr. 2. og 3. gr.

2. gr.

Í hverju umdæmi skal starfa samstarfsnefnd skipuð fulltrúa Vegagerðar ríkisins og tveimur fulltrúum frá Landssambandi hestamannafélaga.

3. gr.

Samstarfsnefndir skulu fylgjast með áætlunum um gerð þjóðvega með bundnu slitlagi og semja álitsgerðir um lausn á umferðarmálum ríðandi manna, sem lagðar skulu fyrir hönnunaraðila til athugunar og eftirbreytni með hæfilegum fyrirvara.

Samstarfsnefnd skal jafnan eiga aðgang að upplýsingum um áformaða reiðvegi hjá hönnunaraðila.

Samstarfsnefndir skulu jafnframt, þar sem þörf krefur, gera tillögur um gerð reiðleiða meðfram stofnbrautum og þjóðbrautum, sem þegar hafa verið byggðar.

Þá skal samstarfsnefnd fylgjast með reiðleiðum, sem gerðar verða samkvæmt framanskráðu og gera tillögur um viðhald þeirra, eftir því sem þörf krefur.

4. gr.

Ágreiningi sem upp kann að koma innan samstarfsnefndar, er heimilt að vísa til vegamálastjóra eða fulltrúa hans og stjórnar L.H., sem ber að fjalla sameiginlega um ágreiningsmál og leita lausnar á þeim.

Reykjavík 07.05.1982

F.h. Landssambands hestamannafél.

F.h. Vegagerðar ríkisins

VEGAGERÐ RÍKISINS REYKJAVÍK

Hægt er að sækja Word Perfect útgáfu af skjalinu, sjá upplýsingar um uppsetningu á Netscape fyrir Word Perfect skjöl.

1990--91. -- 1060 ár frá stofnun Alþingis.
113. löggjafarþing. -- 113 . mál.

Sþ.

594. Þingsályktun

um reiðvegaáætlun.

(Afgreidd frá Sþ. 7. febr.)

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að skipa nefnd með þátttöku samtaka hestamanna og sveitarfélaga til þess að kanna ástand reiðvega og gera reiðvegaáætlun.

Hægt er að sækja Word Perfect útgáfu af skjalinu, sjá upplýsingar um uppsetningu á Netscape fyrir Word Perfect skjöl.

1990. -- 1060 ár frá stofnun Alþingis.
113. löggjafarþing. -- 113 . mál.

Sþ.

117. Tillaga til þingsályktunar

um reiðvegaáætlun.

Flm.: Guðmundur G. Þórarinsson, Jón Kristjánsson, Valgerður Sverrisdóttir,

Páll Pétursson, Alexander Stefánsson, Ólafur Þ. Þórðarson,

Guðni Ágústsson, Jóhann Einvarðsson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að láta í samvinnu við samtök hestamanna og sveitarfélaga gera reiðvegaáætlun. Áætlun þessi skal gerð til fjögurra ára í senn.

Samgönguráðherra skal í því skyni skipa nefnd er hafi það hlutverk að vinna reiðvegaáætlun og endurskoða hana reglulega.

Í starfi sínu taki nefndin m.a. mið af eftirfarandi atriðum:

1. Gera skal reiðvegaáætlun til fjögurra ára í senn og forgangsraða skal verkefnum.
2. Hafa skal nána samvinnu við m.a. Landssamband hestamannafélaga, samtök sveitarfélaga, Vegagerð ríkisins, Náttúruverndarráð, Landgræðslu, Skógrækt ríkisins, skipulagsstjórn og Ferðaþjónustu bænda, sem og einstök sveitarfélög og landeigendur.
3. Bæta skal aðstöðu hestamanna á þjóðvegum og haga þannig að öryggi gegn slysum verði sem mest.
4. Viðurkenna skal í raun umferð ríðandi manna sem hluta af samgöngum landsmanna.
5. Friðlýsa þarf fornar reiðleiðir og halda þeim við.
6. Við mat umferðar á hestum skal höfð hliðsjón af hesthúsahverfum, skeiðvöllum, hrossabúum, hagagöngu, staðsetningu gisti - og ferðamannastaða og veitinga - og útivistarstaða.
7. Hafa skal hlið á girðingum þar sem alfaraleiðir og girðingar skerast.
8. Tryggja skal vernd svæða og leiða sem hafa gildi vegna náttúrufegurðar og skilyrða sem gera þau að eftirsóknarverðu reiðlandi.
9. Umferð ríðandi manna má eigi spilla ræktuðu landi, túnum, görðum eða skógrækt og ekki trufla búfé.

G r e i n a r g e r ð .

Þingsályktun þessi er flutt samhliða tveimur frumvörpum til laga er bæði lúta að gerð reiðvega. Annars vegar er um að ræða frumvarp til laga um breytingu á vegalögum þar sem kveðið er á um að Vegagerð ríkisins skuli sjá um gerð og viðhald reiðvega samkvæmt sérstakri áætlun. Hins vegar er um að ræða frumvarp til laga um breytingu á lögum um fjáröflun til vegagerðar en þar er gert ráð fyrir að leggja á sérstakt hóffjaðragjald til að afla fjár til reiðvegagerðar.

Þessi þingsályktunartillaga, sem hér er flutt, hefur það hlutverk að fela samgönguráðherra í samvinnu við samtök hestamanna og sveitarfélaga að láta gera reiðvegaáætlun og forgangsraða verkefnum, en Vegagerðin vinni síðan í samræmi við þá reiðvegaáætlun.

Það er kunnara en frá þurfi að segja að hestamennska nýtur sívaxandi vinsælda og

hestaeign fer vaxandi. Ekki verður hjá því komist að taka tillit til ríðandi manna í umferðinni en aukin bílaumferð á þjóðvegum landsins gerir það nauðsynlegt að það sé gert með skipulegum hætti.

Árið 1982 var gert samkomulag milli Landssambands hestamannafélaga og Vegagerðar ríkisins um gerð reiðvega. Það samkomulag er fylgiskjal með frumvarpi um breytingu á vegalögum. Reynsla af þessu samkomulagi hefur ekki orðið nægilega góð og nauðsynlegt er að skýra málin frekar og koma þeim í fast horf. Bæði er að fé til reiðvegagerðar hefur verið mjög af skornum skammti, sem og að nauðsynlegt er að kveða skýrar á í lögum um hver beri veg og vanda af reiðvegagerð, hvernig fjár sé aflað til hennar og hverjir vinni áætlun um reiðvegagerð og ákveði forgang verkefna.

Óhjákvæmilegt er að umferð ríðandi manna verði í raun viðurkennd sem hluti af samgöngum landsmanna. Til þess að þetta sé unnt verður að taka tillit til ríðandi manna við skipulagningu vegakerfis landsins, sérstaklega þarf að hafa hliðsjón af staðsetningu hesthúsahverfa, skeiðvalla, hrossabúa, hagagöngu, gisti - og veitingastaða og útivistar - og ferðamannastaða.

Mikilvægt er einnig að friðlýsa fornar reiðleiðir og halda þeim við. Með þeim hætti er varðveittur ákveðinn þáttur í menningarsögu landsins. Mikilvægt er einnig í þessu sambandi að tryggja að gróður spillist ekki og sjá til þess að saman geti farið vernd og notagildi. Hestamennska og hestaíþróttir eru sem fyrr segir mjög vaxandi. Íslenski hesturinn er í auknum mæli orðinn útflutningsvara en jafnframt koma erlendir ferðamenn hingað í auknum mæli til hestamannamóta og ferða á hestum. Fram hjá þeirri staðreynd geta Íslendingar ekki litið og þurfa að bregðast rétt við enda getur hesturinn einmitt orðið mikilvægur þáttur í uppbyggingu ferðamannaiðnaðar í landinu í nánustu framtíð. Í því sambandi er auðvitað mikið starf óunnið og margt sem þarf að hafa í huga. Eigendur veitingastaða þurfa víða að gera hestamönnum kleift að njóta þeirrar þjónustu sem þeir hafa á boðstólum. Til þess þurfa þeir að koma upp góðri hrossarétt, vel mölborinni og með skjólgirðingu sem er t.d. $1\ ^{1}/_{2}$ metri á hæð. Aðstaða þarf að vera til að brynna hestunum og æskilegt að hey geti verið til sölu. Við gististaði, tjaldstæði og orlofsbúðir þarf að hafa aðstöðu til hagbeitar, þar þurfa að vera hrossaréttir og geymslur fyrir reiðtygi.

Ferðaþjónusta bænda þarf að geta veitt hestamönnum fyrirgreiðslu af ýmsu tagi, ekki aðeins geta leigt mönnum hross heldur einnig haft hagbeit til sölu. Sveitarstjórnir og upprekstrarfélög eiga mörg góða skála á fjöllum, skála sem nýta mætti betur og leigja ferðafólki og gætu fallið vel inn í ferðir ríðandi manna um landið. Þannig mætti hugsa sér eins konar net náttstaða á hálendinu en hey þyrfti að vera til sölu á sem flestum stöðum svo að gróður spillist ekki.

Við gerð reiðvega þarf að hafa í huga að vegir, sem hægt er að fara allt árið, eru nauðsynlegir í nágrenni hesthúsabyggða. Slíkir vegir eru eðlilegt viðfangsefni viðkomandi sveitarfélaga, hestamanna og Vegagerðar. Talsvert aðrar kröfur þarf að gera til slíkra vega en þeirra sem aðeins eru notaðir stuttan tíma á ári vegna þess að umferð getur orðið mikil á takmörkuðu svæði vetur og vor þegar blautt er um. Slíkir vegir þurfa að falla vel inn í skipulag en gera má ráð fyrir að mest álag sé á þessa vegi næst hesthúsunum, 5 -- 10 km umhverfis þau, en fjær dreifist álagið verulega.

Vel má hugsa sér að reiðvegir í þéttbýli geti verið meðfram þjóðvegum eða lagðir sérstaklega um útivistarsvæði, en áherslu verður að leggja á að friða alla reiðvegi fyrir umferð vélknúinna farartækja og kveða þarf skýrt á um umferðarrétt með merkingum þar sem reiðmenn þurfa að fara þvert á veg. Víða eru gömlu malarvegirnir ágætir reiðvegir þegar þeir eru opnir. Við gerð reiðvega þarf sérstaklega að gera ráð fyrir áningarstöðum, helst með því móti að víkja megi spölkorn frá vegi.

Árið 1986 fluttu þingmennirnir Páll Pétursson og Ólafur Þ. Þórðarson tillögu til þingsályktunar um áætlun um gerð reiðvega. Sú þingsályktunartillaga er fylgiskjal með þessari. Tillaga þessi varð ekki útrædd á Alþingi.

Fylgiskjal.

Tillaga til þingsályktunar um áætlun um reiðvegagerð.

(109. löggjafarþing, 82. mál.)

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að skipa nefnd er geri áætlun um reiðvegagerð um landið.

Nefndin skal skipuð einum fulltrúa tilnefndum af Vegagerð ríkisins, einum tilnefndum af Landssambandi hestamanna, einum tilnefndum af skipulagsstjóra ríkisins og tveimur án tilnefningar.

Nefndin meti hver þörf er á nýjum reiðvegum, hvar varðveita skal gamla reiðvegi og hvar er heppilegast að reiðvegir liggi þannig að hestamönnum sé greið umferð um landið.

Nefndin skili áætluninni fyrir haustið 1987 þannig að framkvæmdir geti hafist samkvæmt henni sumarið 1988.

Greinargerð þingsályktunartillögunnar hljóðar svo:

Hestamennska nýtur sívaxandi vinsælda og fjöldi fólks sækir sálubót og hreysti í samfélag við hesta og til ferðalaga á hestum. Með aukinni bílaumferð og bættum akvegum er umferð ríðandi fólks um marga þjóðvegi landsins orðin stórhættuleg og jafnvel ómöguleg. Á undanförnum árum hefur verið unnið stórvirki í vegagerð en umferð hestamanna hefur ekki verið sinnt nema að allt of litlu leyti. Á árinu 1985 var varið 400 þús. kr. til reiðvegagerðar og 1986 einni milljón króna. Þetta er auðvitað allsendis ófullnægjandi. Reiðvegagerð þarf ekki að vera dýr, sérstaklega ef hún er unnin með fyrirhyggju. Vegagerðin hefur sums staðar gætt þess við frágang vega, fyrir atbeina Landssambands hestamanna, að reiðmönnum væri fær leið meðfram vegum. Þetta hefur hins vegar ekki alls staðar verið gert og af því skapast slysahætta og leiðindi.

Skynsamlegast er að gera áætlun um það hver þörf sé fyrir nýja reiðvegi um landið, hvar beri að varðveita gamla reiðvegi og hvar heppilegast er að reiðvegir liggi. Þannig mundu fjármunir og verktækni nýtast betur en ella og óhjákvæmilegt er að leggja stóraukna áherslu á reiðvegagerð.

Íslendingar hafa ferðast á hestum um landið frá upphafi Íslands byggðar; óhæfa er að gera þeim það ómögulegt nú. Þess ber og að gæta að ríkisvaldið ver miklu fé til tómstunda og íþróttamála og einnig til lista. Hestamennska er hin göfugasta tómstundaiðja og auk þess bæði íþrótt og list þannig að eðlilegt er að verja allnokkru almannafé til þess að auðvelda fólki iðkun hestamennsku.

Fjárveitingar af vegafé til reiðvega og umsóknir til Landssambands hestamannafélaga

	Vegafé í m. kr.	Fjárveitingar í m. kr. á verðlagi í júlí 2002	Umsóknir til Landssambands hestamannafélaga í m. kr.
1979	0,0 *	1,5	
1980	0,1	1,4	
1981	0,1	1,4	
1982	0,1	1,7	
1983	0,3	2	
1984	0,5	2,9	
1985	0,5	2,1	
1986	0,9	3,1	
1987	1	2,8	
1988	3	6,9	
1989	3	5,8	
1990	4,8	7,8	
1991	6	9,0	29,0
1992	6	8,8	31,0
1993	7	10,2	39,0
1994	8	11,3	35,0
1995	11	14,9	39,0
1996	10	13,2	34,0
1997	21	26,1	41,0
1998	22	26,5	32,0
1999	26	30,6	40,0
2000	32	36,3	70,0
2001	35	37,5	87,0
2002	39,9	39,9	89,2

Heimild: skýrslur samgönguráðherra um framkvæmd vegáætlunar og upplýsingar frá Landssambandi hestamanna

Júlígildi byggingarvísitölu 1979-2002 eru notuð þegar reiknað er til verðlags

* Ath! árið 1979 eru framlög til reiðvega 35 þús. nýkrónur.

Landssamtök hjólreiðamanna
Engjavegi 6
104 Reykjavík
netfang: lhm@lhm.is
kennitala: 640399-2289

Reykjavík , 26. október 2018

Umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna um:

Þingskjal 174 – 173. mál.
Tillaga til þingsályktunar
um samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033.
(149. löggjafarþing 2018–2019)

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) eru heildarsamtök hjólreiðafélaga á Íslandi. Landssamtökin eru aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. ECF eiga aðildarfélög í meirihluti landa Evrópu, og eru höfuðstöðvarnar í Brüssel.

Umsögn um samgönguáætlunina

Landssamtökin vilja taka fram að þau eru í megin dráttum ánægð með þessa tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun og eru markmið og tillögur hennar að hluta til í samræmi við stefnumál LHM. Það vantar þó í samgönguáætlun eða aðra áætlanagerð ríkisins markvissa stefnu stefnu um hlutdeild vistvænna samgöngumáta og breytingu á ferðavenjum. Þessar breytingar eru nauðsynlegar til að stjórnvöld geti staðið við skuldbindingar sínar í mörgum málum.

Tillögur við samgönguáætlun.

Hjólreiðaáætlun - Áætlun um vistvæna samgöngumáta

Samkvæmt nýrri könnun á ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu hjólar 57% íbúa yfir árið og þar af um 10% árið um kring. Áberandi er þó hvað minna er hjólað í sumum hverfum og gæti það tengst lélegri aðstöðu og skorti á öruggum, greiðum og aðskildum leiðum. Með auknum hjólreiðum má slá margar flugur í einu höggi. Auknar hjólreiðar eru ódýrasta, fljótlegasta og einfaldasta leiðin til að ná árangri í eftirfarandi málum:

- Samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda.
- Bæta loftgæði í helstu þéttbýliskjörnum.

- Draga úr svifryki.
- Minnka umferðarhávaða.
- Bæta lýðheilsu.
- Bæta borgarbrag.
- Gjaldeyrissparnaði vegna minni innflutnings á olíu og bensíni.
- Minnka þörf á uppbyggingu gatnakerfisins og viðhaldi þess.

Sama gildir um alla vistvæna samgöngumáta, það er göngu, hjólreiðar og notkun almenningssamgangna.

LHM mælast til þess að lagt verði fyrir Alþingi þingsályktunartillögu um Hjólreiðaáætlun eða Áætlun um vistvæna samgöngumáta. Hún verði endurskoðuð á sama tíma og samgönguáætlun og fjárhæðir samgönguáætlunar taki tillit til áherslna stjórnvalda í hjólreiðaáætlun eða áætlun um vistvæna samgöngumáta.

Í áætlun stjórnvalda um vistvænar samgöngur verði mörkuð stefna um hlutdeild (modal split) vistvænna samgöngumáta af heildarfjölda ferða. Til dæmis gætu hjólreiðar verið um 10% ferða í öllu þéttbýli en um 20% ferða á miðsvæðum í þéttbýli og í litlum bæjum. Hlutdeild vistvænna ferðamáta í heild gæti verið um 40% í öllu þéttbýli en um 60% ferða á miðsvæðum í þéttbýli og í litlum bæjum. Einnig væri hægt að setja sér stefnumið um hlutdeild vistvænna ferðamáta eftir vegalengd ferða.

Hlutdeild vistvænna samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu var um 24% í síðustu ferðavenjukönnun á höfuðborgarsvæðinu. Því miður hefur engin ferðavenjukönnun verið gerð fyrir landið allt frá lýðveldisstofnun og því er ekki vitað hver hlutdeild mismunandi ferðamáta er þegar landið allt er skoðað, hvorki í nútímanum né í fortíðinni. Ríkisvaldið þarf að reka af sér slyðruorðið og láta kanna hverjar ferðavenjur landsmanna eru. Það er algjör forsenda þess að hægt sé að meta stöðu og árangur af aðgerðum og áætlanagerð ríkisins í þessum málum og öðrum málum eins og t.d. loftslagsmálum.

Meira fé í nýframkvæmdir fyrir vistvæna samgöngumáta.

Landssamtökin telja að í samgönguáætlun sé of litlu fé varið í þágu annarra samgöngumáta en með bílum. Hlutdeild göngu, hjólreiða og almenningssamgangna af nýframkvæmdum við vegi er um 5,36% en ef tekið er samtals viðhald og nýframkvæmdir við vegi er hlutfallið ekki nema 2,97%. Á höfuðborgarsvæðinu er sem fyrr segir um 24% ferða farnar með vistvænum hætti en þó hefur í gegnum tíðina miklu minna hlutfall af framkvæmdafé Vegagerðarinnar runnið til þessarar vegfarendahópa. **LHM leggja til að þetta hlutfall verði hækkað upp í um 10% af nýframkvæmdum við vegi, sem er hóflegt hlutfall.** Þetta er líka mikilvægt þar sem gera má ráð fyrir að meira verði lagt af göngu- og hjólastígum á næstu árum til að tengja saman þéttbýlisstaði á landsbyggðinni. Þar mun Vegagerðin væntanlega greiða hærri hlutdeild í kostnaði við gerð stíga en 50% á móti sveitarfélögunum, en 50% hlutfall er tilskilið í vegalögum.

LHM leggja til að útgjöld til framkvæmda fyrir vistvæna samgöngumáta verði eins og í töflunni hér að neðan á tímabilinu 2019-2033. Þær eiga heima í töflu 5 í Samgönguáætlun 2019-2033.

Framkvæmdir á vegakerfinu	1. tímabil 2019-2023	2. tímabil 2024-2028	3. tímabíl 2029-2033	Samtals 2019-2033
Hjóla og göngustígar (Sameiginlegt)	3,000	3,000	3,000	9,000
Bætt umferðarflæði almenningssamgöngur (Suðursvæði)	2,000	2,500	2,500	7,000
Göngubrýr og undirgöng (Suðursvæði)	1,500	1,500	1,500	4,500
Samtals	6,500	7,000	7,000	20,500
Hlutdeild vistvænna samgöngumáta af nýframkvæmdum við vegi				**10.16%**

LHM leggja til að útgjöld til framkvæmda fyrir vistvæna samgöngumáta verði eins og í töflunni hér að neðan á 1. tímabilinu 2019-2023 og er þá hlutdeild framkvæmda fyrir vistvæna samgöngumáta um 10% af nýframkvæmdum við vegi. Þær eiga heima í Töflu 7 í Samgönguáætlun 2019-2023 á bls. 10 og bls. 14.

Ár	2019	2020	2021	2022	2023	1. tímabil 2019-2023
Hjóla- og göngustígar (Sameiginlegt)	600	600	600	600	600	3,000
Bætt umferðarflæði almenningssamgöngur (Suðursvæði)	400	400	400	400	400	2,000
Göngubrýr og undirgöng (Suðursvæði)	300	300	300	300	300	1,500
Samtals	**1300**	**1300**	**1300**	**1300**	**1300**	**6,500**

Athugasemdir við einstakar greinar.

Bls. 3

Almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi; fjölbreyttir ferðamátar:

Grein 2.1.20.

LHM leggja til að bætt verði við Grein 2.1.20:

Skilgreina þarf gæði almenningssamgangna í þéttbýli og dreifbýli og til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar.

Samgöngur í Leifsstöð er sérstakt áhyggjuefni þar sem samkeppni sem var leyft að þróast þar hefur leitt af sér skipulagsleysi. Samgöngur samkeppnisaðila virðist ekki uppfylla kröfur um gæði sem verður að gera til almenningssamgangna á stærsta flugvöll landsins. Biðstöðvar, leiðakerfi, upplýsingagjöf og tímaáætlanir þarfnast allt úrbóta. Stjórnvöld þurfa að setja sér markmið um hlutdeild almenningssamgangna í samgöngum við flugstöðina. Til dæmis gæti það verið að um 40% ferða verði farin með

almenningssamgöngum.

Upplýsingar um ferðavenjur mismunandi ferðamáta á landinu þurfa að liggja fyrir svo eftirfylgni sé markviss. Ríkið þarf að gera ferðavenjukannanir fyrir landið allt.

Bls. 4

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

2.3.2 Verðlagning á samgöngum verði gagnsæ og endurspegli þann kostnað sem þeim fylgir.

LHM leggja til að bætt verði við grein 2.3.2:

Bílastæði eri hluti samgöngukerfisins. Verðlagning á bílastæðum þarf að endurspegla kostnað við gerð og rekstur bílastæða.

Bls. 6

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Vistvænar samgöngur

LHM leggja til nýjan lið:

2.4.16 Stjórnvöld setja sér markmið um breyttar ferðavenjur. Til dæmis að hlutdeild vistvænna ferðamáta í heild verði um 40% ferða í öllu þéttbýli en um 60% ferða á miðsvæðum í þéttbýli og í litlum bæjum. Hlutdeild hjólreiða verði um 10% ferða í öllu þéttbýli en um 20% ferða á miðsvæðum í þéttbýli og í litlum bæjum.

Greinargerð.

Bls. 26

1.5. Samgönguráð og gerð samgönguáætlunar.

„Á vefsvæðinu eru upplýsingar um þróun mannfjölda, þróun og spá um fjöldaferðamanna til landsins, þróun í komu skemmtiferðaskipa, þróun fjölda bílaleigubifreiða, umferð á vegum, skráningu flugvéla, almenningssamgöngur, ferjusiglingar, göngu og hjólreiðar, farþega á flugvöllum innanlands og um Keflavíkurflugvöll, vöruflutninga um hafnir landsins og landaðan afla í höfnum landsins.“

Ábending LHM:

Á vefsvæðinu var ekki hægt að finna þessar upplýsingar um ferðavenjur á landinu öllu og ökutæki í umferð.

Bls. 31

2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Almenningssamgöngur á landi

Hér þyrfti líka að fjalla um stöðu almenningssamgangna í Leifsstöð. Hver er hlutdeild ferða með almenningssamgöngum og einkabílum í Leifsstöð?

Hlutverk Vegagerðarinnar í gagnaöflun, áætlanagerð og stefnumótun í almenningssamgöngum þarf að vera mun ríkari á landsvísu og gæti t.d. verið sérstök deild, svið eða teymi innan Vegagerðarinnar sem ynni að þessu verkefni.

Bls. 32

2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Gangandi og hjólandi

Vegagerðin hefur lagt til fjarmagn við lagningu stíga samkvæmt heimild í Vegalögum. Hlutverk Vegagerðarinnar í gagnaöflun, áætlanagerð og stefnumótun með vistvænum samgöngum þarf að vera mun ríkari á landsvísu og gæti t.d. verið sérstök deild, svið eða teymi innan Vegagerðarinnar sem ynni að þessu verkefni. Vegagerðinn þarf m.a. að koma að samfélagsverkefnum til að efla göngu- og hjólreiðar í þéttbýli og þá í samvinnu við áhugafélög.

Bls. 35

2.3. Hagkvæmar samgöngur.

Í gegnsærri verðlagningu þarf einnig að taka mið af kostnaði við bílastæði.

Bls. 67

4.3.3. Ýmsar aðrar framkvæmdir á vegum

Hjólreiða- og göngustígar

LHM minna á að lagning stíga meðfram Reykjanesbraut milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur og meðfram Suðurlandsvegi frá Reykjavík að Hveragerði var í umhverfismati þessara framkvæmda. Ekkert hefur síðan orðið úr framkvæmdum við lagningu göngu- og hjólastíga meðfram þessum umferðarmiklu þjóðvegum. LHM ætlast til að tryggðar verði öruggar og greiðar leiðir fyrir hjólandi vegfarendur út frá höfuðborgarsvæðinu.

*LHM leggja til að síðasta málsgrein kaflans verði felld niður: „Með stígagerðinni er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna verði ekki leyfð á vegum samhliða stígum." **Í hennar stað komi setningin: "Með stígagerðinni er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna færist af viðkomandi vegum."** Það gerist sjálfkrafa að hjólreiðamenn leita á vel hannaða, og vel við haldna stíga, svo lengi sem merkingar eru um tilvist stígsins og hvert hann liggur. Það á ekki að þurfa að banna hjólandi umferð á vegum ef stígar eru vel hannaðir, vel merktir og vel við haldið. Þá má gera ráð fyrir því að snjóruðningi á stígum meðfram þjóðvegum verði ekki sinnt og er því brýnt að hjólandi eigi þess kost að hjóla á ruddum vegum.*

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna

Árni David

Árni Davíðsson formaður umsagnarnefndar

LANGANESBYGGÐ

Nefndarsvið Alþingis

Þórshöfn 26. október 2018

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun áætlun til fimm ára 2019-2023 mál nr. 172 og um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 nr. 173

Umsögn sveitarstjórnar Langanesbyggðar bókuð á 90. fundi hennar 25. október 2018

Um leið og sveitarstjórn fagnar því að nú skuli hilla undir að lagt verði bundið slitlag á Langanesströnd þá mótmælir sveitarstjórn Langanesbyggðar því harðlega að ekki skuli vera gert ráð fyrir lúkningu vegabóta á Brekknaheiði fyrr en á öðru tímabili samgönguáætlunar. Sveitarstjórn leggur á það mikla áherslu að öllu verkefninu verði fundinn staður á fyrsta tímabili áætlunar enda er vegurinn bæði stofnvegur og eina samgönguleiðin á milli þeirra tveggja byggðakjarna sem í sveitarfélaginu eru. Í ljósi þeirra erfiðleika sem nú steðja að Bakkafirði og að í samgönguáætlun er áréttað að Bakkafjörður og Þórshöfn séu eitt vinnusóknarsvæði þá er það sveitarstjórn undrunarefni að ekki skuli áætlað að ljúka gerð bundins slitlags á leiðinni milli umræddra byggðakjarna fyrr en raun ber vitni. Sveitarstjórn bendir einnig á að í aðdraganda sameiningar Skeggastaðahrepps og Þórshafnarhrepps árið 2006 kom skýrt fram hjá stjórnmálamönnum og ráðuneytum að forsenda farsællar sameiningar væri vegur með bundnu slitlagi á milli byggðakjarna sameinaðs sveitarfélags. Síðan eru tólf ár og ekkert bundið slitlag.

Það er álit sveitarstjórnar Langanesbyggðar að hægt sé að leggja veg um Brekknaheiði með minni tilkostnaði en áætlun vegagerðarinnar gerir ráð fyrir. Sú skoðun sveitarstjórnar byggir á því að velja annað vegstæði en nú er á aðalskipulagi. Sveitarstjórn lýsir sig tilbúna til samtals við ríkið og Vegagerðina um hagkvæmari kosti.

Fundargerðina má nálgast á vef sveitarfélagsins

Virðingarfyllst
f.h. Langanesbyggðar

Elías Pétursson, sveitarstjóri

Bréfi þetta er sent með tölvupósti á nefndarsvið Alþingis í netfangið nefndasvid@althingi.is

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lasse Lund Christensen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Hlýjar kvaðjur
Laufey Vattar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lára Margrét Pálsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lárus Dagbjartarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Kveðja, Lárus S. Aðalsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Leifur ingi vilhelmsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Leifur Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Linda Dögg Jóhannsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Vegir eru hluti af því sem samfélag þarf til að virka og ættu að greiðast af samfélaginu í heild. Veggjöld, sem miðast við að farið sé fram hjá tilteknum punkti með myndavél, verða óhjákvæmilega alltaf ósanngjörn. Til dæmis verður myndavélin sett upp milli heimilis og vinnustaðar hjá sumum en ekki öllum.

Að auki kann skráning yfirvalda á ferðum fólks að varða persónuverndarsjónarmið

Virðingarfyllst

Lilja Karlsdóttir
Víghólastíg 16 Kópavogi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lilja k hallgrímsd

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lilja Rut Bjarnadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Linda Guðmundsdóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Linda ÓskHeimisdóttir.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Linda Rós Helgadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Linda Sigurgeirsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN lína dagbjört friðriksdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Loftur Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Kveðja,
Logi Júlíusson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Það er algerlega óþolandi að þetta verði samþykkt. Við erum búin að borga þá vegi sem nú eru í landinu með alslags gjöldum sem eru innheimt í dag og verða vafalaust innheimt áfram.Það má skoða veggjöld á umferðamannvirki þegar þau eru tilbúin til notkunar, ekki greið þau fyrirfram. Svo er maður hræddur um að þessi gjöld fari ekki í vegi heldur í allt annað, dæmin hræða.

Undirritað:
Logi Þórir Jónsson
0105454639

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lovísa Hafsheimisdóttir 1807665379

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lóa Bergljót Þorsteinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lórey Rán Rafnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lukasz Jan Kieltyka

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Lýður Geir Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Maggy Mýrdal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Magnhildur Erla Halldórsdóttir
Litla Hvammi 271Mosfellsbæ

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Magnús Aðalvíkingur Finnbjörnsson 1002803299

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús Á. Sigurgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Ég bý á suðurnesjum og sé fyrir mér miðað við það sem heyrst hefur að fyrir ferðalög upp í borgarförð eða austur fyrir fjall verðum við með fjórfallt gjald í hverri ferð .
Ef ríkið getur ekki rekið sig betur án aukinnar skattheimtu og gjaldtöku þá er lágmark að þetta dreifist á landsvísu og allir borgi,ekki bara við hér á suðvesturhorninu .
Og hversvegna í ósköpunum er Garðbúi (Suðurnesjabæingur) í kjördæmi með Höfn í hornafirði ?
Undirritað
Magnús Ársælsson
Kjósandi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús E. Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: magnús einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Nafn Magnús Hafsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnus Helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús Ingberg Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús Orri Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN. Magnús Ómar Jóhannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Magnús Óskar Guðnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús R. Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Magnús Sigurðsson

Vogatungu 37

200 Kópavogur

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Magnús Sigurður Jónasson

Sæl,

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Að setja girðingu í kringum höfuðborgarsvæðið tel ég brjóta á jafnrétti þegna í landinu. Einnig hefur maður grun um að þetta sé leið stjórnmálamanna að koma vegaframkvæmdum í einkaeigu fjármálamanna sem munu þá um ókomna framtíð græða persónulega á ferðafrelsi þegna landsins.

Kveðja,
Magnús Steinarr Norðdahl
kt. 270862-2339

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Magnús Sturluson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Magnús Þór Árnason
Nóg er plokkað af bifreiðaeigendum.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Magnùs þòr Einsrsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Marel Snær Arnarson

30. 12. 2018

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Margit Hafsteinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Margrét Anna Ágústsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Margrét Einarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Margrét Kolbeinsdóttir

Ég undirrituð andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Mín rök á móti vegatolli á Reykjanesbraut eru þessi „Reykjanesbrautin eða Keflavíkurvegurinn eins og hann var kallaður þá, var formlega opnaður 1965 og var þáeini þjóðvegurinn á Íslandi sem var með bundu slitlagi og innheimt tollgjald í tollskýli við Straumsvík. Tollgjaldið var í upphafi 200 krónur og þótti ansi hátt þá þeim tíma. En í lok ársins 1972, nánar tiltekið þann 31. desember, var innheimtu umferðargjalds hætt því búið var að borga upp það lán sem tekið var til framkvæmdanna (sbr. Vegminjasafnið, 1983). Þannig að fólkið í landinu þá aðalega Suðurnesjamenn borguðu Reykjanesbrautina í upphafi síðan ákvað ríkið að tvöfalda en kláraði ekki. Þannig að ríkið á að klára það sem eftir er af tvöfölduninni. Ef það á að setja aftur vegatoll á Reykjanesbraut þá er það tvísköttun."

Með kveðju.
Margrét S Þórólfsdóttir

Ég hef ekki nokkurn áhuga á að borga vegatolla/gjöld við akstur á þjóðvegum landsins. Skattheimta er nóg nú þegar og gjöld líka.

Kveðja

Margrét Sturlaugsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Margrét Þórðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Maria Csizmas

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: María Ásmundsdóttir Shanko

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: María Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: María Gunnlaugsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: María Hafsteinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: María Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
María Sif Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Maríanna Óskarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Markús Arnar Finnbjörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Matthías Hagvaag

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluti Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað.
Matthías Þór Þóruson
Kt. 040293-2059

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Málfríður D Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Málfríður Hafdís Ægisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Máni Ingólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Kv.
Már Gunnarsson

19. desember 2018

Minnisblað
um áherslur meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar um samgönguáætlun.

(149. löggjafarþing)

Umhverfis- og samgöngunefnd hefur 172. mál, um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019–2023, og 173. mál, um samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033, til umfjöllunar. Málunum var vísað til nefndarinnar 11. október í haust.

Nefndin hefur tekið á móti fjölda gesta við meðferð málsins og hafa verið reifuð ýmis sjónarmið er varða samgönguáætlun. Gestir voru einróma í þeirri afstöðu að gera þyrfti átak í vegaframkvæmdum um allt land, viðhaldi og nýframkvæmdum í öllum flokkum vega. Uppsafnaður vandi væri mikill og brýnt að framkvæmdahraði yrði meiri en áætlað er í samgönguáætlun. Meiri hlutinn telur brýnt að brugðist verði hratt við þeim vanda sem safnast hefur upp undanfarin ár og unnið verði markvisst að því að bæta vegakerfið og samgöngur eins hratt og kostur er með tilliti til hagkvæmni og öryggissjónarmiða.

Samgönguáætlun er nú lögð fram fullfjármögnuð í samræmi við samþykkta fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar. Ljóst er að samgönguáætlun eru ætlaðir afmarkaðir fjármunir, nánar tiltekið 190 milljarðar, þar af 160 milljarðar í viðhald og vegaframkvæmdir næstu fimm ár. Framkvæmdir og framkvæmdahraði taka mið af því. Svo að unnt verði að hraða framkvæmdum án skuldsetningar ríkissjóðs verður því að finna aðrar leiðir til fjármögnunar. Meiri hluti gesta sem komu fyrir nefndina tók vel í hugmyndir um gjaldtöku á vegum og við samgöngumannvirki ef slíkt gæti hraðað framkvæmdum.

Nýjar fjármögnunarleiðir – gjaldtaka.

Nefndin hefur rætt að unnið verði að útfærslu nýrra fjármögnunarleiða með það að markmiði að flýta framkvæmdum sem gert er ráð fyrir í áætluninni og skapa fjárhagslegt rými fyrir nýjar framkvæmdir. Þá verði jafnframt að horfa til þess að með orkuskiptum í samgöngumálum þarf að fara fram heildarendurskoðun á almennri gjaldtöku enda munu tekjur ríkisins af olíu- og bensíngjaldi lækka og að endingu hverfa. Þær fjármögnunarleiðir sem hafa verið til umræðu af hálfu meiri hlutans í nefndinni eru byggðar á þrenns konar forsendum:

1. Gjaldtaka á þremur meginstofnæðum — Reykjanesbraut að Keflavíkurflugvelli, Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi — á leið frá höfuðborgarsvæðinu. Markmið gjaldtöku á þessum leiðum er að flýta framkvæmdum eins og skipulag og undirbúningur leyfa, og að gera stofnæðarnar enn betur úr garði en gert er ráð fyrir í núverandi áætlunum með mislægum gatnamótum og lengri 2+2-köflum. Til að hefja framkvæmdir þarf að tryggja hagstæða lántöku sem greidd verður með veggjöldum. Innheimtu þeirra verði hætt um leið og framkvæmdirnar verða greiddar upp að fullu.
2. Ákveðnar leiðir á landsbyggðinni sem stytta vegalengdir verði fjármagnaðar með blandaðri fjármögnun; að hluta með fjárframlögum af samgönguáætlun og að hluta með lántöku sem verði greidd upp með gjaldtöku. Gjaldtöku verði hætt þegar lán verður greitt upp.
3. Innheimt verði veggjald í jarðgöngum á Íslandi. Gjaldtöku í jarðgöngum verði ætlað að standa undir þjónustu og rekstri jarðganga og einnig hlut í nýbyggingu þeirra. Gjaldtakan verði liður í nýrri jarðgangaáætlun sem verði hluti af samgönguáætlun með það að markmiði að ekki verði hlé á uppbyggingu jarðganga á Íslandi. Í þeirri áætlun verði jafnframt tilgreint hvaða jarðgöng falla undir gjaldtöku og hversu lengi.

Ekki er gert ráð fyrir því að fjárframlög ríkissjóðs til samgönguframkvæmda lækki vegna gjaldtökunnar en með fjölbreyttari fjármögnunarmöguleikum verður til svigrúm til að flýta öðrum samgöngubótum. Í vinnu sinni hefur meiri hlutinn lagt áherslu á að það svigrúm sem myndast verði nýtt til að flýta tilteknum framkvæmdum í samræmi við markmið samgönguáætlunar og til að auka fé til viðhalds og framkvæmda á tengivegum og styrkvegum.

Samhliða vinnu við gerð samgönguáætlunar skipaði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra starfshóp sem var falið að leggja fram tillögur um hvernig flýta mætti uppbyggingu góðra og öruggra samgöngumannvirkja hér á landi. Í þeirri vinnu er gjaldtaka af umferð á vegum til skoðunar, bæði almenn gjaldtaka og sértæk við einstök mannvirki. Skýrslu hópsins er að vænta í janúar. Þá áætlar samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að leggja fram frumvarp um gjaldtöku í samgöngum í marsmánuði. Meiri hlutinn leggur áherslu á að ráðherra taki mið af þeim áherslum sem kynntar verða í nefndaráliti um málið hvað varðar leiðir til fjármögnunar, hvaða framkvæmdir verði fjármagnaðar með gjaldtöku og hvaða framkvæmdum verði flýtt. Nánari útfærsla á gjaldtöku í vegakerfinu mun birtast í því frumvarpi sem lagt verður fram á Alþingi í mars. Við endurskoðun almennrar gjaldtöku þarf að taka mið af því að sérstaka gjaldtakan auki ekki álögur á bifreiðaeigendur umfram ábatann af bættu umferðarflæði. Frumvarpinu verður vísað til umhverfis- og samgöngunefndar. Líkt og önnur frumvörp verður það sent til umsagnar og gefst hagaðilum þá færi á að koma athugasemdum sínum og ábendingum til nefndarinnar.

Samgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Í lok nóvember skilaði verkefnishópur um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu tillögum í skýrslu til samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Í skýrslunni er horft til allra samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu og tenginga höfuðborgarsvæðisins í heild sinni. Verkefnishópurinn leggur áherslu á að uppbygging hágæðaalmenningssamgangna verði framar í forgangsröð samgönguáætlunar, hugað verði sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar á meginstofnvegum höfuðborgarsvæðisins og sömuleiðis að uppbyggingu göngu- og hjólastíga. Meiri hlutinn leggur áherslu á mikilvægi þess að efla samgönguása á höfuðborgarsvæðinu, þ.e. fyrrgreindar þrjár stofnleiðir í samgöngum.

Flug.

Í umsögnum um málið hafa flugrekendur og aðrir hagaðilar lýst yfir miklum áhyggjum af flugöryggi í millilandaflugi í ljósi ört vaxandi flugumferðar og stöðu millilandaflugvalla landsins. Viðhald og nýframkvæmdir á flugvöllum innan lands hafa setið á hakanum og lendingarstöðum verið lokað. Starfshópur samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra um eflingu innanlandsflugs og rekstur flugvalla skilaði tillögum sínum í byrjun desember og er nefndin með þær tillögur til skoðunar og þá einkum tvær þeirra. Annars vegar að Reykjavíkurflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur verði ásamt Keflavíkurflugvelli skilgreindir sem kerfi flugvalla með sameiginlegum kostnaðargrunni og Isavia falin fjárhagsleg ábyrgð á rekstri, viðhaldi og uppbyggingu þeirra. Hins vegar hefur nefndin skoðað möguleika þess að flugfarmiðar íbúa með lögheimili á nánar tilgreindum svæðum á landsbyggðinni verði niðurgreiddir líkt og lagt er til í skýrslunni.

Endurskoðun samgönguáætlunar.

Samkvæmt lögum um samgönguáætlun, nr. 33/2008, skal leggja fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun á að minnsta kosti þriggja ára fresti. Hins vegar er ljóst að þörf er á samgöngubótum um land allt. Sömuleiðis þarf að ráðast í vinnu við útfærslu á samningi um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Þá hefur verið boðað frumvarp samgöngu- og sveit-

arstjórnarráðherra um gjaldtöku í samgöngum sem ætlað er að fylgja eftir stefnu um framtíðarfjármögnun vegakerfisins. Í ljósi alls þessa telur meiri hlutinn eðlilegt að ný samgönguáætlun verði lögð fram fyrr en að þremur árum liðnum.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Mikkjal Davidsen.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Milan Ilievski

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Mille Toft Sørensen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.Mér finnst að bifreiðaeigendur hafa borgað nóg í skattinn, sem hefur EKKI farið í vegaframkvæmdir.

Undirritað: Monika Abendroth

Sæl,
Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Kv.,
Morgane Priet-Mahéo

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Mýrdalshreppur

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Vík 18. október 2018

Málefni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033, 173. mál.

Í fyrirliggjandi tillögu Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033 eru helst tvö mál er snerta Mýrdalshrepp; Jökulsá á Sólheimasandi og hringvegur um Mýrdal.

Fyrst ber að nefna Jökulsá á Sólheimasandi en gert er ráð fyrir að 520 milljónir fari í smíði nýrrar brúar á 1. tímabili áætlunarinnar.
Sveitarstjórn Mýrdalshrepps fagnar því að þetta verk sé komið á áætlun enda um að ræða fyrstu einbreiðu brúna sem margir erlendir ferðamenn keyra yfir á ferð sinni um Ísland.

Hringvegur um Mýrdal og jarðgöng í Reynisfjalli eru einnig nefnd í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033 og þar lagt til að leitað verði leiða til að fjármagna slíka framkvæmd í samvinnu við einkaaðila.
Sveitarstjórn lýsir ánægju sinni með það að þetta verk sé loksins komið inn á samgönguáætlun. Hefja þarf mat á umhverfisáhrifum framkvæmda sem allra fyrst svo verkið mega komast til framkvæmda.
Óþarfi er að lýsa í löngu máli öllum þeim ástæðum sem gera nýjan láglendisveg að góðum framtíðarkosti en sveitarstjórn bendir á að aukning umferðar um Þjóðveg 1 í gegnum Mýrdal hefur verið hlutfallslega sú mesta á öllu landinu síðustu ár og umferðarþungi orðinn slíkur allt árið um kring að ekki verður slegið á frest mikið lengur að gera úrbætur til að auka umferðaröryggi. Þessi framkvæmd yrði stór liður í því.

Á fysta tímabili áætlunarinnar eru áætlaðar 450 milljónir í gerð nýs vegar um Gatnabrún. Sveitarstjórn leggur til að þeim fjármunum verði varið í aðgerðir til þess að auka umferðaröryggi í Víkurþorpi, t.d. með uppsetningu gangbrautarljósa þar sem þjóðvegur 1 þverar þorpið. Þá mætti nýta þessa fjármuni til þess að auka umferðaröryggi um núverandi veg upp Gatnabrún og hefja þegar í stað mat á umhverfisáhrifum framkvæmda vegna nýs vegar um Mýrdal.

Virðingarfyllst
F.h. sveitarstjórnar

Þorbjörg Gísladóttir, sveitarstjóri

MÝRDALSHREPPUR SVEITARSTJÓRI

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Nadine Elisabeth Walter

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Nína Sif Pétursdóttir Thorarensen

Á byggðarráðsfundi 17.10.2018 var eftirfarandi tekið fyrir:

Fyrir byggðarráði liggur til umsagnar tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árið 2019 - 2023.

Byggðarráð lýsir yfir ánægju með að sjái fyrir endann á uppbyggingu Dettifossvegar í samgönguáætlun. Fyrir liggur að Dettifossvegur kemur til með að verða eitt af mikilvægustu skrefum í framþróun byggðar og atvinnulífs á norðausturhorni Íslands. Byggðarráð bendir á nauðsyn þess að halda áfram uppbyggingu á samgöngum í landshlutanum, sérstaklega með tilliti til flugsamgangna.

Þetta tilkynnist hér með.

Með kveðju,
Hermína Hreiðarsdóttir,
Þjónustu- og skjalafulltrúi
Stjórnsýsluhúsi Norðurþings | Ketilsbraut 7-9 | 640 Húsavík | sími: 464 6171

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Oddný Björk Daníelsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Oddný Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Oddur Þór Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Oktavía Hrund Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Olga Ellen Þorsteinsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Olgeir Gestsson

0710654219

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Óðinn Bragi Valdemarsson
Kt. 1009744799

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óðinn Pétur Vigfússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: óðinn örn ágústsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ófeigur Lýðsson

Ég andmæli harðlega áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Nægt fé er innheimt nú þegar af í þennan málaflokk, einnig yrði þetta mjög dýr framkvæmd.

Ef mjög brýn nauðsyn er á innheimtu aukafjármagns í þennan málaflokk hlýt ég að spyrja hver ávinningurinn af þessari framkvæmd sé m.t.t. útlagðs kostnaðar vegna framkvæmda,

væri kannski betur varið að setja þá beint í uppbyggingu því vel þekkt er hvernig kostnaðaráætlanir hafa gengið oft á tíðum og nægirt að nefna Vaðlaheiðargöng í því sambandi.

Ég tel að betri nýting á skattfé fengist með auknu álagi á bensíngjald.

Ég borga nú þegar svo mikla skatta í beinu og óbeinu formi að ég hef ekki þol fyrir því að vera rukkuð sérstaklega, enn meira, ef ég skyldi bregða mér til skemmtunar út fyrir bæjarmökin, til að frðast um landið mit.t

Undirritað: Ólafía Ingibjörg Ingólfsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ólafur Árnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Björn Ólafsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Fossdal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ólafur G Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ólafur G ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, sérstaklega vegna þess að nú þegar er verið að innheimta miklar fjárhæðir af eigendum bíla hér á landi, upphæðir sem skila sér að litlum hluta í vegina okkar. Ég sé því ekki þörf á því að skattleggja þetta meira en nú er gert. Byrjið á því að nýta til fulls þær upphæðir sem eru ónýttar, svo skulum við tala um veggjöld.

Undirritað: Ólafur Garðar Rósinkarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Helgi Jóhannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Ólafur Hrafn Halldórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ólafur Ingi Brandsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Ingi Heimisson
181176-5479

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Jósef Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Ólafur Jósefsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Njáll Óskarsson
Kjarnagata 47
600 Akureyri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Ólafur Pétursson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur R. Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Ólafur Sigurðsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Örn Haraldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ólafur Örn Karlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óli Friðbjörn Kárason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óli Jón Sigurðsson
Heiðarnakks 5 Reykjanesbæ

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis-

Undirritað: NAFN
Ólöf Anna Ólafsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Ólöf G Karlsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ólöf Jónsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ólöf Viktoría Jónasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ómar al Lahham

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sent frá Póstur fyrir Windows 10

Samgönguráðherra hafnaði þeirri hugmynd á síðasta kjörtíabili og taldi ég mega treysta þeim orðum, þar sem hann hafði engin ummæli um annað fyrir síðustu kosningar. Því má líta svo á að hann hefði fengið færri atkvæði nú en áður ef hann hefði gert kjósendum sínum þetta ljóst fyrir kosningar.

Ómar Bjarnþórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: OmarHaraldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Ómar Ingi Ómarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ómar Líndal Magnússon

Efni: Umsögn um Samgönguáætlun-mál 172 og 173
Skilaboð:
Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Ómar Már Þóroddsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ómar Smári Svarfdal Elíasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ómar Þ Pálmason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ómar Þorgils Pálmason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óskar Freyr Hinriksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óskar Georg Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Óskar Guðjónsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Óskar Júlíusson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Óskar Kristófer Leifsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óskar Marinó Sigurjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Óskar Ragnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Þetta eru svik ráðamanna á hendur almenningi, þið kepptust öll við að afneita þessu þegar við áttum að kjósa ykkur og luguð af ykkur afturendann til að bera víjurnar í okkur kjósendur og nú snúið þið ykkur í 180 gráður og seilist ofan í vasa okkar þar sem þið eruð tryggð með ykkar ofurlaun og völd næstu þrjú árin, að þið skylduð geta horft á ykkur í speglinum á morgnanna.

Skammist ykkar Sigurður Ingi fyrir að ljúga að okkur og Katrín Jakobsdóttir "hæstvirtur" Forsætisráðherra, þið svikuð almenning og ég persónulega mun muna þetta næst þegar þið berið vígjuranr í atkvæði mitt, lygarar munu aldrei fá það.

Undirritað: Óskar Rudolf Kettler

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óskar Svanur Erlendsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óskar Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Óttar Freyr Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Patrekur Sveinn Þorkelsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Paul Ragnar Kummer

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Páll Antonsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar

Páll E Kristjánsson
kt 2309494419

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Páll Einar Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Páll H Sigvaldason.

Góðan daginn hér.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, sérstaklega vegna þess að nú þegar er verið að innheimta miklar fjárhæðir af eigendum bíla hér á landi, upphæðir sem skila sér að litlum hluta í vegina okkar. Ég sé því ekki þörf á því að skattleggja þetta meira en nú er gert. Byrjið á því að nýta til fulls þær upphæðir sem eru ónýttar, svo skulum við tala um veggjöld.

Undirritað:

Páll Halldór Halldórsson

Hæðarseli 16, 109 Reykjavík.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Pàll Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Páll Reynir Pálsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Pálmar Dan

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Pálmi Alfreðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: **Pálmi Hamilton Lord**

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Perla Svandìs Hilmarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Pétur Birgisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.
Gjöld sem tekin eru af bílum og eldsneyti eiga að fara í vegamál og ekkert annað, sé það gert þá dugar núverandi gjaldtaka vel fyrir áætluðum samgöngubótum.

Bestu kveðjur

Pétur Bjarni Gíslason
080462-7519

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Oft er bent á það í rökstuðningi ykkar að svona sé þetta erlendis. Á flestum stöðum þar sem ég hef ferðast erlendis hefur maður val, val um að fara betri vegi sem kosta veggjöld og hinsvegar fara “sveitaveginn” svokallaða sem er frítt að aka um. Svo er oft val um þriðja kost sem eru lestarsamgöngur í þessum löndum.

Undirritað:

Pétur Breiðfjörð Reynisson
140978-4859

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN pétur sigurðsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Pétur Sæmundsen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rafn Gíslason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Ragna Jónasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ragnar Eiðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnar Finnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnar Heiðar Sigtryggsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Ragnar Lárus Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ragnar Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ragnar Róbertsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Þetta er gjald sem mun mest koma niðrá efna minna fólk einnig þarf fólk að sinna erindum í rvk og er það ekki boðlegt að fólk þurfi að borga aukalega fyrir það

Undirritað: Ragnar Rögnvaldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnar Þorláksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Ragnar Örn Eiríksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: RagnheiðurÁsgeirsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnheiður Hilmarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnheiður Karítas Hjálmarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnheiður Rut Reynisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
G.Ragnheiður Sölvadóttir

Skilaboð:

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Virðingarfyllst,

Ragnheiður Þóra Grímsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnhildur Eiríksdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnhildur G. Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Ég lít svo á að þeir sem sækja vinnu til Reykjavíkur þurfi ofan á öll önnur gjöld að greiða með sér enn meira til og frá vinnu og í þessu felst kjaraskerðing. Þetta á t.d. við um heilbrigðisstarfsfólk sem býr fyrir austan og starfar á Lsp. og eru ekki sælir af þeim kjörum sem þeir hafa. Snertir mitt heimili einnig þar sem eiginmaðurinn starfar við akstur olíubíla og þarf að komast til Reykjavíkur til að hefja starfsdaginn. Nú er ég aðeins að tala um tolla á Reykjanesbraut og Suðurlandsveg en þá er ótalinn kostnaður vegna tolla á stofnæðum í borginni. Þeir sem greiða vegatolla t.d. í Noregi hafa um aðrar leiðir að velja sem ekki eru tollaðar. Ég krefst þess að það fé sem bifreiðaeigendur þurfa nú þegar að greiða í álögur verði notaðir allir í samgöngur, það á að duga til framkvæmda í samgöngumálum. Ef ekki þá fyrst er hægt að finna aðrar leiðir.

Undirritað: Ragnhildur L. Guðmundsdóttir kt. 2811644579

Gleymdist að taka með í reikninginn að gjaldtaka á Reykjanesbraut að Kef.flugvelli hefur í för með sér að íbúar sem búa á Ásbrú sem er hluti Reykjanesbæjar þurfa að fara brautina til að komast niður í bæ í þjónustu og til vinnu .... hversu mikið á þetta fólk að þurfa að greiða í vegatolla innan bæjar?
Ragnhildur L. Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ragnhildur Loftsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Rakel Grettisdóttir

Umsögn sveitarstjórnar Rangárþings ytra vegna 172. og 173 máls – Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023
Sveitarstjórn Rangárþings ytra ályktaði á 4. fundi sínum um framlagðar tillögur að samgönguáætlun en samgöngu- og fjarskiptanefnd sveitarfélagsins hafði þá tekið umræddar þingsályktanir til gagngerrrar skoðunar. Samþykkt var að senda eftirfarandi ályktun á nefndasvið Alþingis.

Ályktun sveitarstjórnar Rangárþings ytra vegna tillagna til þingsáætlunar um samgönguáætlun (mál 172 og 173)

Samkvæmt áætlunni fara samtals um 45,6 milljarðar í almenn verkefni í næstu fimm árum. Þetta fjármagn fer allt í verkefni á stofnvegum innan grunnnetsins. Ekki er gert ráð fyrir að neitt af þessu fjármagni fari til framkvæmda í Rangárvallasýslu. Sérstaka athygli vekur að nánast engir vegir í sýslunni, utan þjóðvegar 1, teljast til stofnvega innan grunnnetsins.

Vegir í grunnneti:

Vakin er athygli á því að fjölfarnir vegir í sveitarfélaginu eru ekki skilgreindir sem stofnvegir í grunneti Vegagerðarinnar.
Samkvæmt nýlegri skýrslu Rögnvaldar Guðmundssonar frá Rannsóknum og ráðgjöf ferðþjónustunnar um ferðamenn í Rangárþingi ytra 2008-2017, sem gerð var fyrir Rangárþing ytra, kemur m.a. fram að almennt er gestum að fjölga hlutfallslega meira í Rangárvallasýslu en á öllu landinu.
Áætlað er að fjöldi gesta í Rangárvallasýslu hafi rúmlega fjórfaldast á tímabilinu 2008 til 2017, úr 386 þúsund í 1.576 þúsund manns. Í skýrslunni kemur fram að 164 þúsund manns hafi farið í Landmannalaugar árið 2017, 115 þúsund komið nærri Heklu, 99 þúsund farið um Þykkvabæ og 54 þúsund haft viðkomu í Hrauneyjum.
Mikil umferð ferðamanna kallar á að gerð verði breyting á flokkun vegna og hvaða vegir tilheyri svokölluðu grunneti. Þetta hefur greinilega verið gert í uppsveitum Árnessýslu. Vandséð eru rökin fyrir því af hverju Þjórsárdalsvegur er stofnvegur í grunnneti, en ekki Landvegur. Þá er rétt að nefna sérstaklega veg að Heklu af Dómadalsleið. Sá fjölfarni vegur er ekki í umsjá Vegagerðarinnar og telst til svokallaðra styrkvega.

Sveitarstjórn Rangárþings ytra leggur til eftirfarandi:

- Lagt er til að Landvegur, nr.26, frá þjóðvegi 1 á Sprengisandsleið verði stofnvegur í grunnneti.
- Lagt er til að Þykkvabæjarvegur, nr. 25, verði stofnvegur í grunnneti.
- Lagt er til að Fjallabaksleið syðri, F210, verði stofnvegur um hálendi í grunnneti.
- Dómadalsleið (F225) verði stofnvegur um hálendi í grunnneti.
- Lagt er til að vegur að Heklu af Dómadalsleið verði skilgreindur sem opinber vegur og sem stofnvegur um hálendi í grunnneti.

Tengivegir:

Langir og fjölfarnir tengivegir eru innan Rangárþings ytra sem ekki hafa verið lagðir bundnu slitlagi. Mjög litlu fjármagni hefur verið varið í lagningu bundins slitlags á vegi í sveitarfélaginu á undanförnum árum. Árið 2018 var ekki lagt slitlag á neina tengivegi í Rangárþingi.
Minnt er á að að ekkert af þeim 45,6 milljörðum sem verja á í nýframkvæmdir á stofnbrautum fer í framkvæmdir í Rangárþingi. Samkvæmt áætlunni á árlega að verja 800 – 900 milljónum í að leggja bundið slitlag á tengivegi landsins.

Sveitarstjórn Rangárþings ytra leggur til eftirfarandi:

• Það er mikilvægt að helstu tengivegir innan sveitarfélagsins verði lagðir bundnu slitlagi á næstu árum.
• Þess er krafist að gert verði sérstakt átak í að leggja bundið slitlag á fjölfarna tengivegi í sveitarfélaginu.
• Vegir sem sérstaklega verður horft til eru Hagabraut (286), Þingskálavegur (268), Árbæjarvegur (271), Bjallavegur (272) og Rangárvallavegur frá Gunnarsholti að Keldum (264).

Virðingarfyllst
f.h. Rangárþings ytra
Ágúst Sigurðsson
sveitarstjóri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rannveig Sveinbjörnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Rannveig Söring Jónsdóttir
2709637149

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Rebekka R V Magnúsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Regína Jóhanna Guðlaugsdóttir

Alþingi, 18.09.18
Málsnr.: 1809336
Málalykill: 0.34.5

Borgarstjórinn í Reykjavík

Reykjavík, 12. september 2018
R16040160
175
HBL/þþ

Alþingi - nefndasvið

Umsögn Reykjavíkurborgar um umhverfismat tillögu að samgönguáætlun 2019-2033

Á fundi borgarráðs þann 23. ágúst 2018 var hjálögð umsögn umhverfis- og skipulagssviðs, dags. 20. ágúst 2018, um umhverfismat tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 samþykkt með fjórum atkvæðum borgarráðsfulltrúa Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna gegn þremur atkvæðum borgarráðsfulltrúa Sjálfstæðisflokksins og fór málið því til endanlegrar afgreiðslu borgarstjórnar með vísan til ákvæða í samþykkt um stjórn Reykjavíkurborgar og fundarsköp borgarstjórnar.

Borgarráðsfulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna lögðu fram svohljóðandi bókun:

> Borgarráð tekur undir umsögn samgöngustjóra um skýrslu um mat á umhverfisáhrifum í drögum samgönguáætlunar ríkisins frá 2019-2033. Að mörgu er að hyggja bæði með tilliti til umhverfis- og lýðheilsuþátta og einnig vegna breyttra ferðamáta og orkuskipta í samgöngum til framtíðar sem leggja verður ríka áherslu á ef við ætlum að uppfylla metnaðarfull markmið um náttúru- og umhverfisvernd og í loftslagmálum.

Borgarráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins og áheyrnarfulltrúa Flokks fólksins lögðu fram svohljóðandi bókun:

> Á síðustu átta árum hefur umferð í borginni þyngst til mikilla muna og hefur ferðatími lengst verulega. Meira er um lausagang bifreiða vegna tafa í umferð, en bifreiðar geta mengað mun meira við þær aðstæður. Þá hefur hlutfall almenningssamgangna haldist óbreytt þrátt fyrir skýr markmið um að hún tvöfaldist a.m.k. á tíu árum. Milljörðum hefur verið varið af vegafé til að tryggja að svo verði, en þrátt fyrir þessar árangurstengdu greiðslur hefur hlutfallið ekkert aukist. Það er því morgunljóst af framansögðu að framkvæmd stefnu Reykjavíkurborgar hefur ekki gengið upp. Þrátt fyrir fögur fyrirheit og skýr mælanleg markmið hefur umferð versnað með tilheyrandi neikvæðum umhverfisáhrifum að ótöldum vandamálum vegna tafatíma í umferð. Svifryksmengun er enn ítrekað yfir heilsufarsmörkum og dagsgildi NO2 geta verið mjög há. Mikilvægt er að samningi um framkvæmdastopp sem gerður var milli borgarinnar og ríkisins árið 2012 verði sagt upp, enda eru forsendur hans brostnar.

Áheyrnarfulltrúi Miðflokksins lagði fram svohljóðandi bókun:

> Lítil áhersla er lögð á uppbyggingu vegakerfis innan borgarinnar hvort sem um er að ræða götur á ábyrgð ríkis eða borgar og enginn sjáanlegur vilji til að leggjast á árar með ríkinu að bæta úr. Unnið er markvisst að því að útrýma einkabílnum úr borgarskipulaginu og ekki er tekið tillit til tilmæla Vegagerðarinnar um uppbyggingu vegakerfis borgarinnar sem kom fram í skýrslu sem ber heitið: „Vegir á höfuðborgarsvæðinu í umsjá Vegagerðarinnar Höfuðborgarsvæðið 2040 – Sýn Vegagerðarinnar – Júní 2018.“ Lýst er yfir miklum

áhyggjum að ekki er gert ráð fyrir lagningu Sundabrautar en í skýrslunni segir um Sundabraut: „Þar til sátt hefur náðst við Reykjavíkurborg um legu og útfærslu Sundabrautar mun Vesturlandsvegur um Mosfellsbæ og Kjalarnes verða fyrsti kostur Vegagerðarinnar að stofnvegi A til norðurs frá höfuðborginni. Syðsti hluti Sundabrautar gæti létt á umferðarþunga í Ártúnsbrekku.“ Á öðrum stað segir um meginstofnvegi sem mynda hringtengingu innan höfuðborgarsvæðisins: „Sú hringtenging samanstendur af Fjarðarhrauni, Hafnarfjarðarvegi, Kringlumýrarbraut sunnan Miklubrautar og Miklubraut austan Kringlumýrarbrautar.“ Stjórnendur Reykjavíkurborgar líta ekki til nýrrar tækni í umhverfismálum og hafa gamaldags sýn í samgöngumálum eins og t.d. að taka ekki inn í áætlunina sjálfkeyrandi bíla, rafmagnsbíla og aðra nýja tækni sem kemur á næstu árum.

Borgarráðsfulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna lögðu fram svohljóðandi bókun:

Bókanir minnihlutans lýsa yfirgripsmikilli vanþekkingu á samgöngum á höfuðborgarsvæðinu. Umferð hjólandi hefur nú þegar náð hlutdeild sinni og gangandi vegfarendum fjölgar. Farþegum strætó fer sífellt fjölgandi þannig að markmið um minnkandi hlutdeild einkabíla til ársins 2030 munu nást.

Borgarráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins og áheyrnarfulltrúa Flokks fólksins og Miðflokksins lögðu fram svohljóðandi bókun:

Það er hafið yfir allan vafa að skjalfest markmið borgarstjórnarmeirihlutans hafa ekki náðst. Það markmið að almenningssamgöngur verði 8% hefur ekki náðst. Þvert á móti er það algerlega óbreytt í 4% þrátt fyrir samning við ríkið um annað. Svifryksmengun er enn óásættanleg og tafatími hefur aukist samkvæmt öllum tölulegum mælingum. Það lýsir því ákveðinni firringu að telja núverandi stöðu vera ásættanlega.

Borgarráðsfulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna lögðu fram svohljóðandi bókun:

Ef bregðast á við loftslagsbreytingum af mannavöldum, auka loftgæði og lýðheilsu fólks, þá þarf að sýna ábyrgð sem endurspeglast í stefnumótun borgarinnar, m.a. í aðalskipulagi Reykjavíkur og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Það er hins vegar ábyrgðarlaust hjá fulltrúum Sjálfsæðisflokks í borgarráði, Flokki fólksins og Miðflokknum að tala fyrir íhaldssemi í samgöngumálum í borginni, lagningu fleiri mislægra gatnamóta og lagningu fleiri vega í borgarlandinu. Borgir um allan heim eru að reyna að stuðla að breyttum ferðamátum íbúa sinna. Það sýnir sameiginlega ábyrgð á því að draga úr m.a. útblæstri gróðurhúsalofttegunda sem stuðla að hlýnun jarðar, súrnun sjávar, bráðnun jökla og öfgum í veðri.

Á fundi borgarstjórnar þann 4. september 2018 var afgreiðslan staðfest.
Það tilkynnist hér með.

Helga Björk Laxdal
e.u.

Hjálagt:
Umsögn um umhverfismat tillögu að samgönguáætlun

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Reykjavík, 20. ágúst 2018
USK2018080010

Borgarráð

Efni: **Umhverfismat tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 – umsögn**

Samgönguráð auglýsti í byrjun júlí umhverfismat tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 til kynningar skv. lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Í samgönguáætlun er mörkuð stefna fyrir allar greinar samgangna næstu fimmtán ár. Með umhverfismatinu hafa verið skilgreind helstu áhrif og aðgerðir til að dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

Með auglýsingu voru tvö skjöl gerð aðgengileg á samráðsgátt:

- Drög að tillögu að Samgönguáætlun 2019-2033 – Stefna í samgöngumálum.
  Samgönguráð. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið.
- Samgönguáætlun 2019-2033 – Umhverfisskýrsla
  VSÓ Ráðgjöf, júlí 2018.

Í kjölfar kynningar í borgarráði var Umhverfis- og skipulagssviði og samgöngustjóra falið að undirbúa eftirfarandi umsögn um umhverfismatið.

Umsögn

Stefnumörkun og forgangsröðun í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 tók gildi árið 2014 og Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 árið 2015. Í þeirri stefnumótun fór fram mat á umhverfisáhrifum mismunandi sviðsmynda um þróun byggðar og samgangna, m.a. með reiknilíkani umferðar. Umferðarspár sýna að heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu á virkum degi árið 2016 var um 4,4 milljónir km. Að óbreyttu sýna umferðarspár að heildarakstur verði orðinn um 6 milljónir km árið 2030 í 1,1 milljón bílferða á sólarhring með tilheyrandi umhverfis- og samfélagsáhrifum. Ef fólksbifreiðum fjölgar í sama hlutfalli og íbúum, munu rúmlega 40 þús. fólksbifreiðar bætast við bílaflota höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040. Það jafngildir öllum fólksbifreiðum í Kópavogi, Hafnarfirði og Mosfellsbæ til samans. Greiningar Reykjavíkurborgar sýna að sú nálgun í uppbyggingu húsnæðis og fjölbreyttari samgangna sem birtist í skipulagsáætlunum og annarri stefnumörkun síðustu ár er nauðsynleg til að mæta fjölgun íbúa/starfa og takmarka um leið ferðatíma, tafir og umhverfisáhrif samgangna.

Stefna Reykjavíkurborgar og annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um þróun samgangna á tímabili samgönguáætlunar byggir eðlilega á niðurstöðum umhverfismats þessara skipulagsáætlana og annarri greiningar- og stefnumótunarvinnu síðustu ára.
Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 segir m.a. um samgöngur:

> *„Ferðaþörf verður uppfyllt á skilvirkan og fjölbreyttan máta. Fólksfjölgun verður mætt án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.*
>
> *Nútímalegt skipulag samgangna snýst um að uppfylla ferðaþörf fólks óháð ferðamáta. Því þurfa hið opinbera, sveitarfélög og ríki að horfa heildstætt á alla ferðamáta í skipulagi og fjármögnun samgangna. Við uppbyggingu samgöngukerfisins þarf verklag að vera með þeim hætti að ávallt sé leitað hagkvæmustu lausna til að ná settum markmiðum. Í þéttri byggð getur verið erfitt og dýrt að stytta ferðatíma og draga úr umferðartöfum með uppbyggingu mannvirkja. Reynslan hefur sýnt að ólíklegt er að hefðbundnar lausnir í vegagerð geti uppfyllt ferðaþörf íbúa á höfuðborgarsvæðinu til framtíðar á hagkvæman hátt. Ljóst er að leita þarf viðtækari lausna.*

Borgartún 12-14
105 Reykjavík
Sími 411 1111
Bréfsími 411 8505
www.reykjavik.is

Skilvirkni þéttbýlissamgangna felst í að uppfylla ferðaþarfir fólks með sem minnstum tilkostnaði og umhverfisáhrifum. Skilvirknin grundvallast á samþættingu samgangna og byggðaþróunar og eflingu hagkvæmra og vistvænna samgangna.

Byggðaþróun samofin góðu samgöngukerfi er því kjarninn í stefnu Höfuðborgarsvæðisins 2040 og þeirri áherslu að fyrirsjáanlegri fólksfjölgun verði mætt án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli. Þróun síðustu áratuga varpar ljósi á þá víxlverkandi þætti sem eiga sér stað milli samgangna og byggðaþróunar á höfuðborgarsvæðinu og undirstrikar jafnframt nauðsyn þess að þróun til framtíðar sé grundvölluð á fleiri þáttum en öflugu kerfi fyrir bílaumferð."

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 segir m.a. um samgöngur:

„Í aðalskipulaginu 2010–2030 eru boðaðar róttækar breytingar frá fyrri stefnu um uppbyggingu og þróun samgöngukerfa. Horfið er frá hefðbundnum viðhorfum um að skilvirkni bílasamgangna verði fyrst og fremst bætt með aukinni umferðarrýmd í gatnakerfinu. Í aðalskipulaginu er lögð áhersla á fjölbreyttar lausnir við að greiða úr umferðartöfum á álagstímum. Höfuðáherslan er lögð á að efla aðra ferðamáta en einkabílinn og draga þar með úr aukningu bílumferðar og því álagi sem henni fylgir í gatnakerfinu. Meginviðmiðið er að með breyttum ferðavenjum verði vegið á móti þeirri umferðaraukningu sem þétting byggðar leiðir af sér. Þannig verði aukning bílumferðar í gatnakerfinu aðeins óveruleg á skipulagstímabilinu þrátt fyrir fjölgun íbúa og starfa. Markmiðið er að stuðla að eins skilvirkum og öruggum samgöngum og kostur er án umfangsmikilla gatnaframkvæmda. Efling vistvænna ferðavenja er leiðarljós í allri stefnumörkun Reykjavíkurborgar. Lykillinn að því að ná árangri við að breyta ferðavenjum er að tryggja samspil ákvarðana um þéttingu byggðar og umbætur sem varða almenningssamgöngur, hjólreiðar og gangandi vegfarendur."

Reykjavíkurborg hefur sett sér metnaðarfull markmið um að breyta ferðavenjum og stuðla að orkuskiptum í samgöngum. Þau markmið birtast m.a. í umhverfis- og auðlindastefnu borgarinnar og í aðgerðaráætlun varðandi stefnu Reykjavíkurborgar um kolefnishlutleysi árið 2040.
Í umhverfis- og auðlindastefnu er eitt markmiðanna að umhverfisgæði í borginni verði til fyrirmyndar á heimsvísu og þar með talin loftgæði. Mengun frá vegaumferð hefur mest að segja varðandi neikvæð áhrif á loftgæði. Einnig er vegaumferð stærsti hluti losun gróðurhúsalofttegunda í Reykjavík.
Í loftslagsstefnu borgarinnar kemur fram markmið um að hlutdeild bílaumferðar í samgöngum verði 58% árið 2030, almenningssamgangna 12% og gangandi og hjólandi 30% í samræmi við markmið Aðalskipulags Reykjavíkur, stefnu borgarinnar um eflingu almenningssamgangna og hjólreiðaáætlun. Stefnt er að því að bílaumferð og almenningssamgöngur verði lausar við losun gróðurhúsalofttegunda árið 2040. Auk þess að leggja áherslu á eflingu almenningssamgangna í samvinnu við önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu og samgönguyfirvöld er í stefnumótun borgarinnar því lögð áhersla á orkuskipti í samgöngum og stuðlað að aukinni hlutdeild rafvæddra samgangna.

Í auglýstum drögum að tillögu að samgönguáætlun kemur ekki fram hve miklu fjármagni verður varið í samgönguinnviði á höfuðborgarsvæðinu né hvernig þeim verður forgangsraðað næstu 15 árin. Í febrúar voru samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra afhentar tillögur stýrihóps Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðarinnar og Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins um samgönguframkvæmdir á svæðinu til 2030. Tillögurnar byggja á markmiðum svæðisskipulags og samgönguáætlunar ríkisins 2011-2022. Markmið með vinnu hópsins var að samhliða tillögum um fyrstu áfanga Borgarlínu yrði horft heildstætt til þróunar allra samgöngumáta, þar með talið stofnvega. Sömu tillögur voru kynntar og lagðar fram á fundi fulltrúa sveitarfélaganna með samgönguráði í mars. Stýrihópurinn lagði til fjárfestingar í sameiginlegum samgönguinnviðum höfuðborgarsvæðisins upp á rúmlega 80 milljarða til ársins 2030, að um helmingur fjármunanna færi í stofnvegakerfið og um helmingur í hágæðakerfi almenningssamgangna (Borgarlínu).

Að mati Reykjavíkurborgar er lykilatriði að stefnumótun og forgangsröðun fjármuna ríkisins til 2033 byggi á þeirri greiningarvinnu og sameiginlegu tillögum sem fyrir liggja, verði í samræmi við

Borgartún 12-14
105 Reykjavík
Sími 411 1111
Bréfsími 411 8505
www.reykjavik.is

niðurstöður sem birtast í stefnumótun svæðis- og aðalskipulags og öðrum áætlunum sveitarfélaganna. Ekki er síður mikilvægt, eins og fram kemur í áherslum ráðherra og ríkisstjórnar sem birtar eru í tillögudrögum, að við frekari mótun samgönguáætlunar *verði beitt viðurkenndri aðferðafræði við mat á valkostum og forgangsröðun verkefna og samhljómi við aðrar opinberar áætlanir.* Má þar sérstaklega nefna metnaðarfullar áætlanir ríkisins um loftslag og loftgæði sem fullvíst má telja að gangi ekki eftir nema með breyttu ferðamátavali, að vistvænir ferðamátar verði stórefldir á höfuðborgarsvæðinu.

Samgönguyfirvöld í Noregi hafa markað stefnu um að öllum vexti í samgöngum á borgarsvæðum í landinu verði með mætt með eflingu og aukinni hlutdeild almenningssamgangna, göngu og hjólreiða í ferðum íbúa. Með öðrum orðum að íbúum og störfum á borgarsvæðum í landinu fjölgi áfram án frekari aukningar í bílaumferð. Þeirri stefnu fylgir fjármagn frá ríkinu í fjölda vistvænna samgönguverkefna sem eiga að uppfylla ferðaþörf vaxandi fólksfjölda í borgum.
Reykjavíkurborg leggur til að ríkið nálgist samgöngur á höfuðborgarsvæðinu heildstætt með sambærilegum hætti og norska ríkið við frekari mótun samgönguáætlunar til næstu 15 ára enda er í samgönguáætlun „mörkuð stefna fyrir allar greinar samgangna". Í auglýstum drögum að tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 er ýmislegt sem bendir til að það verði gert. M.a. kemur fram að *„áhersla verði lögð á fræðslu, hagræna hvata og skipulagsaðgerðir sem stuðli að breyttum ferðavenjum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Að skipulag og forgangsröðun samgangna í þéttbýli taki mið af umhverfis- og lýðheilsubætandi aðgerðum og að leitað verði leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli."*

Í auglýstri umhverfisskýrslu samgönguáætlunar 2019-2033 er margt sem bendir til að stefna og fjárfestingar ríkisins verði í samhljómi við fyrirliggjandi stefnumörkun, áætlanir og tillögur sveitarfélaganna. M.a. kemur fram að *„samgönguáætlun er almennt líkleg til að stuðla að talsverðum breytingum í samgöngum. Eðli umferðar er líklegt til að breytast hvað varðar samsetningu hennar en fyrst og fremst eru þessi áhrif fólgin í aukningu hlutdeildar ýmissa umhverfisvænni ferðamáta, s.s. hjólreiða, gangandi og almenningssamgöngum. Breytinga á umferðarmynstri mun fyrst og fremst gæta á höfuðborgarsvæðinu og í öðru þéttbýli sem er í stærra lagi. Samgönguáætlun setur fram stefnumið sem eru forsenda þess að ólíkir ferðamátar verði samkeppnishæfir og heildarsamsetning umferðar verði fjölbreyttari en áður."*

Rétt er að vekja athygli á því sem fram kemur í umhverfisskýrslunni að *„huga þarf að jafnvægi í fjárfestingum í mesta þéttbýlinu svo markmið um greiðar samgöngur og minnkun loftmengunar náist."* Eins er rétt að vekja athygli á því sem fram kemur að ekki eru allar framkvæmdir samgönguáætlunar á skipulagsáætlunum viðkomandi sveitarfélaga. Framkvæmdir eru háðar samþykki sveitarfélaganna, verða að vera í samræmi við skipulagsáætlanir og við frekari útfærslu og hönnun framkvæmda á samgönguáætlun þarf því að hafa náið samráð við sveitarfélög. Því kann framfylgd samgönguáætlunar að vera háð nánari útfærslu á aðalskipulagsáætlunum og umhverfismati þeirra.

Borgartún 12-14
105 Reykjavík
Sími 411 1111
Bréfsími 411 8505
www.reykjavik.is

Athugasemdir við innhald umhverfisskýrslu

Að neðan er að finna efnislegar athugasemdir Reykjavíkurborgar við innihald auglýstrar umhverfisskýrslu samgönguáætlunar 2019-2033.

- **Umhverfislega sjálfbærar samgöngur**
  - Taka mætti skýrar fram í umhverfisskýrslunni að samkvæmt loftslagsbókhaldi Íslands eru samgöngur uppspretta um 20% af heildarlosun Íslands. Er því til mikils að vinna að draga úr losun vegna samgangna sem er að stærstum hluta (93%) vegna vegasamgangna.[1]
  - Athygli vekur hve skýr töluleg markmið er undir liðnum „markmið um öruggar samgöngur" og er það vel. Í umhverfisskýrslu mætti benda á að tillögur að tölulegum markmiðum mættu vera fleiri. Sem dæmi má nefna að Umhverfis- og auðlindaráðuneytið hefur nýlega sett fram áætlun um loftgæði. Þar kemur fram að ein helsta uppspretta loftmengunar í þéttbýli séu samgöngur.[2] Í áætluninni eru sett fram nokkur markmið sem tengjast loftgæðum og væri hægt að tengja tvö þeirra beint við samgönguáætlun og þar með draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna á heilsu fólks:

    „Fækka árlegum ótímabærum dauðsföllum af völdum loftmengunar á Íslandi úr 80 (árið 2013) í færri en fimm fyrir 2029

    Fækka árlegum fjölda daga þar sem svifryk fer yfir skilgreind heilsufarsmörk af völdum umferðar úr 7-20 skiptum niður í núll skipti fyrir árslok 2029"

- **Hagkvæmar samgöngur**
  - Í umhverfisskýrslunni er bent á að áhersla á almenningssamgöngur séu líklegar til að stuðla að betri nýtingu grunnkerfa og er það vel. Hins vegar mætti einnig benda á hagkvæmni þess að byggja upp innviði fyrir gangandi og hjólandi í þéttbýli. Í skýrslu Hagfræðistofnunar kemur fram að uppbygging slíkra innviða hefur hreinan ábata í för með sér m.a. vegna minni kostnaðar við vegasamgöngur á sama tíma og dregið er úr losun gróðurhúsalofttegunda og loftmengun. Tekið skal fram að ábati vegna bættrar heilsu íbúa er ekki innifalinn í því mati.[3]
- **Samræmi við áætlanir**
  - Bæta mætti við áætlun um loftgæði á Íslandi: Umhverfis- og auðlindaráðuneytið (Nóvember 2017). Hreint loft til framtíðar. Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029: https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=735dd264-cfa2-11e7-941f-005056bc4d74
- **Áhrif á umhverfi og náttúru**
  - Engar athugasemdir við þennan lið. Ljóst að allar nýframkvæmdir í vegagerð geta valdið raski á náttúrufari en umfang rasksins er háð staðsetningu.
  - Breyttar ferðavenjur í þéttbýli ættu að draga úr nýframkvæmdum í vegagerð en innviðir fyrir aðra samgöngumáta eins og t.d. hjóla- og göngustígar geta einnig valdið raski á náttúrufari og í þéttbýli liggja þeir oft um náttúrusvæði.

[1] Umhverfisstofnun (2017) National Inventory Report, Iceland, bls. 50
[2] Umhverfis- og auðlindaráðuneytið (Nóvember 2017). Hreint loft til framtíðar. Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029. Sjá bls. 21
[3] Hagfræðistofnun Íslands (Febrúar 2017) Skýrsla nr. C17:01 Ísland og loftslagsmál, bls. 58-59

Borgartún 12-14
105 Reykjavík
Sími 411 1111
Bréfsími 411 8505
www.reykjavik.is

- **Framkvæmdir**
  - Í auglýstum drögum að tillögu að Samgönguáætlun 2019-2033 segir að áherslur ríkisstjórnar og ráðherra sem leggja skuli til grundvallar fyrir samgönguáætlun séu m.a. að *„áfram verði almenningssamgöngur byggðar upp um allt land og stutt við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu"*. Einnig segir *„auka skal möguleika gangandi og hjólandi vegfarenda í þéttbýli."* Athygli vekur að í yfirliti yfir helstu framkvæmdir eftir landshlutum er engin framkvæmd tilgreind sem snýr að uppbyggingu bættra almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu né er fjallað um innviði fyrir hjólandi og gangandi. Í umhverfisskýrslunni mætti vekja athygli á vöntun slíkra innviða í framkvæmdalistanum.
  - Vakin er sérstök athygli á því að í aðalskipulagi Reykjarvíkur 2010-2030 er ekki gert ráð fyrir mislægum gatnamótum þar sem Reykjanesbraut og Bústaðavegur mætast.
  - Nýjar framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu þ.m.t. í Reykjavík eru allar matskyldar og verður tækifæri í umhverfismati einstakra framkvæmda að leggja betur mat á umhverfisáhrif þeirra. Engu að síður mætti greina betur frá áhrifum þeirra framkvæmda sem tilgreindar eru í töflu 5.2, einkum hvað varðar rask á náttúru. Sérstaklega þyrfti að taka fram að framkvæmd S5 – Reykjanesbraut, Gatnamót við Bústaðaveg – er líkleg til að hafa neikvæð áhrif á vestari kvísl Elliðaánna en Elliðaárnar og bakkar hennar eru hverfisverndaðar í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og bæði árnar og Elliðaárdalur eru á náttúruminjaskrá (https://www.ust.is/einstaklingar/nattura/natturuminjaskra/sudvesturland/)

Fyrir hönd umhverfis- og skipulagssviðs

Hrönn Hrafnsdóttir, Snorri Sigurðsson og Þorsteinn R. Hermannsson

Borgartún 12-14
105 Reykjavík
Sími 411 1111
Bréfsími 411 8505
www.reykjavik.is

Reykjavík, 1. nóvember 2018
R18100252

175
HBL/bþ

Alþingi - nefndasvið

Efni:
Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál - umsögn Reykjavíkurborgar
Á fundi borgarráðs þann 1. nóvember 2018 var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagsráðs, dags. 31. október 2018, sbr. samþykkt skipulags- og samgönguráðs frá 31. október 2018 á umsögn samgöngustjóra um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 – 173. mál.

Borgarráð samþykkt umsögnina.
Borgarráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins sátu hjá við afgreiðslu málsins og lögðu fram svohljóðandi bókun ásamt áheyrnarfulltrúa Miðflokksins og Flokks fólksins:

Mikilvægt er að hlutur höfuðborgarsvæðisins í samgöngumálum sé réttur. Miðað við umsögn samgöngustjóra Reykjavíkurborgar, má ljóst vera að lítil innistæða er á bak við yfirlýsingu borgarstjóra frá 21. september sl. um að fjármögnun borgarlínu sé tryggð og að 80 milljarðar séu í höfn. Misvísandi skilaboð styrkja ekki stöðu borgarbúa gagnvart fjárveitingarvaldi ríkisins. Yfirlýsingar sem þessar geta spillt fyrir fjárveitingu mikilvægra framkvæmda og vekja auk þess væntingar og falsvonir.

Borgarráðsfulltrúar Samfylkingar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna lögðu fram svohljóðandi bókun:
Borgarráðsfulltrúar Samfylkingar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna taka undir umsögn samgöngustjóra um Samgönguáætlun 2019-2033. Sama dag og samgönguáætlun 2019-2033 var lögð fram í drögum skrifuðu ríki og sveitarfélög á Höfuðborgarsvæðinu undir sameiginlega viljayfirlýsingu þess efnis að tryggja fjármögnun Borgarlínu. Við leggjum mikla áherslu á að yfirlýstur vilji ríkisins skili sér inn í samgönguáætlun á seinni stigum.

Helga Björk Laxdal
e.u.

Reykjavíkurborg

Reykjavík, 29. október 2018
USK2018100025

Borgarráð

Efni: **Umsögn vegna tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2033, 173. mál**

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur sent til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál.

Eftirfarandi er umsögn umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar.

Umsögn

Umferðarspár sýna að heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu á virkum degi árið 2016 var um 4,4 milljónir km. Að óbreyttu sýna umferðarspár að heildarakstur verði orðinn um 6 milljónir km árið 2030 í 1,1 milljón bílferða á sólarhring. Ítarlegar greiningar Reykjavíkurborgar og nágrannasveitarfélaga sýna að sú nálgun í uppbyggingu húsnæðis og fjölbreyttari samgangna sem birtist í skipulagsáætlunum og annarri stefnumörkun síðustu ár[1] er nauðsynleg til að mæta fjölgun íbúa/starfa og takmarka um leið ferðatíma, tafir og umhverfisáhrif samgangna. Greiningar sýna að fjárfestingar í innviðum fyrir almenningssamgöngur, göngu- og hjólreiðar og aðrar aðgerðir til að breyta ferðamátavali og draga úr vexti bílaumferðar eru samfélagslega hagkvæmar. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2033 tekur að mati Reykjavíkurborgar ekki með fullnægjandi hætti mið af þörfum vaxandi borgarsvæðis í samgöngumálum. Of lítil áhersla er lögð á fjölbreyttari þéttbýlissamgöngur til að mæta ferðaþörf fólks með skilvirkum og hagkvæmum hætti og aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna í borginni.

Í febrúar voru samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra afhentar tillögur stýrihóps Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðarinnar og Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins um samgönguframkvæmdir á svæðinu til 2030. Tillögurnar byggja á markmiðum svæðisskipulags og samgönguáætlunar ríkisins 2011-2022. Markmið með vinnu hópsins var að samhliða tillögum um fyrstu áfanga Borgarlínu yrði horft heildstætt til þróunar allra samgöngumáta, þar með talið stofnvega. Sömu tillögur voru kynntar og lagðar fram á fundi fulltrúa sveitarfélaganna með samgönguráði í mars.

Stýrihópurinn lagði til fjárfestingar í sameiginlegum samgönguinnviðum höfuðborgarsvæðisins upp á rúmlega 80 milljarða til ársins 2030, að um helmingur fjármunanna færi í stofnvegakerfið og um helmingur í um 35 km hágæðakerfi almenningssamgangna (Borgarlínu). Í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun til næstu 15 ára er gert ráð fyrir þeim stofnvegaverkefnum sem stýrihópur lagði til, en meginþungi þeirra verkefna er þó á síðari hluta tímabilsins. Hins vegar verður ekki séð í tillögu að samgönguáætlun að gert sé ráð fyrir fjármagni til undirbúnings né nauðsynlegra framkvæmda sem lúta að eflingu almenningssamgangna og uppbyggingar hágæða almenningssamgöngukerfis.

Í umferðarspám fyrir höfuðborgarsvæðið[2] sem unnar voru í fyrra voru skoðuð nokkur spátilfelli til að greina ávinning fyrir umferðarflæði af uppbyggingu umferðarmannvirkja og breytinga á ferðavenjum

[1] Í umsögn borgarinnar um umhverfismat tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 frá ágúst 2018 er að finna stutta samantekt um stefnu borgarinnar og annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um framtíðarþróun samgangna. Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 og fylgiskjölum er að finna nánari upplýsingar.
[2] http://ssh.is/images/stories/Samgongumal/2017_Greinagerd_Umferdarspa_2030_LOKA.pdf

til ársins 2030. Stofnvegaframkvæmdir í kosti B sem var til skoðunar eru að miklu leyti sambærilegar við fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun til 2033. Í umferðarspám er hægt að leggja gróft mat á umferðarálag gatnakerfis með því að bera reiknaðan ferðatíma saman við það sem kalla má „frjálsan" ferðatíma. Frjáls ferðatími er akstur í frjálsu flæði þar sem ekið er sem næst hámarkshraða og umferðartafa gætir ekki. Aukning í ferðatíma umfram hinn frjálsa ferðatíma orsakast af álagi á gatnakerfi og umferðartöfum. Eftir því sem umferðin þyngist eykst tregðan og tafir aukast, sem leiðir til þess að ferðatíminn lengist. Samanburður á aukningu heildarferðatíma allra spátilfella gefur þannig ákveðnar upplýsingar um ástand umferðar í hverju tilfelli fyrir sig. Með uppbyggingu umferðarmannvirkja í kosti B og óbreyttum ferðavenjum má búast við að aukinn ferðatími vegna álags (umferðartafir) verði 16 þús. klst. af 124 þús. klst. aksturstíma á sólarhring. Með sömu uppbyggingu umferðarmannvirkja og breyttum ferðavenjum í takti við stefnu sveitarfélaganna og áætlanir um eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólreiða má búast við að umferðartafir verði 8 þús. klst. af 102 þús. klst. aksturstíma á sólarhring. Þessi munur sýnir glöggt hvað breytingar á ferðavenjum til 2030, að vöxtur bílaumferðar verði minni en ella, hafa mikil áhrif á ferðatíma og flæði bílaumferðar. Það er því brýnt að í samgönguáætlun verði lögð mun meiri áhersla á fjárfestingar í innviðum fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi en í fyrirliggjandi tillögu.

Í stjórnarsáttmála núverandi ríkisstjórnar er ákvæði um viðræður við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu um aðkomu ríksins að eflingu almenningssamgangna og uppbyggingu Borgarlínu. Á grundvelli þess var gengið frá sameiginlegri viljayfirlýsingu aðila í septembermánuði sl. um frekari úrvinnslu á ofangreindum tillögum stýrihópsins, m.a. með skilgreiningu á áfangaskiptingu og forgangsröðun nauðsynlegra framkvæmda. Sú vinna stendur nú yfir og er niðurstöðu að vænta á næstu vikum. Reykjavíkurborg leggur mikla áherslu á að þær viðræður skili sér í breytingum á tillögu á samgönguáætlun að þar komi inn fjármagn í Borgarlínu, að framkvæmdir við hágæða almenningssamgöngur hefjist á árinu 2020 eins og kveðið er á um í viljayfirlýsingunni.

Að mati Reykjavíkurborgar er lykilatriði að stefnumótun og forgangsröðun fjármuna ríkisins til 2033 byggi á þeirri greiningarvinnu og sameiginlegu tillögum sem fyrir liggja, sé í samræmi við niðurstöður sem birtast í stefnumótun svæðis- og aðalskipulags og öðrum áætlunum sveitarfélaganna. Ekki er síður mikilvægt, eins og fram kemur í áherslum ráðherra og ríkisstjórnar sem birtar eru í tillögu að samgönguáætlun, að við mótun samgönguáætlunar sé *beitt viðurkenndri aðferðafræði við mat á valkostum og forgangsröðun verkefna og samhljómi við aðrar opinberar áætlanir.* Má þar sérstaklega nefna metnaðarfullar áætlanir ríkisins um loftslag og loftgæði sem mjög ólíklegt er að gangi eftir nema með umtalsverðum fjárfestingum sem stuðla að breyttu samgöngumynstri á höfuðborgarsvæðinu.

Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum er hugsuð sem helsta tæki stjórnvalda til að tryggja að Ísland nái markmiðum Parísarsamningsins til 2030. Í aðgerðaáætlun ríkisins í lofslagsmálum 2018-2030 sem kynnt var í september 2018 segir m.a.: *Þá er efling á almenningssamgöngum og efling hjólreiða og göngu sem samgöngumáta mikilvægur þáttur í því að draga úr losun. Huga þarf að samgöngumiðuðu skipulagi sem gerir aðra ferðamáta en einstaklingsbíla að raunhæfum valkostum. Samtímis er mikilvægt að breyta ferðavenjum, gera þær fjölbreyttari með öflugum almenningssamgöngum, deilihagkerfislausnum og styrkingu innviða fyrir gangandi og hjólandi.* Í aðgerðaáætluninni er vísað til mótunar samgönguáætlunar með aðgerðir nr. 8 (Innviðir fyrir rafhjól og reiðhjól) og nr. 10 (Efling almenningssamgangna og deilihagkerfis í samgöngum).

Að mati Reykjavíkurborgar bendir fyrirliggjandi tillaga að samgönguáætlun til 2033 ekki til þess að ríkið ætli að taka aðgerðaáætlun sína í loftslagsmálum alvarlega. Alls er gert ráð fyrir um 4,6 milljörðum króna í uppbyggingu göngu- og hjólastíga á landinu öllu á næstu 15 árum. Það eru aðeins um 2% af 202 milljarða fjármagni til nýframkvæmda á vegakerfinu og 0,7% þeirra fjármuna sem verja á til samgöngumála í heild sinni. Fjármunir til eflingar hjólreiða og göngu verða skv. tillögunni um 300 milljónir á ári fyrir landið í heild. Til samanburðar þá hefur Reykjavíkurborg lagt 450 milljónir kr. árlega

í hjólastíga síðustu árin. Það vekur furðu að fjármagn í innviði fyrir hjólreiðar sé ekki meira þar sem í greinargerð tillögu að samgönguáætlun segir: *„Samkvæmt erlendum rannsóknum er hagkvæmt að bjóða upp á fjölbreytta samgöngumáta þar sem því verður við komið. Ýmsir aðrir ferðamátar en bílferðir stuðla að bættri lýðheilsu. Samkvæmt dönskum rannsóknum sparast um ein evra í heilbrigðiskerfinu fyrir hvern kílómetra sem er hjólaður og því er umtalsverður þjóðhagslegur ábati af því að fólk velji virka ferðamáta. Ekki eru til sambærilegar rannsóknir á Íslandi en ljóst er að hagkvæmni þess að hvetja til notkunar fleiri og fjölbreyttari ferðamáta er mikil.“*

Skilgreint grunnnet samgangna á Íslandi telur tæplega 5.000 km af vegakerfi, 36 hafnir og 13 flugvelli. Innviðir samgangna eru umfangsmeiri og er þjóðvegakerfi Íslands tæplega 13.000 km að lengd. Grunnnetið er samfellt og liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til. Helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlissvæðunum teljast til netsins. Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun. Á tímabili áætlunarinnar til ársins 2033 er gert ráð fyrir að ríflega 627 milljörðum króna verði varið til samgöngumála.

Í núgildandi langtíma samgönguáætlun (2011-2022) sem samþykkt var á Alþingi 2012 kemur fram að *„í samvinnu við sveitarfélögin verði lokið við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna. Fjármagni samgönguáætlunar til göngu- og hjólreiðastíga verði forgangsraðað í uppbyggingu á því neti á áætlunartímabilinu. Einnig verði lokið við skilgreiningu á grunnneti almenningssamgangna innan þéttbýlis.“*
Í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 er ekki að finna skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga né almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Reykjavíkurborg leggur áherslu á að úr því verði bætt til að tryggt verði að uppbygging grunnnets fyrir þessa samgöngumáta, viðhald þess og rekstur verði ekki útundan við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Bent er á að samgönguáætlun fjármagnar grunnnet vegakerfisins að fullu en þegar kemur að hjólreiðastígum vekur það athygli að miðað er við að þátttaka ríkisins í stofnkostnaði verði allt að helmingur kostnaðar innan höfuðborgarsvæðisins, reiknað er með að viðkomandi sveitarfélag taki þátt í kostnaði að undangengnum samningum þar um. Ríkið hefur ekki tekið þátt í viðhaldi né rekstri hjólreiðastíga. Skv. ferðavenjukönnun haustið 2017 eru um 7% allra ferða í Reykjavík farnar á reiðhjóli á venjulegum virkum degi. Hlutdeildin var 6% á höfuðborgarsvæðinu í heild sinni, það jafngildir því að íbúar höfuðborgarsvæðisins hafi farið yfir 50 þúsund ferðir á reiðhjóli á venjulegum degi í október 2017.

Það er lykilatriði að mati Reykjavíkurborgar að fjármagn í hjólastíga á samgönguáætlun verði aukið verulega og að grunnnet hjólreiðainnviða á höfuðborgarsvæðinu fái sömu stöðu í samgönguáætlun og önnur grunnkerfi samgangna í landinu. Sem fyrr segir er í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun ekki gert ráð fyrir fjárfestingum í hágæðakerfi almenningssamgangna en vonast er til að viðræður, sbr. viljayfirlýsingu frá því september verði árangursríkar og skili sér í breytingum á tillögu að samgönguáætlun. .

Umhverfis- og auðlindaráðuneytið setti í fyrra fram áætlun um loftgæði. Þar kemur fram að ein helsta uppspretta loftmengunar í þéttbýli séu samgöngur.[3] Í áætluninni eru sett fram nokkur markmið sem tengjast loftgæðum og væri hægt að tengja tvö þeirra beint við samgönguáætlun og þar með draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum bílaumferðar á heilsu fólks:

> *„Fækka árlegum ótímabærum dauðsföllum af völdum loftmengunar á Íslandi úr 80 (árið 2013) í færri en fimm fyrir 2029.“*
>
> *Fækka árlegum fjölda daga þar sem svifryk fer yfir skilgreind heilsufarsmörk af völdum umferðar úr 7-20 skiptum niður í núll skipti fyrir árslok 2029.“*

[3] Umhverfis- og auðlindaráðuneytið (Nóvember 2017). Hreint loft til framtíðar. Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029. Sjá bls. 21

Reykjavíkurborg

Í greinargerð tillögu að samgönguáætlun kemur fram að *„Svifryksmengun og umferðarhávaði eru neikvæðir fylgifiskar bílaumferðar. Þessi mengun skiptir flesta íbúa meira máli í daglegu lífi en hnattræn áhrif eins og losun gróðurhúsalofttegunda. Rannsóknir í Stokkhólmi benda til þess að svifryk stytti meðalævi íbúa þar um 60 daga en til samanburðar stytta umferðarslys meðalævi um 40 daga. Hávaði frá samgöngum er vandamál sem snertir marga, sérstaklega í þéttbýli. Rannsóknir sýna að á nútímamælikvarða telst viðvarandi hávaði upp á 55 desíbel (dB(A)) vera truflandi en sé hann orðinn 65 dB(A) telst hann óbærilegur og líklegur til að valda svefntruflunum. Mikilvægt er að horfa til þessara þátta í skipulagi.“* Í greinargerðinni kemur einnig fram áhersla á að *„Skipulag og forgangsröðun samgangna og fjarskipta um land allt taki tillit til umhverfisgæða og lýðheilsu“.*

Þrátt fyrir þennan texta í greinargerð virðist það hafa misfarist við gerð tillögu að samgönguáætlun til 2033 að tilgreina hvaða aðgerðir samgönguyfirvöld ætla að fara í til að ná fram markmiðum áætlunar ríkisins um loftgæði. Þá er ekki að sjá að neinar aðgerðir eða fjármunir séu tilgreindir í samgönguáætlun til að fjármagna aðgerðir gegn umferðarhávaða.

Í umhverfismati tillögu að samgönguáætlun frá liðnu sumri kom fram að *„samgönguáætlun er almennt líkleg til að stuðla að talsverðum breytingum í samgöngum. Eðli umferðar er líklegt til að breytast hvað varðar samsetningu hennar en fyrst og fremst eru þessi áhrif fólgin í aukningu hlutdeildar ýmissa umhverfisvænni ferðamáta, s.s. hjólreiða, gangandi og almenningssamgöngum. Breytinga á umferðarmynstri mun fyrst og fremst gæta á höfuðborgarsvæðinu og í öðru þéttbýli sem er í stærra lagi. Samgönguáætlun setur fram stefnumið sem eru forsenda þess að ólíkir ferðamátar verði samkeppnishæfir og heildarsamsetning umferðar verði fjölbreyttari en áður.“*

Að mati Reykjavíkurborgar endurspeglar tillaga að samgönguáætlun 2019-2033 ekki þessar ályktanir í umhverfismatsskýrslunni. Til þess skortir töluvert upp á skýrari stefnu um hagkvæmari og vistvænni samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og fjárfestingar í samgönguinnviðum fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi. Samgönguáætlun á að taka til fjáröflunar og útgjalda allra greina samgangna. Ekki er horft með fullnægjandi hætti til fjáröflunar og útgjalda til almenningssamgangna og umhverfismála samgöngugreina. Sem fyrr segir leggur Reykjavíkurborg mikla áherslu á að þær viðræður sem nú eru í gangi milli sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og ríkisins skili sér í verulegum breytingum á tillögu á samgönguáætlun.

Að lokum má nefna að það vekur athygli að í fyrri þingsályktunartillögum um samgönguáætlun hefur í yfirliti yfir útgjöld vegna vegaframkvæmda verið tilgreint að „leitað verði leiða til að fjármagna Sundabraut í samstarfi við einkaaðila.“ Sambærilega setningu er ekki að finna í fyrirliggjandi tillögu né er fjallað um hvernig haga á undirbúningi að lagningu Sundabrautar á tímabilinu.

Fyrir hönd umhverfis- og skipulagssviðs

Þorsteinn R. Hermannsson

Samgöngustjóri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Reynir Böðvarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Reynir Freyr Pétursson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Reynir Njálsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Reynir Zoëga

Umsögn um áform um veggjöld.

Þetta eru þær 3 fjármögnunarleiðir sem meirihlutinn hefur til skoðunar:

1. Gjaldtaka á leiðir að höfuðborgarsvæðinu
2. Gjaldtaka á einstaka leiðir á landsbyggðinni.
3. Gjaldtaka á jarðgöng

Lántaka til að fjármagna framkvæmdir:

Nú er samgönguráðherra búinn að gefa út að það eigi að taka 60 milljarða lán til að geta byrjað verkefnið strax. Þessi aðferð er sú þægilegasta fyrir stjórnmálamanninn, en jafnframt sú versta fyrir þjóðina. Fáar stjórnvaldsaðgerðir eru lítilmannlegri en þær að taka inn skjótfengið fé á meðan flokkurinn er við stjórnvölinn, og senda reikninginn inn í framtíðina. Þetta hefur verið gert með skuldsetningu ríkisins í gegnum tíðina, og einnig með sölu ríkiseigna sem var stunduð í Reykjanesbæ fyrir hrun, og setti rekstur bæjarins í verulegan vanda seinna.

Menn hafa líkt þessari lántöku við það þegar Hvalfjarðargöngin voru lögð. Það var velheppnuð aðgerð. Þessi samanburður er ekki sanngjarn. Þarna var eitt byggðarlag sem augljóslega hagnaðist mest á framkvæmdinni umfram aðra staði. Það borgaði sig fyrir Akranes að stofna félag um göngin til að flýta þeim framkvæmdum, á meðan það voru hlutfallslega minni hagsmunir fyrir alla þjóðina. Þetta þýddi að Vegagerðin leit ekki á Hvalfjarðagöng sem forgangsmál, en Akranes sá sér hag í því að flýta framkvæmdinni. Hvalfjarðargöngin eru líka sérstök að því leyti að það var augljóst að menn væru til í að borga umtalsverða upphæð fyrir að spara sér þá 50 kílómetra sem leiðin er inn og út Hvalfjörðinn.

Til samanburðar sparar 1 áfangi Sundabrautar, 4 km fyrir þá sem ætla í Miðbæinn frá Geldinganesi. Kosnaðaráætlun fyrir þennan áfanga er svipuð og fyrir ný Hvalfjarðargöng. Ný Hvalfjarðargöng eru einnig á áætlun. Þau spara enga vegalengd fyrir vegfarendur, og auka öryggið ekkert. Hinsvegar þarf að búa til flóttaleiðir í Hvalfjarðargöngum ef eldur verður laus í göngunum. Það er mun ódýrari framkvæmd en ný göng. Aðrar framkvæmdir sem stendur til að fara í fyrir lánið stóra, eru breikkun og bætur á vegunum. Það er ekki hægt að velja það að borga fyrir þessar framkvæmdir þegar þær eru búnar. Það er því engin ástæða til að bíða með að setja veggjöldin á strax.

Mismundandi leiðir til gjaldtöku:

Þessar 3 aðferðir til að rukka, nefndin er með til umfjöllunar, beinast allar að landsbyggðinni á einn og annan hátt. Eðlilegast væri að rukka hæst þar sem umferðin er mest núna. Á Reykjanesbraut, Kringlumýrarbraut og Miklubraut. Það gæti líka orðið til þess að létta á umferðinni á verstu álagsstöðunum. Gjaldtökuna mætti stilla eftir tíma til að minnka álagið kvölds og morgna. Það mætti líka setja gjald vegi inn að höfuðborgarsvæðinu eins og talað er um. Þannig myndu allir borga.

Gjald á jarðgöng og einstaka vegakafla úti á landi myndi skila minni tekjum.

Niðurlag:

Versti kosturinn er sá sem farinn er, að taka lán og láta (mögulega) aðra taka ábyrgðina á að afla teknanna.

C2 restricted - External permitted

Mikilvægt er að íbúar höfuðborgarsvæðisins borgi líka. Það gæti orðið til þess að sumir velji aðra samgöngumáta og skapar pláss á götunum fyrir þá sem velja að borga.

C2 restricted - External permitted

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Richard Brian Busching

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ríta Kristín Haraldsd. Prigge

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Róbert Sigurvaldason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Róbert Sæmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rósa Sigurjónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rut Bech

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Rúna S. G. Hansen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Sem skatrborgari og þar af leiðandi, greiðandi, þá er ég algjörlega á móti einkavæðingu innviðauppbygginga. Lang ódýrasta fjármögnunin er að að ríkið framkvæmi þessar framkvæmdir úr eigin vasa og rukki mig í formi skatta. Til dæmis væri ég til í að borga 40% fjármagnstekjuskatt af vaxtatekjunum mínum til að fjármagna minn hlut.

Undirritað: Rúnar Einarsson kt. 1610713319

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Rúnar Gunnarsson
080971-5089

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

ég tel enfremur að við höfum greitt fyrir framkvæmdir sem ekki hafa verið framkvæmdar, þar af leiðandi ætti að vera innistæða fyrir viðhaldi og endurnýjun vega í landinu

Undirritað: Rúnar Harðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rúnar Ingi Ásgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rúnar Már Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rúnar Þór Guðmundsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Rúnar Örn Friðriksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Rúrik hreinsson

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Alþingi
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 31. október 2018

1810030SA GB
Málalykill: 00.64

Efni: Umsögn um þált. um samgönguáætlun 2019-2033 ásamt tillögu að fimm ára áætlun 2019-2023, 172. og 173. mál

Vísað er til tölvupósts frá nefndasviði Alþingis, dags. 5. október sl., þar sem óskað er eftir umsögnum um ofangreind þingmál. Beðist er velvirðingar á því að umsögn berst eftir lok frests sem veittur var til 26. október sl.

Áherslur Sambands íslenskra sveitarfélaga í samgöngumálum

Í stefnumörkun sambandsins 2014-2018 er á allmörgum stöðum vikið að samgöngumálum. Stefnumörkun var tekin til endurskoðunar á landsþingi sambandsins sem haldið var 26.-28. september sl. en uppfærð stefnumörkun mun ekki liggja fyrir fyrr en að lokinni umfjöllun í stjórn sambandsins í desember. Þær áherslur sem skipta mestu máli í samhengi við samgönguáætlun eru þessar:

- Sambandið skal vinna að því að sveitarfélög fái sanngjarna hlutdeild í gjöldum af umferð. Útfæra þarf hlutdeildina og útgreiðslu til sveitarfélaga með hliðsjón af auknum skyldum sveitarfélaga samkvæmt vegalögum og áherslu á vistvænar samgöngur.
- Sambandið skal gæta hagsmuna sveitarfélaga við mótun löggjafar um gjaldtöku af ferðamönnum og töku ákvarðana um uppbyggingu innviða til að mæta auknum straumi ferðamanna til landsins. Ekki nægir að veita fjármagni til að vernda og byggja upp aðstöðu á ferðamannastöðum heldur þarf einnig að styrkja samgöngumannvirki og veita fjármagni til viðhalds þeirra til að þau standist aukið álag.
- Sambandið beiti sér fyrir því að ríki, sveitarfélög, landeigendur og ferðaþjónustan vinni saman að því að draga úr neikvæðum áhrifum af aukinni umferð ferðamanna á viðkvæma staði í íslenskri náttúru. Áhersla verði lögð á nauðsynlega uppbyggingu á ferðamannastöðum og að umferð ferðamanna verði beint á landsvæði sem þola aukna umferð. Jafnframt verði lögð áhersla á að vegum og öðrum innviðum verði viðhaldið til að þeir þoli þá auknu umferð sem leiðir af fjölgun ferðamanna.
- Sambandið skal vinna að því, í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga, að tryggja öruggan laga- og rekstrargrundvöll fyrir heildstætt kerfi almenningssamgangna milli og innan landshluta.
- Sambandið skal vinna að því að við stefnumótun í samgöngumálum verði vistvænar samgöngur settar í forgang með því að styðja sérstaklega við notkun

vistvænna orkugjafa, draga úr neikvæðum áhrifum af bílaumferð og auka jafnræði ólíkra samgöngumáta.

- Sambandið beiti sér fyrir því að við stefnumótun í samgöngumálum og forgangsröðun fjármuna til samgönguverkefna verði ávallt horft til þess að fyrir hluta landsmanna eru flugsamgöngur eini raunhæfi valkosturinn þegar kemur að almenningssamgöngum.
- Sambandið skal beita sér fyrir því að í opinberri stefnumótun um ferðaþjónustu og uppbyggingu innviða í samgöngumálum verði horft til þess að fjölga komum og brottförum erlendra ferðamanna á öðrum stöðum en SV-horninu.

Ekki voru lagðar til grundvallarbreytingar á framangreindum áherslum á landsþinginu 2018. Tekið verður mið af umfjöllun á landsþingi eftir því sem við á í umfjöllun hér á eftir, með fyrirvara um að stefnumörkunin hefur ekki hlotið endanlega afgreiðslu í stjórn sambandsins. Tilefni er til að geta þess að á landsþinginu kom fram ríkur vilji þingfulltrúa til að efla innanlandsflug með því að skoða „skosku leiðina" svonefndu og einnig kom skýrt fram að þörf er á að veita auknu fjármagni til viðhalds og uppbyggingar á flugvöllum ef það markmið á að nást að dreifa ferðamönnum betur um landið.

Ábendingar við samgönguáætlun 2019-2033

Almennt um samgönguáætlun

Sambandið getur almennt tekið undir þær megináherslur ríkisstjórnarinnar í samgöngumálum sem raktar eru á bls. 26-27 í langtímaáætluninni. Sérstaklega tekur sambandið undir eftirfarandi áherslur:

> Við forgangsröðun í vegamálum verði sérstaklega litið til ólíkrar stöðu svæða, ferðaþjónustu og öryggissjónarmiða.
>
> Hraðað verði uppbyggingu í vegamálum og öðrum samgönguinnviðum hvort tveggja nýframkvæmdum og viðhaldi.
>
> Áfram verði almenningssamgöngur byggðar upp um allt land og stutt við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.
>
> Unnið verði að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðarinnar. Hugað verði að möguleikum til þess að opna fleiri gáttir til landsins og fjölga þannig þeim svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.
>
> Möguleikar gangandi og hjólandi vegfarenda í þéttbýli verði auknir.
>
> Stuðlað verði að samþættingu samgöngukerfisins með það að markmiði að það þjóni íbúum landsins, ferðamönnum og atvinnulífi með skilvirkum hætti.

Staða almenningssamgangna

Eins og nefndinni er kunnugt hafa verið talsverðir hnökrar á framkvæmd almenningssamgangna milli og innan landshluta frá því að samningar tókust árið 2012 milli Vegagerðarinnar og landshlutasamtaka utan höfuðborgarsvæðisins um að fela landshlutasamtökunum framkvæmd verkefnisins. Þessum samningum hefur nú öllum verið sagt upp og miðast umsögnin við næstu áramót. Vandamál hafa annars vegar snúið að fjármögnun og hins vegar lagaumhverfi. Þótt nokkrar umbætur hafi náðst fram á

lagaumhverfinu er þeirri vinnu alls ekki lokið og er mikilvægt að heildstætt regluverk verði sett ef ætlunin er að verkefnið verði áfram á forræði sveitarfélaga.

Viðræður um fjármögnun hafa staðið yfir að undanförnu og hafa aðilar látið vinna ítarlegar skýrslur um stöðu og framkvæmd verkefnisins. Ljóst er að rekstrargrundvöllur verkefnisins hefur veikst á undanförnum árum og er nauðsynlegt að ná niðurstöðu um fjármögnun annars vegar fyrir árið 2019, miðað við að samningar verði framlengdir um eitt ár, og til lengri framtíðar. Í ályktunum aðalfunda landshlutasamtaka er almennt lögð áhersla á mikilvægi almenningssamgangna til að jafna búsetuskilyrði en jafnframt koma fram miklar áhyggjur af ótryggum rekstrargrundvelli þeirra og nauðsyn á frekari stuðningi ríkisins.

Tilefni er til að vísa m.a. til ályktana ársþings SASS um framangreind atriði, sem fram koma í umsögn samtakanna um samgönguáætlun. Jafnframt er vísað til umsagnar sambandsins um drög að aðgerðaáætlun í loftslagsmálum.

Ábendingar sem lúta að fjölgun ferðamanna

Eins og ekki hefur farið framhjá neinum hefur ferðamönnum sem leggja leið sína til Íslands fjölgað mikið á síðustu árum. Þessi þróun hefur haft mjög jákvæð áhrif á fjárhag ríkisins en ekki endilega skilað sér nægilega vel til uppbyggingar til að treysta stoðir ferðaþjónustunnar. Tilefni er til þess að skilgreina í lögum hlutverk Vegagerðarinnar gagnvart ferðaþjónustu, s.s. hvað varðar fjölgun útskota á vinsælum ferðamannaleiðum, uppbyggingu áningarstaða og gerð bílastæða við ferðamannastaði. Jafnframt þarf að tryggja að fjárheimildir stofnunarinnar til viðhalds og uppbyggingar þjóðvegakerfisins skerðist ekki vegna slíkra nýrra verkefna.

Sérstök ástæða kann að vera til þess að flýta framkvæmdum á leiðum þar sem umferð ferðamanna veldur verra ástandi þjóðvega eða eykur slysahættu og skerðir þar með búsetuskilyrði heimamanna. Í því samhengi eru gjarnan nefnd sem dæmi framkvæmdir við tvöföldun Reykjanesbrautar og Vatnsnessvegur í Húnaþingi vestra. Um Vatnsnesveg vísast nánar til umsagnar Húnaþings vestra þar sem m.a. er fjallað um áhrif slæms ástands vegarins á akstur skólabarna.

Það er langtímaverkefni að nýta betri flugsamgöngur til að bæta dreifingu ferðamanna um landið en ljóst er að sveitarstjórnir kalla eftir því að stjórnvöld stuðli eins vel og þeim er unnt að þeirri þróun. Á bls. 29 í langtímaáætlun kemur fram að farþegar í millilandaflugi til og frá öðrum flugvöllum en Keflavíkurflugvelli voru aðeins um 50.000 árið 2017, þar af tæplega 7.000 á Akureyrarflugvelli og rúmlega 3.000 á Egilsstaðaflugvelli.

Margt þarf að breytast til þess að aukinn árangur náist og þarf m.a. að huga vel að innviðum á umræddum flugvöllum, þar sem skort hefur á fjárveitingar til viðhalds og uppbyggingar, en líkt og sjá má á bls. 38 í fimm ára áætlun er um langvarandi fjársvelti að ræða. Þar til viðbótar kemur fram að til þess að alþjóðaflugvellir í grunnneti, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvellir uppfylli samræmdar kröfur EES-samningsins í reglugerð nr. 464/2007 um flugvelli er nauðsynlegt að setja upp aðflugsljós á fimm flugbrautum á þessum flugvöllum. Tryggja þarf fjármagn fyrir framkvæmdina sem þarf að vera lokið í árslok 2021. Í ljósi erfiðrar stöðu fyrirtækja í ferðaþjónustu á Norður- og Austurlandi verður að leggja mikla áherslu á þetta verkefni á næstu misserum og huga þá jafnframt vel að markaðsstarfi á þessu svæði.

Afstaða til hugmynda um gjaldtöku

Á bls. 36 í langtímaáætlun er umfjöllun um gjaldtöku fyrir notkun vega, bæði almennt og vegna einstakra samgönguframkvæmda, án þess að settar séu fram beinar tillögur um útfærslu gjaldtöku. Samband íslenskra sveitarfélaga hefur ekki mótað stefnu um veggjöld til að fjármagna uppbyggingu samgönguinnviða. Ljóst er hins vegar að verkefnin á sviði samgöngumála eru mjög víða og er eðlilegt að skoða veggjöld sem leið til þess að flýta framkvæmdum þar sem það þykir fýsilegt. Forsenda slíkrar gjaldtöku í öðrum löndum er þó jafnan að vegfarendur hafi val um aðra leið, án gjaldtöku, og er eðlilegt að við það verði einnig miðað hér á landi. Með fjölbreyttari fjármögnun kann að vera mögulegt að flýta framkvæmdum sem gætu stutt við atvinnuuppbyggingu, aukið hagvöxt og samkeppnishæfni og öryggi vegfaranda. Sambandið hefur átt nokkra aðkomu að því að skoða leiðir til fjármögnunar stærri framkvæmda með samstarfsverkefni opinberra aðila og einkaaðila, þ.e. svo kallað PPP eða „Public Private Partnership" fyrirkomulag. Er þess vænst að áfram verði haft samráð við fulltrúa sambandsins um þróun slíkra hugmynda.

Lokaorð

Samband íslenskra sveitarfélaga fagnar því að samgönguáætlun er nú lögð fram ásamt útfærðri fjármögnun, sem er mikilvæg forsenda þess að hún geti nýst sem stjórntæki. Jafnframt verður að ganga út frá því að fjármálaáætlun tryggi fjármögnun til að lágmarki næstu fimm ára. Í langtímaáætlun er síðan gert ráð fyrir umtalsverðri hækkun framlaga til samgöngumála en hafa verður ákveðinn fyrirvara á að sú fjármögnun verði jafn trygg í hendi. Sambandið telur mikilvægt að samgönguáætlanir verði samþykktar á yfirstandandi þingi. Að frátöldum ábendingum sem koma fram að framan telur sambandið sig ekki hafa forsendur til að leggja til breytingar á forgangsröðun einstakra framkvæmda.

Sambandið leggur hins vegar áherslu á að umhverfis- og samgöngunefnd taki afstöðu til fjölmargra athugasemda frá sveitarfélögum og landshlutasamtökum þeirra um forgangsröðun einstakra framkvæmda. Má sem dæmi nefna ábendingar sveitarfélaga um að hækka þurfi fjárveitingar til að leggja bundið slitlag á tengivegi svo hægt verði markvisst að fækka tengivegum án bundins slitlags víða um land.

Virðingarfyllst
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Karl Björnsson
framkvæmdastjóri

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Skrifstofa Alþingis - nefndasvið
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 20. desember 2018

1810030SA KB
Málalykill: 00.64

Efni: Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2033 og fimm ára áætlun 2019-2023

Á fundi stjórnar Sambands íslenskra sveitarfélaga sem haldinn var 14. desember 2018 var fjallað um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2033, ásamt umsögn sambandsins til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, dags. 31. október 2018, um áætlunina og tillögu til fimm ára áætlun 2019-2023, 172. og 173. mál.

Eftirfarandi bókun var samþykkt:

„Stjórn Sambands íslenskra sveitarfélaga telur mikilvægt að framkomnar hugmyndir um verulegt átak við uppbyggingu samgöngumannvirkja næstu ár verði þróaðar áfram. Ljóst er að þessar viðbótarframkvæmdir, umfram þær sem nú þegar eru fyrirhugaðar skv. tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun, þarfnast sérstakrar fjármögnunar með gjaldtöku. Stjórnin leggur áherslu á að vandað verði til verka við útfærslu og kynningu á slíkri gjaldtöku og telur að forsenda fyrir stuðningi sveitarstjórna við málið sé að gætt verði jafnræðis gagnvart öllum þeim sem nýta samgöngumannvirki landsmanna. Stjórn sambandsins lýsir sig reiðubúna til þátttöku í þróun og útfærslu þessarar gjaldtöku.“

Framangreint tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Karl Björnsson
framkvæmdastjóri

Samrit: Sigurður Ingi Jóhannsson samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra

Nefndasvið Alþingis

Egilsstöðum 25. október 2018

Umsögn Sambands sveitarfélaga á Austurlandi (SSA)

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun til 5 ára 2019-2023, mál 172, og samgönguáætlun til 15 ára, 2019-2033, mál 173.

Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) lýsir yfir miklum vonbrigðum með hlut Austurlands í framlögðum samgönguáætlunum, sér í lagi aðgerðaáætlun áranna 2019-2023 en hún er landshlutanum með eindæmum óhagstæð. Fjárveitingar til landshlutans eru alltof litlar á þessu tímabili og munu valda miklum töfum á nauðsynlegum samgöngubótum á starfssvæði SSA. Það er sérstaklega ámælisvert í ljósi þess að nýframkvæmdir og viðhald vega í landshlutanum hafa verið í algjöru lágmarki mörg undanfarin ár.

Rétt er að fagna því að loks komi fjármagn til vegabóta á Borgarfjarðarvegi sem íbúar Austurlands og fjöldi ferðamanna hafa beðið eftir í áratugi. Framkvæmdir við þann veg, ásamt 300 milljóna króna framlagi til vegagerðar í Berufjarðarbotni, eru einu nýframkvæmdirnar sem settar eru fram í 5 ára samgönguáætlun til starfssvæðis SSA. Það, ásamt því að ekki sé gert ráð fyrir einni einustu krónu í nýframkvæmdir á svæðinu á árunum 2020 og 2021, er lítilsvirðandi og ámælisvert.

Aðalfundir SSA hafa ítrekað samþykkt ályktanir um samgöngumál þar sem verkefnum til samgöngubóta hefur verið forgangsraðað. Það eru mikil vonbrigði að ekki er tekið tillit til þeirrar forgangsröðunar. Mikilvægt er að Fjarðarheiðargöng, heilsársvegur yfir Öxi auk fjölda brýnna samgöngubóta í fjórðungnum komi sem fyrst til framkvæmda. Áríðandi er að ekki verði hlé á jarðgangagerð í landinu og að strax að loknum framkvæmdum við Dýrafjarðargöng hefjist framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng. Heilsársvegur yfir Öxi, sem nú þegar er búið að hanna og kominn var á samgönguáætlun, þarf að komast til framkvæmda sem fyrst. Malarvegir, einbreiðar brýr og hættulegir vegkaflar víða á Austurlandi eru í raun óboðlegir.

Stjórn SSA hvetur til að aukið fjármagn verði sett í viðhald Egilsstaðaflugvallar þar sem ljóst er að nú þegar er komið að kostnaðarsömu viðhaldi. Auk þess liggur fyrir að setja þarf upp aðflugsljós við norðurenda flugbrautarinnar sem fyrst. Hafa þarf í huga að Egilsstaðaflugvöllur þarf að geta þróast eðlilega sem alþjóðaflugvöllur og standast kröfur sem til hans eru gerðar sem varaflugvöllur.

Stjórn ítrekar mikilvægi og gildi almenningssamgangna og að fjármagn verði aukið til málaflokksins svo hann nái að þróast og veita þá þjónustu sem til er ætlast.

Greiðar samgöngur hafa mikil áhrif á búsetuskilyrði, atvinnutækifæri, öryggi og lífsgæði fólks. Íbúar Austurlands hafa beðið lengi eftir nýframkvæmdum í samgöngum

auk eðlilegrar endurbyggingar vega og lagningar slitlags. Ljóst er að óskir íbúa Austurlands, öryggi þeirra og þarfir í samgöngumálum fara engan veginn saman við samgönguáætlanir áranna 2019-2023 og áranna 2019–2033. Stjórn SSA leggur þunga áherslu á að hlutur starfssvæðis SSA verði réttur og tekið tillit til þeirrar forgangsröðunar sem samþykkt hefur verið ítrekað á vettvangi sambandsins.

Vegna mikillar óánægju með þær áætlanir sem fjallað er um hér að ofan hefur stjórn SSA óskað eftir fundi með nefndinni.

Virðingarfyllst,
f.h. SSA

Einar Már Sigurðarson formaður.

Fylgiskjöl: Ályktanir aðalfundar SSA 2018 um samgöngumál.
Beiðni um fund með samgöngunefnd Alþingis.

Samband sveitarfélaga á Austurlandi
Tjarnarbraut 39e · 700 Egilsstaðir · Sími 470 3800 · ssa@ssa.is · www.ssa.is

Ályktun stjórnar Sambands sveitarfélaga á Austurlandi um nýútkomna skýrslu um uppbyggingu flugvallarkerfisins og eflingu innanlandsflugs, samþykkt í janúar 2019.

Stjórn SSA fagnar nýútkominni skýrslu um "Uppbyggingu flugvallarkerfisins á Íslandi og eflingu innanlandsflugs". Mikilvægt er að varaflugvellir landsins verði hluti af efnahagsreikningi ISAVIA og að eigendastefna ISAVIA taki mið að byggðamálum og atvinnuuppbyggingu um allt land. Með þeim hætti er mikilvæg uppbygging vallanna betur tryggð. Þá telur stjórn SSA það þýðingarmikla byggðaaðgerð að jafna aðgengi landsmanna að þjónustu og lífskjörum með niðurgreiðslum á fargjöldum í innanlandsflugi. Stjórn SSA hvetur Alþingi til að veita tillögunum framgang svo þær komist til framkvæmda hið fyrsta.

Sent:
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, Sigurði Inga Jóhannssyni, þingmönnum Norðausturkjördæmis og samgöngunefnd Alþingis.

SAMBAND SVEITARFÉLAGA
Á SUÐURNESJUM
Skógarbraut 945 · 235 Reykjanesbær · Kt. 640479-0279
Sími: 420-3288 · Netfang: sss@sss.is

Alþingi
Nefndasvið Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

b.t. nefndarsvid@althingi.is

Reykjanesbær, 31. október 2018

Efni: Umsögn Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum um tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál.

Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum hefur fengið til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

Á aðalfundi Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum sem haldinn var daganna 7.-8.september s.l. voru m.a. samþykktar ályktanir er snúa að samgöngumálum og almenningssamgöngum. Aðalfundurinn lagði áherslu á að ráðist verði í nauðsynlegar samgönguframkvæmdir á Suðurnesjum, öll sveitarfélögin á Suðurnesjum voru sammála um að leggja áherslu á eftirfarandi verkefni.

Að lokið verði við tvöföldun Reykjanesbrautar og hugað að öryggi vegtenginga, allt frá Hafnarfirði til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Samkvæmt heimildum Vegagerðarinnar hefur meðalumferð um Reykjanesbraut á sólarhring farið úr 10.265 bifreiðum í 18.500 bifreiðar eða 80% aukning, milli áranna 2015-2018. Stærsta og mikilvægasta samgöngumannvirki þjóðarinnar er alþjóðlegur flugvöllur á Miðnesheiði og tryggja þarf að starfsemi og nauðsynleg uppbygging þar geti verið í samræmi við þarfir íslensks samfélags. Telur Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum að nauðsynlegt sé að ljúka fyrr við tvöföldun á Reykjanesbraut heldur er áætlað er í Samgönguáætluninni sem er til umsagnar.

Tryggja þarf öryggi á Grindavíkurvegi með því að ljúka framkvæmdum á vegi frá Reykjanesbraut að þéttbýlinu í Grindavík.

Nauðsynlegt er að ráðast í löngu tímabærar viðhaldsframkvæmdir á þjóðvegunum að nýsameinuðu sveitarfélagi Garðs og Sandgerðis auk þess sem breikka þarf veginn á milli bæjarkjarnanna.

Mikilvægt er að landshlutasamtök fái nægt fjármagn til að hægt sé að reka almenningssamgöngur án halla enda eru þær grundvöllur fyrir því að Suðurnesin geti talist eitt atvinnusvæði og fólk komist til og frá vinnu á stærstu vinnustöðum svæðisins, Flugstöð Leifs Eiríkssonar og Bláa lóninu. Einnig má gera ráð fyrir því að hluti af vinnuafli Keflavíkurflugvallar komi af höfuðborgarsvæðinu og er því mikilvægt að almenningssamgöngur séu raunverulegur kostur til að koma sér til og frá vinnu. Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum hefur séð um skipulagningu almenningssamgangna á Suðurnesjum frá árinu 2012 samkvæmt samningi við Vegagerðina. Ljóst er að nú þegar samningurinn er að renna út, að fjárframlög sem fylgdu með samningum í upphafi duga ekki á nokkurn hátt til að reka verkefnið með sjálfbærum hætti. Í lok árs 2018 er gert ráð fyrir því að halli á rekstrinum verði um 117 m.kr., sem Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum hefur fjármagnað. Mikilvægt er að ríkisvaldi tryggi fjármuni svo hægt sé að gera upp hallan af verkefninu.

SAMBAND SVEITARFÉLAGA
Á SUÐURNESJUM
Skógarbraut 945 · 235 Reykjanesbær · Kt. 640479-0279
Sími: 420-3288 · Netfang: sss@sss.is

Sveitarfélög á Suðurnesjum vilja vekja athygli á að um langt árabil hafa fjárframlög hins opinbera til stofnana og verkefna á svæðinu verið lægri en til sambærilegra verkefna og stofnana í öðrum landshlutum. Fjölgun íbúa á Suðurnesjum frá 2010 er rúmlega 26,45% en til samanburðar hefur fjölgun á höfuðborgarsvæðinu verið 11,86% og enn minni annarsstaðar á landinu.

f.h. Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum

Berglind Kristinsdóttir

Berglind Kristinsdóttir
Framkvæmdastjóri.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi:	**Umhverfis- og samgöngunefnd**
Sendandi:	**Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**
Dagsetning:	**17.12.2018**
Málsnúmer:	**SRN18010108**
Bréfalykill:	**3.7**

Efni: Samgönguáætlun 2019-2033

Á fundi umhverfis- og samgöngunefndar þann 23.10.2018, um samgönguáætlun, var óskað eftir að ráðuneytið útvegaði nefndinni eftirfarandi gögn:

a) Minnisblað þar sem fram kemur samanburður á forgangsröðun landshlutasamtaka á samgöngumálum og forgangsröðun samgönguáætlunar.

b) Minnisblað um aðgerðir til þess að draga úr álagi á vegum ásamt kostnaðarmati á því hvað það kostar að bifreiðar sem eru þyngri en burðarþol vega gerir ráð fyrir, fari um þá.

Meðfylgjandi er minnisblað um samanburð á forgangsröðun landshlutasamtaka á samgöngumálum og forgangsröðun samgönguáætlunar.

Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri
Skrifstofa samgangna, Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík, 22. nóvember 2018
Tilvísun: 2018100062
VTH/
Tilv. ykkar:

Efni: Forgangsröðun landshlutasamtaka vegna samgönguáætlunar 2019-2033

Óskað er eftir minnisblaði þar sem fram kemur samanburður á forgangsröðun landshlutasamtaka á samgöngumálum og forgangsröðun samgönguáætlunar 2019-2033.

Hér fyrir neðan er lýst helstu áherslum landshlutasamtakanna varðandi vegi, brýr, sjóvarnir og hafnir og hvar viðkomandi verkefni er í tillögum til þingsályktunar um 5 og 15 ára samgönguáætlun.

Flest landshlutasamtökin telja að auka þurfi fjármagn til þeirra svo hægt verði að reka almenningssamgöngur án halla. Stuðla þurfi að betra almenningssamgöngukerfi.

Talið var einfaldast að setja samanburðinn fram í eftirfarandi töflum, en fjöldi verkefna á hverju svæði er mjög mikill.

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Vesturlandsvegur á Kjalarnesi	Í forgangi og óhjákvæmilegt vegna aukinnar umferðar og öryggis vegfarenda	2019-2022
Hringvegur um Borgarnes	Tillaga er um að teknar verði upp viðræður við sveitarstjórn Borgarbyggðar um endurskoðun á nýtingu þess fjármagns sem er til endurbóta á Þjóðvegi 1 um Borgarnes og setja í önnur verkefni s.s. lagningu slitlags á tengivegi í héraðinu.	2029-2033
Snæfellsnesvegur um Fróðárheiði	Brýnt að ljúka	Framkvæmdir hefjast 2018 og lýkur á árinu 2019
Sundabraut	Skorað á ríki og Reykjavíkurborg að hefja undirbúning að lagningu Sundabrautar	Ekki fjárveiting, en verið er að skoða kosti þess að gerð Sundabrautar verði samstarfsverkefni ríkis og einkaaðila
Tvöföldun Hvalfjarðarganga	Óhjákvæmilegt að fara í tvöföldun Hvalfjarðarganga á næstu árum	Ekki fjárveiting, en tilgreint að leitað verði leiða til að fjármagna í samstarfi við einkaaðila
Uxahryggjavegur	Brýnt að ljúka framkvæmdum eigi síðar en 2020	2024-2028
Tengivegir	Forgangsröðun m.t.t. umferðar og mikilvægis. Áhersla á að bundið slitlag verði komið á alla tengivegi í byggð fyrir 2029	Forgangsröðun er byggð á umferðartölum og einnig á því hvort virk atvinnu- eða skólasókn er um vegina.
Hringvegur, Hvalfjarðargöng-Borgarnes	Ætti að hefjast þegar framkvæmdum við Vesturlandsveg á Kjalarnesi er lokið og tvöföldun Hvalfjarðarganga	2.000 m.kr. 2024-2028 2.000 m.kr. 2029-2033
Snæfellsnesvegur um Skógarströnd	Brýnt að hefja framkvæmdir og setja bundið slitlag á þann hluta vegarins sem er með undirbyggingu	450 m.kr. 2024-2028 650 m.kr. 2029-2033 Framhald eftir 2033
Snæfellsnesvegur um Álftafjörð	Hefja undirbúning að þverun Álftafjarðar	Ekki hafið, en verður skoðað í tengslum við frumhönnun á Snæfellsnesvegi um Skógarströnd
Hafnamál	Mikilvægt að samgönguáætlun geri ráð fyrir framlagi til verkefna í höfnum Snæfellsbæjar, Grundarfjarðar og í Stykkishólmi	Ýmsar hafnarframkvæmdir eru á áætlun á þessum stöðum á árunum 2019-2023

Fjórðungssamband Vestfirðinga (FV)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Bíldudalsvegur	Setja í forgang, ljúka um leið og Dýrafjarðargöng, 2020	2.500 m.kr. 2024-2028 1.900 m.kr 2029-2033
Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði	Setja í forgang, ljúka um leið og Dýrafjarðargöng, 2020	1.800 m.kr 2020-2023 3.500 m.kr. 2024-2028
Vestfjarðavegur um Gufudalssveit	Hefja framkvæmdir strax	6.700 m.kr. 2019-2022
Innstrandarvegur	Halda áfram uppbyggingu	Gert ráð fyrir fjármagn komi úr „tengivegir, bundið slitlag". Einn kafli er á áætlun 2023.
Strandavegur um Veiðileysuháls	Hefja framkvæmdir strax	400 m.kr. 2022-2023 300 m.kr. 2024-2028
Djúpvegur í Hestfirði og Seyðisfirði	2019-2022	Í framkvæmd 2018-2019
Djúpvegur um Hattardalsá	2019-2022	2021
Djúpvegur um Súðavíkurhlíð	Úrbætur nauðsynlegar vegna ofanflóðahættu	Málið í skoðun og innistæða frá fyrra ári til framkvæmda að hluta.
Jarðgöng		
Álftafjarðargöng	Flokkur I: Ættu að fara í framkvæmd 2019-2021	Rannsóknir eru í gangi. Ekki gert ráð fyrir fjárveitingu til framkvæmda
Kollagötugöng (Dynjandisheiði)	Flokkur I: Ætti að vera hluti af útfærslu vegagerðar um Dynjandisheiði	Ekki gert ráð fyrir jarðgöngum vegna vegar um Dynjandisheiði
Arnarfjörður-Tálknafjörður	Flokkur II: Þarf að skoða hvaða jarðgangakostir séu í stöðunni	Ekki gert ráð fyrir fjárveitingu til framkvæmda á þessum jarðgöngum.
Vestfjarðagöng	Flokkur II: Breikka einbreiðu göngin	
Klettsháls	Flokkur II	
Árnesgöng	Flokkur III	
Kleifaheiði	Flokkur III	
Mikladalur	Flokkur III.	
Ennisháls	Flokkur III. Kanna hvort þörf sé á göngum.	
Breikkun brúa		
Brú í botni Tálknafjarðar		Þessar brýr sem eru nefndar eru á forgangslistum Vegagerðarinnar yfir brýr sem þarf að breikka. Þær komast þó ekki í efstu 20 sætin á þeim lista. Forgangslistinn er reiknaður m.t.t. ástands, burðargetu, aldurs, umferðar og fjölda slysa
Brú í Kollafirði, Skálmarfirði, Vattarfirði og Önundarfirði á Vestfjarðavegi		
Brú í Kollafirði á Innstrandarvegi		
Viðhald	Auka þarf fjármuni í viðhald. Ákveðnir vegir nefndir í því sambandi	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Vatnsnesvegur um Tjarnará	2018-2019	2018-2019
Þverárfjallsvegur, Hringvegur-Laxá	2019-2020	Er nú í ferli vegna mats á umhverfisáhrifum. Gert ráð fyrir framkvæmdum á árunum 2021-2022
Viðhald	Auka þarf fjármuni í viðhald. Ákveðnir vegir nefndir í því sambandi	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur.
Uppbygging tengivega	Gerð krafa um fasta árlega fjárhæð til uppbyggingar tengivega í landshlutanum	Gert er ráð fyrir fjárveitingum vegna Reykjastrandarvegar og Vatnsnesvegar á árunum 2021-2023 í fimm ára tengivegaáætlun.
Jarðgöng	Hefja rannsóknir á hagkvæmi þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga milli Hofsdals og Barkárdals	Ekki tilgreint í samgönguáætlun
Hafnir		
Sauðárkrókshöfn	Dýpka þarf snúningssvæði innan hafnar. Endurnýja þarf gömul stálþil. Vinna þarf undirbúningsrannsókn vegna stækkunar hafnar	Ekki tilgreint í samgönguáætlun
Skagastrandarhöfn	Endurbygging Ásgarðs og gerð smábátahafnar	Framkvæmdir við smábátahöfn eru í gangi 2018 og áætlað að ljúki 2019. Endurbygging Ásgarðs á áætlun 2021-2023
Hofsós	Endurgerð norðurgars	Ekki tilgreint í samgönguáætlun
Sjóvarnir		
Skagabyggð	Við Krók og Kálfhamarsnes	2020

Eyþing, Samband sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Dettifossvegur	Ljúka árið 2019	2019-2021
Norðausturvegur um Brekknaheiði	Mikilvægt sem fyrst	2023-2026
Norðausturvegur á Langanesströnd	Mikilvægt sem fyrst	2019-2021 (í tengivegaáætlun)
Einbreiðar brýr	Í Eyþingi eru 24 einbreiðar brýr á vegarköflum sem hafa hámarkshraða 90 km/klst sem þarf að endurnýja. Sérstaklega tvær á Skjálfandafljóti og á Jökulsá á Fjöllum	Norðausturvegur um Skjálfandafljót: 2024-2028 Hringvegur, Jökulsá á Fjöllum: 2024-2028 Hringvegur um Skjálfandafljót: 2029-2033 Auk þessara brúa eru fleiri brýr í landshlutanum á forgangslista Vegagerðarinnar
Viðhald	Auka þarf fjármuni í viðhald. Ákveðnir vegir nefndir í því sambandi	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur
Norðausturvegur um Skjálfandafljót	Sem fyrst	2024-2028
Eyjafjarðarbraut vestri	Færa þarf veginn sem er í gegnum byggðakjarnann að Hrafnagili niður fyrir byggðina	Vinna við frumhönnun er í gangi. Framkvæmdin er ekki í samgönguáætlun.
Hörgárdalsvegur	Sem fyrst	2021
Gatnamót á Hringvegi við Ólafsfjarðarveg		2029-2033
Hafnir	Uppbygging vegna Dysneshafnar	Ekki í samgönguáætlun 2019-2023

Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Héraðs	Forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi	2028-2033 og framhald eftir það
Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð	Þarf að fara í rannsóknir á öðrum gangakostum eftir að Fjarðarheiðargöngum er lokið	Fjarðarheiðargöng eru á áætlun 2028-2033. Verkefnishópur er að störfum sem skila á tillögu um hvernig hagkvæmast er að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar sem um leið styrki samfélagið á Seyðisfirði og á Austurlandi í heild
Borgarfjarðarvegur	Klára að setja bundið slitlag	2019 og 2022-2023
Axarvegur	Mikilvægt að gera uppbyggðan veg	350 m.kr. 2024-2028 2.050 m kr. 2029-2033
Hringvegur um Suðurfirði	Mikilvægt sem fyrst	350 m.kr. 2024-2028 1.850 m.kr. 2029-2033
Norðausturvegur á milli Þórshafnar og Vopnafjarðar	Setja bundið slitlag á þennan veg	Um Langanesströnd er á tengivegaáætlun 2019-2021 og um Brekknaheiði er á áætlun 2023-2026
Upphéraðsvegur	Setja bundið slitlag	Framkvæmdir við Upphéraðsveg milli Teigabóls og Bolalækjar voru boðnar út í september 2018 og lýkur 2019. Einnig er gert ráð fyrir framkvæmdum á 5 km kafla árin 2029-2033. Þá ætti að vera komið bundið slitlag á allan veginn
Hlíðarvegur	Setja bundið slitlag	Stuttur kafli er á tengivegaáætlun árið 2020. 10 km kafli er í samgönguáætlun 2029-2033. Hlíðarvegur er rúmlega 70 km langur og er nú bundið slitlag á einungis 10 km
Hringvegur um Lagarfljót	Endurnýja brú	2024-2028
Hafnarvegur í Borgarfjarðarhreppi	Einbreiður og hættulegur vegur. Mikil ferðamannaumferð.	Er á tengivegaáætlun 2022-2023
Hafnir		
Seyðisfirði	Strandabakki. Angorbryggja og Bjólfsbakki	Framkvæmdir við endurnýjun Angorbryggju er á áætlun 2021-2022. Upphaf framkvæmda við Bjólfsbakka eru á áætlun 2023

SASS. Samtök sunnlenskra sveitarfélaga.

Tekið er fram að samgöngunefnd SASS telur sig ekki hafa umboð til að setja eina framkvæmd framar annarri. Þó er nefnt að ef eitthvað yrði dregið öðru framar þá ætti að gera átak í fækkun einbreiðra brúa.

Verkefni	**Skoðun landshlutasamtaka**	**Tímasetning samgönguáætlunar**
Einbreiðar brýr	Forgangsmál að útrýma einbreiðum brúm	Ýmsar brýr á svæðinu eru á áætlun. Á Hringveginum frá Reykjavík og austur fyrir Jökulsárlón eru nú 14 einbreiðar brýr. Í lok ársins 2033 má gera ráð fyrir að þær verði eingöngu 2
Ný brú á Ölfusá	Í forgangi	2024-2028
Hringvegur, Selfoss-Hveragerði	Í forgangi	2019-2025
Lagfæra aðreinar og fráreinar	Til að auka umferðaröryggi	Unnið er að lagfæringu á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt
Láglendisvegur um Mýrdal	Mikilvægt að koma veginum í framkvæmd	Ekki fjárveiting, en tekið fram að leitað verði leiða til að fjármagna Hringveg um Mýrdal í samstarfi við einkaaðila
Hringvegur, Fossálar-Hörgsá	Veglína slæm, blindhæð og vegurinn mjór og með lélegt burðarþol	2024-2028
Hringvegur um Hornafjörð	Mikilvægt að koma í framkvæmd	2.330 m.kr. 2019-2023 2.170 m.kr. 2024-2028
Hringvegur um Lón	Styttir Hringveg og fækkar einbreiðum brúm	1.500 m.kr. 2029-2033, framhald síðar
Hringvegur í Öræfasveit	Styttir Hringveg og fækkar einbreiðum brúm	2029-2033
Göng undir Lónsheiði	Styttir Hringveg og leysir af hólmi hættulegan veg um Hvalnes- og Þvottárskriður	Ekki í samgönguáætlun
Skeiða- og Hrunamannavegur	Setja bundið slitlag frá Einholtsvegi að Biskupstungnabraut	2019-2020
Skeiða- og Hrunamannavegur	Ný brú á Stóru-Laxá	2024-2028
Eyrarbakkavegur	Hringtorg og undirgöng á mótum Eyrarbakkavegar og Suðurhóla	Hringtorg á áætlu 2020. Óvíst með undirgöng
Hafnarvegur, Höfn	Nýr vegur austan við byggð	Ekki í samgönguáætlun
Landeyjavegur	Ný tenging yfir á Oddaveg með brú yfir Þverá	Framkvæmdir í gangi. Óljóst með lok framkvæmda
Reykjavegur	Áhersla á að framkvæmdin fari í útboð	2019-2021
Viðhald vega	Nauðsynlegar viðhaldsframkvæmdir á yfir 40 vegum tilgreindar	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur.
Hafnir		
Höfn í Hornafirði	Sandfangari við Einholtskletta	2020-2021

Landeyjahöfn	Fjármagna rannsóknir og endurbætur til að bæta innsiglingu	Gert ráð fyrir fjárveitingum til Landeyjahafnar 2019-2023. Einnig Botndælubúnaður við Landeyjahöfn 2019
Vestmannaeyjar	Nauðsynlegt að bæta aðstöðu fyrir farþega og farartæki í landi. Einnig þörf á uppbyggingu á hafnarkanti norðan við Eiðið	Fjárveiting til styttingar Hörgaeyrargarðs 2019
Þorlákshöfn	Halda endurbótaverkefni áfram og stækkun hafnar	Endurbygging Svartaskersbryggju og Suðurvaragarðs og Suðurvarabryggju 2019-2023

Samtök sveitarfélaga á Suðurnesjum

Verkefni	**Skoðun landshlutasamtaka**	**Tímasetning samgönguáætlunar**
Reykjanesbraut, Fitjar-Flugstöð	Ljúka þarf þessum kafla vegna mikillar aukningar umferðar	1.000 m. kr. 2024-2028 2.500 m. kr. 2029-2033
Sandgerðisvegur	Mikilvægt að breikka	Ekki í samgönguáætlun, en gæti verið tekið af fjárveitingum til viðhalds
Stafnesvegur	Breikka þarf kaflann á milli Sandgerðis og Garðs og frá Sandgerði að Stafnesi	Ekki í samgönguáætlun, en gæti verið tekið af fjárveitingum til viðhalds
Garðsvegur	Þörf á viðhaldi slitlags	Ekki í samgönguáætlun, en verður tekið af fjárveitingum til viðhalds
Grindavíkurvegur	Brýnt að hefja undirbúning sem fyrst að lagningu 2+1 vegar	Framkvæmdir í gangi og lýkur árið 2019 fyrir kaflann frá Reykjanesbraut að Bláalónsvegi
Hjóla- og göngustígar	Forgangsáhersla er á gerð hjóla- og göngustígs frá Sandgerði í Flugstöð. Einnig uppbyggingu stígs milli Garðs og Sandgerðis og Garðs og Reykjanesbæjar. Klára tengingar á stígum milli Reykjanesbæjar og Sveitarfélagsins Voga	Ekki liggur fyrir endanleg áætlun vegna hjóla- og göngustíga, en reynt verður að koma þessum stígum inn í áætlanir á sama tíma og vilji sveitarfélaganna er til að fara í framkvæmdir
Sjóvarnir	Lögð áhersla á að Vegagerðin fylgist með ástandi sjóvarna og í samgönguáætlun verði gert ráð fyrir því fjármagni sem þarf til að tryggja að sjóvarnir séu í góðu ástandi	Ýmsar sjóvarnir í Grindavík, Sandgerði, Garði og Vogum eru í samgönguáætlun 2019-2023
Hafnir		
Helguvíkurhöfn	Nauðsynlegt að tryggja fjármagn til uppbyggingar hafnarinnar	Lenging stálþils í Helguvík á áætlun 2019-2021
Grindavíkurhöfn	Mikilvægt að klára framkvæmdir við Miðgarð	Dýpkun við Miðgarð á áætlun 2019-2020

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Borgarlína	Óskað eftir viðræðum um samstarf á árinu 2017 og fjárhagslega aðkomu ríkisins vegna þessa verkefnis	Viðræður milli ríkis og SSH eru í gangi
Stofnvegaframkvæmdir sem ætti að fara í samhliða uppbyggingu Borgarlínu	Stýrihópur SSH, Vegagerðarinnar og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis setti fram tillögur í mars 2018.	Tekið var tillit til þessara tillagna við gerð samgönguáætlunar og eru öll þau verkefni sem nefnd eru í tillögum stýrihópsins í samgönguáætlun 2019-2033

Virðingarfyllst,

Valtýr Þórisson

SAMGÖNGU- OG SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ

Minnisblað

Tilvísun:
SRN18010108
Samgönguáætlun
2019-2033

Dags: 28.1.2019

Til: Umhverfis- og samgöngunefnd

Efni: Tekjur og gjöld vegna bifreiða

Umhverfis- og samgöngunefnd óskaði eftir minnisblaði frá ráðuneytinu um tekjur og gjöld vegna bifreiða. Nánar tiltekið var óskað svara við eftirfarandi spurningum:

a) Hverjar eru heildartekjur ríkissjóðs af bifreiðum og hvernig skiptast þær tekjur almennt? T.d. í bensíngjald, vsk. af flutningum og varahlutum.

b) Hver eru heildargjöld ríkissjóðs vegna bifreiða og hvernig skiptast þau gjöld? Sem dæmi vegir, viðhald vega, almannatryggingakostnaður, viðbragðsaðilar og eftirlitsaðilar, heilbrigðisþjónusta o.fl.

Rétt er að taka fram að spurningarnar eru mjög umfangsmiklar og erfiðar viðfangs og þá sérstaklega í ljósi þess að tiltækar upplýsingar eru takmarkaðar. Því er ljóst að ekki er unnt að svara spurningunum með nákvæmum hætti. Ráðuneytið hefur nálgast viðfangsefnið þannig að svörin byggi á þeim upplýsingum sem eru til í ráðuneytinu. Hefur verið reynt haga framsetningu með eins skýrum hætti og raunhæft er.

a) *Hverjar eru heildartekjur ríkissjóðs af bifreiðum og hvernig skiptast þær tekjur almennt? T.d. í bensíngjald, vsk. af flutningum og varahlutum?*

Tekjur ríkisins af skattlagningu ökutækja og eldsneytis námu samkvæmt upplýsingum frá fjármála- og efnahagsráðuneytinu, eftirfarandi fjárhæðum:

Á verðlagi ársins 2018 (m.kr.)	
Vörugjald á ökutæki	8.950
Almennt vörugjald af bensíni	4.800
Sérstakt vörugjald af bensíni	7.700
Olíugjald	11.900
Kolefnisgjald af bensíni	1.424
Kolefnisgjald af dísilolíu bifreiða*	1.832
Bifreiðagjald	7.350
Kílómetragjald	1.200
Samtals	**45.156**

**Áætlun*

Upplýsingar um tekjur af virðisaukaskatti af flutningum, varahlutum o.fl. eru ekki til reiðu enda er sá skattur almennur í því samhengi að hann er lagður á nær alla vöru- og þjónustusölu. Tekjurnar eru óháðar söluandlagi hverju sinni og því er ekki unnt að sundurgreina þær með sama hætti og tekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Þá renna tekjur af virðisaukaskatti óskiptar til að fjármagna útgjöld ríkissjóðs almennt óháð viðfangi.

Rétt er að benda á að ef horft er á skattlagningu ökutækja í svo víðu samhengi sem ráða má af spurningunni væri jafnframt rétt að líta til þess að vörugjöld af varahlutum voru felld niður árið 2015. Þá féllu tollar af varahlutum niður árið 2017. Þar sem virðisaukaskattur lagðist á vörugjöld og tolla lækkuðu virðisaukaskattstekjur.

Ársreikningur Samgöngustofu fyrir árið 2018 liggur ekki fyrir. Áætlun fyrir árið 2019 gerir ráð fyrir eftirfarandi innheimtu gjalda af bifreiðum (allar tölur í milljónum kr.):

Skráningargjöld ökutækja	525
Umferðaröryggisgjald	170
Leyfis- og eftirlitsgjöld af flutningum á landi	12
Leyfigjöld vegna leigubifreiða	9
Hlut sveitarfélaga í rekstri Umferðarskólans	8
Samtals	**724**

Einnig er þar tilgreindur liður „*Sala vöru og þjónustu*“ upp á um 720 milljónir kr. en ekki liggur fyrir hvort og hve stór hluti þeirrar fjárhæðar er vegna bifreiða.

Hér eru ekki teknar saman tekjur sem myndast vegna innheimtu vanrækslugjalds eða sektargreiðslna vegna umferðarlagabrota eða brota á öðrum lögum sem varða umferð á vegum. Mögulega væri unnt að afla þeirra upplýsinga ef rýmri tími væri til stefnu. Óvíst er hins vegar hve nákvæmar þær gætu orðið.

b) *Hver eru heildargjöld ríkissjóðs vegna bifreiða og hvernig skiptast þau gjöld? Sem dæmi vegir, viðhald vega, almannatryggingakostnaður, viðbragðsaðilar og eftirlitsaðilar, heilbrigðisþjónusta o.fl.?*

Upplýsingar um heildarútgjöld ríkisins vegna bifreiða liggja ekki fyrir.

Ýmsir ríkisaðilar koma að ökutækjum og umferð með einum eða öðrum hætti. Af þeim sem hljóta framlög af Samgönguáætlun eru Samgöngustofa, Vegagerðin og Rannsóknarnefnd samgönguslysa. Allar sinna þessar stofnanir fleiri samgöngumátum en umferð bifreiða og því þarf að aðgreina þann kostnað frá öðrum útgjaldaþáttum. Stærstu framlögin renna til Vegagerðarinnar. Sá hluti framlaga til Vegagerðarinnar sem rann beint til vegamála árið 2018 skiptist með eftirfarandi hætti:

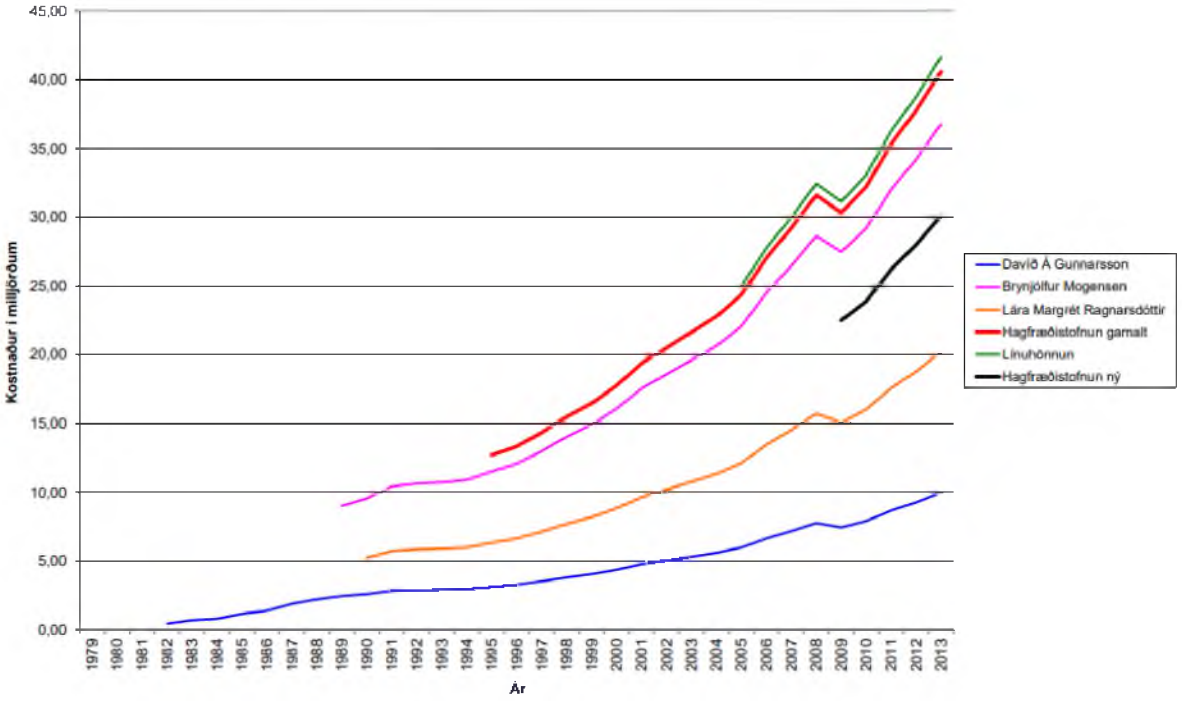
Á verðlagi ársins 2018 (m.kr.)	
Þjónusta vega	5.244
Viðhald vega	11.700
Nýframkvæmdir vega	11.712
Samtals	**28.656**

Lauslega má áætla, miðað við starfsmannafjölda á sviðum Rannsóknarnefndarinnar, að framlög þangað renni nokkuð jafnt til umferðar, siglinga og flugmála.

Hvað varðar útgjöld Samgöngustofu til bifreiðamála má áætla að þær tekjur sem innheimtar eru renni beint til að standa undir þjónustu.

Umtalsverður stjórnunar og umsýslukostnaður sem tengist umferð á vegum með einum eða öðrum hætti fellur til hjá ríkinu. Hann fellur til hjá stofnunum, ráðuneytum og eftirlitsaðilum. Erfitt er að sérgreina þann kostnað því oftar en ekki er vinnan unnin samhliða eða meðfram vinnu tengdri öðrum þáttum og/eða samgöngumátum.

Þá liggja ekki fyrir sundurliðaðar kostnaðartölur vegna umferðar bíla frá öðrum opinberum aðilum, svo sem heilbrigðiskerfi og löggæslustofnunum, dómstólum, almannatryggingakerfinu o.s.frv. Hins vegar er unnt að leggja mat á samfélagslegan kostnað með öðrum hætti. Ýmsar rannsóknir hafa verið framkvæmdar hér á landi í gegnum tíðina með það að markmiði að leggja mat á þann kostnað. Í þeim efnum má benda á tvær nýlegar skýrslur, annarsvegar frá Hagfræðistofnun Háskóla Íslands (2012)[1], og hins vegar skýrslu sem unnin fyrir rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar (2014)[2]. Niðurstöður slíkra greininga ber þó ávallt að taka með fyrirvara enda byggja þær mjög á matskenndum þáttum. Sem dæmi má horfa til eftirfarandi myndar úr skýrslunni frá 2014 þar sem bornar eru saman niðurstöður ýmissa greininga sem unnar hafa verið í gengum árin. Þar sést að heildarkostnaður vegna umferðaslysa árið 2013 var metinn á bilinu 10–40 milljarðar kr. eftir þeirri aðferð var beitt við matið.



Mynd 1: Samanburður á niðurstöðum á heildarkostnaði vegna umferðarslysa á Íslandi 1979-2013.

Svo sem sjá má reyndist ekki unnt að verða við beiðni umhverfis- og samgöngunefndar nema að takmörkuðu leyti. Skammur tími var gefinn til verksins og fyrirliggjandi upplýsingar voru takmarkaðar. Hugsanlega mætti, með aðkomu annarra ráðuneyta og stofnana, afla frekari upplýsinga um þau atriði sem fyrirspurnin nær til. Slíkt tekur tíma og óvíst er um árangurinn.

[1] Hagfræðistofnun (2012) – Kostnaður við umferðarslys á Íslandi árið 2009
[2] Haraldur Sigþórsson og Vilhjálmur Hilmarsson (2014) – Kostnaður umferðarslys

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

M i n n i s b l a ð

Viðtakandi:	**Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**
Sendandi:	**Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**
Dagsetning:	**27.01.2019**
Málsnúmer:	**SRN18010108**
Bréfalykill:	**3.7**

Efni: Samgönguáætlun 2019-2033 - Rafvæðing Herjólfs

Í sáttmála ríkisstjórnarinnar er kveðið á um stefnu hennar í loftslagsmálum. Samkvæmt henni á Ísland að ná 40% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda fyrir árið 2030 og stefnt er að kolefnishlutlausu Íslandi í síðasta lagi árið 2040. Í sáttmála ríkisstjórnarinnar eru einnig tilgreindar ýmsar aðrar aðgerðir til að ná þessum markmiðum, s.s. gerð aðgerðaáætlunar með markmiðum fyrir samgöngur, græn skref í ríkisrekstri og að stutt verði við atvinnugreinar, fyrirtæki, stofnanir og sveitarfélög í þeirri viðleitni að þau setji sér loftslagsmarkmið. Lögð verður áhersla á þátttöku allra geira samfélagsins og almennings í að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, stutt við nýsköpun á þessu sviði og að teknir verði upp grænir skattar og skattaívilnanir þannig að skattheimtan þjóni loftslagsmarkmiðum. Ein aðgerðanna í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum er „Orkuskipti í ferjum“ og byggir ákvörðun um rafvæðingu ferjunnar meðal annars á þeirri aðgerð.

Ný Vestmannaeyjaferja var hönnuð sem tvinn ferja, þ.e. rafmótorar knýja skrúfurnar en raforkan kemur frá tiltölulega litlum rafgeymum sem díselrafstöðvar skipsins hlaða inn á. Gert var ráð fyrir auka rými í ferjunni fyrir rafgeyma og tekin yrði síðar ákvörðun um rafvæðingu hennar sem krefðist fjölgun rafgeyma og búnaðar til þess að hlaða þá frá landi.

Verð á rafgeymum hefur lækkað hratt á undanförnum misserum. Á smíðatímanum gerði skipasmíðastöðin Vegagerðinni tilboð um að setja í ferjuna stærri rafgeyma og tengibúnað fyrir hleðslu þeirra úr landi þannig að sigla mætti ferjunni milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar á rafhleðslu úr landi eingöngu. Þá fékkst einnig tilboð í hleðslubúnaðinn sem setja þarf upp í Vestmannaeyjahöfn annars vegar og Landeyjahöfn hins vegar. Gert er ráð fyrir að með uppsetningu búnaðarins verði kostnaðurinn um 830 m.kr. og að hann skili beinum fjárhagslegum ávinningi, með lægri orkukostnaði, á innan við tíu árum. Kostnaður við að breyta ferjunni síðar er áætlaður meiri auk þess sem taka þarf ferjuna úr notkun.

Með vísan til þessa var ákveðið að fara í verkefnið.

Í sáttmála ríkisstjórnarinnar er kveðið á um stefnu hennar í loftslagsmálum. Samkvæmt henni á Ísland að ná 40% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda fyrir árið 2030 og stefnt er að kolefnishlutlausu Íslandi í síðasta lagi árið 2040. Í sáttmála ríkisstjórnarinnar eru einnig tilgreindar ýmsar aðrar aðgerðir til að ná þessum markmiðum, s.s. gerð aðgerðaáætlunar með markmiðum fyrir samgöngur, græn skref í ríkisrekstri og að stutt verði við atvinnugreinar, fyrirtæki, stofnanir og sveitarfélög í þeirri viðleitni að þau setji sér loftslagsmarkmið. Lögð verður áhersla á þátttöku allra geira samfélagsins og almennings í að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, stutt við nýsköpun á þessu sviði og að teknir verði upp grænir skattar og skattaívilnanir þannig að skattheimtan þjóni loftslagsmarkmiðum. Ein aðgerðanna í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum er „Orkuskipti í ferjum“ og byggir ákvörðun um rafvæðingu ferjunnar meðal annars á þeirri aðgerð.

Ný Vestmannaeyjaferja var hönnuð sem tvinn ferja, þ.e. rafmótorar knýja skrúfurnar en raforkan kemur frá tiltölulega litlum rafgeymum sem díselrafstöðvar skipsins hlaða inn á. Gert var ráð fyrir auka rými í ferjunni fyrir rafgeyma og tekin yrði síðar ákvörðun um rafvæðingu hennar sem krefðist fjölgun rafgeyma og búnaðar til þess að hlaða þá frá landi.

Verð á rafgeymum hefur lækkað hratt á undanförnum misserum. Á smíðatímanum gerði skipasmíðastöðin Vegagerðinni tilboð um að setja í ferjuna stærri rafgeyma og tengibúnað fyrir hleðslu þeirra úr landi þannig að sigla mætti ferjunni milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar á rafhleðslu úr landi eingöngu. Þá fékkst einnig tilboð í hleðslubúnaðinn sem setja þarf upp í Vestmannaeyjahöfn annars vegar og Landeyjahöfn hins vegar. Gert er ráð fyrir að með uppsetningu búnaðarins verði kostnaðurinn um 830 m.kr. og að hann skili beinum fjárhagslegum ávinningi, með lægri orkukostnaði, á innan við tíu árum. Kostnaður við að breyta ferjunni síðar er áætlaður meiri auk þess sem taka þarf ferjuna úr notkun.

Með vísan til þessa var ákveðið að fara í verkefnið.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

M i n n i s b l a ð

Viðtakandi:	**Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**
Sendandi:	**Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**
Dagsetning:	**24.01.2019**
Málsnúmer:	**SRN18010108**
Bréfalykill:	**3.7**

Efni: Samgönguáætlun 2019-2033 - Markmið um varaflugvelli

Í umsögnum íslenskra flugrekenda til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis um samgönguáætlun hafa komið fram áhyggjur af því að uppbygging millilandaflugvallanna í Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum hafi ekki fylgt þeim ævintýralega vexti sem hefur orðið í millilandaflugi undanfarin 5-10 ár. Lokist Keflavíkurflugvöllur er til dæmis rými fyrir 4-6 vélar á flughlaði flugvallanna en á háannatíma eru 30 -40 vélar á leiðinni til landsins á sama tíma. Þá eru flugstöðvar á flugvöllunum litlar, gerðar fyrir farþega í innanlandsflugi fyrir flugvélar sem bera mest 70-80 farþega.

Í kafla 4.2, þar sem skilgreind eru verkefni um markmið um öryggi í samgöngum. Það er mat ráðuneytisins að tilefni sé til þess að bæta inn atriði, sem varðar varaflugvelli, t.d.:

- Unnið verði að því að bæta net millilandaflugvalla á Íslandi til að tryggja að það hafi getu til að þjóna sem varaflugvellir fyrir vaxandi flugumferð til og frá landinu með fullnægjandi hætti.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi:	**Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**
Sendandi:	**Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**
Dagsetning:	**10.12.2018**
Málsnúmer:	**SRN18120024**
Bréfalykill:	**3.5**

Efni: Félagshagfræðileg arðsemi áætlanaflugs innanlands. Svar til umhverfis- og samgöngunefndar

Félagshagfræðileg arðsemi áætlanaflugs innanlands

Samkvæmt niðurstöðum kostnaðar-/ábatagreiningar sem framkvæmd var síðla árs 2013 er ábati af innanlandsflugvallakerfinu um 70,8 milljarðar króna á verðlagi ársins 2013, borið saman við akstur á sömu leiðum. Uppreiknuð samsvarar fjárhæðin 77 milljörðum króna á núverandi verðlagi. Miðað var við tímabilið 2013-2053 að teknu tilliti til áhrifum óvissu í farþegaspá á niðurstöðuna.

Niðurstöður sýndu að þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af hverri krónu sem varið er til fjárfestinga hins opinbera til flugvallanna er 1,48 kr, þ.e. þjóðhagsleg arðsemi er 48%. Þjóðhagsleg arðsemi af fjárfestingum er mest af Egilsstaðaflugvelli eða 251%, 45% af Ísafjarðarflugvelli og 41% af Akureyrarflugvelli. Af öðrum flugvöllum er neikvæð þjóðhagsleg arðsemi. Núvirðisgreiningin sýnir að mestur þjóðfélagslegur ábati fæst af þjónustu Egilsstaðaflugvallar, á meðan flug og flugvellir sem njóta ríkisstyrkja skila tapi að undanskildum flugvöllunum í Grímsey og á Bíldudal en þeir greinast rétt um núllið.

Einnig voru rannsökuð áhrif flugsins á samfélagið. Helstu niðurstöður k-/á greiningar og áhrifum á samfélagslega virðisþætti eru birtar í töflunni þ.e. atvinnu, heilsu, menntun, aðgengi að þjónustu, menningu, afþreyingu, fjölskyldu- og félagsleg tengsl og öryggi. K-/Á greiningin er í m.kr á verðlagi ársins 2013, ávöxtunarkrafa er 5% og 40 ára arðsemistími, 2013-2053. Nettónúvirði vísar til samtölu áhrifa á notendur, ríkisvald og samfélagið í heild sinni. Í mati á samfélagslegum þáttum, áhrifum á notendur flugsins merkja táknin í töflunni eftirfarandi:

(0) = hverfandi samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn.
(-) = lítið neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn.
(- -) = frekar neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn.
(- - -) = þó nokkuð neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn.
(- - - -) = mjög neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn

Félagshagfræðileg greining							
	Kostnaðar-/ábatagreining	**Félagsleg greining**					
Flugvöllur	***Nettóávinningur á útgjaldakrónu***	***Heilsa og öryggi***	***Menntun***	***Atvinna***	***Aðgengi að þjónustu***	***Menning og afþreying***	***Fjölskyldutengsl***
Egilsstaðir	3,51	(- - -)	(- - -)	(- - -)	(-)/(- -)	(-)	(-)
Akureyri	1,45	(- -)/ (- - -)	(- -)	(- - -)	(-)/(- -)	(0)/(-)	(-)
Ísafjörður	1,41	(- -)	(-)	(- - - -)	(-)	(0)	(-)
Húsavík	0,53	(- -)	(-)/ (- -)	(- - -)	(-)	(0)	(-)
Bíldudalur	0,19	(- - -)	(- -)	(- -)/ (- - -)	(- -)	(0)/(-)	(-)
Grímsey	0,45	(- - - -)	(- - -)/ (- - - -)	(- -)/ (- - -)	(- - -)	(0)	(- -)
Gjögur	-0,74	(- - -)	(- -)	(- - -)	(- -)	(0)/(-)	(-)
Þórshöfn	-1,19	(- - -)/ (- - - -)	(--)/ (- - -)	(-)	(- -)	(-)	(-)
Vopnafjörður	-1,26	(- - -)	(- -)	(- -)	(- -)	(-)	(-)
Höfn	-1,28	(- - -)	(- -)	(- -)	(-)/(- -)	(0)	(-)
Vestmanna-eyjar	-2,07	(- -)/ (- - -)	(-)/(- -)	(- - -)/ (- - - -)	(- -)	(-)	(-)

Ljóst er að þjóðfélagslegur ábati af áætlanaflugi er mikill og eykst eftir því sem flugleiðin er lengri. Áhrif á samfélag eru einnig mikil, mest þar sem einangrun eða vegalengd í nauðsynlega þjónustu er mest. Þá er innanlandsflugið gríðarlega mikilvægt fyrir atvinnulíf á landsbyggðinni, ekki hvað síst vegna tímaviðri við að nálgast vörur og þjónustu.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Uppbygging samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033

EFNISYFIRLIT

INNGANGUR 1
ALMENNT 2
Samstarf um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu 2
Umferðaspá fyrir höfuðborgarsvæðið 4
Umhverfisáhrif samgangna á höfuðborgarsvæðinu 11
STOFNVEGIR 13
Framkvæmdakostir 13
Framkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins 16
Framkvæmdir á leiðum að/frá höfuðborgarsvæðinu 17
ALMENNINGSSAMGÖNGUR 20
Hágæða almenningssamgöngukerfi – Borgarlína 20
Hönnun 20
Áfangaskipting og útfærslur 21
Fjárfesting 25
Aðrar almenningssamgöngur – núverandi og nýir samningar 26
AÐRIR VIRKIR SAMGÖNGUMÁTAR - HJÓLREIÐAR 29
Fjárfesting 29
FJÁRMÖGNUNARLEIÐIR 31
Fjárfestingarþörf innan höfuðborgarsvæðisins til 2033. 31
Fjárfestingarþörf á stofnvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033 33
Fjármögnun og fjárþörf 34
HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG TILLÖGUR 37

INNGANGUR

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra f.h. íslenska ríkisins og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hafa lýst yfir vilja til að hefja viðræður um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu, sbr. viljayfirlýsingu frá 21. september 2018 í fylgiskjali. Markmið viðræðnanna er að gera samkomulag um fjármagnaða áætlun um fjárfestingar í stofnvegum og kerfi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Settur var á fót verkefnishópur til að leiða þessar viðræður.

Verkefnishópinn skipa:

- Hreinn Haraldsson, fyrrv. vegamálastjóri, formaður,
- Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir, lögfræðingur, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, fulltrúi ríkisins,
- Jónas Snæbjörnsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs, Vegagerðin, fulltrúi ríkisins
- Þorsteinn R. Hermannsson, samgöngustjóri Reykjavíkurborgar, fulltrúi SSH
- Hrafnkell Á. Proppé, svæðisskipulagsstjóri SSH, fulltrúi SSH.

Aðrir þátttakendur í hópnum eru:

- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið,
- Kristín Sandra Karlsdóttir, sérfræðingur, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið,
- Árni Freyr Stefánsson, verkfræðingur, Mannvit

Miðað var við að niðurstöður hópsins myndu liggja fyrir eigi síðar en 15. nóvember 2018.

Verkefnishópurinn hefur haldið 10 formlega fundi auk tveggja funda með stýrihópi um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Stýrihópinn skipa:

- Dagur B. Eggertsson, borgarstjóri, formaður,
- Ármann Kr. Ólafsson, bæjarstjóri Kópavogs,
- Gunnar Einarsson, bæjarstjóri Garðabæjar,
- Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri til 1. júlí 2018, Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar frá 1. júlí 2018.
- Jónas Snæbjörnsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar,
- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu.

Verkefnishópurinn hefur viðað að sér upplýsingum með ýmsum hætti og meðal annars fengið til fundar við sig gesti. Þeir gestir eru: Smári Ólafsson frá ráðgjafar- og verkfræðifyrirtækinu VSÓ Ráðgjöf, sem kynnti fyrir hópnum möguleika í uppskiptingu innviða Borgarlínu í uppbyggingalotur og þær forsendur sem liggja þar að baki, Ólöf Kristjánsdóttir frá verkfræðistofunni Mannvit sem kynnti hugarflæðis hugmynd sem unnin var um borgarlínu frá Grensásvegi að Gullinbrú, Valtýr Þórisson frá Vegagerðinni sem kynnti sýn Vegagerðarinnar um vegi á höfuðborgarsvæðinu og fyrirliggjandi tillögur að samgönguáætlunum 2019-2023 og 2019-2033 og Eyjólfur Árni Rafnsson, formaður starfshóps um fjármögnun samgöngukerfisins sem greindi frá störfum þess hóps og mögulegri skörun milli verkefna hópanna tveggja.

ALMENNT

Samstarf um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu

Í apríl 2015 var undirritað samkomulag um samstarf SSH og Vegagerðarinnar um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu, sem tengist mjög því verkefni sem er til umfjöllunar hjá verkefnishópnum. Samkomulagið skiptist í þrjá hluta; Þróun stofnvegakerfisins, Þróun stofnleiða hjólreiða og Þróun almenningssamgangna.

Varðandi **stofnvegakerfið** koma m.a. eftirtalin atriði fram sem snerta vinnu verkefnishópsins:

- Stofnvegum verður skipt í meginstofnvegi og stofngötur og síðan skipt í undirflokka í samræmi við nærumhverfi og mikilvægi á svæðisvísu. Meginstofnvegum hefur þegar verið skipt í tvo flokka. Í kjölfar ástandsgreiningar verði í sameiningu skilgreind fyrir hvern flokk ásættanlegt þjónustustig, hámarkshraða, hámarksfjölda tenginga og fleiri tæknileg atriði.
- Sveitarfélögin tryggi öruggt og gott flæði bílaumferðar á meginstofnvegum og skapa skilyrði í skipulagi ef þörf krefur, til aukningar á afkastagetu þeirra. Þá verði tekið frá rými í skipulagsáætlunum fyrir nýjar útfærslur á Sundabraut og Ofanbyggðavegi.
- Sveitarfélög vinni í samráði við Vegagerðina, tillögur að endurhönnun meginstofnvega og stofngatna eftir því sem byggð og samgöngur þróast. Áhersla verði lögð á umferðaröryggi, og að lágmarka neikvæð áhrif umferðar á nærumhverfi, og smærri staðbundnar aðgerðir til að bæta umferðarflæði. Afkastageta stofnvega sem eru á forræði Vegagerðarinnar verður ekki minnkuð nema að greining sýni að ásættanlegt þjónustustig náist fram eða aðilar séu sammála um annað.

Í kjölfarið var síðan farið í ástandsgreiningu á þjónustustigi umferðarmestu vega stofnvegakerfisins til að varpa ljósi á umferðaraðstæður á annatímum á einstökum köflum og gatnamótum. Gerð er grein fyrir niðurstöðum þeirrar vinnu í sérstökum kafla í þessari skýrslu.

Varðandi þróun stofnleiða **hjólreiða** má nefna:

- Sett verði fram viðmið um hönnun, merkingar og rekstur göngu- og hjólastíga sem sveitarfélög hafi til hliðsjónar og þannig unnið að samræmdu þjónustustigi á stofnleiðum á svæðinu.
- Samgönguyfirvöld vinni að því í samgönguáætlun hverju sinni að vegfarendum verði tryggt öruggt og heilnæmt umhverfi, óháð ferðamáta. Sérstaklega verði hugað að öryggi samgöngumáta, t.d. hjólreiða.
- Vegagerðin vinni áfram með sveitarfélögum að uppbyggingu stofnleiða göngu og hjólreiða. Metið verði á seinni stigum hvort ástæða sé til að endurskoða eða uppfæra fyrirliggjandi áform um uppbyggingu stofnleiða hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu.

Í kjölfarið voru útbúnar sameiginlegar leiðbeiningar sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar um hönnun fyrir hjólreiðar. Einnig voru lagðar fram tillögur um samræmda þjónustu og settar fram hugmyndir um frekari þróun stofnleiða hjólreiða. Afrakstur þessarar vinnu leggur grunn að kaflanum *Aðrir virkir ferðamátar – Hjólreiðar* í þessari skýrslu.

Varðandi þróun **almenningssamgangna** koma m.a. eftirtalin atriði fram í samkomulaginu:

- Svæðisskipulagsnefnd, í samvinnu við sveitarfélög, greinir og ákvarðar eins og hægt er legu hágæðakerfis almenningssamgangna (Borgarlínu) og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Meta þarf hvaða akstursleiðir eru færar milli kjarna sveitarfélaganna þar sem Borgarlína getur verið í sérrými og með forgang á gatnamótum, og hvort nægt rými sé til staðar fyrir Borgarlínu ásamt öðrum samgöngumátum. Í vali á leiðum verði meginreglan að línan fari um þar sem nægt göturými er til staðar. Leiðarljós verður að afkastageta meginstofnvega og stofngatna verður ekki minnkuð nema að greining sýni ásættanlegt þjónustustig bílaumferðar eftir uppbyggingu Borgarlínu. Við val á akstursleiðum þarf m.a. að horfa til aksturstíma, farþegagrunns og samspils við aðra umferð sem fyrir er, s.s. fjölda og útfærslur gatnamóta og flækjustig framkvæmda.
- Greina þarf kostnað, tæknilegar útfærslur og áhrif á samfélag og umhverfi. Horfa þarf til samtvinnunar Borgarlínu við strætókerfið. Markmiðið er að hágæða almenningssamgöngur nái til sem flestra uppbyggingarsvæða sveitarfélaga. Við greiningu á vegakerfi og skipulagi þarf að kanna: a) hvar er pláss fyrir hágæðakerfi í sérrými og b) hvaða áhrif hefur hágæðakerfi á aðra umferð? Leggja þarf raunsætt mat á hvaða leiðir eru færar í fjármögnun verkefnisins og greina eðlilega áfangaskiptingu uppbyggingar.
- Vegagerðin taki þátt í nánari greiningu og ákvörðun um legu hágæðakerfis almenningssamgangna og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Vegagerðin vinnur áfram með sveitarfélögunum að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.

Í kjölfarið var unnið mat á mögulegum kostum á leiðum Borgarlínu ásamt kostnaðarmati fyrir framkvæmdir. Í framhaldinu gerðu sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu breytingar á svæðisskipulagi þannig að þar er nú búið að skilgreina heildarkerfi og leggja samræmdan grunn að nánari útfærslu innan hvers sveitarfélags. Afrakstur þessarar vinnu leggur grunn að kaflanum *Almenningssamgöngur* í þessari skýrslu.

Umferðaspá fyrir höfuðborgarsvæðið

VSÓ vann árið 2017 umferðaspá fyrir höfuðborgarsvæðið til ársins 2030. Þar var reiknuð út ferðamyndun miðað við bæði breyttar og óbreyttar ferðavenjur. Með óbreyttum ferðavenjum er átt við að fólk ferðist áfram með sama hætti og í dag þar sem 76% ferða eru farnar á bíl, 20% gangandi og hjólandi og 4% með almenningssamgöngum. Með breyttum ferðavenjum er átt við að ferðavenjur breytast til samræmis við samþykkt markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins þannig að árið 2030 verði hlutdeild bílferða 64%, gangandi- og hjólandi 27% og almenningssamgagna 9%.

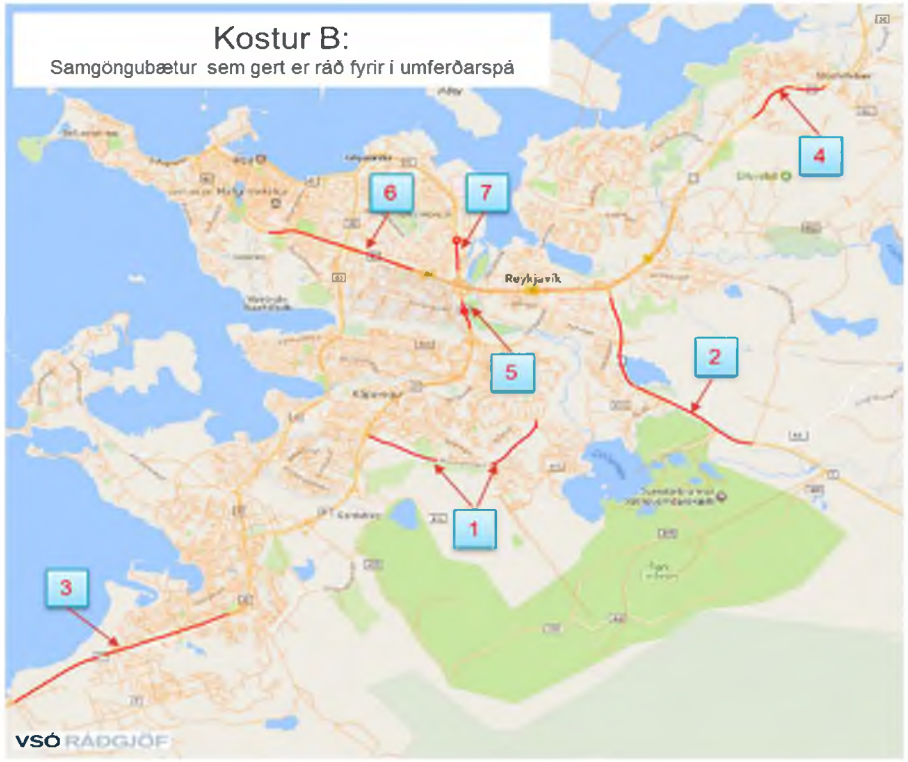
Heildarferðamyndun var þar áætluð í samræmi við eftirfarandi töflu.

	Fjöldi bílferða	Bílferðir pr. íbúa
Grunnár 2012	**852.400**	**4,1**
2030 - Óbreyttar ferðavenjur	1.086.800	4,1
2030 - Breyttar ferðavenjur	911.600	3,5

Þessi ferðamyndun var svo grundvöllur að umferðaspá í fjórum sviðsmyndum miðað við framkvæmdastig vegagerðar:

- Kostur 0: Engar framkvæmdir
- Kostur A: Framkvæmdir fyrir 20 milljarða
- Kostur B: Framkvæmdir fyrir 50 milljarða
- Kostur C: Framkvæmdir fyrir 100 milljarða

Hér verður sérstaklega litið til niðurstaðna fyrir kost B, enda svipar honum til þeirrar framkvæmdaáætlunar sem fyrirhuguð er í samgönguáætlun 2019-2033.



Öll spátilfellin gera ráð fyrir aukningu á heildarumferð til ársins 2030 frá því sem það var árið 2012. Meginniðurstöður spátilfella má sjá í töflunni hér á næstu síðu. Þær sýndu að ofannefndar breytingar á ferðavenjum hafa nokkuð meira vægi en auknar framkvæmdir í því að draga úr umferðarálagi.

Eins og sést jafnframt í töflunni verður heildarakstursvegalengd á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 um 700 þús. km minni hvern dag en ella gangi markmið um breytingu ferðavenja eftir.

	Heildar aksturstími [klst]	Heildar-akstur [km]	Meðal aksturstími ferða [mín]	Meðal-lengd ferða [km]
Grunnár 2012	**82.741**	**4.235.182**	**5,82**	**4,97**
2030 - óbreyttar ferðavenjur	123.563	6.004.921	6,82	5,53
2030 - breyttar ferðavenjur	101.735	5.259.207	6,70	5,77

Á meðfylgjandi myndum eru niðurstöður umferðarspár fyrir árið 2030 settar fram myndrænt með kortum sem sýna flæði umferðar fyrir bæði breyttar og óbreyttar ferðavenjur.

Umferðarálag

Lagt var gróft mat á breytingar á umferðarálagi gatnakerfisins með því að bera reiknaðan ferðatíma saman við það sem kalla má „frjálsan“ ferðatíma.

Spátilfelli	Aksturstími (heild) [klst]	Aksturstími í frjálsu flæði [klst]	Mismunur [klst]
Grunnár 2012	**82.741**	**72.845**	**9.896**
2030 - óbreyttar ferðavenjur	123.563	107.895	15.668
2030 - breyttar ferðavenjur	101.735	93.944	7.791

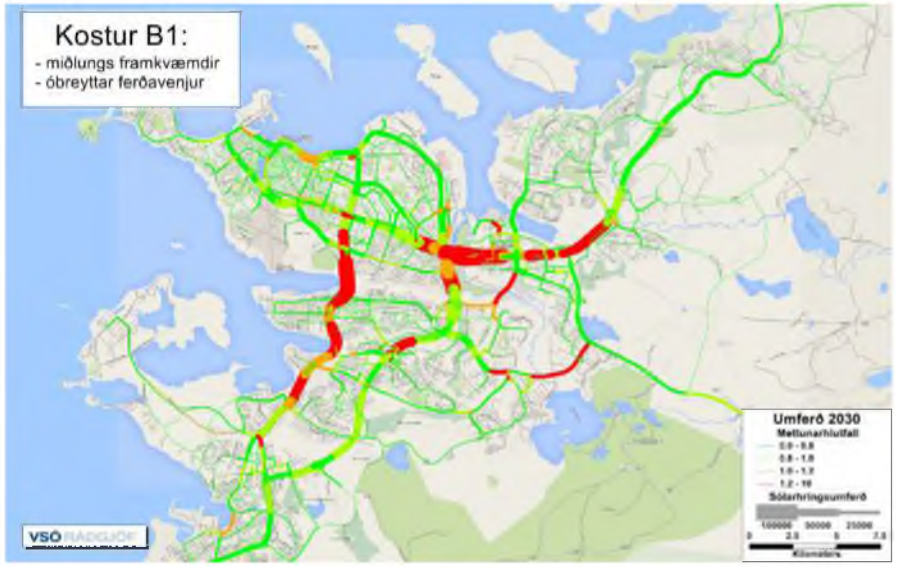
Þar sem fjöldi ferða er mismunandi á milli spátilfella er nauðsynlegt að horfa líka á tafir pr. ferð. Taflan sýnir að tafir pr. ferð verða áfram mun meiri í tilfellum með óbreyttum ferðavenjum.

Spátilfelli	Aukin ferðatími vegna álags [klst]	Töf pr. ferð [mín]	Töf pr. km [mín]
Grunnár 2012	**9.896**	**0,70**	**0,14**
2030 - óbreyttar ferðavenjur	15.668	0,87	0,16
2030 - breyttar ferðavenjur	7.791	0,51	0,09

Niðurstöður sýna að lykilþáttur í að minnka umferðarálag og tafir í gatnakerfinu er að breyta ferðavenjum. Hefðbundnar stofnvegaframkvæmdir muni ekki duga einar og sér til að halda aftur af þeim.

Mettunarhlutfall

Önnur góð leið til að rýna umferðarálag, sem auk þess sýnir hvar tafir eru líklegar til að myndast, er í formi mettunarhlutfalls. Mettunarhlutfall er hlutfall umferðarmagns og afkastagetu (e. volume/capacity) og er algengur mælikvarði á ástand umferðar. Þegar mettunarhlutfall er orðið stærra en 1 eru orðnar verulegar líkur á umferðartöfum. Á meðfylgjandi myndum má sjá mun á áætluðum mun á mettunarhlutfalli gatna árið 2030, miðað við breyttar og óbreyttar ferðavenjur.



Ástandsgreining - flöskuhálsar

Verkis og ViaPlan unnu árið 2017 greiningu á umferðarástandi eins og það var frá september til október árið 2016 á stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins. Greiningunni var ætlað að varpa ljósi á umferðaraðstæður á annatímum árdegis og síðdegis á sex svæðum. Svæðin sem um ræðir má sjá á myndinni hér að neðan:

Umferðin síðdegis er mun þyngri á öllum svæðunum. Munurinn er þó mismikill á milli svæða. Umferðin árdegis er þó meiri í snarpari tíma sem gerir það að verkum að vegfarendur geta upplifað morgunumferðina erfiðari. Á myndunum hér á eftir er farið í gegnum þá umferðastrauma sem voru með mestar tafir og lengstu raðirnar.

Bústaðavegur og Kringlumýrarbraut/Miklabraut, helstu tafir og raðir.

Árdegi 7:45-8:45

- Vinstri beygja frá Kringlumýrarbraut vestur Bústaðaveg. 113 sek og röð á bilinu 600-1.700 m
- Vinstri beygja frá Bústaðavegi inn á Flugvallarveg. 89 sek og 90-200 m röð
- Miklabraut vesturátt. 56 sek og 400-500 m röð
- Langahlíð suður vinstri beygja. 164 sek og 50-100 m röð
- Suðurlandsbraut vesturátt. 107 sek og 2-300 m röð
- Miklabraut vesturátt. 106 sek og 100-200 m röð.
- Kringlumýrarbraut norðurátt. 49 sek og 900-1.400 m röð

Síðdegi 16:00-17:00

- Vinstri beygja frá Bústaðavegi inn á Kringlumýrarbraut suður, 94 sek og 35-50 m röð
- Bústaðavegur austurátt, 31 sek og 400-450 m röð
- Bústaðavegur austurátt, 63 sek og 300-350 m röð
- Bústaðavegur austurátt, 118 sek og 300-400 m röð
- Flugvallarvegur hægri beygja, 198 sek og 450-650 m röð
- Bústaðavegur austurátt, 111 sek og 130m röð
- Rampi frá Hringbraut inn á Bústaðaveg til austurs, 116 sek og 200-300 m röð
- Snorrabraut suðurátt, 140 sek og 300-400 m röð
- Gamla Hringbraut austurátt, 101 sek og 150-300 m raðir
- Miklabraut austurátt. 83 sek og 900-1.000 m röð
- Kringlumýrarbraut suðurátt. 99 sek og 200-300 m röð
- Kringlumýrarbraut suðurátt. 171 sek og 300-500 m raðir
- Langahlíð suðurátt vinstri beygja. 161 sek og 60-130 m röð

Sæbraut/Reykjanesbraut/Miklabraut, helstu tafir og raðir.

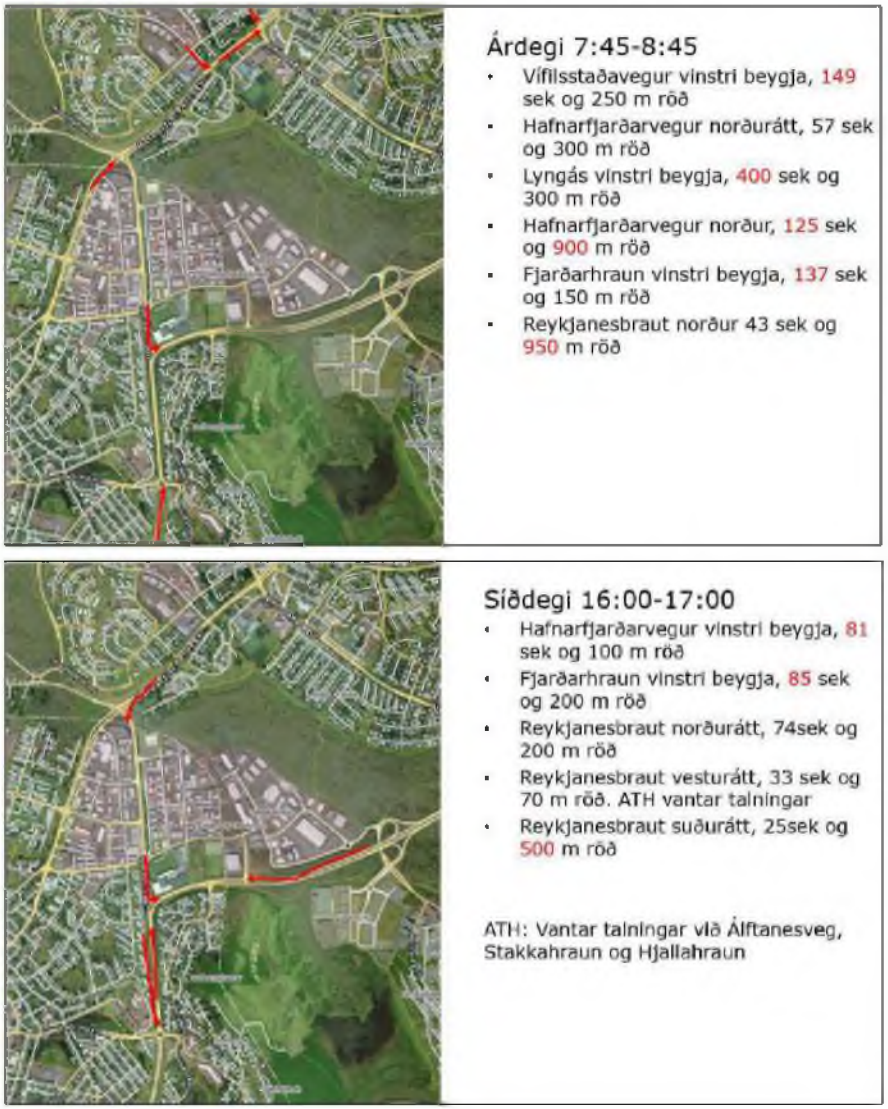
Árdegi 7:45-8:45

- Miklabraut vesturátt, 61 sek og 300-500 m röð
- Miklabraut inn á Skeiðarvog, 46 sek og 250-500 m röð
- Sæbraut norður, 48 sek og 400-500 m röð
- Sæbraut norður, 58 sek og 400-500 m röð
- Ártúnsbrekka inn á Sæbraut norður, 105 sek og 1.500-2.000 m röð
- Reykjanesbraut norður (vantar lengingu í líkan til að greina betur)

Síðdegi 16:00-17:00

- Miklabraut austurátt, 85 sek og 300-400 m röð
- Grensásvegur vinstri beygja inn á Miklubraut til austurs, 92 sek og 100-150 m röð
- Sæbraut suður, 71 sek og 350-450 m röð
- Sæbraut suður, 71 sek og 500-600 m röð
- Sæbraut suður, 47 sek og 500-600 m röð
- Sæbraut suður, 108 sek og 350-450 m röð
- Miklabraut hægri beygja inn á Reykjanesbraut til suðurs, 62 sek og 500-900 m röð
- Reykjanesbraut suður, 35 sek og 300-350 m röð.

Hafnarfjörður/Garðabær, helstu tafir og raðir.



Í upphafi verkefnisins voru skoðuð 51 gatnamót. Niðurstöður verkefnisins sýndu að skoða þarf nánar strauma í gegnum 17 gatnamót/fléttanir árdegis og strauma í gegnum 19 gatnamót/fléttanir síðdegis. Um sömu gatnamót árdegis og síðdegis er að ræða í 11 tilfellum.

Árdegi – straumar í gegnum 17 gatnamót/fléttanir

Síðdegi – straumar í gegnum 19 gatnamót/fléttanir

Helstu niðurstöður ástandsgreiningarinnar voru að umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu eru í miklu meira mæli bundnar við ákveðna umferðarstrauma heldur en ákveðin gatnamót. Hefðbundin fjögurra arma gatnamót innihalda tólf umferðarstrauma. Í mörgum tilfellum virka gatnamót vel fyrir utan einn eða tvo umferðarstrauma sem er mikilvægt að hafa í huga þegar ráðast á í úrbætur til að liðka fyrir umferðarflæði, þ.e. að umferðarstraumar í heild sinni séu skoðaðir samtímis í staðinn fyrir að einblína staðbundið á einstök gatnamót.

Bestun á ljósastýringum er í flestum tilfellum árangursríkasta lausnin til að liðka fyrir þungum umferðarstraumum sem ná yfir mörg gatnamót. Vegna þess hve samtengd umferðin er um stór svæði og milli margra gatnamóta er því þörf á heildar bestun og stefnumörkun er varðar ljósastýringar fyrir allt höfuðborgarsvæðið.

Ennfremur er mikilvægt að skoðaðar verði lausnir erlendis frá, eins og t.d. „Ramp metering“, varðandi fléttanir á aðreinum inn á stofnvegi. Fléttusvæði geta verið orsakavaldur í raðamyndunum alveg eins og hefðbundin gatnamót.

Úrlausn umferðarmála á gatnamótum á höfuðborgarsvæðinu eru ekki einskiptisverkefni sem hægt er að leysa með einni framkvæmd. Aðgerðir til að ráða bót á umferðartöfum eru fyrst og fremst rekstrarverkefni sem þarf stöðugt að vera að sinna.

Í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun er gert ráð fyrir fjármagni í breytingar á ýmsum gatnamótum til að bæta umferðaröryggi og auka afköst þar sem unnt er að draga úr töfum á almennri umferð. Þar má nefna gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, nýjar akreinar og bætt gatnamót á Reykjanesbraut/Sæbraut milli Holtavegar og Stekkjabakka, Miklubraut - Kringlumýrarbraut og Miklubraut-Lönguhlíð (með stokk á Miklubraut). Þá þarf að skoða breytingar á gatnamótum Miklubrautar og Grensásvegar og Miklubrautar og Háleitisbrautar, en bæði gatnamót eru meðal þeirra slysamestu á landinu. Einnig eru á lista ríkisins um nýjar framkvæmdir á stofnvegum á höfuðborgasvæðinu stokkalausnir og aðrar aðgerðir á Reykjanesbraut og Hafnafjarðarvegi í Hafnarfirði og Garðabæ.

Í ljósi niðurstaðna ástandsgreiningarinnar er ljóst að ráðast þarf í endurbætur á mörgum gatnamótum og vegarköflum sem Borgarlínan mun fara um, til að unnt verði að standa við samkomulag SSH og Vegagerðarinnar frá 17. apríl 2015. Í því samkomulagi kemur m.a. fram að ekki megi með tilkomu Borgarlínunnar draga úr afkastagetu stofnvega á forræði Vegagerðarinnar nema greining sýni að ásættanlegt þjónustustig náist fram. Í samkomulaginu kemur einnig fram að sveitarfélögin skuli tryggja öruggt og gott flæði bílaumferðar á meginstofnvegum og skapa skilyrði í skipulagi í skipulagi, ef þörf krefur, til aukningar á afkastagetu þeirra eða aðilar séu sammála um annað.

Umhverfisáhrif samgangna á höfuðborgarsvæðinu

Loftslagsmál – orkuskipti og breyttar ferðavenjur

Áætluð losun gróðurhúsalofttegunda frá einka- og atvinnuumferð á höfuðborgarsvæðinu árið 2017 var um 450 þús. tonn CO_2e en áætluð losun frá vegasamgöngum hérlendis var metin 840 þús. tonn árið 2015. Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018-2030 er hugsuð sem helsta tæki stjórnvalda til að tryggja að Ísland nái markmiðum Parísarsamningsins til 2030 og metnaðarfullu markmiði ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutleysi árið 2040. Losun frá vegasamgöngum er um 32% af þeirri losun sem fellur undir beina ábyrgð íslenskra stjórnvalda skv. evrópureglum. Losun þar hefur aukist um 75% frá 1990 til 2016. Losun fór minnkandi frá 2007, en sú þróun stöðvaðist um 2012 og hefur snúist við. Í aðgerðaráætluninni kemur fram að aukning umferðar almennt vegur þyngra en sá ávinningur sem fæst með aukinni hlutdeild vistvænna og sparneytnari bíla.

Í aðgerðaáætluninni eru settar fram 33 aðgerðir stjórnvalda í loftslagsmálum. Þar segir m.a.: *Þá er efling á almenningssamgöngum og efling hjólreiða og göngu sem samgöngumáta mikilvægur þáttur í því að draga úr losun. Huga þarf að samgöngumiðuðu skipulagi sem gerir aðra ferðamáta en einstaklingsbíla að raunhæfum valkostum. Samtímis er mikilvægt að breyta ferðavenjum, gera þær fjölbreyttari með öflugum almenningssamgöngum, deilihagkerfislausnum og styrkingu innviða fyrir gangandi og hjólandi.*

Í aðgerðaáætluninni er vísað til mótunar samgönguáætlunar með aðgerðir nr. 8 (Innviðir fyrir rafhjól og reiðhjól) og nr. 10 (Efling almenningssamgangna og deilihagkerfis í samgöngum).

Ljóst er að tækifæri til breytinga á ferðavenjum til að draga úr losun eru mun meiri í þéttbýli en í dreifbýli. Áætlað hefur verið að um helmingur umferðar (ekin vegalengd) á Íslandi sé innan höfuðborgarsvæðisins og því eru umtalsverð tækifæri til samdráttar í losun frá umferð hérlendis fólgin í breyttum ferðavenjum í daglegum ferðum innan höfuðborgarsvæðisins.

Ný greining á þjóðhagslegum áhrifum rafbílavæðingar dregur fram mikilvægi þess að efla almenningssamgöngur og fara í aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum, greiningin bendir til að orkuskipti í samgöngum muni ekki duga til að ná settum markmiðum. Þar kemur fram að breytingar á samsetningu bílaflotans taka langan tíma og því er afar ólíklegt að rafbílavæðing ein og sér muni leiða til þess að markmiðum Parísarsamkomulagsins verði náð fyrir árið 2030 hvað snýr að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Í skýrslunni segir að rafbílavæðingin sé nauðsynlegur þáttur í þeirri vegferð, en til að markmiðum Parísarsamkomulagsins verði náð að fullu þurfi mun áhrifaríkari aðgerðir, ásamt því að skoða aðrar kerfislegar breytingar eins og til dæmis að greiða fyrir úreldingu mengandi bifreiða, eflingu almenningssamgangna og aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum

Loftgæðamál - svifryksmengun

Svifryk er sá mengunarþáttur sem hefur hvað mest áhrif á heilsu almennings sem rekja má til mengunar í borgum. Svifryk (PM10) eru

agnir sem eru minni en 10 míkrometrar (µm) að stærð og svífa auðveldlega um í andrúmsloftinu og eiga því greiða leið ofan í öndunarfærin. Rannsókn á uppruna svifryks (PM10) í Reykjavík árið 2015 bendir til að stór hluti eða yfir 80% af svifrykinu stafi af bílaumferð (malbik 48.8%, sót 31,2%, jarðvegur 7,7%, bremsur 1,6% og salt 3,9%). Í skýrslu um niðurstöður kemur fram að full ástæða er til að leita áfram leiða til að takmarka malbiksslit þar sem malbik inniheldur mörg heilsuspillandi efni. Einnig er áberandi hátt hlutfall sóts. Niðurstöðurnar styðja eindregið þann grun að vægi sóts í svifryki hafi vaxið mjög á síðustu árum sem má sennilega rekja til mikillar aukningar í bílaumferð og hækkandi hlutfalls díselbíla. Vegna þess hversu hlutfall sóts er að mælast hátt og vegna neikvæðra heilsufarsáhrifa þess er ástæða til að rannsaka þennan mengunarþátt nánar og skoða leiðir til að draga úr sótmengun t.d. með takmörkun á umferð díselbíla sem uppfylla ekki ákveðin útblástursskilyrði.

Umhverfis- og auðlindaráðuneytið setti í fyrra fram áætlun um loftgæði *(Hreint loft til framtíðar – Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029).* Þar kemur fram að ein helsta uppspretta loftmengunar í þéttbýli séu samgöngur. Í áætluninni eru sett fram nokkur markmið sem tengjast loftgæðum og neikvæðum umhverfisáhrifum bílaumferðar á heilsu fólks. Aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum og draga þar með úr vexti bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu styðja við neðangreind markmið úr áætluninni.

> *„Fækka árlegum ótímabærum dauðsföllum af völdum loftmengunar á Íslandi úr 80 (árið 2013) í færri en fimm fyrir 2029.“*

Fækka árlegum fjölda daga þar sem svifryk fer yfir skilgreind heilsufarsmörk af völdum umferðar úr 7-20 skiptum niður í núll skipti fyrir árslok 2029.“

STOFNVEGIR

Framkvæmdakostir

Stofnvegir á höfuðborgarsvæðinu eiga skv. svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 að mynda heildstætt tveggja laga kerfi meginstofnvega og stofngatna, sem verða endurhannaðar eftir því sem byggð og samgöngur þróast. Þar segir m.a.

Meginstofnvegur liggur norður suður í gegnum svæðið. Við þennan stofnveg er aðal inn- og útflutningshöfn landsins og aðal inn- og útflutningsflugvöllur landsins. Sá meginstofnvegur samanstendur af Reykjanesbraut frá Sundahöfn og suður úr og Vesturlandsvegi frá Reykjanesbraut og norður úr. Þriðja megintenging höfuðborgarsvæðisins við aðliggjandi svæði, Suðurlandsvegur frá Vesturlandsvegi og austur úr, er einnig í fyrsta flokki meginstofnvega. Á þessum meginstofnvegum verður umfram aðra meginstofnvegi og stofngötur hugað sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar.

Vesturlandsvegur um sundin (Sundabraut) og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu til að beina fjarumferð framhjá þéttbýli, þ.e. nýjar útfærslur meginstofnvega eins og þeir eru í dag, verða áfram til skoðunar. Sveitarfélögin taka frá rými í skipulagsáætlunum fyrir mögulegar tilfærslur þessara meginstofnvega. Gengið verður út frá að Sundabraut verði hluti af norður-suður meginstofnvegi, verði hún byggð á skipulagstímabilinu, en samhliða fari núverandi Vesturlandsvegur norðan Suðurlandsvegar úr flokki meginstofnvega.

Annar flokkur meginstofnvega myndi hringtengingu innan höfuðborgarsvæðisins. Sú hringtenging samanstendur af Fjarðarhrauni, Hafnarfjarðarvegi, Kringlumýrarbraut sunnan Miklubrautar og Miklubraut austan Kringlumýrarbrautar. Aðrir stofnvegir en þeir sem taldir eru að ofan verða í flokki stofngatna.

Hjá Vegagerðinni hefur meginstofnvegum verið skipt í tvo flokka eftir mikilvægi (A og B) eins og sést á meðfylgjandi korti úr ritinu „Vegir á höfuðborgarsvæðinu í umsjá Vegagerðarinnar; Höfuðborgarsvæðið

2040 – Sýn Vegagerðarinnar“. Á kortinu eru stofngötur nefndar Stofnvegir C. Með kortinu fylgja upplýsingar um stefnu og/eða sýn á hvers konar mannvirki skuli byggja fyrir hvern flokk, fjölda akreina, gerð vegamóta, þjónustustig og hámarkshraða. Þar kemur t.d. fram að það er sýn Vegagerðarinnar til langs tíma að á Reykjanesbraut frá Suðurnesjum, gegnum höfuðborgarsvæðið, um Sundabraut og upp á Kjalarnes, skuli leggja áherslu á tryggt flæði umferðar og t.d. verði öll vegamót mislæg og hámarkshraði alla jafna ekki lægri en 80 km/klst. Í flokki B geti gatnamót hins vegar ýmist verið mislæg, ljósastýrð eða með hringtorg, og hámarkshraði almennt ekki lægri en 60 km/klst.

Vegir að höfuðborgarsvæðinu um Vesturlandsveg, Suðurlandsveg og Reykjanesbraut hafa allir verið í flokki slysamestu vega landsins, enda umferð þar mikil. Töluverður hluti Reykjanesbrautar hefur þegar verið tvöfaldaður og það sem eftir er af henni, auk breikkunar Suðurlandsvegar og Vesturlandsvegar með aðskilnaði akstursstefna með vegriðum, hefur nú verið sett inn á samgönguáætlun. Verði tekin upp gjaldtaka á vegum til að bæta við fjármagni í vegakerfið standa

vonir til að það geti flýtt mörgum nauðsynlegum framkvæmdum í landinu, m.a. þeim sem taldar eru upp hér á eftir og ná til höfuðborgarsvæðisins og aðliggjandi stofnvega. Þær aðgerðir við uppbyggingu stofnvega sem samkomulag er um að ráðist verði í innan höfuðborgarsvæðisins hafa þegar verið settar inn í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033. Gæta þarf þess að tímasetningar einstakra framkvæmda haldist í hendur við uppbyggingu Borgarlínu á sama kafla. Fyrirhugaðar framkvæmdir á stofnvegum snúa að því að auka umferðaröryggi, bæta flæði umferðar þar sem tafir eru úr hófi og ekki séð að breytist til batnaðar að neinu marki á komandi árum þótt áætlanir um breytta ferðamáta og vöxt almenningssamgangna, m.a. með Borgarlínu, gangi eftir. Þá eru framkvæmdir á stofnvegum í sumum tilfellum forsenda fyrir að unnt sé að koma Borgarlínu fyrir á hagkvæman hátt, auk þess að bæta flæði bílaumferðar. Það á einkum við um fyrirhugaðar stokkalausnir.

Þess ber að geta að ekki eru allar framkvæmdir samgönguáætlunar á skipulagsáætlunum viðkomandi sveitarfélaga, við frekari útfærslu og hönnun framkvæmda á samgönguáætlun þarf að vinna náið með sveitarfélögum. Því kann framfylgd samgönguáætlunar að vera háð nánari útfærslu á aðalskipulagsáætlunum og umhverfismati. Tækifæri verða í frekari undirbúningi að meta mismunandi útfærslur einstakra framkvæmda og leggja betur mat á umhverfisáhrif þeirra.

Framkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins

Vesturlandsvegur, Skarhólabraut-Hafravatnsvegur

Hringvegur verður breikkaður í fjórar akreinar með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegamótum á kaflanum milli Skarhólabrautar og Hafravatnsvegar í þéttbýli Mosfellsbæjar.

Hafnarfjarðarvegur, stokkur í Garðabæ

Hafnarfjarðarvegur verður lagður í stokk í Garðabæ við Lyngás og Vífilsstaðavegamót í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu. Gert er ráð fyrir skiptingu kostnaðar milli ríkisins og sveitarfélagsins.

Reykjanesbraut/Sæbraut, Holtavegur -Bústaðarvegur - Stekkjabakki

Breikkun á Reykjanesbraut á þessum kafla og endurgerð gatnamóta við Súðarvog og Kleppsmýrarveg allt að fyrirhugaðri tengingu við Sundabraut. Á þessum kafla eru einnig gatnamótin við Bústaðarveg.

Miklabraut, stokkur.

Miklabraut verður lögð í stokk á milli Háaleitisbrautar og Snorrabrautar (Bústaðavegar) í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu. Gert er ráð fyrir skiptingu kostnaðar milli ríkisins og sveitarfélagsins.

Reykjanesbraut, Álftanesvegur – Kaldárselsvegur

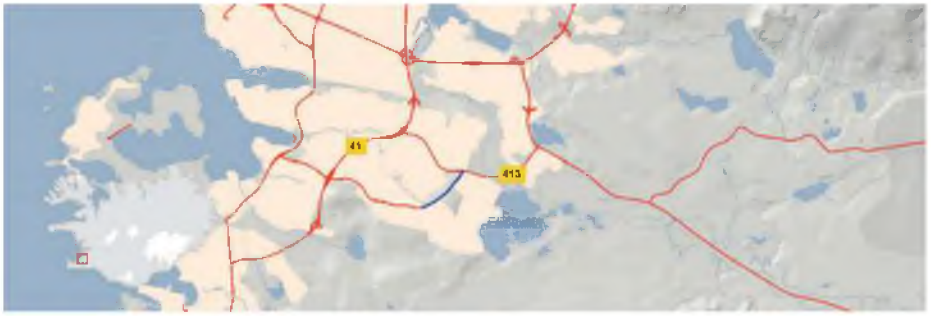
Reykjanesbraut verður lögð í stokk allt frá Álftanesvegi í Molduhrauni suður fyrir Lækjargötu og þar með verða mislæg gatnamót við Álftanesveg, Fjarðarhraun og Lækjargötu.

Reykjanesbraut, Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur

Tvöföldun á Reykjanesbraut frá Kaldárselsvegi að nýlegum mislægum gatnamótum við Krýsuvíkurveg.

Arnarnesvegur

Lokaáfangi Arnarnesvegar lagður frá Rjúpnavegi og að Breiðholtsbraut.



Framkvæmdir á leiðum að/frá höfuðborgarsvæðinu

Hringvegur um Kjalarnes

Lagt er til að hafnar verði framkvæmdir við gerð 2+1 vegar á Kjalarnesi árið 2019.

Suðurlandsvegur, Fossvellir - Vesturlandsvegur

Hringvegur um Hellisheiði og Sandskeið er fjögurra akreina vegur að Fossvöllum. Breikka þarf veginn frá Fossvöllum að Vesturlandsvegi í Hádegismóum, sem jafnframt er umferðarmesti hluti vegarins, með yfir 20.000 bíla ársdagsumferð. Ekki er gert ráð fyrir mislægum gatnamótum í þessum áfanga.

Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur - Hvassahraun

Gert er ráð fyrir að aðskilja aksturstefnur með vegriði á hluta Reykjanesbrautar milli Krýsuvíkurvegar og Hvassahrauns á 1. tímabili. Á 2. tímabili stendur til að tvöfalda þennan vegakafla. Á aðalskipulagi Hafnarfjarðar er enn gert ráð fyrir færslu brautarinnar við álverið sem tengist fyrirhugaðri stækkun þess sem hafnað var í atkvæðagreiðslu í Hafnarfirði.

Hringvegur, tvöföldun Hvalfjarðarganga

Unnið verði að undirbúningi á tvöföldun Hvalfjarðarganga og miðað við að ráðist verði í það verk í lok tímabilsins í samstarfi við einkaaðila.

Þingvallavegur í Mosfellsdal

Lagt er til að gerð verði tvö hringtorg og undirgöng á Þingvallavegi í Mosfellsdal árið 2021.

Í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 er gert ráð fyrir 27,5 mia.kr. króna til skilgreindra stofnvegaframkvæmda innan höfuðborgarsvæðisins sem er skipt þannig niður á tímabil; 4,4 mia.kr. á árunum 2019-2023, 14,6 mia.kr. á árunum 2024-2028 og 8,5 mia.kr. á árunum 2029-2033. Að auki er gert ráð fyrir fjármunum, um 9,5 mia.kr. til 2033, í óstaðsettar framkvæmdir, öryggisaðgerðir, göngubrýr o.fl. Í tillögunni er gert ráð fyrir alls 10,5 mia.kr. í framkvæmdir á leiðum að/frá höfuðborgarsvæðinu; 3,9 mia.kr. á árunum 2019-2023 og 6,6 mia.kr. á árunum 2024-2028. Kostnaðaráætlanir byggja á mismunandi grófum frumdrögum Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna.

ALMENNINGSSAMGÖNGUR

Hágæða almenningssamgöngukerfi – Borgarlína

Hvort sem litið er til áhersla í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, samgönguáætlunar eða aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum er ljóst að breyting á ferðavenjum er álitin vera lykilleið til að ná markmiðum um greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Borgarlínan, hágæða almenningssamgöngukerfi í sérrými, er lykilþáttur í því að gera almenningssamgöngur að samkeppnishæfum valkosti í ferðamátavali innan höfuðborgarsvæðisins.

Borgarlínan stuðlar að markmiðum um greiðar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu á margvíslegan hátt. Sem dæmi þá annar hver akrein hraðvagnakerfis í sérrými allt að fimm sinnum fleiri farþegum á sólarhring en hver akrein á dæmigerðum fjögurra akreina þjóðvegi í þéttbýli skv. viðmiðum Vegagerðarinnar.

Tilkoma Borgarlínu er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi. Erlendar rannsóknir benda til þess að almenningssamgöngur séu allt að 30 sinnum öruggari ferðamáti en einkabíll, þegar litið er til dauðsfalla á hvern farþegakílómetra.

Borgarlínan stuðlar að markmiðum um hagkvæmar samgöngur hvort sem litið er til innri eða ytri kostnaðar. Venjulegur strætó þarf um 9 farþega svo hver farþegakílómetri í honum sé ódýrari en í einkabíl m.v. innri kostnað (rekstrarkostnað) og 5 farþega svo hver farþegakílómetri valdi lægri ytri kostnaði (loftmengun, loftslagsáhrif, þrengsli, hávaðamengun, slys, innviðakostnaður). Í gegnum þessi jákvæðu áhrif á ytri kostnað stuðlar Borgarlínan svo að markmiðum um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Hönnun

Hágæða almenningssamgöngur eru byggðar á háu þjónustustigi, sem m.a. felst í mikilli flutningsgetu, hárri tíðni ferða, áreiðanleika í ferðatíma, stundvísi, þægindum og góðum bið- og skiptistöðvum. Núverandi Strætókerfi mun þróast og snúast að hluta um að koma farþegum að og frá Borgarlínu og þjóna einstökum hverfum sveitarfélaganna. Gengið er út frá að hefðbundnar strætisvagnaleiðir, svo lengi sem það gengur upp, geti á köflum notað innviði Borgarlínu til að bæta ferðatíma, áreiðanleika og þjónustu. Borgarlínan verður að miklu leyti í sérrými eða á sérstökum akreinum eins og þegar má sjá á stórum hluta Miklubrautar, en rýmið verður þó alla jafna betur aðgreint frá annarri umferð og sérstakar biðstöðvar með brautarpöllum og hjólageymslum verða byggðar upp. Til að tryggja til langs tíma að uppbygging sérrýma og stöðva verði markviss frá byrjun í kerfinu í heild, einnig á þeim köflum þar sem mörg ár eru þar til kemur að framkvæmdum, er nauðsynlegt að samræma skipulag sveitarfélaga og tryggja það og festa í sessi að nægilegt sérrými verði tekið frá fyrir Borgarlínu í öllum sveitarfélögum á þeim hlutum vegakerfisins sem ákveðið hefur verið að Borgarlínan fylgi. Með breytingu sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu gerðu á svæðisskipulagi sínu, og staðfest var í maí 2018, liggur fyrir skipulag heildarkerfis Borgarlínu sem sveitarfélög þurfa að útfæra í sínu aðalskipulagi.

Aðstæður við fyrirhugaðar leiðir sem Borgarlínan mun liggja um eru mjög mismunandi á höfuðborgarsvæðinu. Sums staðar er nægt rými og einfalt að bæta við akreinum í sérrými, annars staðar er mun þrengra og erfiðara og dýrara að koma þeim fyrir. Á einstaka stað er pláss einfaldlega ekki til staðar og því nauðsynlegt að blandast almennri umferð. Það eru þó algerar undantekningar. Þá er sums staðar nauðsynlegt að nota sömu gatnamót og önnur umferð, en þar mun Borgarlína hafa forgang og tæknin notuð til að stýra allri umferð þar örugglega í gegn. Þær kostnaðaráætlanir sem gerðar hafa verið byggja á úttekt á öllum fyrirhuguðum leiðum og taka því mið af þessum mismunandi aðstæðum á hverjum stað. Valin hafa verið 6 mismunandi kennisnið eða þversnið:

- Í núverandi óbyggðu svæði
- Í núverandi vegstæði, án breikkunar
- Í núverandi vegstæði í borgarumhverfi, breikkunar er þörf
- Í núverandi vegstæði í stofnbrautarumhverfi, breikkunar er þörf
- Einbreið Borgarlína í núverandi vegstæði án breikkunar
- Á brú

Fyrirhuguðum leiðum Borgarlínu hefur verið skipt niður miðað við þau kennisnið sem henta á hverjum stað og þau lögð saman til að mynda óslitna línu, sem síðan er grunnur fyrir áætlaðan kostnað fyrir hvern áfanga og hverja lotu í byggingarfasanum. Þar sem breikkunar er þörf er sérrýmið ýmist við hlið akbrauta fyrir almenna umferð eða á núverandi miðeyjum

Miðað er við að grafa niður á ákveðið dýpi í öllum sniðum, malbiksþykktir, afrennsli, yfirborðsfrágangur við hlið akbrautar, skiltun og fleiri slík hönnunaratriði miðast við fyrirliggjandi staðla og er m.a. yfirfarið af Vegagerðinni miðað við þeirra einingaverðsbanka. Borgarlínan er ýmist aðgreind frá annarri umferð með vegriði eða með lituðu malbiki.

Áfangaskipting og útfærslur

Í tillögu sem stýrihópur SSH og SRN skilaði til Samgönguráðherra í febrúar 2018 var gerð tillaga að 35 km löngu kerfi innviða sem yrðu 1. áfangi af Borgarlínu sem yrði tilbúinn í síðasta lagi 2030.

1. áfangi Borgarlínu

Fyrsti áfangi Borgarlínu samkvæmt tillögum stýrihóps frá febrúar 2018 liggur um þéttbýlustu svæði höfuðborgarsvæðisins. Á þessum sömu svæðum er sömuleiðis hvað mest umferðarálag á degi hverjum.

Áhrifasvæði 1. áfanga Borgarlínu (600 m frá leið)

Innan áhrifasvæðis fyrsta áfanga Borgarlínu er mjög stórt hlutfall af íbúum og atvinnu Höfuðborgarsvæðisins eða um 45% allra íbúa og 82% allra verslunar og skrifstofustarfa í dag. Einnig nær þessi áfangi til stærstu þróunarsvæða sem byggjast upp á tímabili áætlunarinnar og má áætla að milli 70-80% af allri viðbótaruppbyggingu til ársins 2030 verði innan áhrifasvæðis Borgarlínu.

Áætlað er að fyrsta áfanga verði skipt upp í 6 framkvæmdalotur sem hægt verður að byggja að hluta til á sama tíma.

Ártún – Hlemmur um Voga, Suðurlandsbraut, Laugaveg.

Borgarlína í núverandi götustæði Laugarvegs og Suðurlandsbrautar og svo inn í nýja byggð í Elliðavogi. Sæbraut og Elliðaárvogur þveruð á brúm. Stór skiptistöð í Vogabyggð og góðar tengingar við aðrar leiðir á Ártúnshöfða og á Hlemmi.

Hamraborg – Hlemmur, um, Fossvogsbrú, BSÍ og Miðbæinn

Borgarlína í núverandi götustæði frá miðbæ og suður í Nauthólsvík og sömuleiðis á Kársnesi. Fossvogurinn þveraður á brú. Skiptistöðvar í Hamraborg og á BSÍ með góðum tengingum við aðrar leiðir.

Mjódd – BSÍ, um, Voga og Miklubraut.

Borgarlína í núverandi götustæði Miklubrautar og Reykjanesbrautar. Í fyrirhuguðum stokki á Miklubraut er gert ráð fyrir að Borgarlínan liggi á yfirborði. Miðað er við að línan liggi almennt í miðjum akbrautum á þessari leið og fari því um vegbrýr til þessa að komast á þær og af.

Fjörður – Miklabraut, um, Hamraborg og Kringlumýrabraut

Borgarlína í núverandi götustæði Kringlumýrarbrautar/ Hafnarfjarðarvegar og Reykjavíkurvegar. Í Garðabæ er ráðgert að hún liggi ofan á fyrirhuguðum stokki.

Ártún – Spöng

Frá endapunkti framkvæmdalotunnar *Ártún – Hlemmur um Voga, Suðurlandsbraut, Laugaveg*, í Elliðavogi liggur Borgarlínan í núverandi götustæði Stórhöfða, Gullinbrúar, Fjallkonuvegar, Hallsvegar, Langarima og loks Borgarvegar að endastöð í Spönginni.

Hamraborg Lindir um Smárann

Frá Hamraborg er ráðgert að Borgarlína liggi í núverandi götustæði Digranesvegar, Dalvegar og Fífuhvammsvegar.

Í öðrum áfanga Borgarlínu, sem ráðist yrði í eftir árið 2030, og lokið yrði fyrir árið 2040, er gert ráð fyrir leiðum sem næðu lengra inn í ytri hverfi Hafnarfjarðar og Kópavogs, upp í Breiðholt, Mosfellsbæ, Seltjarnarnes og Laugarneshverfi.

Fjárfesting

Í samgönguáætlun hefur í mörg ár verið sérstök fjárveiting undir liðnum "Bætt umferðarflæði og almenningssamgöngur" sem runnið hefur til höfuðborgarsvæðisins. Reiknað er með áframhaldandi árlegri fjárveitingu til þessa verkefnis í 5 og 15 ára samgönguáætlunum. Fjárveitingunni er ætlað að greiða kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að eyða flöskuhálsum á einstaka stöðum og bæta þar með umferðarflæði, efla umferðaröryggi og bæta almenningssamgöngur með gerð sérreina fyrir strætisvagna og öðrum aðgerðum í þágu strætisvagna, svo sem við gatnamót. Þær sérreinar sem eru nú þegar til staðar á höfuðborgarsvæðinu hafa verið kostaðar af Vegagerðinni með þessari fjárveitingu. Með tilkomu Borgarlínu munu vagnar á þeim leiðum sem tilheyra henni að miklu leyti aka eftir sérreinum, sem byggðar verða með fjárveitingum til stofnkostnaðar við Borgarlínuna.

Mannvit vann árið 2017 kostnaðarmat á leiðum Borgarlínu fyrir SSH sem verkfræðistofurnar COWI og ViaPlan höfðu dregið upp. Kostnaðarreiknuð voru nokkur kennisnið sem þóttu dæmigerð fyrir legu Borgarlínu um höfuðborgarsvæðið. Þar að auki var metinn kostnaður við þrjár útfærslur af stoppistöðvum. Kostnaður vegna vagna var undanskilinn. Fulltrúar Vegagerðarinnar voru hafðir til samráðs og rýndu þeir m.a. bæði hönnun þversniða og kostnaðarútreikninga.

Kostnaðarútreikningar í skýrslu Mannvits miðuðu við meðal verðlag ársins 2016. Þeir hafa hér verið uppfærðir miðað við meðaltal byggingarvísitölu fyrir fyrstu 11 mánuði ársins 2018. Heildarkostnaður við uppbyggingu innviða a. áfanga Borgarlínu, ásamt kostnaði við hönnun, umsjón og eftirlit framkvæmda, er áætlaður 42 mia.kr. Í tillögum verkefnishópsins er þeim skipt þannig niður á tímabil; 16,3 mia.kr. á árunum 2019-2023, 15,4 mia.kr. á árunum 2024-2028 og 9,9 mia.kr. á árunum 2029-2033.

Aðrar almenningssamgöngur – núverandi og nýir samningar

Í byrjun maí 2012 undirrituðu Vegagerðin f.h. innanríkisráðuneytisins annars vegar, og stjórn SSH hins vegar samkomulag um 10 ára tilraunaverkefni til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Meginmarkmið samkomulagsins er að tvöfalda a.m.k. hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á samningstímanum og sporna með þeim hætti við tilsvarandi aukningu eða draga úr notkun einkabílsins, og draga jafnframt úr þörf á fjárfrekum fjárfestingum í nýjum umferðarmannvirkjum. Aðilar voru sammála um að fresta tilteknum stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu, meðan samningur væri í gildi, en endurskoða mætti þessa frestun í ljósi umferðarþróunar.

Í samkomulaginu var farið fram á reglubundið framvindu- og árangursmat á tveggja ára fresti vegna verkefnisins undir umsjón sérstaks stýrihóps sem skipaður er tveimur fulltrúum frá hvorum samningsaðila. Framvindumatið samanstendur af níu sérstökum ástandsvísum. Fyrsta framvindumat fór fram á árinu 2014, annað var svo framkvæmt árið 2016 og svo það nýjasta árið 2018.

Samkvæmt ástandsmatinu, hefur vegur Strætó bs. um flest verið upp á við. Farþegum hefur fjölgað um rúmar 2,7 milljónir og fer hver borgarbúi nú að jafnaði 54 ferðir á ári með Strætó, samanborið við 37 ferðir árið 2009. Í raun er það svo að þetta tímabil er það eina í sögu Strætó eða SVR þar sem farþegum hefur fjölgað stöðugt ár frá ári í fleiri en 2-3 ár í röð. Þessi fjölgun farþega á sér fyrst og fremst stað á þeim tíma dags þar sem þeir voru flestir fyrir, þ.e. á annatímum árdegis og síðdegis. Þá er afkastageta núverandi vagna að hamla þjónustunni og takmarka þann fjölda farþega sem geta nýtt sér fararmátann. Þessi staðreynd bendir til þess að þörf sé á afkastameira kerfi þar sem hver vagn rúmar fleiri farþega. Þrátt fyrir þetta hefur hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum á höfuðborgarsvæðinu staðið í stað, og var um 4% árið 2017. Eitt lykilmarkmið verkefnisins var að sú hlutdeild myndi ná 8% árið 2022. Sú staðreynd, ásamt því að nú er gert ráð fyrir að ráðast í stórar samgönguframkvæmdir sem ekki stóð til skv. samningnum frá 2012, kallar óhjákvæmilega á endurskoðun samstarfs ríkis og sveitarfélaga um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Viðræður um nýjan samning þurfa að hefjast sem fyrst og þar þarf m.a. að festa í sessi skyldur ríkisins og sveitarfélaganna varðandi uppbyggingu og rekstur stofnvega og hágæða almenningssamgangna, taka á fjármálum, lagalegum og tæknilegum atriðum og ýmsu fleiru sem nefnt er í þessari skýrslu verkefnishópsins, sem einungis var ætlað að hefja viðræður SSH og ríkisins um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Í nýlegri greiningu sem unnin var að beiðni Strætó bs. voru lagðar til 10 aðgerðir til þess að styrkja rekstur og auka notkun á almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu. Aðgerðirnar eru flestar sniðnar að því að hægt sé að koma þeim í framkvæmd af Strætó bs. og/eða eigendum þeirra. Það er þó ljóst að margar öflugustu aðgerðirnar kalla á þátttöku ríkisins, í einu eða öðru formi. Engar viðræður hafa farið fram um aðkomu ríkisins að þessum aðgerðum.

1. *Markaðar auglýsingaherferðir – Prufukort*
   Markaðar markaðssetningar hafa reynst vel í nágrannalöndum en með því er átt að auglýsingum er beint að ákveðnum hópum á ákveðnum svæðum og þeim boðin svokölluð *Prufukort* til að „prófa“ strætó í einhvern tíma. Til að hámarka áhrif markaðssetningarinnar ætti henni að vera beint þar sem nýlega hefur verið gerðar umbætur á þjónustu. Dæmi er um að svona markaðsherferð hafi aukið farþegafjölda um 11-30%.

2. *Faghópur um leiðarkerfisbreytingar*
   Lagt er til að útbúinn verði sérstakur faghópur um leiðarkerfisbreytingar. Nokkuð mikið er vitað um það hvernig fyrirhuguð Borgarlína muni liggja en minna er vitað um það hvernig leiðarkerfi Strætó mun aðlagast að og styðja við hana. Leiðakerfi Strætó tekur breytingum á hverju ári og er þess vegna mikilvægt að þær þokist í átt að endanlegu heildarkerfi til að hámarka skilvirkni. Einnig er þetta góður vettvangur til að kasta hugmyndum á milli um bestun á núverandi kerfi.

3. *Áframhaldandi áhersla lögð á bætta tíðni.*
   Í ferðavenjukönnuninni frá 2017 kom það sterkt í ljós að helsta ástæða þess að fólk tekur ekki strætó er ferðatími. Hann virðist skipta meira máli en verð þjónustunnar og vegalengd að næstu stoppistöð. Með öðrum orðum þá virðist sem núverandi kerfi leggi of mikla áherslu á nálægð við farþega og kostnað en ferðatíma og tíðni.

4. *Núverandi götum breytt í strætógötur og forgangsaðgerðir.*
   Allar aðgerðir sem veita forgang eða forskot á almenna umferð styrkja rekstrargrundvöll strætó. Aðgerðir í þá veru sem hægt er að framkvæma á skömmum tíma eru t.a.m. að breyta núverandi götum í strætógötur að hluta eða öllu leiti. Sömuleiðis má líta til tæknilausna á borð við forgang á ljósum líkt og hefur þegar verið tekið upp sums staðar á höfuðborgarsvæðinu.

5. *Fjölga forgangsreinum.*
   Forgangsreinar gefa strætó forskot á aðra umferð, tryggir lægri og öruggari ferðatíma og lækka rekstrarkostnað Strætó. Í samgönguáætlun hefur 200 milljónum sérstaklega úthlutað á hverju ári nú í nokkur ár til aðgerða á borð við forgangsreina. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu þurfa að taka af skarið og undirbúa slíkar forgangsreinar í samvinnu við Vegagerðina, þannig að þessi fjárheimild detti ekki dauð niður.

6. *Nýjar tengingar, helgaðar virkum ferðamátum.*
   Nýjar tengingar, helgaðar virkum ferðamátum, á borð við Fossvogsbrú veita Strætó forskot og styrkja þannig leiðarkerfið. Einnig mætti skoða lagningu strætóvega á nýjum stöðum sem gæfu Strætó möguleika sem aðrir hafa ekki, svo sem yfir Rjúpnahæð frá Seljahverfi yfir í Salahverfi og þvert í gegnum Fossvoginn milli Grundarhverfis og Bústaðahverfis.

7. *Greina möguleika á upptöku á samgönguvænum gjöldum*
   Opinber gjaldtaka, sem bæði aflar tekna til reksturs almenningssamgangna og veitir á sama tíma fyrirtækjum og

einstaklingum öflugan hvata til þess að nýta sér þær, ætti að koma til greina sem leið til þess að styrkja strætó.

8. *Bílastæði og bílastæðagjöld*
   Bílastæðagjöld er árangursrík aðferð til þessa að hafa áhrif á ferðamátaval. Blönduð aðferð þess að setja á bílastæðagjöld og um leið hækka þjónustustig almenningssamgangna hefur reynst áhrifarík leið til að jafna samkeppnisstöðu almenningssamgangna.

9. *Samgöngumiðað skipulag*
   Þétting og blöndun byggðar í grennd við stoppistöðvar almenningssamgangna er sennilega besta lausnin til frambúðar til að tryggja góðan farþegagrunn og rekstrargrundvöll fyrir strætó. Fjölmargar rannsóknir, sem og saga almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, styðja þessa fullyrðingu.

10. *Strætó Master Plan - Stefnumótun til lengri tíma*
    Skýr stefna ásamt aðgerðaráætlun einfaldar ákvarðanatöku stjórnenda Strætó bs. og gerir hana markvissari. Lagt er til að ráðist verði í stefnumótunarvinnu hjá Strætó bs., ásamt tilheyrandi markmiðasetningu og unnið að aðgerðaráætlun til lengri tíma. Tilvalið er að nýta þessa áætlun til þess að skilgreina hlutverk Strætó í fyrirhuguð kerfi hágæðaalmenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

AÐRIR VIRKIR SAMGÖNGUMÁTAR - HJÓLREIÐAR

Hjólreiðar hafa aukist mjög á örfáum árum og samkvæmt könnun á ferðavenjum haustið 2017 jókst hlutdeild hjólreiða úr 4% í 6% frá könnun 2014. Það jafngildir því að íbúar höfuðborgarsvæðisins hafi farið yfir 50 þúsund ferðir á reiðhjóli á venjulegum degi í október 2017. Mest er hjólað þar sem byggð er þéttust og alhliða þjónusta best. Möguleikar til hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu eru talsverðir.

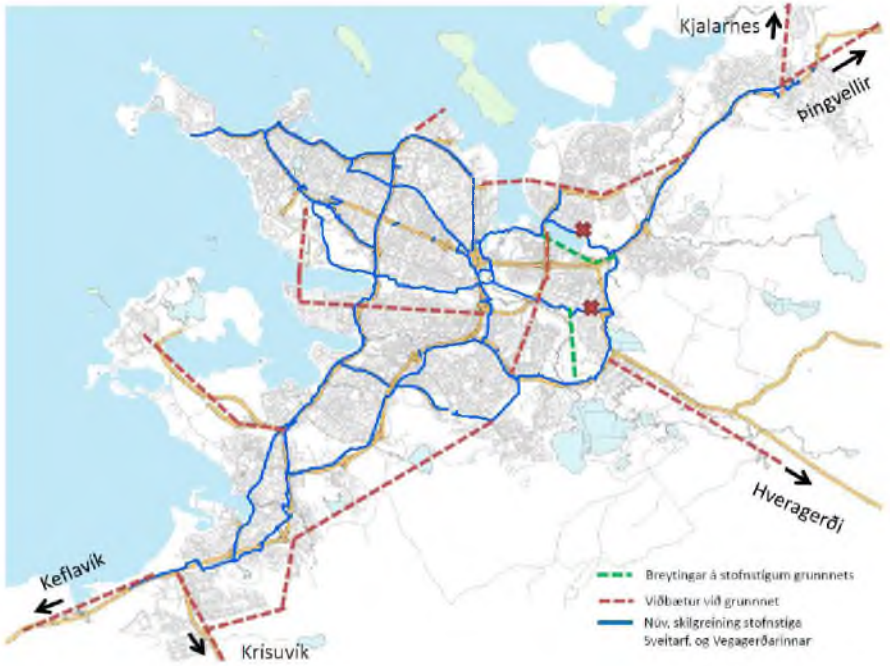
Vísbendingar eru um að þær stígaframkvæmdir sem hafa verið gerðar hafi skilað verulegum árangri í þá átt að stuðla að vexti hjólreiða og má þar nefna niðurstöður ferðavenjukannana og talninga sem sýna bæði að hlutdeild hjólreiða eykst og fjöldi ferða eykst. Markmið svæðisskipulags er að hlutdeild hjólreiða og gangandi verði a.m.k. 30% árið 2040 og því er mjög mikilvægt að mæta aukinni eftirspurn með enn meiri áherslu á þessar samgöngur.

Fjárfesting

Í vegalögum er ákvæði um að í samgönguáætlun sé heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög. Slíkt samkomulag hefur verið gert við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðin hefur komið að uppbyggingu stofnstígakerfis sem skilgreint hefur verið sem grunnnet og greitt 50% af stofnkostnaði við þá stíga. Litið er til þess að um mikið umferðaröryggismál er að ræða þar sem unnt er að aðskilja hjólandi og akandi umferð. Auk þess er efling þessa ferðamáta liður í áherslum ríkisins í loftslags- umhverfis- og lýðheilsumálum.

Í samgönguáætlunum til 5 og 15 ára er áfram reiknað með fjárveitingum til hjóla- og göngustíga og fer upphæðin hækkandi með hverju tímabili langtímaáætlunar. Ekki er þó hægt að miða við að fjármagnið fari allt til stígagerðar á höfuðborgarsvæðinu, enda hafa komið fram óskir um styrki til slíkra aðgerða frá mörgum öðrum sveitarfélögum um allt land. Ríkið og SSH eru þó sammála um að endurskoða núverandi stofnstígakerfi á svæðinu þegar lega Borgarlínu liggur fyrir og uppfæra það kerfi sem ríkið tekur þátt í að styrkja uppbyggingu á.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu ásamt Vegagerðinni hafa sett fram samræmdar kröfur um hönnun hjólastíga. Einnig liggja fyrir hugmyndir þessara aðila um þróun stofnstígakerfisins sem skilgreint hefur verið á höfuðborgarsvæðinu. Í sameiginlegri vinnu þessara aðila var einnig dregið fram að rík þörf er á að samræma þjónustu hjólastíga og þá sérstaklega yfir vetrartímann. Núverandi fyrirkomulag er að hvert og eitt sveitarfélaga sér um þjónustu stofnstígakerfisins innan sinna lögsögumarka. Stofnstígakerfinu er ætlað að stuðla að því að það sé raunverulegur valkostur að hjóla allan ársins hring og því mikilvægt að þjónusta stígakerfisins sé heildstæð.



Stofnstígakerfið á að tengja saman sveitarfélög og hverfi. Núverandi stígar á höfuðborgarsvæðinu voru fæstir hannaðir sem samgöngustígar fyrir reiðhjól. Því þarf í mörgum tilvikum að uppfæra stíga í samræmi við leiðbeiningar um hönnun fyrir reiðhjól til að umferð hjólandi á um 20 km meðalhraða verði möguleg og til að draga úr slysahættu, m.a. fyrir gangandi vegfarendur. Þar sem umferð er mest þarf að aðskilja umferð gangandi og hjólandi. Þá þarf að tengja stíga betur og lagfæra gatnamót. Í sumum tilvikum kemur til greina að byggja brýr og undirgöng yfir og undir umferðaræðar eða göng undir hæðir eða brýr yfir voga.

FJÁRMÖGNUNARLEIÐIR

Fjárfestingarþörf innan höfuðborgarsvæðisins til 2033.

Framkvæmd:	**1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]**	**2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]**	**3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]**
Borgarlína			
Ártún – Hlemmur um Voga, Suðurlandsbraut og Laugaveg	8.200		
Hamraborg – Hlemmur, um Fossvogsbrú, BSÍ og miðborg	8.100		
Mjódd – BSÍ um Voga og Miklubraut		5.800	2.200
Fjörður – Miklabraut, um Hamraborg og Kringlumýrarbraut		6.200	2.700
Ártún – Spöng			5.000
Hamraborg – Lindir, um Smárann		3.400	
Stofnvegir			
Hringvegur - Norðlingavað-Bæjarháls		1.100	
Hringvegur - Bæjarháls - Vesturlandsvegur	400		
Hringvegur - Skarhólabraut - Hafravatnsvegur	510		
Hafnarfjarðarvegur - Stokkur í Garðabæ			3.500
Hafnarfjarðarvegur - Viðbótar framlag í stokk			3.500
Reykjanesbraut/Sæbraut - Holtavegur-Stekkjabakki		2.000	
Reykjanesbraut - Gatnamót við Bústaðaveg	1.000		
Reykjanesbraut - Álftanesvegur-Lækjargata		5.000	
Reykjanesbraut - Kaldárselsvegur-Krýsuvíkurvegur	2.400		
Reykjanesbraut - Undirgöng í Kópavogi (skuld)	100		
Miklabraut - Stokkur		5.000	5.000
Miklabraut - Viðbótar framlag í stokk		5.000	5.000
Arnarnesvegur - Rjúpnavegur-Breiðholtsbraut		1.500	

Framkvæmd:	1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]	2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]	3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]
Annað óstaðsett			
Hjóla- og göngustígar	1.500	900	600
Undirbúningar verka utan áætlana	250	250	300
Bætt umferðarflæði, almenningssamgöngur	1.000	1.500	1.500
Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu	200	250	300
Öryggisaðgerðir	500	550	600
Göngubrýr og undirgöng	750	750	750
Samtals:	*24.910*	*39.200*	*30.950*

Staða fjármögnunar þeirra framkvæmda sem lagðar eru til í þessu skjali.

	1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]	2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]	3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]
Í tillögu að 15 ára samgönguáætlun 2019-2033			
Borgarlína	0	0	0
Stofnvegir	4.410	14.600	8.500
Annað óstaðsett	2.700	3.300	3.450
Samtals:	*7.110*	*17.900*	*11.950*
Ekki í tillögu að 15 ára samgönguáætlun 2019-2033			
Borgarlína	16.300	15.400	9.900
Stofnvegir	0	5.000	8.500
Annað óstaðsett (hjóla- og göngustígar)	1.500	900	600
Samtals:	*17.800*	*21.300*	*19.000*

Fjárfestingarþörf á stofnvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033

Framkvæmd:	1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]	2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]	3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]
Stofnvegir			
Hringvegur - Fossvellir-Hólmsá		1.100	
Hringvegur - Hólmsá-Norðlingavað		2.500	
Hringvegur - Um Kjalarnes	3.200		
Hringvegur - Hvalfjarðargöng (einkaframkvæmd)			
Þingvallavegur - 2 hringtorg í Mosfellsdal	400		
Reykjanesbraut - Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun	300	3.000	
Samtals:	*3.900*	*6.600*	*0*

Fjármögnun og fjárþörf

Nauðsynlegar framkvæmdir í átt að betri samgöngum innan höfuðborgarsvæðisins kalla á umtalsverða fjárfestingu, hvort sem er vegna beinnar uppbyggingar innviða Borgarlínu eða vegna endurbóta á stofnvegakerfinu. Eins og dregið er fram í töflu í kaflanum hér á undan er heildarfjárfestingarþörf vegna þeirra framkvæmda sem verkefnishópurinn telur nauðsynlegt að ráðast í til ársins 2033 um 95 mia.kr., þar af tæpir 42 mia.kr. vegna uppbyggingar innviða fyrir Borgarlínu, rúmir 50 mia.kr. vegna annarra framkvæmda á stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins og 3 mia.kr. í stofnstígakerfi hjólreiða. Sé litið til samlegðaráhrifa framkvæmda má gróft áætla að heildarkostnaður verði 89 mia.kr. Þá eru ótaldar þær framkvæmdir sem birtast í töflunni og snúa að nauðsynlegum fjárfestingum á þeim vegum sem mynda tengingar til og frá höfuðborgarsvæðinu.

Nú liggur fyrir Alþingi tillaga að samgönguáætlun, annars vegar verkefnaáætlun 2019-2023 og hins vegar stefnumótandi áætlun 2019-2033 þar sem um 202 mia.kr. eru ætlaðir til nýframkvæmda á vegakerfinu til 2033 og um 162 mia.kr. til viðhalds þess. Í tillögu að samgönguáætlun 2019-2023 er gert ráð fyrir um 4,4 mia.kr. króna í skilgreindar framkvæmdir við stofnvegi innan höfuðborgarsvæðisins. Í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 er alls gert ráð 14,6 mia.kr. í skilgreindar framkvæmdir við stofnvegakerfið á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu 2024-2028 og 8,5 mia.kr. á tímabilinu 2029-2033. Að auki er gert ráð fyrir fjármunum, um 9,5 mia.kr. til 2033, í óstaðsettar framkvæmdir, öryggisaðgerðir, göngubrýr o.fl. Áfram er reiknað með fjármagni í hjóla- og göngustíga en ekki sérstaklega merkt höfuðborgarsvæðinu, auk þess sem miða þarf við hærri heildarupphæð. Ekki hefur enn verið gert ráð fyrir framlögum til innviðauppbyggingar almenningssamgangna, Borgarlínu, í tillögu að samgönguáætlun 2019-2023 né í áætluninni 2019-2033. Þá er í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 gert ráð fyrir að ríkið fjármagni að hálfu leyti niðurgrafna vegi, svokallaða stokka, annars vegar á Miklubraut og hins vegar á Hafnarfjarðarvegi í Garðabæ, og að hinn hlutinn (samtals 13,5 mia.kr.) verði fjármagnaður með öðrum hætti í samstarfi við sveitarfélögin. Alls er í tillögu að fimmtán ára samgönguáætlun gert ráð fyrir um 37 mia.kr. í skilgreind og óstaðsett verkefni á höfuðborgarsvæðinu og því þörf á viðbótarfjármagni upp á yfir 50 milljarða til að ljúka við þau verkefni sem hópurinn leggur til. Staðan á 1. tímabilinu, 2019-2023, er mjög þröng þar sem fjármálaáætlun fyrir það tímabil hefur þegar verið samþykkt, hana þarf að endurskoða ef bæta á fjármagni í samgönguinnviði. Verkefnishópurinn leggur ekki til frestun framkvæmda við verkefni sem þegar hafa tímasetta fjármögnun í tillögu að samgönguáætlun fyrir þessi ár.

Endurskoða þarf tímasetningu einhverra stofnvegaverkefna í 15 ára samgönguáætlun, og jafnvel flytja milli tímabila, til að tryggja að þau haldist í hendur við tímasetningu afmarkaðra leiða í byggingu Borgarlínu og þróun byggðar þannig að samlegðaráhrifin skili sér.

Ljóst er af umfjölluninni hér að ofan að bæði ríki og sveitarfélög þurfa að leita leiða til að tryggja fjármagn til þeirra samgönguframkvæmda sem fjallað hefur verið um. Verkefnishópurinn hefur í þessu sambandi tekið til umfjöllunar hugmyndir um notkunargjöld/veggjöld innan höfuðborgarsvæðisins, innviðagjald sveitarfélaganna og ráðstöfun

kolefnisgjalds til almenningssamgangna svo sem nánar er fjallað um hér að neðan.

Í ríkisstjórnarsáttmála núverandi ríkisstjórnar er bæði lögð áhersla á eflingu vistvænna samgöngumáta, m.a. með stuðningi við Borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, og lögð fram áætlun um hækkun kolefnisgjalds í takt við aðgerðaráætlun í loftslagsmálum. Þá er í nýlegri skýrslu starfshóps fjármála- og efnahagsráðuneytisins um skatta á ökutæki og eldsneyti 2020-2025 m.a. lagt til að "grundvöllur fjárhæða kolefnisgjalds verði efldur, fjárhæðirnar skilgreindar að nýju og gjaldinu fengið skýrara hlutverk við að stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings." Verkefnishópurinn leggur til að við ráðstöfun hækkaðs kolefnisgjalds verði horft til þess árangurs sem ná má í loftslagsmálum með minni vexti bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu og eflingu almenningssamgangna, þ.m.t. uppbyggingu Borgarlínu. Lagt er til að í þeirri fimm ára samgönguáætlun sem nú er til meðferðar í þinginu verði gert ráð fyrir 300 m.kr. framlagi til Borgarlínu árið 2019 og 500 m.kr. árið 2020 sem fjármagnað verði með kolefnisgjaldi. Fjármagnið fari í undirbúning verkefnisins og fyrstu framkvæmdir. Sveitarfélögin leggi til samsvarandi fjármuni til verkefnisins.

Verkefnishópurinn leggur jafnframt til að innheimt verði ný gjöld af umferð innan höfuðborgarsvæðisins, annað hvort í formi veggjalda af tilteknum framkvæmdum, svo sem stokkum og brúm, og/eða í formi notkunargjalda, t.d. svokallaðra tafa- og mengunargjalda sem tekið gætu mið af annatímum, útblæstri ökutækja o.fl. Gjöldunum yrði ætlað að mæta hluta af fjárþörf til samgangna á höfuðborgarsvæðinu, sbr. umfjöllun hér að ofan. Á vegum samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra er nú að störfum starfshópur um fjármögnun samgöngukerfisins undir stjórn Eyjólfs Árna Rafnssonar. Verkefnishópurinn tekur því ekki frekari afstöðu til útfærslu á innheimtu gjalda innan höfuðborgarsvæðisins en leggur áherslu á að þær leiðir sem farnar verða séu í samræmi við þær almennu og sértæku gjaldtökuleiðir sem lagðar verða til af starfshópi um fjármögnun samgöngukerfisins.

Hvað varðar auknar tekjur til uppbyggingar innviða Borgarlínu leggur verkefnishópurinn loks til að sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu verði tryggðar nauðsynlegar heimildir í lögum til töku innviðagjalda til að fjármagna þeirra hlut í fyrirhuguðum verkefnum í tengslum við Borgarlínu. Embætti borgarlögmanns hefur lagt fram tvær tillögur að mögulegum leiðum að þessu markmiði. Verkefnishópurinn leggur til að farin verði sú leið sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu sammælast um þegar nánari skoðun á nauðsynlegum lagabreytingum, í samvinnu við viðkomandi ráðuneyti og samband íslenskra sveitarfélaga, er lokið.

Þegar kemur að því að framkvæmdir við Borgarlínu komist á fullt skrið, á árinu 2021, er á núverandi stigi reiknað með að samanlögð framlög ríkis og sveitarfélaga til uppbyggingar samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu þurfi að vera um 7 mia.kr. á ári 2021-2023 um 8 mia.kr. á ári á öðru tímabili og um 6 mia.kr. á því þriðja. Vonast er til að á þeim tíma verði tekjur vegna gjaldtöku af umferð farnar að skila sér og geti staðið undir hluta af þessum fjárfestingum, á móti hefðbundnum framlögum af samgönguáætlun, beinum framlögum sveitarfélaganna, hlutdeild í kolefnisgjaldi og öðrum tekjustofnum.

Verkefnið sem ríki og sveitarfélög standa frammi fyrir felst í að ráðast í heildstæða uppbyggingu samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu á næstu 15 árum. Þessum samgönguverkefnunum er ætlað að tryggja að hægt sé að taka á móti fyrirsjáanlegum vexti á höfuðborgarsvæðinu án þess að bílaumferð og umferðartafir aukist verulega. Einnig að tekin verði markviss skref í átt að sjálfbæru, kolefnishlutlausu borgarsamfélagi með öflugri almenningssamgöngum í takt við loftslagsáætlun stjórnvalda og áherslur sveitarfélaga.

Verkefnahópurinn leggur því til að mótaður verði heildstæður fjárfestingapakki sem innihaldi öll þau verkefni sem sett eru fram í skýrslu hópsins; hágæða almenningssamgöngur, stofnvegi og stofnstíga. Gert verði samkomulag um framkvæmd þeirra verkefna á tímabili samgönguáætlunar 2019-2033 sem innihaldi nýja sjálfstæða tekjustofna s.s. í formi veggjalda, notkunargjalda og innviðagjalda auk skilgreindra framlaga ríkis og sveitarfélaga.

Ríkið hefur lýst sig reiðubúið til að standa straum af allt að 50% kostnaðar við uppbyggingu innviða Borgarlínu. Það vilyrði miðast við að heildarkostnaður alls kerfisins verði 63-70 mia.kr., og að kostnaður við 1. áfanga kerfisins fram til ársins 2033 (35 km) verði um 42 mia.kr. Miðað er við að framlög ríkisins verði verðbætt milli ára með byggingarvísitölu. Fari kostnaður að einhverju marki fram úr framangreindum kostnaðaráætlunum þurfa aðilar að semja sérstaklega um greiðslu viðbótarkostnaðar.

HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG TILLÖGUR

Verkefnishópurinn hefur rætt uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu með það að markmiði að unnt verði í framhaldinu að gera samkomulag um fjármagnaða áætlun um fjárfestingar í stofnvegum, stofnstígum og kerfi almenningssamgangna. Samkomulaginu er ætlað að verða hluti af langtímaáætlun ríkisins í samgöngumálum, fjármálaáætlun 2020-2024 og fjárfestingaráætlunum sveitarfélaga á svæðinu. Aðilar eru sammála um að stefna skuli að sjálfbæru, kolefnishlutlausu borgarsamfélagi og öflugri almenningssamgöngum í takt við loftslagsáætlun stjórnvalda og áherslur sveitarfélaganna. Horft er til allra samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu og tenginga við höfuðborgarsvæðið í heild sinni. Helstu niðurstöður viðræðna fulltrúa ríkisins og samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu á þessu stigi eru eftirfarandi:

- Umferðarspá fyrir höfuðborgarsvæðið gefur til kynna að miðað við óbreyttar ferðavenjur muni aukning á heildarakstri milli áranna 2012 og 2030 verða um 40%, og um 24% miðað við breyttar ferðavenjur (fleiri ferðir með almenningssamgöngum, hjólandi og gangandi).
- Ástandsgreining sýnir að tafir í umferð eru meira bundnar við ákveðna umferðarstrauma en ákveðin gatnamót. Af 51 gatnamótum sem voru greind þarf að skoða nánar strauma gegnum 17 gatnamót árdegis og 19 síðdegis (í 11 tilfellum sömu gatnamót). Bæta þarf ljósastýringar á gatnamótum, sem er ódýr en árangursrík aðgerð, en óhjákvæmilegt er að fara í framkvæmdir við að breyta ýmsum gatnamótum til að minnka umferðartafir og auka umferðaröryggi, jafnvel þótt markmið um aukna notkun annarra ferðamáta náist.
- Verkefnishópurinn leggur til að áfram verði unnið á grundvelli ástandsgreiningar að flæðisbætandi verkefnum. Þá lítur hópurinn svo á að þau verkefni sem hér eru lögð til, hvort heldur sem varðar breytingar á stofnvegakerfinu, innheimtu tafa og mengunargjalda eða styrkingar á breyttum ferðavenjum, séu aðgerðir sem bæta flæði almennrar umferðar.
- Á meginstofnvegunum Reykjanesbraut frá Sundabraut til Suðurnesja og Vesturlandsvegi frá Reykjanesbraut og norður úr ásamt Suðurlandsvegi frá Vesturlandsvegi og austur úr þarf að huga sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar. Sundabraut og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu verða áfram til skoðunar og taka sveitarfélög frá rými í skipulagsáætlunum sínum fyrir mögulegar útfærslur.
- Verkefnishópurinn styður þá sýn Vegagerðarinnar til langs tíma að á Reykjanesbraut frá Suðurnesjum, um höfuðborgarsvæðið og Sundabraut upp á Kjalarnes verði lögð áhersla á greitt og öruggt flæði umferðar.
- Á tímabilinu 2019-2023 er reiknað með framkvæmdum við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, Reykjanesbraut milli Kaldárselsvegar og Krýsuvíkurvegar, Vesturlandsveg í Mosfellsbæ og Suðurlandsveg næst Vesturlandsvegi. Dæmi um stofnvegaverkefni á árun um 2024-2028 er byrjun á stokki á Miklubraut, Arnarnesvegur, Reykjanesbraut milli

Álftanesvegar og Lækjargötu og Reykjanesbraut/Sæbraut milli Stekkjabakka og Holtavegar.

- Endurskoða þarf samning ríkisins og SSH frá 2012 um eflingu almenningssamgangna og frestun stórra framkvæmda á stofnvegum. Nýr samningur þarf að taka á úrbótum í núverandi almenningssamgöngum, sbr. kaflann *Aðrar almenningssamgöngur – núverandi og nýir samningar* hér á undan, uppbyggingu og rekstri hágæða almenningssamgangna, úrbótum á stofnvegum og gerð hjóla- og göngustíga.
- Verkefnishópurinn lítur svo á að svæðisskipulagsbreyting frá 25. maí 2018 staðfesti að öll sveitarfélög innan SSH geri ráð fyrir Borgarlínu í sínum skipulagsáætlunum til framtíðar og tryggi nauðsynlegt rými fyrir hana, enda sé það forsenda samkomulags við ríkið um aðkomu að verkefninu.

Tillögur vegna samgönguáætlunar – uppbygging innviða Borgarlínu

- Lagt er til að gerðar verði breytingar á tillögum að samgönguáætlunum 2019-2023 og 2019-2033 til samræmis við tillögur verkefnishópsins. Tillagan er sett fram með fyrirvara um nýjar fjármögnunarleiðir.
- Í tillögu að samgönguáætlun sem nú liggur fyrir Alþingi er gert ráð fyrir tilteknum framkvæmdum við stofnvegi innan höfuðborgarsvæðisins svo sem ítarlega er fjallað um í kaflanum *Stofnvegir* hér að framan. Verkefnishópurinn styður þær framkvæmdir sem þar eru lagðar til og leggur ekki til breytingar á samgönguáætlun hvað þær varðar.
- Verkefnishópurinn leggur til að 15 ára samgönguáætlun innihaldi hlut ríkisins í eftirfarandi framkvæmdum: fyrsta áfanga að Borgarlínu, sem metið er að kosti í heild um 42 mia.kr, öllum stofnvegaframkvæmdum í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun sem metnar eru á rúman 50 mia.kr, auk ótilgreindra stofnstígaverkefna sem metin eru á 3 mia.kr.
- Ný verkefni sem komi inn á samgönguáætlun 2019-2023 verði uppbygging innviða Borgarlínu frá Ártúni að Hlemmi um Voga, Suðurlandsbraut/Laugaveg og frá Hamraborg að Hlemmi yfir Fossvog um miðborg. Áætlaður kostnaður við þá innviði er 16,3 mia.kr. Einnig verði gert ráð fyrir 1,5 mia.kr. í stofnstígaframkvæmdir til að styrkja núverandi samgöngustíga og uppbyggingu nýrra.
- Kostnaðarmat Borgarlínu miðast við að byggt verði sérrými fyrir almenningssamgöngur ásamt biðstöðvum.
- Lega Borgarlínu er ákveðin m.t.t. aksturstíma, farþegagrunns og samspils við aðra umferð og mats á því hvaða leiðir séu færar þar sem Borgarlína getur verið í sérrými og með forgang á gatnamótum. Afkastageta meginstofnvega og stofngatna verður ekki minnkuð nema greining sýni ásættanlegt þjónustustig eða aðilar séu sammála um annað.
- Lagt er til að í þeirri fimm ára samgönguáætlun sem nú er til meðferðar í þinginu verði gert ráð fyrir 300 m.kr. framlagi til Borgarlínu árið 2019 og 500 m.kr. árið 2020 sem fjármagnað verði með kolefnisgjaldi. Fjármagnið fari í undirbúning verkefnisins og fyrstu framkvæmdir. Sveitarfélögin leggi til samsvarandi fjármuni til verkefnisins.

- Þegar kemur að því að framkvæmdir við Borgarlínu komist á fullt skrið, á árinu 2021, er á núverandi stigi reiknað með að samanlögð framlög ríkis og sveitarfélaga til uppbyggingar innviða á höfuðborgarsvæðinu þurfi að vera um 7 mia.kr. á ári, um 8 mia.kr. á ári á öðru tímabili og um 6 mia.kr. á því þriðja.

Tillögur um nýjar fjármögnunarleiðir

- Til að standa straum af aukinni fjárþörf, umfram það sem tilgreint er í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun þarf að skilgreina nýja tekjustofna ríkis og sveitarfélaga. Dæmi um slíka tekjustofna eru gjaldtaka af umferð í formi veggjalda eða notkunargjalda, aukin kolefnisgjöld og innviðagjöld sveitarfélaganna (virðisaukagjöld af uppbyggingu á áhrifasvæði hágæða almenningssamgangna).
- Verkefnishópurinn tekur ekki frekari afstöðu til útfærslu á innheimtu gjalda innan höfuðborgarsvæðisins eða ráðstöfun þeirra en leggur áherslu á að þær leiðir sem farnar verða séu í samræmi við þær almennu og sértæku gjaldtökuleiðir sem lagðar verða til af starfshópi um fjármögnun samgöngukerfisins. Ekki liggja fyrir áætlaðar tekjur af slíkum tekjustofnum.
- Samhliða því að ríki og sveitarfélög ganga til samninga um þann fjárfestingapakka sem verkefnishópur leggur til verði ráðist í nauðsynlegar lagasetningar/breytingar fyrir nýja tekjustofna og umgjörð samningsins.

Verkefnishópurinn leggur að til að niðurstöður þessara viðræðna liggi til grundvallar samningi ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, eða félags í þeirra eigu, um nánari útfærslu einstakra álitaefna. Í þeim samningi er m.a. nauðsynlegt að taka nánar á hlutdeild aðila, bæði einstakra sveitarfélaga innan höfuðborgarsvæðisins og ríkisins, í kostnaði vegna fjárfestingapakkans, tekjuáætlun vegna gjaldtöku af umferð og innheimtu innviðagjalda og ráðstöfun þeirra tekna til samgönguframkvæmda, rekstrarformi hágæða almenningssamgangna annars vegar og innviða Borgarlínu hins vegar og hvort og með hvaða hætti ríkið kæmi að slíkum rekstri.

Verkefnishópurinn hefur ekki, á þeim tíma sem verkefnið var unnið, náð að móta tillögur varðandi fjármögnun framkvæmda við stofnvegi til og frá höfuðborgarsvæðinu en leggur hins vegar áherslu á að leitað verði leiða til að flýta nauðsynlegum framkvæmdum í þágu umferðaröryggis.

Í samræmi við viljayfirlýsinguna sem liggur til grundvallar viðræðum þessum mun verkefnishópurinn fjalla um málefni Sundabrautar í framhaldi af fyrirliggjandi vinnu.

Helstu bakgrunnsgögn

Samgönguframkvæmdir til 2030
Tillögur stýrihóps samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðarinnar og Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins.
Febrúar 2018
https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/ssh_03_17361_tillogur_180212.m.pdf

Vegir á höfuðborgarsvæðinu í umsjá Vegagerðarinnar
Höfuðborgarsvæðið 2040 - Sýn Vegagerðarinnar
Október 2018
http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vegir_hofudborgarsvaedid_syn_Vegagerdin/$file/Vegagerdin_vefutgafa2_okt_2018.pdf

Svæðisskipulagið - Höfuðborgarsvæðið 2040
Samþykkt breyting á svæðisskipulagi
Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakerfi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu - Borgarlína
Maí 2018
http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/2018_05_Stadfesting/180525_ssk_tillaga_stadfest.pdf

Höfuðborgarsvæðið 2040
Umferðarspá fyrir 2030 vegna svæðisskipulagsbreytingar
September 2017
https://ssh.is/images/stories/Samgongumal/2017_Greinagerd_Umferdarspa_2030_LOKA.pdf

Ástandsgreining umferðar
Yfirlitsskýrsla
Október 2017
https://www.ssh.is/images/stories/Samgongumal/2017_Yfirlitsskyrsla_Astandsgreining.pdf

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033
September 2018
https://www.althingi.is/altext/149/s/0174.html

Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023
September 2018
https://www.althingi.is/altext/149/s/0173.html

Fylgiskjöl

Viljayfirlýsing um viðræður um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu
dags. 21. september 2018

Gjaldtökuheimildir vegna uppbyggingar almenningssamgangna
dags. 12. nóvember 2018

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi:	**Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**
Sendandi:	**Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**
Dagsetning:	**10.12.2018**
Málsnúmer:	**SRN18050080**
Bréfalykill:	**0.15.0**
Tilgangur:	☐ **Til ákvörðunar** ☒ **Til upplýsingar** ☐ **Til undirritunar** ☐ **Skv. beiðni ráðherra**

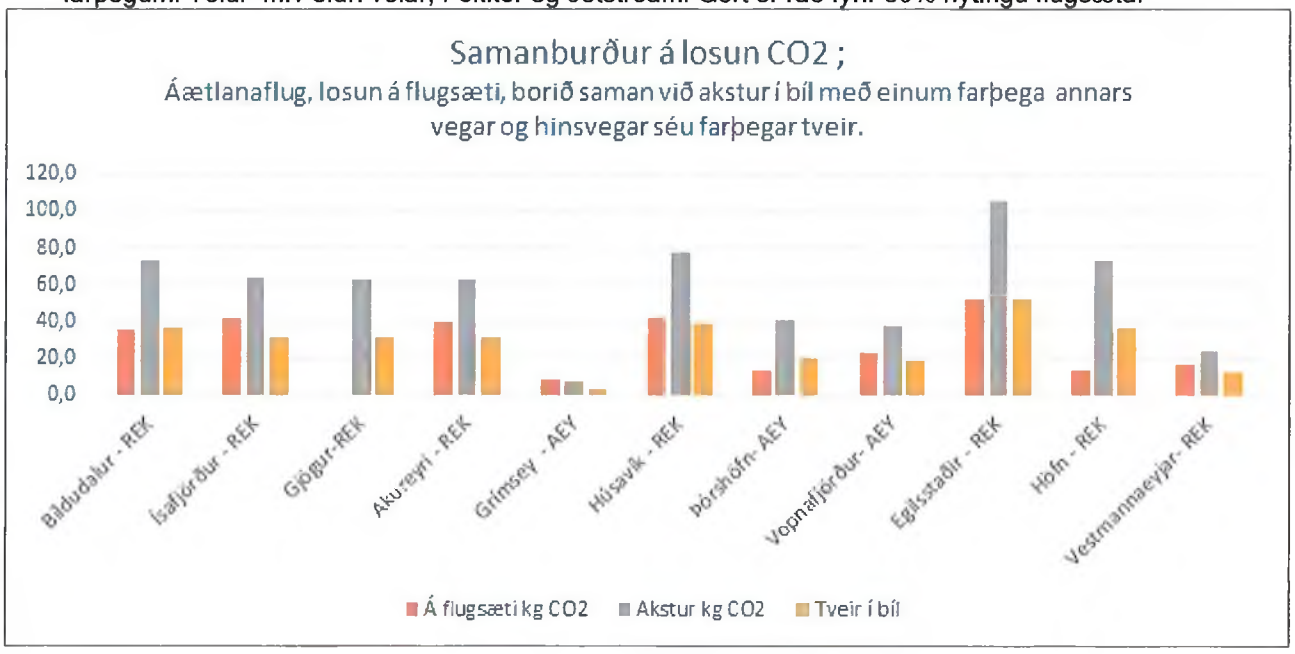
Efni: Umhverfis- og samgöngunefnd svar: Loftslagsáhrif áætlanaflugs innanlands

Loftslagsáhrif áætlanaflugs innanlands

Þegar lagt er mat á loftslagsáhrif, þ.e. losun koldíoxíðs, mismunandi ferðamáta milli áfangastaða innanlands eru áhrif áætlanaflug innanlands borin saman við að farþegi hefði annars ferðast í bíl, oftast einn.
Við samanburð er stuðst við losun meðalbíls skv. upplýsingum Samgöngustofu á ekinn kílometra, gert ráð fyrir einum farþega og miðað við vegalengd samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni. Sú niðurstaða er borin saman við losun áætlunarflugs á flugsæti miðað við 80% nýtingu flugvélar skv. loftlínu milli sömu áfangastaða .
Að gefnum þessum forsendum er ljóst að losun koldíóxíðs er ávallt minni þegar ferðast er með flugi milli áfangastaða innanlands miðað við að einn farþegi ferðast sömu leið í bíl. Ferðist tveir saman í bíl dregur þó saman með losun milli ferðamáta.
Hafa ber í huga að flugvélarnar sem eru í notkun nýta eldsneyti misvel miðað við hvert sæti. Air Iceland connect tók nýlega í notkun nýjar vélar á sínum flugleiðum sem eru sparneytnari og er losun á flugleiðunum milli Reykjavíkur annars vegar og hins vegar Egilsstaða, Akureyrar eða Ísafjarðar því ofmetin í myndinni hér að neðan. Flugfélagið Ernir er einnig að taka í notkun nýjar vélar sem munu draga úr losun á flugleiðum félagsins haldist sætanýting svipuð og verið hefur.
Loftlagslegur ábati eykst í hlutfalli við aukinn mun á vegalengd eftir loftlínu og veglínu, þannig er alltaf ávinningur af því að fljúga milli Reykjavikur og Egilsstaða. Loftlagslegur ávinningur af flugi á Akureyri er nokkur og meiri en kemur fram í töflunni þar sem tiltækar tölur miða við eldri vélar félagsins. Sama gildir um tölur um flugleiðir Flugfélagsins Ernir. Með nýjum vélum er líklegt að náist loftslagslegur ávinningur af flugi til Húsavíkur og Hafnar. Ekki eru tiltækar upplýsingar um losun frá ferjusiglingar, Dalvík - Grímsey og Vestmannaeyjar - Landeyjar, þar vantar til að fá raunhæft mat að bæta við losun ferjunnar. Þar af leiðandi er samanburður fyrir þessar leiðir ekki marktækur.

Hér er ekki tekið tillit til annarra þátta svo sem tímasparnaðar og öryggis sem auka verulega þjóðfélagslegan ábata af fluginu umfram akstur.

Myndin sýnir koldíoxíðlosun á flugleiðum, samanburður flugs og aksturs með einum eða tveimur farþegum. Tölur m.v eldri vélar; Fokker og Jetstream. Gert er ráð fyrir 80% nýtingu flugsæta.



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi:	**Umhverfis- og samgöngunefnd**
Sendandi:	**Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**
Dagsetning:	**17.12.2018**
Málsnúmer:	**SRN18010108**
Bréfalykill:	**3.7**

Efni: Samgönguáætlun 2019-2033

Á fundi umhverfis- og samgöngunefndar þann 23.10.2018, um samgönguáætlun, var óskað eftir að ráðuneytið útvegaði nefndinni eftirfarandi gögn:

a) Minnisblað þar sem fram kemur samanburður á forgangsröðun landshlutasamtaka á samgöngumálum og forgangsröðun samgönguáætlunar.

b) Minnisblað um aðgerðir til þess að draga úr álagi á vegum ásamt kostnaðarmati á því hvað það kostar að bifreiðar sem eru þyngri en burðarþol vega gerir ráð fyrir, fari um þá.

Meðfylgjandi er minnisblað um samanburð á forgangsröðun landshlutasamtaka á samgöngumálum og forgangsröðun samgönguáætlunar.

Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri
Skrifstofa samgangna, Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík, 22. nóvember 2018
Tilvísun: 2018100062
VTH/
Tilv. ykkar:

Efni: Forgangsröðun landshlutasamtaka vegna samgönguáætlunar 2019-2033

Óskað er eftir minnisblaði þar sem fram kemur samanburður á forgangsröðun landshlutasamtaka á samgöngumálum og forgangsröðun samgönguáætlunar 2019-2033.

Hér fyrir neðan er lýst helstu áherslum landshlutasamtakanna varðandi vegi, brýr, sjóvarnir og hafnir og hvar viðkomandi verkefni er í tillögum til þingsályktunar um 5 og 15 ára samgönguáætlun.

Flest landshlutasamtökin telja að auka þurfi fjármagn til þeirra svo hægt verði að reka almenningssamgöngur án halla. Stuðla þurfi að betra almenningssamgöngukerfi.

Talið var einfaldast að setja samanburðinn fram í eftirfarandi töflum, en fjöldi verkefna á hverju svæði er mjög mikill.

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Vesturlandsvegur á Kjalarnesi	Í forgangi og óhjákvæmilegt vegna aukinnar umferðar og öryggis vegfarenda	2019-2022
Hringvegur um Borgarnes	Tillaga er um að teknar verði upp viðræður við sveitarstjórn Borgarbyggðar um endurskoðun á nýtingu þess fjármagns sem er til endurbóta á Þjóðvegi 1 um Borgarnes og setja í önnur verkefni s.s. lagningu slitlags á tengivegi í héraðinu.	2029-2033
Snæfellsnesvegur um Fróðárheiði	Brýnt að ljúka	Framkvæmdir hefjast 2018 og lýkur á árinu 2019
Sundabraut	Skorað á ríki og Reykjavíkurborg að hefja undirbúning að lagningu Sundabrautar	Ekki fjárveiting, en verið er að skoða kosti þess að gerð Sundabrautar verði samstarfsverkefni ríkis og einkaaðila
Tvöföldun Hvalfjarðarganga	Óhjákvæmilegt að fara í tvöföldun Hvalfjarðarganga á næstu árum	Ekki fjárveiting, en tilgreint að leitað verði leiða til að fjármagna í samstarfi við einkaaðila
Uxahryggjavegur	Brýnt að ljúka framkvæmdum eigi síðar en 2020	2024-2028
Tengivegir	Forgangsröðun m.t.t. umferðar og mikilvægis. Áhersla á að bundið slitlag verði komið á alla tengivegi í byggð fyrir 2029	Forgangsröðun er byggð á umferðartölum og einnig á því hvort virk atvinnu- eða skólasókn er um vegina.
Hringvegur, Hvalfjarðargöng-Borgarnes	Ætti að hefjast þegar framkvæmdum við Vesturlandsveg á Kjalarnesi er lokið og tvöföldun Hvalfjarðarganga	2.000 m.kr. 2024-2028 2.000 m.kr. 2029-2033
Snæfellsnesvegur um Skógarströnd	Brýnt að hefja framkvæmdir og setja bundið slitlag á þann hluta vegarins sem er með undirbyggingu	450 m.kr. 2024-2028 650 m.kr. 2029-2033 Framhald eftir 2033
Snæfellsnesvegur um Álftafjörð	Hefja undirbúning að þverun Álftafjarðar	Ekki hafið, en verður skoðað í tengslum við frumhönnun á Snæfellsnesvegi um Skógarströnd
Hafnamál	Mikilvægt að samgönguáætlun geri ráð fyrir framlagi til verkefna í höfnum Snæfellsbæjar, Grundarfjarðar og í Stykkishólmi	Ýmsar hafnarframkvæmdir eru á áætlun á þessum stöðum á árunum 2019-2023

Fjórðungssamband Vestfirðinga (FV)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Bíldudalsvegur	Setja í forgang, ljúka um leið og Dýrafjarðargöng, 2020	2.500 m.kr. 2024-2028 1.900 m.kr 2029-2033
Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði	Setja í forgang, ljúka um leið og Dýrafjarðargöng, 2020	1.800 m.kr 2020-2023 3.500 m.kr. 2024-2028
Vestfjarðavegur um Gufudalssveit	Hefja framkvæmdir strax	6.700 m.kr. 2019-2022
Innstrandarvegur	Halda áfram uppbyggingu	Gert ráð fyrir fjármagn komi úr „tengivegir, bundið slitlag". Einn kafli er á áætlun 2023.
Strandavegur um Veiðileysuháls	Hefja framkvæmdir strax	400 m.kr. 2022-2023 300 m.kr. 2024-2028
Djúpvegur í Hestfirði og Seyðisfirði	2019-2022	Í framkvæmd 2018-2019
Djúpvegur um Hattardalsá	2019-2022	2021
Djúpvegur um Súðavíkurhlíð	Úrbætur nauðsynlegar vegna ofanflóðahættu	Málið í skoðun og innistæða frá fyrra ári til framkvæmda að hluta.
Jarðgöng		
Álftafjarðargöng	Flokkur I: Ættu að fara í framkvæmd 2019-2021	Rannsóknir eru í gangi. Ekki gert ráð fyrir fjárveitingu til framkvæmda
Kollagötugöng (Dynjandisheiði)	Flokkur I: Ætti að vera hluti af útfærslu vegagerðar um Dynjandisheiði	Ekki gert ráð fyrir jarðgöngum vegna vegar um Dynjandisheiði
Arnarfjörður-Tálknafjörður	Flokkur II: Þarf að skoða hvaða jarðgangakostir séu í stöðunni	Ekki gert ráð fyrir fjárveitingu til framkvæmda á þessum jarðgöngum.
Vestfjarðagöng	Flokkur II: Breikka einbreiðu göngin	
Klettsháls	Flokkur II	
Árnesgöng	Flokkur III	
Kleifaheiði	Flokkur III	
Mikladalur	Flokkur III.	
Ennisháls	Flokkur III. Kanna hvort þörf sé á göngum.	
Breikkun brúa		
Brú í botni Tálknafjarðar		Þessar brýr sem eru nefndar eru á forgangslistum Vegagerðarinnar yfir brýr sem þarf að breikka. Þær komast þó ekki í efstu 20 sætin á þeim lista. Forgangslistinn er reiknaður m.t.t. ástands, burðargetu, aldurs, umferðar og fjölda slysa
Brú í Kollafirði, Skálmarfirði, Vattarfirði og Önundarfirði á Vestfjarðavegi		
Brú í Kollafirði á Innstrandarvegi		
Viðhald	Auka þarf fjármuni í viðhald. Ákveðnir vegir nefndir í því sambandi	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Vatnsnesvegur um Tjarnará	2018-2019	2018-2019
Þverárfjallsvegur, Hringvegur-Laxá	2019-2020	Er nú í ferli vegna mats á umhverfisáhrifum. Gert ráð fyrir framkvæmdum á árunum 2021-2022
Viðhald	Auka þarf fjármuni í viðhald. Ákveðnir vegir nefndir í því sambandi	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur.
Uppbygging tengivega	Gerð krafa um fasta árlega fjárhæð til uppbyggingar tengivega í landshlutanum	Gert er ráð fyrir fjárveitingum vegna Reykjastrandarvegar og Vatnsnesvegar á árunum 2021-2023 í fimm ára tengivegaáætlun.
Jarðgöng	Hefja rannsóknir á hagkvæmi þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga milli Hofsdals og Barkárdals	Ekki tilgreint í samgönguáætlun
Hafnir		
Sauðárkrókshöfn	Dýpka þarf snúningssvæði innan hafnar. Endurnýja þarf gömul stálþil. Vinna þarf undirbúningsrannsókn vegna stækkunar hafnar	Ekki tilgreint í samgönguáætlun
Skagastrandarhöfn	Endurbygging Ásgarðs og gerð smábátahafnar	Framkvæmdir við smábátahöfn eru í gangi 2018 og áætlað að ljúki 2019. Endurbygging Ásgarðs á áætlun 2021-2023
Hofsós	Endurgerð norðurgars	Ekki tilgreint í samgönguáætlun
Sjóvarnir		
Skagabyggð	Við Krók og Kálfhamarsnes	2020

Eyþing, Samband sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Dettifossvegur	Ljúka árið 2019	2019-2021
Norðausturvegur um Brekknaheiði	Mikilvægt sem fyrst	2023-2026
Norðausturvegur á Langanesströnd	Mikilvægt sem fyrst	2019-2021 (í tengivegaáætlun)
Einbreiðar brýr	Í Eyþingi eru 24 einbreiðar brýr á vegarköflum sem hafa hámarkshraða 90 km/klst sem þarf að endurnýja. Sérstaklega tvær á Skjálfandafljóti og á Jökulsá á Fjöllum	Norðausturvegur um Skjálfandafljót: 2024-2028 Hringvegur, Jökulsá á Fjöllum: 2024-2028 Hringvegur um Skjálfandafljót: 2029-2033 Auk þessara brúa eru fleiri brýr í landshlutanum á forgangslista Vegagerðarinnar
Viðhald	Auka þarf fjármuni í viðhald. Ákveðnir vegir nefndir í því sambandi	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur
Norðausturvegur um Skjálfandafljót	Sem fyrst	2024-2028
Eyjafjarðarbraut vestri	Færa þarf veginn sem er í gegnum byggðakjarnann að Hrafnagili niður fyrir byggðina	Vinna við frumhönnun er í gangi. Framkvæmdin er ekki í samgönguáætlun.
Hörgárdalsvegur	Sem fyrst	2021
Gatnamót á Hringvegi við Ólafsfjarðarveg		2029-2033
Hafnir	Uppbygging vegna Dysneshafnar	Ekki í samgönguáætlun 2019-2023

Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Héraðs	Forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi	2028-2033 og framhald eftir það
Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð	Þarf að fara í rannsóknir á öðrum gangakostum eftir að Fjarðarheiðargöngum er lokið	Fjarðarheiðargöng eru á áætlun 2028-2033. Verkefnishópur er að störfum sem skila á tillögu um hvernig hagkvæmast er að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar sem um leið styrki samfélagið á Seyðisfirði og á Austurlandi í heild
Borgarfjarðarvegur	Klára að setja bundið slitlag	2019 og 2022-2023
Axarvegur	Mikilvægt að gera uppbyggðan veg	350 m.kr. 2024-2028 2.050 m kr. 2029-2033
Hringvegur um Suðurfirði	Mikilvægt sem fyrst	350 m.kr. 2024-2028 1.850 m.kr. 2029-2033
Norðausturvegur á milli Þórshafnar og Vopnafjarðar	Setja bundið slitlag á þennan veg	Um Langanesströnd er á tengivegaáætlun 2019-2021 og um Brekknaheiði er á áætlun 2023-2026
Upphéraðsvegur	Setja bundið slitlag	Framkvæmdir við Upphéraðsveg milli Teigabóls og Bolalækjar voru boðnar út í september 2018 og lýkur 2019. Einnig er gert ráð fyrir framkvæmdum á 5 km kafla árin 2029-2033. Þá ætti að vera komið bundið slitlag á allan veginn
Hlíðarvegur	Setja bundið slitlag	Stuttur kafli er á tengivegaáætlun árið 2020. 10 km kafli er í samgönguáætlun 2029-2033. Hlíðarvegur er rúmlega 70 km langur og er nú bundið slitlag á einungis 10 km
Hringvegur um Lagarfljót	Endurnýja brú	2024-2028
Hafnarvegur í Borgarfjarðarhreppi	Einbreiður og hættulegur vegur. Mikil ferðamannaumferð.	Er á tengivegaáætlun 2022-2023
Hafnir		
Seyðisfirði	Strandabakki. Angorbryggja og Bjólfsbakki	Framkvæmdir við endurnýjun Angorbryggju er á áætlun 2021-2022. Upphaf framkvæmda við Bjólfsbakka eru á áætlun 2023

SASS. Samtök sunnlenskra sveitarfélaga.

Tekið er fram að samgöngunefnd SASS telur sig ekki hafa umboð til að setja eina framkvæmd framar annarri. Þó er nefnt að ef eitthvað yrði dregið öðru framar þá ætti að gera átak í fækkun einbreiðra brúa.

Verkefni	**Skoðun landshlutasamtaka**	**Tímasetning samgönguáætlunar**
Einbreiðar brýr	Forgangsmál að útrýma einbreiðum brúm	Ýmsar brýr á svæðinu eru á áætlun. Á Hringveginum frá Reykjavík og austur fyrir Jökulsárlón eru nú 14 einbreiðar brýr. Í lok ársins 2033 má gera ráð fyrir að þær verði eingöngu 2
Ný brú á Ölfusá	Í forgangi	2024-2028
Hringvegur, Selfoss-Hveragerði	Í forgangi	2019-2025
Lagfæra aðreinar og fráreinar	Til að auka umferðaröryggi	Unnið er að lagfæringu á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt
Láglendisvegur um Mýrdal	Mikilvægt að koma veginum í framkvæmd	Ekki fjárveiting, en tekið fram að leitað verði leiða til að fjármagna Hringveg um Mýrdal í samstarfi við einkaaðila
Hringvegur, Fossálar-Hörgsá	Veglína slæm, blindhæð og vegurinn mjór og með lélegt burðarþol	2024-2028
Hringvegur um Hornafjörð	Mikilvægt að koma í framkvæmd	2.330 m.kr. 2019-2023 2.170 m.kr. 2024-2028
Hringvegur um Lón	Styttir Hringveg og fækkar einbreiðum brúm	1.500 m.kr. 2029-2033, framhald síðar
Hringvegur í Öræfasveit	Styttir Hringveg og fækkar einbreiðum brúm	2029-2033
Göng undir Lónsheiði	Styttir Hringveg og leysir af hólmi hættulegan veg um Hvalnes- og Þvottárskriður	Ekki í samgönguáætlun
Skeiða- og Hrunamannavegur	Setja bundið slitlag frá Einholtsvegi að Biskupstungnabraut	2019-2020
Skeiða- og Hrunamannavegur	Ný brú á Stóru-Laxá	2024-2028
Eyrarbakkavegur	Hringtorg og undirgöng á mótum Eyrarbakkavegar og Suðurhóla	Hringtorg á áætlu 2020. Óvíst með undirgöng
Hafnarvegur, Höfn	Nýr vegur austan við byggð	Ekki í samgönguáætlun
Landeyjavegur	Ný tenging yfir á Oddaveg með brú yfir Þverá	Framkvæmdir í gangi. Óljóst með lok framkvæmda
Reykjavegur	Áhersla á að framkvæmdin fari í útboð	2019-2021
Viðhald vega	Nauðsynlegar viðhaldsframkvæmdir á yfir 40 vegum tilgreindar	Gert er ráð fyrir 10 milljörðum á ári til viðhalds á árunum 2019-2023 sem er hærra en verið hefur.
Hafnir		
Höfn í Hornafirði	Sandfangari við Einholtskletta	2020-2021

Landeyjahöfn	Fjármagna rannsóknir og endurbætur til að bæta innsiglingu	Gert ráð fyrir fjárveitingum til Landeyjahafnar 2019-2023. Einnig Botndælubúnaður við Landeyjahöfn 2019
Vestmannaeyjar	Nauðsynlegt að bæta aðstöðu fyrir farþega og farartæki í landi. Einnig þörf á uppbyggingu á hafnarkanti norðan við Eiðið	Fjárveiting til styttingar Hörgaeyrargarðs 2019
Þorlákshöfn	Halda endurbótaverkefni áfram og stækkun hafnar	Endurbygging Svartaskersbryggju og Suðurvaragarðs og Suðurvarabryggju 2019-2023

Samtök sveitarfélaga á Suðurnesjum

Verkefni	**Skoðun landshlutasamtaka**	**Tímasetning samgönguáætlunar**
Reykjanesbraut, Fitjar-Flugstöð	Ljúka þarf þessum kafla vegna mikillar aukningar umferðar	1.000 m. kr. 2024-2028 2.500 m. kr. 2029-2033
Sandgerðisvegur	Mikilvægt að breikka	Ekki í samgönguáætlun, en gæti verið tekið af fjárveitingum til viðhalds
Stafnesvegur	Breikka þarf kaflann á milli Sandgerðis og Garðs og frá Sandgerði að Stafnesi	Ekki í samgönguáætlun, en gæti verið tekið af fjárveitingum til viðhalds
Garðsvegur	Þörf á viðhaldi slitlags	Ekki í samgönguáætlun, en verður tekið af fjárveitingum til viðhalds
Grindavíkurvegur	Brýnt að hefja undirbúning sem fyrst að lagningu 2+1 vegar	Framkvæmdir í gangi og lýkur árið 2019 fyrir kaflann frá Reykjanesbraut að Bláalónsvegi
Hjóla- og göngustígar	Forgangsáhersla er á gerð hjóla- og göngustígs frá Sandgerði í Flugstöð. Einnig uppbyggingu stígs milli Garðs og Sandgerðis og Garðs og Reykjanesbæjar. Klára tengingar á stígum milli Reykjanesbæjar og Sveitarfélagsins Voga	Ekki liggur fyrir endanleg áætlun vegna hjóla- og göngustíga, en reynt verður að koma þessum stígum inn í áætlanir á sama tíma og vilji sveitarfélaganna er til að fara í framkvæmdir
Sjóvarnir	Lögð áhersla á að Vegagerðin fylgist með ástandi sjóvarna og í samgönguáætlun verði gert ráð fyrir því fjármagni sem þarf til að tryggja að sjóvarnir séu í góðu ástandi	Ýmsar sjóvarnir í Grindavík, Sandgerði, Garði og Vogum eru í samgönguáætlun 2019-2023
Hafnir		
Helguvíkurhöfn	Nauðsynlegt að tryggja fjármagn til uppbyggingar hafnarinnar	Lenging stálþils í Helguvík á áætlun 2019-2021
Grindavíkurhöfn	Mikilvægt að klára framkvæmdir við Miðgarð	Dýpkun við Miðgarð á áætlun 2019-2020

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH)

Verkefni	Skoðun landshlutasamtaka	Tímasetning samgönguáætlunar
Borgarlína	Óskað eftir viðræðum um samstarf á árinu 2017 og fjárhagslega aðkomu ríkisins vegna þessa verkefnis	Viðræður milli ríkis og SSH eru í gangi
Stofnvegaframkvæmdir sem ætti að fara í samhliða uppbyggingu Borgarlínu	Stýrihópur SSH, Vegagerðarinnar og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis setti fram tillögur í mars 2018.	Tekið var tillit til þessara tillagna við gerð samgönguáætlunar og eru öll þau verkefni sem nefnd eru í tillögum stýrihópsins í samgönguáætlun 2019-2033

Virðingarfyllst,

Valtýr Þórisson

Samgöngufélagið
Engjavegi 29 - 400 Ísafjörður • Kt. 620999-3269 • Netfang samgongur@samgongur.is • Veffang www.samgongur.is

Ísafirði, 19. október2018.

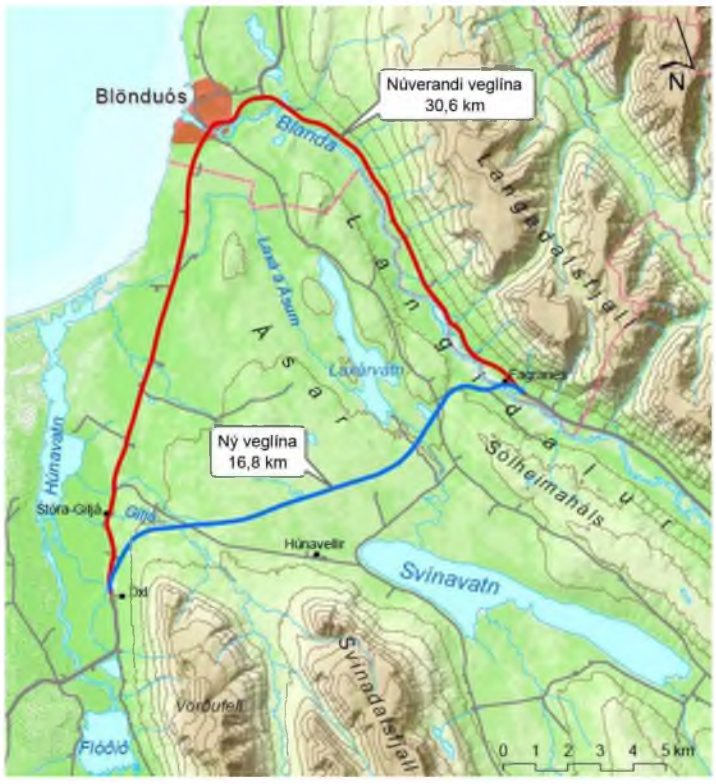
Efni: Athugasemdir við til tillögu til þinsályktunar að samgönguáætlun 2019 til 2033, þingmál 173 á 149. löggjafarþingi. (Aths. nr. I)

I.

Gera verður kröfu um að í samgönguáætlun verði gert ráð fyrir styttingu leiðar milli vesturhluta landsins og Norðausturlands um svonefnda Húnavalleið í Austur-Húnavatnssýslu sem og um svonefnda Vindheimaleið í Skagafirði á gildistíma áætlunarinnar sem er næstu 15 árin. Lengi hefur verið bent á þessa kosti til styttingar leiðum og aukins umferðaröryggis en ekki á þær fallist, að því er virðist mest vegna andstöðu þriggja af fjórum sveitarfélögum þar sem vegirnir lægju.

II.

Að því er varðar Húnavallaleið væri líklega um að ræða eina arðsömustu vegagerð sem ráðast má í á Íslandi og ekki ósennilegt að gerð hennar gæti borið sig að öllu leyti með veggjöldum. Fyrir liggja þrjú arðsemismöt, að vísu nokkurra ára, sem öll styðja þá niðurstöðu. Aðeins þarf að gera ráð fyrir Húnavallaleið í samgönguáætlun til að fella megi hana inn í landsskipulag og síðan aðalskipulag sveitarfélaganna Húnvatnshrepps (aðalskipulag gildir 2010 til 2022) og Blönduósbæjar (aðalskipulag gildir 2010 til 2030).



Vegur þessa leið, sem vel kæmi til greina að **leggja sem 2+1 veg,** hefði fjölmarga kosti. Skulu þeir helstu taldir:

- Akleiðin fyrir þá sem fara milli vestur- og norðausturhluta landsins **styttist um allt að 14 km.**
- Í stað þess að aka **30,6 km** á þeim vegum sem nú þarf að fara og flestir eru lagðir **samkvæmt eldri stöðlum mætti aka veg nýja leið sem væri 16,8 km að lengd**
- Með vegi þessa leið **styttist aksturstími, miðað við að ekið sé á heimiluðum hámarkshraða um hvora leið, um ca. 10 mínútur.**

- **Fjárhagslegur sparnaður vegfarenda og samfélagsins alls** af vegstyttingum er umtalsverður. Ef miðað er við að umferð um þennan veg verði að jafnaði um 800 ökutæki á dag (ársdagsumferð í Langadal austan Blönduóss er 1.300 ökutæki) sparast um 13.400 km í akstri á degi hverjum (800 ökutæki x 16,8 km). Sé miðað við að kílómetragjald sem skv. ákvörðun ferðakostnaðarnefndar er 110 kr. á km sparast 1.518 kr. fyrir hvern fólksbíl eða alls 1.232.000 kr. fyrir 800 fólksbíla dag hvern. Á ári gera þetta kr. 449.680.000. Í þessum tölum er ekki er gert ráð fyrir þeim aukna kostnaði sem akstur stærri bíla hefur í för með sér. Sé það gert má án efa hækka þessa tölu um allt að 20% eða í tæpar 500 m.kr. Vissulega eru þetta ekki nákvæmar tölur en engu að síður sterk vísbending. Þá er ekki í þeim gert ráð fyrir ávinningi af tímasparnaði og auknu umferðaröryggi. Má því segja að **árlegur sparnaður samfélagsins af nýjum vegi sé ekki undir 500 m.kr**. Gera má ráð fyrir að kostnaður við gerð vegarins sé um 3.000 til 3.500 m.kr. að meðtöldum virðisaukaskatti og er arðsemin því augljós.

Vegagerðin hefur þegar unnið svokallað **frumdragaskýrslu** fyrir þessa leið þar sem er að finna ýmsar frekari upplýsingar. Þá lét félagið Leið ehf., vinna ýmsar upplýsingar sem tengjast gerð þessa vegar og að gagn ætti að koma, fyrir um 10 árum, er unnið var að gerð nýs aðalskipulags sveitarfélaganna.

III.

Að því er varðar Vindheimaleið eru rökin um margt þau sömu og um Húnavallaleið nema arðsemi er vissulega minni af þeirri framkvæmd en gera þyrfti nýja brú yfir Héraðsvötn og um rúmlega helmingi minni styttingu akleiðar er að ræða en um Húnavallaleið. Sveitarfélagið Skagafjörður lagðist gegn þessari leið þegar unnið var að aðalskipulagi þess (gildir 2010 til 20121) en á hinn bóginn er gert ráð fyrir þessari leið í aðalskipulagi Akrahrepps (gildir 2010 til 2022).

IV.

Af framrituðu virtu má ráða að um mikla hagmuni margra er að ræða og má halda því fram að það sé skylda Alþingis gagnvart samfélaginu og vegfarendum að gera ráð fyrir vegum þessa leið í samgönguáætlun sem gilda á jafn legni og raun ber vitni eða allt til ársins 2033 eða a.m.k. að gert verði ráð fyrir undirbúningi að gerð veganna. Helstu rök fyrir þessu, auk þeirra sem að framan eru rakin, eru sem hér segir:

- Með styttri og betur búnum vegum, sem ekki liggja um þéttbýli, ætti **umferðaröryggi að aukast** að mun frá því sem nú er.
- Með styttri akleiðum ætti **útblástur gróðurhúsalofttegunda,** óþarfa orkunotkun og slit á ökutækjum að minnka umtalsvert frá því sem nú er eða sem styttingunni nemur.
- Svokallaður **flytjanleiki** vegakerfisins eykst með styttri leiðum og fleiri mögulegum akleiðum til hagsbóta fyrir vegfarendur og atvinnulífið og samkeppnishæfni samfélagsins og ekki síst Norðausturlands eykst.
- Vel sýnist mætti leggja vegi báðar þessar leiðir í **einkaframkvæmd og sem eitt verkefni og fjármagna þær með notkunargjöldum**. Þannig fengjust breiðir og öruggir vegir lagðir samkvæmt nýjustu stöðlum sem samanlagt eru um 30 km í stað núverandi vega sem samanlagt er tæpir 50 km. Vegfarendur hefðu val um hvora leiðina þeir ækju og gæti það verið misjafnt eftir því hvernig á stæði hverju sinni. Þeir sem ekki vildu greiða gætu ekið eldri leiðir.
- Ekki verður framhjá því litið að þessar framkvæmd í för með sér ýmsar **breytingar og mögulega íþyngjandi áhrif fyrir nokkra aðila** eins og t.d. þá sem reka verslun og þjónustu á Blönduósi og í Varmahlíð, en telja veður að ýmist tækifæri felist í því að meginþungi umferðar sem hvorki stöðvar né þiggur þjónustu færist frá þessum stöðum. Allar aðgerðir sem tengjast þessum framkvæmdum yrði að vinna í **góðri samvinnu við heimamenn** og vert að skoða hvort þeir mættu ekki njóta á einhvern hátt hluta þess ábata sem samfélaginu öllu hlotnaðist af þessum framkvæmdum ef af yrði.
- Loks skal nefnt að hugmyndir hafa verið um að gera um **20 km veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar**. Slíkt verður að teljast algerlega óraunhæft nú um stundir og langt í að það breytist. Er vonast til að hugmyndir um slík áform trufli ekki þessar hugmyndir. Einnig er rætt um að gera heilsársveg um Kjalveg sem gera má ráð fyrir að talsvert yrði ekinn ef þessar styttingar kæmu ekki til.

V.

Hvatt er til að hugsað verði út frá hagsmunum samfélagsins alls þegar hið háa Alþingi tekur ákvörðun um þetta og horft verði til lengri tíma. Ýmsar lausnir og útfærslur má hugsa sér til að af þessu geti orðið sem ættu að vera flestum til hagsbóta.

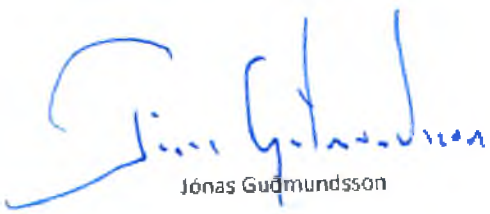
Texti í samgönguáætlun gæti verið á þessa leið:

Húnavallaleið: Leitað verði leiða til að fjármagna Húnavallaleið í samvinnu við einkaaðila en áætlaður kostnaður er um 3.000 millj. kr.

Vindheimaleið: Leitað verði leiða til að fjármagna Vindheimaleið í samvinnu við einkaaðila en áætlaður kostnaður er um 3.500 miillj kr.

Gera má ráð fyrir að frekari upplýsingar um þessar leiðir verði að finna á vef Samgömngufélagins, www.samgongur.is og þá á slóðunum www.samgongur.is/hunavallaleid og www.samgongur.is/vindheimaleid.

F.h. Samgöngufélagsins



Jónas Guðmundsson
fyrirsvarsmaður

Samgöngufélagið
Engjavegi 29 - 400 Ísafjörður • Kt. 620999-3269 • Netfang samgongur@samgongur.is • Veffang www.samgongur.is

Ísafirði, 7. nóvember 2018.

Nefndasvið Alþingis
netfang nefndasvid@althingi.is.

Efni: Athugasemdir við til tillögu til þinsályktunar að samgönguáætlun 2019 til 2033, þingmál 173 á 149. löggjafarþingi. (Aths. nr. II)

Nokkur atriði, auk þeirra atriða sem fengu umfjöllun í áðursendri umsögn, dags. 19. október 2018 þarf að hafa í huga við undirbúning samgönguáætlunar til næstu 15 ára og skulu þau helstu upp talin:

I. **Reykjanesbraut milli Hafnarfjarðar og Keflavíkurflugvallar. Ný aðferð við fjármögnun.**

Fyrir liggur að ráðast þarf í talsverðar endurbætur og lagfæringar á þeim hluta Reykjanesbrautar sem þegar hefur verið tvöfaldaður og telja verður að best væri að gera það þannig að óhætt teldist að hækka núverandi hámarkshraða, sem er hinn almenni ökuhraði eða 90 km á klst., upp í a.m.k. 110 km á klst. Til að svo megi verða þarf auk lagfæringa á veginum sjáfum og nánasta umhverfi hans að gera sérstaka reiðhjólabraut utan við veginn sem óhjákvæmilega hefur talsverðan kostnað í för með sér.

Reykjanesbraut, af vef ja.is

Til að afla tekna upp í kostnað við þessa endurbætur og gerð hjólabrautar mætti notast við þá aðferð að þeir sem nýttu sér þennan hækkaða heimilaða hraða og ækju á kaflanum öllum á meðaltalshraðanum yfir t.d. 95 km á klst. greiddu fyrir það sérstakt gjald, t.d. 200 kr., fyrir hverja ferð. Ef þriðjungur umferðarinnar nýtti sér þetta eða ca. 6.000 ökutæki á dag fengjust 1,2. m. kr. hvern dag í tekjur.

Hugsa mætti sér margskonar útfærslur á þessu en aðalatriðið er að þarna fengjust tekjur til að byggja veginn upp og eftir atvikum halda honum við þannig að hann stæðist öllum stundum ýtrustu kröfur og í framhaldinu mætti heimfæra þetta upp á alla brautina og nýta þær tekjur sem þannig fengjust til að ljúka gerð hennar og halda henni í sem bestu ástandi mögulega með eitthvað hækkuðu gjaldi.

Þær hraðmælingar sem þarna þyrfti til fælu alls ekki í sér lögreglueftirlit með ökuhraða heldur væru aðeins tekjuöflunarkerfi. Enginn væri þvingaður til að greiða enda væri meðalhraði viðkomandi á vegkaflanum undir 95 km á klst., heldur hefði hver ökumaður frjálst val hverju sinni hvort hann nýtti sér þessa heimild. Tækni til að reikna meðalhraðann er fyrir hendi og þótt þessi aðferð hafi ekki verið reynd annars staðar sem fjáröflun til vegagerðar svo vitað sé er ekki þar með sagt að þetta sé ekki góð aðferð og sanngjörn gjaldtaka fyrir heimild til að aka hraðar en leyft er á öðrum vegum hér á landi. Sætir raunar furðu að þetta skuli ekki hafa verið reynt annars staðar. Umferð um veginn er ekki það mikil að ekki sé rými eða hætta skapist vegna misjafns hraða. Mörgum er tíminn dýrmætur og má benda á að munurinn á að aka 20 km á annars vegar 90 km hraða á klst. og hins vegar 110 km er um tvær og hálf mínúta eða fimm mínútur fram og til baka sem gera 25 mínútur hverja fimm daga (90 km á klst. 20 km tekur 13 mín 20 sek - 110 km á klst. 20 km tekur 10 mín 55 sek. = tvær og hálf mínúta eða tvær mínútur og 35 sek).

Stýra mætti ökuhraða með upplýsingaskiltum ef aðstæður væru varasamar og taka hraðann þannig niður ef með þyrfti.

II. Grunnafjörður norðan Akraness

Fyrir um áratug var mjög mælt með því af hálfu Vegagerðarinnar að gert yrði ráð fyrir að þjóðvegur 1, Hringvegurinn, yrði færður vestur fyrir Akrafjall og þaðan yfir Grunnafjörð norðan Akraness og ýmis rök týnd til.

Skal um þetta vísað í skýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2009, en ekki að sjá að forsendur hafi breyst sem neinu nemur, en þær má finna á vef stofnunarinnar hér
http://www.vegagerdin.is/upplysingar-og-utgafa/frettir/nr/4583

Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

„Vegagerðin er að endurskoða og meta mögulega framtíðarlegu Hringvegar á milli Hvalfjarðarganga og Borgarness m.a. með tilliti til umferðaröryggis, umferðarrýmdar, fjölda akreina og staðsetningu og útfærslu vegamóta. Ljóst er að þörf er á miklum endurbótum á Hringveginum á þessum kafla. Uppbygging núverandi vegstæðis er ýmsum vandkvæðum háð, m.a. sökum þess að núverandi lega er á köflum ekki góð, lítils landrýmis, fjölda tenginga og nálægðar við byggð.

Hluti endurskoðunar Vegagerðarinnar felst þar af leiðandi í að skoða möguleika á að færa legu Hringvegar. Einn kostur er að færa legu Hringvegar vestur fyrir Akrafjall og yfir Grunnafjörð. Sú útfærsla styttir leiðina á milli Akraness og Borgarness um 7.180 metra og Hringveginn um 720 metra (Vegagerðin 2008). Auk þess er lega lands og landrými á þeirri leið ákjósanleg fyrir mögulega tvöföldun vegarins.

Þessi leið felur í sér mun færri tengingar en núverandi veglína, sem er mikilvægt þegar litið er til umferðaröryggis. Ef þessi leið yrði valin væri einnig hægt að nýta núverandi Hringveg sem hluta af „innansveitar“ vegakerfi.

Þar sem Grunnafjörður er mjög mikilvægur út frá umhverfissjónarnmiðum ákvað Vegagerðin að ráðast í grunnrannsóknir á umhverfisþáttum fjarðarins til að fá úr því skorið hvort lagning Hringvegar yfir Grunnafjörð sé raunhæfur kostur m.t.t. mögulegra umhverfisáhrifa. Um leið er verið að svara þeirri spurningu hvort að vegur yfir Grunnafjörð sé raunhæfur kostur til frekari skoðunar þegar litið er til framtíðarlegu Hringvegar á milli Hvalfjarðarganga og Borgarness.“

Svo mörg voru þau orð. Skemmst er frá því að segja að vel sýnist mega þvera Grunnafjörð án þess að það hafi áhrif á náttúrlíf í Grunnafirði sé varlega farið og brú yfir fjörðinn höfð þannig að hún raski ekki sjávarföllum. Yrði framkvæmdin ekki ólík gerð brúar og aðliggjandi vega yfir Kolgrafafjörð á Snæfellsnesi, sem samtal var 7 km.

Til að af þessu gæti orðið þyrfti að breyta aðalskipulagi Hvalfjarðarsveitar sem gildir fyrir árin 2008 -2020 en ef á þetta yrði fallist við meðferð samgönguáætlunar má telja líklegt að þetta færi í framhaldinu í landsskipulag og bæri sveitarfélaginu þá að taka þetta í aðalskipulag sitt í framhaldinu.

Er hvatt til að vegur þessa leið verði skoðuð rækilega áður en ákveðið verður að byggja upp 2 + 1 veg í núverandi veglínu.

III. Hjáleið framhjá Borgarnesi

Í samgönguáætlun er á þriðja tímabili gert ráð fyrir hjáleið framhjá Borgarnesi og miðaða við að vegur þá leið geti orðið svonefndur 2+1 vegur. Á hinn bóginn er í vinnslu á vegum sveitarfélagsins breyting á aðalskipulagi þar sem gert er ráð fyrir að vegur þessa hjáleið hverfi úr skipulaginu enda hefur hún lengi verið þar inni án þess að nokkuð hafi gerst. Mjög hæpið verður þó að telja að sveitarfélaginu sé heimilt að taka þessa leið úr aðalskipulagi meðan hún er í áætlunum Alþingis. Nálgast má skipulagstillöguna á vef Borgarbyggðar, sjá: https://borgarbyggd.is/wp-content/uploads/2018/04/L%C3%BDsing.20042118.pdf (kortið sem hér er birt er fengið úr skipulagstillögunni). Þar er gert ráð ýmsum hraðaminnkandi aðgerðum í þéttbýlinu í Borgarnesi til að auk umferðaröryggi.

Telja verður á allan hátt heppilegra að umferð milli landshluta fái að fara sem mest óhindrað fram hjá þéttbýlinu.

Mynd 1: Skipulagssvæðið er afmarkað með rauðri línu.

Það er mat Samgöngufélagsins að nú þegar megi hefjast handa við gerð vegar þessa leið og nota veggjöld til að fjármagna framkvæmdina enda verði hægt á umferð í gegn um þéttbýlið í Borgarnesi með hraðahindrunum, þrengingum og örðum slíkum aðgerðum þannig að dragi sem mest úr umferð milli landshluta þá leið.

Gera má ráð fyrir að kostnaður við þessa framkvæmd verði um 1.500 til 1.800 m.kr. með virðisaukaskatti en um er að ræða 4,5 km veg. Meðalumferð á dag árið 2016 (ÁDU) um Seleyri við syðri enda fyllingarinnar að Borgarfjarðarbrú var um 4.500 ökutæki. Ef um 2.000 af þessum ökutækjum eða ca. 45% nýttu sér þessa styttingu og greiddu 200 kr. fyrir hverja ferð (rafræn innheimta) væru árstekjur af því um 146 m.kr. og þar af væri 14% virðisaukaskattur en 24% virðisaukaskattur af kostnaði við framkvæmdina drægist frá á móti og lækkaði hún því um ca. 300 til 350 m.kr. Ljóst má vera að þarna liggja möguleikar til að flýta framkvæmdum umtalsvert ef vilji stendur til og hafa þannig áhrif á fjölda þeirra ökutækja sem færi núverandi leið um Hringveginn í Borgarnesi. Er hvatt til að þessi kostur verði skoðaður rækilega. Þess má geta að meðalumferð á dag um Hringveginn í þéttbýlinu í Borgarnesi við Sandvík (gata þvert á Hringveg ca. 800 m frá Brúartorgi) er áætluð um 10.000 ökutæki.

IV. Ný lega Hringvegar yfir Hrútafjörð, Laxárdalsheiði og um göng undir Brattabrekku.

Áður hafa í umsögn Samgöngufélagsins, dags. 5. mars 2012 við eldri samgönguáætlanir til Alþingis verið kynntar hugmyndir um nýja legu Hringvegar yfir Hrútafjörð um Laxárdalsheiði og í göng undir Brattabrekku. Skal vísað til þess sem þar segir, sjá hér https://www.althingi.is/altext/erindi/140/140-1444.pdf . Er eindregið lagt til að skoðað verði vel hver teljist heppileg framtíðarlega aðalakleiðarinnar milli Suður- og vesturhluta landsins annars vegar og Norðurlands hins vegar, en telja verður að núverandi leið um Holtavörðuheiði geti engan veginn þjónað því hlutverki vegna hæðar vegarins 409 m.y.s. og oft erfiðra veður- og aksturskilyrða árið um kring. Verður að telja veglagningu yfir Hrútafjörð hafa mjög margt til að bera til að geta talist heppileg heilsársleið, þótt vissulega sé hún allt að 8 km lengri en leiðin um Holtavörðuheiði. Hins vegar stytti hún leiðina umtalsvert milli annars vegar Snæfellsnesi og Vestfjarða og hins vegar Norðurlands. Vegur þessa leið mundi því tengja saman byggðir svo um munaði, spara kostnað við framtíðaruppbyggingu fleiri vega og leiða til að vegurinn frá Dalsmynni í Borgarfirði um Holtavörðuheiði að Reykjum í Hrútafirði yrði ekki lengur aðalakleið og mætti draga úr viðhaldi og vetrarþjónustu í samræmi við það.

V. Húnavallaleið í Austur-Húnavatnssýslu og Vindheimaleið í Skagafirði.

Auk þess sem áður rakið er í fyrri umsögn Samgöngufélagins um þá tillögu að samgönguáætlun sem hér er til umfjöllunar og dagsett var 19. október sl. skal minnt á eldri og ítarlegir umsögn um vegi þessar leiðir í umsögn félagsins frá 5. mars 2012, en fátt virðist hafa breyst frá þeim tíma, sjá hér https://www.althingi.is/altext/erindi/140/140-1444.pdf

VI. Fjarðarheiðargöng Mjóafjarðargöng

Ekki verður undan því vikist að tengja Seyðisfjörð við aðra hluta landsins með jarðgöngum, þótt kostnaðarsamt sé. Þó að svonefnd Fjarðarheiðargöng milli Seyðisfjarðar og Héraðs líti út fyrir að vera fyrsti kostur þykir verða að kanna til hlítar kosti „Mjóafjarðarganga“ þ.e. milli annars vegar Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og hins vegar Mjóafjarðar og Norðfjarðar en um svipað löng göng væri að ræða samtals og Fjarðarheiðargöng eða milli 10 og 12 km. Hjá Samgöngufélaginu hefur ekki tekist að finna neina úttekt á kostum þess eða göllum að ráðast í gerð „Mjóafjarðarganga“ sem í fljótu bragði virðast nýtast mun fleirum en Fjarðarheiðargöng gerðu auk þess að skapa hringtengingu um Miðausturland og rjúfa einangrun Mjóafjarðar.

VII Útvarp í veggöng

Ekki verður við það unað að útsendingar útvarps náist ekki nema í sumum veggöngum hérlendis, en það á einungis við um öll nýrri göngin.

Þannig er útvarpssamband í Hvalfjarðargöngum, Norðfjarðargöngum og verður í Vaðlaheiðargöngum og Dýrafjarðargöngum. Einnig stóð Samgöngufélagið fyrir því að settur var upp búnaður til útvarpssendinga í Bolungarvíkurgöngum fyrir tæpu ári, sem greiddur var af einkaaðilum og var verð fyrir þann búnað ásamt uppsetningu um 10 m.kr. Samkomulag er um að hann verði þar tvö ár fráuppsetningu, en óvíst er hvað verður að þeim tíma liðnum. Útsendingar útvarps nást hins vegar ekki í göngum undir Breiðadals- og Botnsheiðar, Strákagöng og Múlagöng sem öll eru einbreið og nokkur kostnaður fylgdi að setja hann upp eða samtals allt að 100 m.kr. í öllum göngunum. Svo og vantar búnað til útvarpsútsendinga í Héðinsfjarðargöng, Fáskrúðsfjarðargöng og göng undir Almannaskarð en búnaður til útvarpsútsendinga í þessum göngum mundi kosta svipað og í Bolungarvíkurgöng, sem teljast verður óveruleg fjárhæð.

Þótt búnaður til útvarpsútsendinga teljist formlega ekki hluti öryggiskerfis gagnanna veitir það að ná útsendingum útvarps, ekki síst í einbreiðum göngum, öryggis- og þægindatilfinningu. Ekki er annað vitað en útvarp teljist staðalbúnaður í öllum göngum í Noregi og Færeyjum og því eðlilegt að slíkt hið sama mundi gilda hér á landi.

VIII Lokaorð

Fjölmörg atriði fleiri mætti tiltaka í athugasemdum við samgönguáætlun sem ætlað er að gilda til 15 ára. Sérstaklega skal áréttað að útilokað sýnist að byggja upp betra vegakerfi og haldi því við svo vel sé nema með með auknum tekjum sem vandséð er að fáist nema með notkunargjöldum og ber að fagna því ef svo getur orðið. Á vettvangi Samgöngufélagins hefur þetta verið skoðaða talsvert og aðferðir og staðir við

beitingu þeirra kynntir. Er loks vonast til að það sem hér hefur verið upp talið verði skoðað og að það nýtist við gerð góðrar samgönguáætlunar þar sem hagsmunir samfélagsins alls verði hafði að leiðarljósi.

F.h. Samgöngufélagsins

fyrirsvarsmaður

SAMORKA

Samorka eru samtök orku- og veitufyrirtækja á Íslandi. Innan samtakanna starfa fráveitur, hitaveitur, vatnsveitur, raforku– framleiðendur, raforkusalar og flutnings- og dreifingaraðilar raforku

Reykjavík, 29. október 2018

Alþingi - Nefndasvið
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Efni: Umsögn Samorku um „tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033“

Samorka, samtök orku- og veitufyrirtækja sendi inn umsögn um umhverfismat samgönguáætlunar 2019 – 2033 og kom þar fram með ábendingar um vatnsverndarsvæði og mikilvægi þeirra. Var á það bent að enginn texti væri í matinu sem fjallaði um mikilvægi vatnsauðlindarinnar og þá í samhengi við þá staðreynd að víða um land liggja þjóðvegir um vatnsverndarsvæði.

Þessar ábendingar eru áréttaðar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáæltun fyrir árin 2019-2033. Samtökin benda á að aðgangur að hreinu og heilnæmu neysluvatni er lífspursmál fyrir íbúa og atvinnulíf og mengun vegna umferðar eða mengunarslysa getur haft gífurleg og viðvarandi áhrif á vatnsból. Er hér einkum horft til slysa þar sem díselolía eða bensín eða sambærileg efni bifreiða komast í jarðveg eða vatnsveg á vatnsverndarsvæðum og sama getur átt við um farm flutningabíla sem um þjóðvegina aka.

Af þessum ástæðum telja samtökin mjög mikilvægt að sérstaklega sé horft til þessarar hættu og mats á henni við endurbætur, viðhald og nýframkvæmdir í þjóðvegakerfinu. Nauðsynlegt er að sérstakt tillit sé tekið til þessa við hönnun vega og ákvörðunar um varnarbúnað á umræddum svæðum en einnig í forgangsröðun verkefna. Er því mikilvægt að Vegagerðin láti gera sérstakt mat á þessum þáttum og hvar brýnna aðgerða kann að vera þörf. Er Samorka að sjálfsögðu tilbúin í samstarf hér að lútandi.

Er því eðlilegt að um vatnsverndina sé fjallað með sjálfstæðum hætti í samgönguáætlun t.d. í kafla 2.2. „Markmið um öruggar samgöngur“ og í kafla 2.4 „Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur“. Hér þarf að hafa í huga að vatnsverndarsvæðin eru sérstaklega viðkvæm og í raun ekki nægilegt að „lágmarka afleiðingar“ mengunarslysa heldur að hægt sé að koma í veg fyrir afleiðingar mengunar á þeim svæðum, svo vísað sé til liðar 2.4.13 í þingsályktuninni.

Til þess þarf að taka sérstakt tillit til vatnsverndarinnar í hönnun og tryggja nægilega góð öryggissvæði meðfram vegum á vatnsverndarsvæðunum þar sem jarðvegspúðar taka við mengun og hana síðan hægt að grafa upp og koma í burtu af svæðinu. Í þessu sambandi má einnig vísa til kaflans um staðbundin og svæðisbundin umherfisáhrif þar sem eðlilegt væri að fjalla um þessi atriði.

SAMORKA

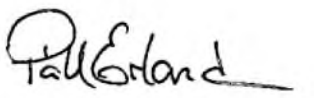
Samorka eru samtök orku- og veitufyrirtækja á Íslandi. Innan samtakanna starfa fráveitur, hitaveitur, vatnsveitur, raforku– framleiðendur, raforkusalar og flutnings- og dreifingaraðilar raforku

Áréttað er að mikilvægt er að vatnsverndarhagsmunanna og tillitinu til þeirra sér sérstaklega getið í samgönguáætlun svo skýrt sé að Vegagerðinni sé skylt að taka tillit til þessara öryggisþátta sem annarra við hönnun, framkvæmdir, forgangsröðun og áhættumat.

Beðist er velvirðingar á að farið var fram yfir uppgefinn umsagnarfrest en þess vænst að það komi ekki að sök.

Að öðru leyti vísar SAMORKA til umsagna einstakra aðildarfyrirtækja.

Virðingarfyllst,



Páll Erland,
framkvæmdastjóri

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 16. janúar 2019

Minnispunktar fyrir fund SAF með umhverfis- og samgöngunefnd v. veggjalda

Samtök ferðaþjónustunnar þakka fyrir tækifæri til að koma á fund efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis og vilja koma eftirfarandi punktum á framfæri varðandi væntanleg veggjöld.

Samtök ferðaþjónustunnar hafa ekki tekið afstöðu með eða á móti veggjöldum og er hér því aðeins settir fram punktar um sem samtökin telja nauðsynlegt að hafa í huga við fyrirkomulag veggjalda verði ákveðið að fara þá leið.

- Veggjald verður að ganga fyrst og fremst út á að þeir greiði sem aki.
- Mikilvægt er að taka tillit til stórnotenda, s.s. bílaleiga og hópbifreiðafyrirtækja, við innheimtu veggjalda og þarf til þeirra hnökra sem skapast hafa í upphafi gjaldtöku Vaðlaheiðarganga.
- Gjaldflokkar fyrir bifreiðar yfir 3,5 tonn verða að vera skýrir og sanngjarnir
- Tryggja þarf að ökumaður bifreiðar, sé hann ekki umráðamaður, geti greitt gjaldið án fyrirhafnar og fái skýrar upplýsingar um það.
- Koma þarf á fót miðlægum gagnagrunn sem sendir í rauntíma upplýsingar um ógreidd veggjöld til umráðamanna þannig að þeir geti innheimt eftir því sem við á.

Samtökin áskilja sér rétt að koma með frekari punkta og ábendingar á síðari stigum.

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 26. október 2018

Efni: Samgönguáætlun 2019–2033 og fimm ára samgönguáætlun 2019–2023

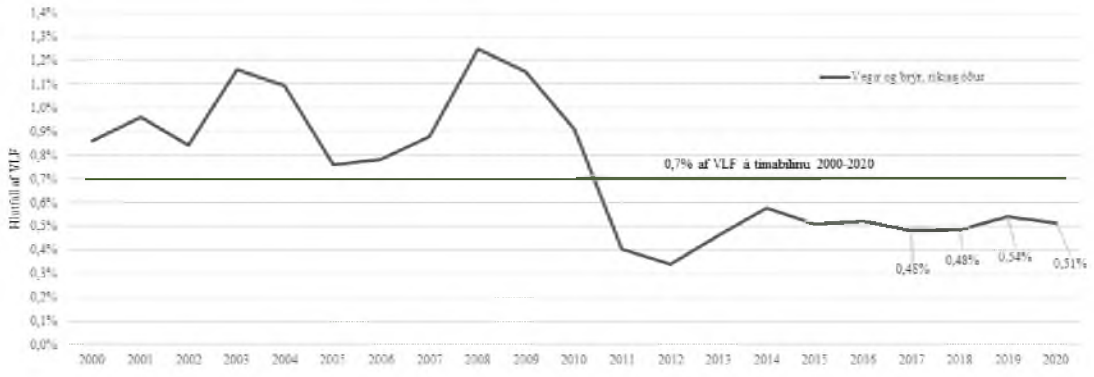
Samtök atvinnulífsins, Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi, Samtök iðnaðarins, SVÞ - Samtök verslunar og þjónustu og Samtök ferðaþjónustunnar senda umhverfis- og samgöngunefnd sameiginlega umsögn um samgönguáætlun 2019–2033 og fimm ára samgönguáætlun 2019 - 2023.

Að mati samtakanna eru sterkir innviðir, eins og samgöngur, forsendur öflugs atvinnulífs og byggðarþróunar á Íslandi. Umferð hefur aukist gífurlega síðustu ár og þar hefur mikill fjöldi ferðmanna haft sitt að segja. Aldrei hefur því verið meira álag á samgöngukerfinu, samfara ófullnægjandi viðhaldi og fjárfestinga.

Samtökin hafa áður í umsögnum sínum til Alþingis lagt áherslu á að samgönguáætlanir taki mið af þessu og að forgangsraða þurfi verkefnum þannig að fyrst verði ráðist í þau verkefni sem brýnust eru þ.e. skila mestum þjóðhagslegum ávinningi. Í þeirri forgangsröðun þarf að tryggja að innviðir í vegakerfinu verði styrktir og viðhald ekki látið sitja á hakanum. Meta verður hvaða aðgerðir séu þjóðhagslega hagkvæmar og nýta kostnaðar-/ábatagreiningar líkt og tíðkast í löndunum í kringum okkur.

Samkvæmt fjárlagafrumvarpinu 2019 er áætlað að verja 23,5 milljörðum króna við nýframkvæmda á vegum og brýns viðhalds. Þrátt fyrir að auka eigi framlög til samgöngumála á næstu árum eru framlögin engu að síður undir sögulegu meðaltali síðustu áratuga, sem hlutfall af landsframleiðslu. Samtökin telja aukninguna vera of litla miðað við þá miklu þörf sem er til staðar. Það þarf meira til og núna er rétti tíminn til að ráðast í auknar framkvæmdir. Samgönguáætlunin ber með sér að ríkisstjórnin ætli ekki að sinna því viðhaldi sem nauðsyn er á né ráðast í nýjar framkvæmdir:

Fjárfesting (ný) í vegum



Heimild: Hagstofa (þjóðhagsreikningar), Peningamál SI 2018:3, Frumvarp til fjárlaga 2019, Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023.

Samtökin hafa eftirfarandi ábendingar í tengslum við einstaka þætti þeirra samgönguáætlana sem til umsagnar eru:

Vegir

Í 15 ára samgönguáætlun, sbr. kafla 2.1.5, er tekið fram að allar helstu stofnleiðir og tenging þeirra við þéttbýli með fleiri en 100 íbúa verði með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli. Auk þessa eigi að gera átak við lagningu á bundnu slitlagi á umferðarlitla vegi sem hafa viðunandi burðarþol þrátt fyrir að veghönnun sé að einhverju leyti ábótavant. Í fimm ára áætluninni er ennfremur tekið fram að burðarþoli vega sé víða ábótavant og því er áhersla lögð á úrbætur eftir því sem fjármagn leyfi.

Samtökin vísa til skýrslu Samtaka iðnaðarins: *Innviðir á Íslandi - Ástand og framtíðarhorfur* sem gefin var út á síðasta ári en þar er að finna heildstæða greiningu á ástandi innviða landsins. Þar kemur fram að vegakerfi Íslands sé stórt miðað við íbúafjölda og áfangastaðir dreifðir. Þar kemur fram að uppsöfnuð viðhaldsþörf í þjóðvegakerfinu sé um 70 milljarðar króna. Sú tala inniheldur ekki nýfjárfestingar en þörfin fyrir slíkar fjárfestingar hleypur á hundruðum milljarða. Við þessu verður að bregðast og eru í skýrslunni settar fram góðar tillögur að úrbótum. Þar er tekið fram mikilvægi þess að verkum sé forgangsraðað eftir öryggi og umferðarmagni og að fram fari kostnaðar/ og ábatagreining á þeim verkefnum sem fjárfesta eigi í.

Í áætluninni til 15 ára er einnig stefnt að því samgöngukerfið taki tillit til þarfa ferðaþjónustunnar, m.a. vegna markmiða um dreifingu ferðamanna um landið og að sérstaklega skuli hugað að vetrarþjónustu á vegakerfinu. Í því samhengi er mikilvægt að benda á mikilvægi þess að bæta vegi eins og í Húsafelli yfir Kaldadal og Kjalveg þannig að þeir geti verið opnir allt að 8 mánuði. Þá fagna samtökin því að nú sé gert ráð fyrir að klára vegakaflann frá Dettifoss í Ásbyrgi sem hefur verið allt of lengi í bið.

Mikilvægt er að mati samtakanna að huga að umferðaröryggi og er og virk vetrarþjónusta hluti að slíkum aðgerðum, m.a. með það að leiðarljósi að halda vegum bæði opnum og í ökufæru ástandi fyrir jafnt almenning sem og atvinnulíf. Þá er slík þjónusta grundvöllur fyrir því að tryggja ábyrga flutninga á aðföngum yfir vetrartíma. Því telja samtökin mikilvægt að fjármagn verði tryggt í þá þjónustu enda hefur Vegagerðinni verið sniðinn þröngur stakkur til að annast þá þjónustu á undangengnum árum.

Flugvellir

Í fimm ára áætluninni, sbr. kafla 2.2.2, er tekið fram að áætlað viðhaldsfé á árunum 2019–2023 sé ekki nægjanlegt fyrir alla flugvelli í innanlandskerfinu og því verði viðhald flugvalla og lendingarstaða í lágmarki innan þessa fjárhagsramma. Samkvæmt áðurnefndri skýrslu er uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og framkvæmdir í innanlandskerfinu eftir aðhaldsaðgerðir undanfarinna ára. Vísa samtökin aftur til tillagna um úrbætur sem þar er að finna og telja verulega slæmt að ekki sé komið til móts við viðhaldsþörfina. Þá harma samtökin að ekki sé gert ráð fyrir skjótari uppbyggingu á flughlöðum og viðhaldi flugbrauta á skilgreindum varaflugvöllum en alþjóðaflug til Íslands og um Ísland hefur aukist gríðarlega undanfarin ár. Uppbygging í þágu flugöryggis hefur ekki átt sér stað á varaflugvöllum þrátt fyrir að mikinn vöxt og skyldu flugrekenda að skrá varaflugföll í flugi til landsins.

Hafnir

Í áðurnefndri skýrslu er gert ráð fyrir mikilli aukningu í heildarvöruflutningum um hafnir landsins til ársins 2027. Þá kemur fram að margar hafnir þurfi endurbætur til að geta þjónað sínu hlutverki almennilega. Tekið er fram í samgönguáætlun til 15 ára, í kafla 2.1. um greiðar

samgöngur, að fjármagn til greiðsluþátttöku í hafnarframkvæmdum hafi verið takmarkað undanfarin ár og að víða sé kominn tími á endurnýjun hafnarkanta og eru dæmi um slæmt ástand þeirra.

Orkuskipti í samgöngum

Samtökin gera ráð fyrir að við gerð næstu samgönguáætlunar verði frekar gert ráð fyrir stefnu og markmiðum í orkuskiptum í samgöngum til ársins 2030. Slík stefna þarf að innihalda allt frá ökutækjum til mannvirkja og aðgengi að vistvænu eldsneyti.

Þessi dæmi sýna hversu mikilvægt það er að forgangsraðað sé í þágu viðhalds enda stuðlar það að greiðari og öruggari samgöngum. Með fjárfestingu í innviðum er fjárfest í lífsgæðum þjóðarinnar og samkeppnishæfni atvinnulífsins.

Samtökin vilja þá að lokum taka undir þau sjónarmið sem fram koma í 15 ára áætluninni, sbr. kafla 23.10, um að skoða eigi fjölbreyttar leiðir til fjármögnunar stórra framkvæmda m.a. í samstarfi við einkaaðila. Telja samtökin jákvætt að kanna eigi möguleika á aðkomu einkaaðila að stærri framkvæmdum sem samstarfsverkefni opinberra aðila og einkaaðila, þ.e. með svokölluðu „Public Private Partnership“ fyrirkomulagi.

Að öðru leyti gera samtökin ekki frekari athugasemdir við fyrirliggjandi frumvarp. Samtökin áskilja sér þó rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og lýsa sig um leið reiðubúin til að funda um efnið sé þess óskað af hálfu nefndarinnar.

Virðingarfyllst,

F.h. Samtaka atvinnulífsins

F.h. Samtaka Iðnaðarins

F. h. Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi

F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

F.h. SVÞ- Samtaka verslunar og þjónustu

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Selfossi, 30. október 2018

Efni: Umsögn Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga (SASS) um tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlun til fimm ára 2019-2023, mál 172 og samgönguáætlun til fimmtán ára, 2019-2033, mál 173.

Í skýrslu samgöngunefndar SASS, dagsett í september 2017, eru teknar saman upplýsingar um þau verkefni sem blasa við Sunnlendingum í samgöngumálum 2017-2026. **Skýrsluna má finna hér**. Sveitarfélögin á Suðurlandi telja afar brýnt að fjármagni verði veitt í þessi verkefni þannig að þau komi til framkvæmda á tímabilinu.

Ánægjulegt er að sjá að sum verkefnin eru þegar hafin og sum þeirra eru á fimm ára eða fimmtán ára samgönguáætlun ríkisins s.s. að farið verði í framkvæmdir á hættulegasta vegkafla landsins en gert er ráð fyrir að ljúka endurbótum á og aðskilnaði akstursstefna á milli Kamba og Biskupstungnabrautar árið 2023 og að byggja eigi tvöfalda brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi. Það veldur hins vegar **miklum vonbrigðum** að vegstytting yfir Hornafjarðarfljót (hringvegur um Hornafjörð) skuli ekki vera að fullu fjármögnuð á þessari áætlun og að framkvæmdum verði frestað til 2021. Í samgönguáætlun til ársins 2033 eru markmiðin m.a. að fækka einbreiðum brúm, stytta akstursleiðir, flug eða siglingaleiðir til Reykjavíkur niður í 3,5 klst. Nýtt vegstæði styttir þjóðveginn um 14 km. og fækkar einbreiðum brúm um þrjár ásamt því að fækka vegtengingum inn á þjóðveg umtalsvert og þannig efla öryggi vegfarenda, sem er markmið með nýrri samgönguáætlun.

Öll verkefnin sem tilgreind eru í samgöngumálum Sunnlendinga 2017-2026 snúa að öryggi og velferð íbúa og þeirra fjölmörgu gesta sem sækja Suðurland heim á hverjum degi. Í nýlegri íbúakönnun sem gerð var meðal íbúa á Suðurlandi var umferðaröryggi sérstaklega tilgreint sem atriði sem hefur mikil áhrif á skilyrði til búsetu en greiðar samgöngur hafa mikil áhrif á búsetuskilyrði, atvinnutækifæri, öryggi og lífsgæði fólks.

Íbúum á Suðurlandi fjölgaði, skv. gögnum Hagstofunnar, um 4,7% eða um 1.300 á milli áranna 2017 og 2018. Samkvæmt fyrirliggjandi fjárlagafrumvarpi er gert ráð fyrir að ferðamönnum á Íslandi fjölgi um 2,6% eða tæplega 70.000 á næsta ári. Rannsóknir sýna að rúmlega 70% ferðamanna sæki Suðurland heim og um 55% allra ferðamanna sem hingað koma gista á einhverjum tímapunkti í landshlutanum.

Þetta byggir á opinberum tölum frá árinu 2016 og miðað við þær breytingar sem hafa orðið á ferðahegðun er líklegt að þessi hlutföll hafi hækkað og það hefur **bein áhrif á innviði, þ.m.t. samgöngur**.

Samgöngumál og innviðir

Í viðauka hér á eftir er gerð nánari grein fyrir innviðum og vegum á Suðurlandi. Þar eru tilgreind nánari rök fyrir nauðsyn uppbyggingar málaflokksins í landshlutanum en skv. uppl. Vegagerðarinnar eru um 23% vegakerfisins á Íslandi á Suðurlandi. Nauðsynlegt er að **tryggt verði fjármagn til uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins** til að stuðla að auknu umferðaröryggi og til að vegakerfið anni stóraukinni umferð. **Þrátt fyrir að auknu fé hafi verið varið í viðhald og bætta þjónustu þarf að gera enn betur.**

Samgönguáætlun Suðurlands

Vísað er til **Samgönguáætlunar Suðurlands 2017-2026** sem kynnt var Samgöngunefnd og á ársþingi samtakanna síðla árs 2017. Skýrsluna má finna hér. Skýrslan er ákall sveitarstjórna á Suðurlandi um bætta vegi á Suðurlandi, **þörf fyrir nýframkvæmdir, viðhald og bætt öryggi á vegum, betri fjarskipti, ljósleiðara sem og GSM samband**. Þá fjallar áætlunin um **almenningssamgöngur, að flugsamgöngum og ferjusiglingum** meðtöldum.

Á nýliðnu ársþingi var fjallað um skýrsluna og voru þingfulltrúar sammála um að niðrustöður hennar sýni að enn sé aðgerða þörf í samgöngum á Suðurlandi, bæði í **uppbyggingu og viðhaldi vegakerfisins til að tryggja öryggi vegfarenda**.

Umferðaröryggi (einbreiðar brýr, yfirborð vegar)

Ársþing SASS 2018 áréttar niðurstöður Samgönguáætlunar SASS er varðar öryggi á vegum og fagnar þeim úrbótum sem gerðar hafa verið frá því að skýrslan kom út s.s endurbætur á Hellisheiði.

Ítrekað er mikilvægi þess að fyrirhuguðum áformum varðandi úrbætur á þjóðvegakerfinu gangi eftir um að tryggja umferðaröryggi s.s. merkingar á vegum. Einnig verði hugað að öryggi hjólandi umferðar, hestaumferðar o.s.frv. Er bent á mikilvægi þess að fara í **átak í umferðarfræðslu/forvörnum og gæslu**. Upplýsingaveitur eru lykilatriði í að fræða ferðamenn til að draga úr slysahættu á vegum landsins.

Ársþing SASS 2018 leggur áherslu á að litið verið til þeirra forgangsverkefna sem fyrrgreind skýrsla samtakanna tekur til og eiga að vera kláraðar fyrir 2020. **Slysahætta af einbreiðum brúm** er mikil og nauðsynlegt að gera úrbætur þar á.

Almenningssamgöngur

Ársþing SASS 2018 ítrekar áskorun á ríkisvaldið að **standa vörð um almenningssamgöngur í landinu**. Óboðlegt er að ekki sé fundin lausn á málinu. Ríkið þarf að sýna ábyrgð og tryggja forsendur almenningssamgangna og það rekstrarfjármagn sem þarf til.

Forsenda þess að ársþing SASS 2018 samþykki fjárhagsáætlun samtakanna fyrir árið 2019 er að samningar náist við ríkið um að halda úti óbreyttum rekstri almenningssamgangna út árið 2019 og að

ríkið greiði 50 m.kr. til viðbótar í fjármögnun verkefnisins. Það er jafnframt afdráttarlaus krafa ársþings SASS að ríkið geri upp 36 m.kr. halla vegna ársins 2018. Ef ekki tekst að ná fram verulegum hækkunum til málaflokksins við gerð fjárlaga 2019 telur ársþingið nauðsynlegt að **hætta rekstri almenningssamgangna um komandi áramót**.

Ársþing SASS 2018 ítrekar fyrri ályktanir um að **skilvirkt lagaumhverfi um almenningssamgöngur** sé forsenda þess að sveitarfélögin á Suðurlandi geti haldið utan um þetta verkefni. Staða mála nú er í raun algerlega óviðunandi fyrir sveitarfélögin en fyrirséð er að tap verður á rekstri almenningssamgangna hjá SASS fjórða árið í röð.

Ársþing SASS 2018 skorar á stjórn SASS og stjórnvöld að ráðast í þarfagreiningu á þjónustu almenningssamgangna til að mæta betur þörfum notendahópana, sem eru m.a. börn, ungmenni og lífeyrisþegar. Almenningssamgöngur bæta búsetuskilyrði í dreifðum byggðum landsins.

Ársþing SASS 2018 tekur undir ályktun Ungmennaráðs Suðurlands um mikilvægi almenningssamgangna fyrir ungt fólk.

Ársþing SASS 2018 leggur áherslu á að skoðaðar verði leiðir við **frekari niðurgreiðslu á innanlandsflugi** líkt og aðrar almenningssamgöngur. Lagt er til að þess verði farið á leit við stjórnvöld að vinna við **skosku leiðina** verði kláruð sem fyrst. Áætlunarflug innanlands er mikilvægur hlekkur í almenningssamgöngum og tryggir aðgengi þeirra sem fjærst búa frá höfuðborgarsvæðinu að nauðsynlegri opinberri þjónustu, sérstaklega heilbrigðiskerfinu.

Ársþing SASS 2018 hvetur til þess að fyrirætlanir um millilandaflug verða teknar til skoðunar við endurskoðun Samgönguáætlunar.

Ársþing SASS 2018 ítrekar mikilvægi fyrri ályktana um að **ferjusiglingar til Vestmannaeyja verði skilgreindar sem þjóðvegur**. Huga þarf að endurbótum á Landeyjahöfn til að tryggja að höfnin verði heilsárshöfn.

Stjórn SASS ítrekar **mikilvægi almenningssamgangna í byggðaþróun í landinu**, þ.m.t. á Suðurlandi og bendir á að í framlagðri samgönguáætlun og á fjárlögum komandi árs er ekki gert ráð fyrir þeim fjármunum sem þarf til málaflokksins. Áformin eru heldur ekki í samræmi við sáttmála ríkjandi valdhafa en í honum kemur fram að áfram þurfi að byggja upp almenningssamgöngur um land allt.

Sjóvarnargarðar, Grynnslin og hafnir á Suðurlandi

Ársþing SASS 2018 ítrekar fyrri ályktanir um að tryggja **nægjanlegt fjármagn til viðhalds, rannsókna og uppbyggingar hafna á starfssvæði samtakanna**. Vísað er til Samgönguáætlunar Suðurlands 2017-2026 þar sem ítarlega er gert grein fyrir þessum þáttum.

Höfnin í Þorlákshöfn

Ársþing SASS 2018 krefst þess að stjórnvöld tryggi fjármagn til **áframhaldandi eflingar og uppbyggingar hafnar í Þorlákshöfn**. Höfnin í Þorlákshöfn er orðin gríðarlega mikilvæg hvað varðar atvinnuuppbyggingu fyrir Suðurland í heild.

Vegtollar

Ársþing SASS 2018 leggur til að kafli um veggjöld í Samgönguáætlun SASS 2017-2026 verði endurskoðaður og **unnið verði með hugmyndir að heildrænum lausnum hvað varðar veggjöld**.

Lögð er áhersla á að hugmyndir um gjaldtöku verði hugsaðar heildrænt og að gjaldtaka einstakra nýframkvæmda séu teknar til sérstakrar skoðunar. Áréttað er að **ávallt sé fær hjáleið við gjaldskylda vegi** til að tryggja jafnræði búsetu í dreifðum byggðum landsins.

Þá er lögð áhersla á að **skipting núverandi tekjustofna skili sér til samgöngubóta** og mikilvægt er að skipulagsákvörðunarréttur sveitarfélaga sé virtur við nýframkvæmdir vega.

Stjórn SASS mælir eindregið með að fyrir afgreiðslu þingályktunartillögunar verði bætt úr ofangreindum vanköntum.

Fyrirsvarsmenn samtakanna óska eftir að koma á fund nefndarinnar.

Virðingarfyllst,
f.h. stjórnar SASS

Bjarni Guðmundsson,
framkvæmdastjóri

VIÐAUKI 1

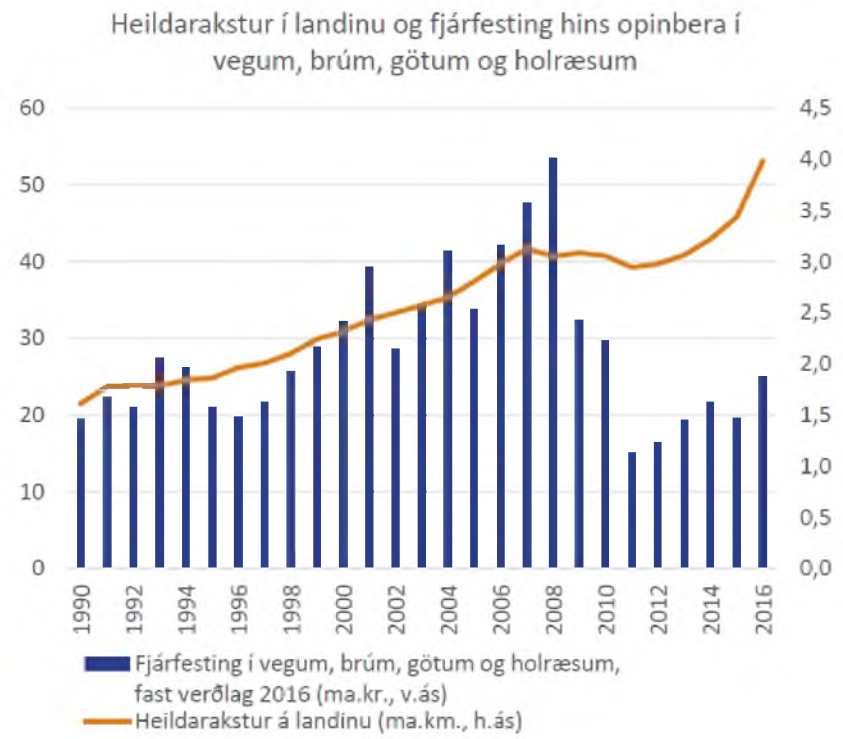
Innviðir og vegir á Suðurlandi - minnisblað 10.10.2018

Samtök iðnaðarins og Félag ráðgjafarverkfræðinga stóðu að útgáfu á skýrslu um stöðu innviða á Íslandi. Skýrslan heitir: *Innviðir á Íslandi, ástand og framtíðarhorfur*. Skýrslan var kynnt á opnum fundi þann 5. október 2017 eða fyrir um einu ári síðan.

Í skýrslunni er gerð úttekt á helst innviðum í tíu köflum sem fjalla um flugvelli, vegi, hafnir, fráveitur, hitaveitur, vatnsveitur, úrgangsmál, orkuvinnslu, orkuflutninga og fasteignir ríkis og sveitarfélaga.

Markmið með útgáfu skýrslunnar er að lýsa stöðu helstu innviða hagkerfisins og draga fram þarfir og lausnir til að tryggja gæði þessara meginstoða íslensks samfélags. Í skýrslunni er lagt mat á endurstofnvirði innviðanna sem eru teknir fyrir, ástand þeirra metið, greint frá hverjar framtíðarhorfurnar eru og lagt mat á uppsafnaða viðhaldsþörf. Þá eru settar fram ráðleggingar og lýsing á því hvað þarf til að koma á breytingum. Skýrslan er lögð fram til að skapa upplýsta umræðu um stöðu innviða íslenska hagkerfisins.

Í skýrslunni kemur meðal annars fram að heildarendurstofnvirði ofangreindra innviða er áætlað 3.493 ma.kr. Til samanburðar stóðu heildareignir lífeyrissjóða landsmanna í 3.725 ma.kr. í lok júlí 2017.



Rökin:

- Gríðarlegur ágangur hefur verið á innviði ferðaþjónustunnar s.s. vegi. Þunginn hefur verið mestur á Suðurlandi af öllum landshlutunum.
- Af þeim 10 þáttum sem tilgreindir eru í ástandsskýrslu SI þá koma vegir verst út.
- Góður tímapunktur að fara í framkvæmdir. Það hefur dregið verulega annars vegar úr hagvexti á Íslandi og hins vegar spennunni á samfélaginu. Vöxtur ferðaþjónustunnar hefur m.a. hægt verulega á sér.
- Vegir og samgöngur eru meðal áhrifamestu þátta á atvinnulíf og jákvæða þróun lýðfræðilegra þátta. Vegir eru lífæð samfélaga. Ef lífæðin skaddast og jafnvel stoppar þá stöðvast hjól atvinnulífs og samfélaga.
- Ef samfélög og atvinnugreinar ætla að halda uppi góðu og öflugu þjónustustigi þá þarf að byggja upp innviði s.s. vegi. Samkeppnishæfni samfélaga byggist upp á öflugum samgöngum.
- Uppsöfnuð viðhaldsþörf vega er gríðarleg. Ferðaþjónusta margfaldaðist af stærð á fáum árum með auknu álagi á vegi. Viðhaldsþörf vega hefur ekki verið í neinum takti við fjölgun ferðamanna og aukna umferð á vegum á Suðurlandi.
- Líklegar afleiðing þess að vegasamgöngur verða slæmar eru þær að ferðamenn hætta að keyra um vegina, slys verða tíðari og fólk hefur ekki áhuga á að búa á stöðum þar sem vegasamgöngur eru slæmar.
- Mikilvægt er að skoða fleiri leiðir til fjármögnunar og framkvæmda en frá hinu opinbera til að hraða uppbyggingu, s.s. með aðkomu einkaaðila og annarra fjárfesta s.s. lífeyrissjóða, innviðasjóða, svo fátt eitt sé nefnt.
- Þróunin í ferðaþjónustu á undangengnum mánuðum hefur verið sú að erlendir gestir fara styttra út frá Höfuðborgarsvæðinu. Sökum nálægðar Suðurlands við Höfuðborgarsvæðið þá minnkar ekki straumur ferðamanna á Suðurland. Þrátt fyrir að aukning á fjölda ferðamanna sé farin að hægja verulega á sér, þá eykst stöðugt þungi umferðar frá ferðmönnum inn á Suðurland.
- Slysatíðni á vegum á Suðurlandi er gríðarlega há - hér. Á Suðurlandi eru margir af fjölförnustu vegum landsins.
- 61% ferðamanna sem fóru í dagsferðir innanlands á árinu 2017 fóru í dagsferð um Suðurland. Næsti landshluti á eftir var Vesturland með 33% - hér
- Áætlað er að 2,3 - 2,4 milljónir erlendra ferðamanna heimsæki Ísland á árinu 2019.
- Umferð um nokkra staði árið 2017, sjá að neðan í mynd á næstu bls.
- Rúmlega 1,2 milljónir ferðamann komu að Gullfossi og Geysi árið 2017. Gera má ráð fyrir því að á næsta ári (2019) verði fjöldi ferðamanna á svæðinu í kringum 1,5 milljónir ferðamanna

Áætlaður fjöldi ferðamanna á einstökum svæðum og stöðum:

	Sumar 2017		Vetur 2017		Íslendingar 2016	
Fjöldi ferðamanna á tímabili		777.889		1.417.382		332.529
	%*	Fjöldi	%**	Fjöldi	%***	Fjöldi
Reykjavík	95,6	743.700	96,7	1.370.600	26,6	88.500
Nágrannasveitarfélög höfuðborgar	47	365.600	54,6	773.900		
Suðurland	71,2	553.900	55	779.600	57,7	191.900
Reykjanes	39,8	309.600	36,2	513.100	13,7	45.600
Vesturland	48,4	376.500	29	411.000	45,6	151.600
Norðurland	50,2	390.500	17,3	245.200	55,1	183.200
Austurland	44,8	348.500	16,6	235.300	22,6	75.200
Hálendið	29,6	230.300	9,6	136.100	7,7	25.600
Vestfirðir	20	155.600	8,4	119.100	20,4	67.800
Reykjanesbær	17,1	133.000	15,7	222.500	8,6	28.600
Reykjanesviti/Heimsálfurú/Gunnuhver	18,1	140.800	14	198.400	1,8	6.000
Bláa lónið	23,4	182.000	26,3	372.800	1,3	4.300
Grindavík					5,4	18.000
Sandgerði					2,3	7.600
Krísuvík					2,1	7.000
Borgarnes	23	178.900	14,9	211.200	20,9	69.500
Snæfellsnes/Þjóðhárðurinn Snæf.nes	36	280.000	19,4	275.000	9,9	32.900
Stykkishólmur/Eyjar Breiðafjarðar	20,3	157.900	8,8	124.700	12,6	41.900
Búðardalur/Dalir	13,4	104.200	5,8	82.200	7,7	25.600
Húsafell / Reykholt	18,2	141.600	9,5	134.700	14,5	48.200
Hvalfjörður					11,5	38.200
Ísafjörður	11,9	92.600	3,9	55.300	9,5	31.600
Arnarfjörður/Dynjandi	8,6	66.900				
Látrabjarg	7,2	56.000			2,4	8.000
Hólmavík/Strandir	10,7	83.200			7,1	23.600
Hornstrandir	3,5	27.200			1,8	6.000
Hvammstangi/Hvítserkur	14,3	111.200	4,7	66.600	6,8	22.600
Skagafjörður	20,1	156.400	6,4	90.700	13,9	46.200
Akureyri	46,2	359.400	14,5	205.500	38	126.400
Mývatnssveit	45,3	352.400	12,6	178.600	12,1	40.200
Húsavík	33,2	258.300	6,2	87.900	10,2	33.900
Ásbyrgi/Dettifoss	40,1	311.900			4,8	16.000
Melrakakslétta/Þórshöfn	4,2	32.700			2,6	8.600
Siglufjörður					12,2	40.600
Borgarfjörður eystri	13,4	104.200			3,5	11.600
Egilsstaðir/Hallormsstaður	31,8	247.400	7,8	110.600	14,8	49.200
Seyðisfjörður	28	217.800	6,3	89.300	5,7	19.000
Djúpavogur	18,9	147.000	7	99.200	4,8	16.000
Neskaupsstaður	8,3	64.600				
Stöðvarfjörður	11,5	89.500			3,3	11.000
Eskifjörður	15,6	121.400			4,1	13.600
Vopnafjörður					2,1	7.000
Hornafjörður	16,8	130.700	9,3	131.800	8,5	28.300
Jökulsárlón	50,2	390.500	30,6	433.700	6,9	22.900
Skaftafell	46,4	360.900	27,7	392.600	4,7	15.600
Vík	56,6	440.300	41,5	588.200	11,4	37.900
Skógar	48,6	378.100	31,8	450.700	8,3	27.600
Þórsmörk	25,8	200.700	10,4	147.400	4,3	14.300
Vestmannaeyjar	7,9	61.500			9,3	30.900
Þingvellir	56,8	441.800	41,4	586.800	14	46.600
Geysir/Gullfoss	62,6	487.000	48	680.300	13,8	45.900
Eyrarbakki	13,4	104.200	8,7	123.300	6,4	21.300
Kirkjubæjarklaustur					9,1	30.300
Herðubreiðarlindir/Askja	7,7	59.900			2	6.700
Sprengisandur	4,7	36.600			2,2	7.300
Kjölur/Hveravellir	9,4	73.100			2,5	8.300
Landmannalaugar	19,8	154.000			3,3	11.000
Kverkfjöll					1,1	3.700
Askja					2	6.700

Líkamstjón í umferðarslysum, á Suðurlandsvegi, í Mýrdalshreppi og Skaftárhreppi, 2015 – 2018.

(Vegarkafli frá Jökulsá á Sólheimasandi að gömlu sýslumörkum á Skeiðarársandi, skammt vestan Gígjukvíslar)

(Byggt á tölum frá lögreglunni á Suðurlandi)

Á árunum 2015 – 2018 slösuðust 128 einstaklingar á Suðurlandsvegi í Mýrdalshreppi og Skaftárhreppi, þar af létust 9 einstaklingar.

Skaftárhreppur: 94 einstaklingar slasaðir, þar af 5 látnir.

Mýrdalshreppur: 34 einstaklingar slasaðir, þar af 4 látnir.

Líkamstjón í umferðarslysum eftir vegarköflum í Mýrdalshreppi og Skaftárhreppi, 2015 - 2018:

Jökulsá á Sólheimasandi – Skeiðflöt:	15 slasaðir, þar af 2 látnir.
Skeiðflöt – Vík:	11 slasaðir, þar af 1 látinn.
Vík – Blautakvísl á Mýrdalssandi:	8 slasaðir, þar af 1 látinn.
Blautakvísl á Mýrdalssandi – Kúðafljót:	20 slasaðir.
Kúðafljót – Kirkjubæjarklaustur (Eldhraun):	46 slasaðir, þar af 2 látnir.
Kirkjubæjarklaustur – Gígjukvísl á Skeiðarársandi:	28 slasaðir, þar af 3 látnir.

Fjöldi slasaðra 2015 (fjöldi einstaklinga):

Jökulsá á Sólheimasandi – Skeiðflöt:	5 slasaðir, þar af 1 látinn.
Skeiðflöt – Vík:	0 slasaðir.
Vík – Blautakvísl á Mýrdalssandi:	0 slasaðir.
Blautakvísl á Mýrdalssandi – Kúðafljót:	8 slasaðir.
Kúðafljót – Kirkjubæjarklaustur (Eldhraun)	2 slasaðir.
Kirkjubæjarklaustur – Gígjukvísl á Skeiðarársandi	1 slasaður.
	Samtals 16 slasaðir (1 látinn)

Fjöldi slasaðra 2016 (fjöldi einstaklinga):

Jökulsá á Sólheimasandi – Skeiðflöt:	4 slasaðir, þar af 1 látinn.
Skeiðflöt – Vík:	3 slasaðir, þar af 1 látinn.
Vík – Blautakvísl á Mýrdalssandi:	1 slasaður.
Blautakvísl á Mýrdalssandi – Kúðafljót:	8 slasaðir.
Kúðafljót – Kirkjubæjarklaustur (Eldhraun):	4 slasaðir.
Kirkjubæjarklaustur – Gígjukvísl á Skeiðarársandi:	10 slasaðir.
	Samtals 16 slasaðir (2 látnir)

Fjöldi slasaðra 2017 (fjöldi einstaklinga):

Jökulsá á Sólheimasandi – Skeiðflöt:	3 slasaðir.
Skeiðflöt – Vík:	8 slasaðir.
Vík – Blautakvísl á Mýrdalssandi:	0 slasaðir.
Blautakvísl á Mýrdalssandi – Kúðafljót:	3 slasaðir.
Kúðafljót – Kirkjubæjarklaustur (Eldhraun)	30 slasaðir, þar af 2 látnir.
Kirkjubæjarklaustur – Gígjukvísl á Skeiðarársandi:	7 slasaðir.

Fjöldi slasaðra 2018 (fjöldi einstaklinga):

Jökulsá á Sólheimasandi – Skeiðflöt:	3 slasaðir.
Vík – Skeiðflöt:	0 slasaðir.
Vík – Blautakvísl á Mýrdalssandi:	7 slasaðir, þar af 1 látinn.
Blautakvísl á Mýrdalssandi – Kúðafljót:	1 slasaður.
Kúðafljót – Kirkjubæjarklaustur (Eldhraun):	10 slasaðir.
Kirkjubæjarklaustur – Gígjukvísl á Skeiðarársandi:	10 slasaðir, þar af 3 látnir.
	Samtals 31 slasaður (4 látnir)

Hvammstanga 29. október 2018

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.
Austurstræti 8-10 Reykjavík.
Sent rafrænt á nefndasvid@althingi.is, 29. október 2018.

Umsagnir; *tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 -2023 , 172. mál og til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 -2033 , 173. mál.*

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) hafa fengið beiðni um umsagnir um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, 172. mál og samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál. Er hér skilað sameiginlegri umsögn um bæði þingmálin.

Samtökin fagna því að gerðar eru áætlanir í samgöngumálum til lengri tíma en áður og eins því að verkefni þau sem sett eru á dagskrá eru að fullu fjármögnuð í fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar.

Samtökin lýsa hins vegar yfir miklum vonbrigðum með að þau verkefni sem skv. báðum áætlunum eru á dagskrá á Norðurlandi vestra eru afar fá. Aðeins er eitt verkefni sem telst til nýframkvæmda. Er það Skagastrandarvegur sem settur er á dagskrá síðari hluta áætlunarinnar áranna 2019-2023. Skagastrandarvegurinn hefur lengi verið baráttumál landshlutans. Núverandi vegur er mjór, hlykkjóttur og á honum eru margar blindhæðir, auk þess sem færð spillist þar fljótt í vetrarveðrum.

Skagastrandarvegur tengir saman vinnusóknarsvæðið sem nær frá Blönduósi og Skagaströnd að Sauðárkróki og hefur styrkt byggð í landshlutanum. Auk þess sækja mörg ungmenni frá öllu Norðurlandi vestra menntun til Fjölbrautaskóla Norðurlands vestra á Sauðárkróki og fara þau því þennan veg, sum daglega, önnur vikulega. Þar á ofan hefur samstarf aukist verulega innan þessa svæðis á mörgum sviðum frá því að vegurinn yfir Þverárfjall var endurbyggður. Nýr vegur frá Hringvegi 1 yfir Laxá skiptir því verulegu máli í byggðalegu tilliti. SSNV leggur ríka áherslu á að framkvæmdir við Skagastrandarveg hefjist strax á árinu 2019.

Vegir landshlutans hafa ekki farið varhluta af viðhaldsleysi síðasta áratugar. Í landshlutanum er um 13% stofn- og tengivegakerfisins, fjármunir til nýbygginga þeirra hafa verið innan við 0,3% af heildarframlögum til málaflokksins. Samt er hlutfall vega með bundið slitlag hvergi lægra en á Norðurlandi vestra, eða um 29%. Sama hlutfall fyrir Vestfirði er um 43%. Það er því skýlaus krafa samtakanna að af þeim auknu fjármunum sem gert er ráð fyrir í almennt viðhald renni stór hluti til vega á Norðurlandi vestra og hlutfall vega með bundið slitlag verði aukið til samræmis við aðra landshluta.

Aðrar áherslur landshlutans í samgöngumálum er að finna í meðfylgjandi samantekt um samgöngumál á Norðurlandi vestra sem unnin var árið 2017. Það er nöturlegt til þess að hugsa

að síðan þá hafi nær ekkert breyst varðandi þau brýnu verkefni sem eru óunnin í landshlutanum. Þó ber að þakka að það verkefni sem sett er hæst í forgangsröðunina í umræddri samantekt er við það að fara í framkvæmd (breyting á vegstæði yfir Tjarnarárbrú á Vatnsnesi).

Beðist er velvirðingar á því að umsögnin berst eftir uppgefinn frest. Samtökin áskilja sér jafnframt rétt til að koma með frekari athugasemdir á síðari stigum enda var á 2. haustþingi samtakanna þann 19. október stofnuð samgöngu og innviðanefnd sem hefur störf innan skamms.

Fyrir hönd SSNV,

Unnur Valborg Hilmarsdóttir,
framkvæmdastjóri

Samantekt um samgöngumál

Áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra

Hofðabraut 6 · 530 Hvammstanga · Sími: 455 2510 · Fax: 455 2509 · ssnv@ssnv.is · www.ssnv.is
Kennitala: 541292 2419 · Reikningsnúmer: 1105 26 1376

Efnisyfirlit

1 Forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra 3
1.1 Forgangsröðun varðandi vegamál 3
1.2 Forgangsröðum varðandi jarðgöng 4
1.3 Forgangsröðum varðandi almenningssamgöngur 4
1.4 Forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna 5
1.5 Forgangsröðun í máefnum flugvalla 6

2 Viðauki 1 - Rökstuðningur og umfjöllun um vegamál landshlutans 7
3 Viðauki 2 – Rökstuðningur og umfjöllun um jarðgangagerð í landshlutanum 11
4 Viðauki 3 – Rökstuðningur og umfjöllun um almenningssamgöngur í landshlutanum 16
5 Viðauki 4 - Rökstuðningur og umfjöllun um hafnir og sjóvarnir í landshlutanum 22
6 Viðauki 5 – Rökstuðningur og umfjöllun um flugvelli í landshlutanum 25
7 Lokaorð 28

Forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra

Með bréfi frá samgönguráði, dags. 19. júní 2017, var óskað eftir því að Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) hugaði að ályktunum sínum og framtíðarsýn í samgöngumálum, jafnframt því að fara yfir verkefni sem eru á áætlun og horfa til forgangsröðunar innan landshlutans.

Hér á eftir er fjallað um áherslur SSNV og forgangsröðun verkefna í eftirfarandi flokkum:

1. Vegamál
2. Jarðgöng
3. Almenningssamgöngur
4. Hafnir og sjóvarnir
5. Flugvellir

Forgangsröðun varðandi vegamál

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í vegamálum í landshlutanum:

1. Vatnsnesvegur 711 um Tjarnará. Nýbygging brúar og tengdar vegaframkvæmdir. Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir þessari framkvæmd árið 2018. SSNV leggur áherslu á að staðið verði við fyrirheit gildandi samgönguáætlunar.

2. Skagastrandarvegur 74 frá Hringvegi 1 yfir Laxá. Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir að verkið hefjist á árinu 2018. Ekki sér fyrir endann á þessu verkefni í gildandi samgönguáætlun. Gert var ráð fyrir að verkefnið yrði klárað á árunum 2019 - 2022 í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2015 – 2026 en sú áætlun fékk ekki afgreiðslu á síðast þingi. SSNV leggur áherslur á að verkefnið verði sett á framkvæmdaáætlun og fjármagnað að fullu á árunum 2018 - 2020

3. Stóraukið viðhald og endurbætur stofn- og tengivega, meðal annars m.t.t. öryggis. Má þar m.a. nefna göngubrú yfir Blöndu og veginn austan Blöndu á Blönduósi v/tjaldsvæði og þjónustukjarna, gatnamótin við Laugarbakka og Hvammstanga, veginn um Varmahlíð og fl.

4. Hafið verði samráð milli Samgönguráðuneytis/Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) um markvissa uppbyggingu tengivega í landshlutanum. Gerð er krafa til þess að varið verði fastri árlegri upphæð til uppbyggingar tengivega í landshlutanum og að Samgönguráðuneyti/Vegagerðin og SSNV komi sér saman um hlutlæga mælikvarða sem verði grundvöllur að forgangsröðun framkvæmda.

   Rökstuðning og umfjöllun um vegamál landshlutans er að finna í viðauka 1.

Forgangsröðum varðandi jarðgöng

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í málefnum jarðganga í landshlutanum:

1. Hafin verði rannsókn á hagkvæmi þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga milli Hofsdals sem gengur til suðausturs úr Hjaltadal, rétt innan við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal. Einnig verði gerð rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangagerðar.
   Rökstuðning og umfjöllun um jarðgangagerð í landshlutanum er að finna í viðauka 2

Forgangsröðum varðandi almenningssamgöngur

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í almenningssamgöngum í landshlutanum:

1. Að byggja upp stæði þar sem Strætó stoppar, s.s. við Hvammstangavegamót og við Blönduós. Gæta verður betur að öryggissjónarmiðum. Byggja þarf plan við vegamót Þverárfjallsvegar og Skagastrandarvegar.

2. Að lagarammi almenningssamgangna verði styrktur með sérstakri löggjöf um almenningssamgöngur.

3. Að stuðlað verði að því með öðrum hætti að til verði heildstætt kerfi almenningssamgangna á landi. Almenn fargjöld eru of há til þess að kerfið sé góður valkostur og er mikilvægt að leitað verði leiða til að lækka almenn fargjöld.

   Rökstuðning og umfjöllun um almenningssamgöngur í landshlutanum er að finna í viðauka 3

Forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna í landshlutanum:

Höfnum landsins er skipt upp í eftirtalda flokka: I stór fiskihöfn, II meðalstór fiskihöfn, III bátahöfn IV smábátahöfn.

Í flokki I stór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Dýpka þar snúningssvæði innan Sauðárkrókshafnar, m.a. vegna tilkomu strandsiglinga og áforma um komu skemmtiferðaskipa til Sauðárkróks. Kostnaðaráætlun verksins er um 55 millj. kr.
2. Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 540 millj. kr.
3. Vinna þarf að undirbúningsrannsókn vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

Í flokki II meðalstór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Endurbygging Ásgarðs innan Skagastrandarhafnar. Áætlaður heildarkostnaður er um 229 millj. kr. Þessi framkvæmd er í gildandi samgönguáætlun og lög áhersla á að staðið verði við hana.
2. Gerð smábátahafnar innan Skagastrandarhafnar austan Skúffugarðs sem verði með tveimur 40 m flotbryggjum með hefðbundinni uppsetningu í landstöpul og hönnunardýpi -2m. Áætlaður heildarkostnaður er um 178 milj. kr
3. Endurbygging kants milli Ásgarðs og Miðgarðs, innan Skagastrandarhafnar, með trébryggju. Áætlaður heildarkostnaður er um 67 millj. kr.

Í flokki IV er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Endurgerð norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 100 millj. kr.

Í sjóvörnum er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Sjóvarnargarður við Krók í Skagabyggð þar sem sjór gengur á ræktað land og hús eru í hættu. Lengd garðs er um 250 metrar
2. Sjóvarnargarður við norðanvert Kálfshamarsnes. Áætlað er að grjótgarður verði 200 metrar.

Rökstuðning og umfjöllun um hafnir og sjóvarnir í landshlutanum er að finna í viðauka 4

Forgangsröðun í máefnum flugvalla

Fluvöllum landsins er skipt upp eftir því hvor þeir tilheyra grunnneti flugvalla. Alexandersflugvöllur á Sauðárkróki er eini flugvöllurinn innan landshlutans sem tilheyrir grunnneti flugvalla.

Í málefnum flugvalla sem tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla og að honum verði tryggðir nægjanlegir rekstrarfjármunir til þess að unnt sé að koma á reglulegu áætlunarflugi. Einnig að völlurinn geti verið tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er sólarhringsins, alla daga ársins.

2. Að hugað verði að því að völlurinn verði varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Akureyrarflugvöll.

Nokkrir flugvellir eru í landshlutanum sem tilheyra ekki grunnneti flugvalla. Í málefnum flugvalla sem ekk tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Að tryggt verði að Blönduósflugvöllur geti þjónað sjúkraflugi með viðunandi hætti. Rökstuðning og umfjöllun um flugvelli í landshlutanum er að finna í viðauka 5

Viðauki 1 - Rökstuðningur og umfjöllun um vegamál landshlutans

Um vegakerfið

Á Norðurlandi vestra er um 13% allra stofn- og tengivega landsins. Auk þeirra eru allmargir héraðsvegir, landsvegir og stofnvegir á hálendi. Heildarvegalengd þessara vega í landshlutanum er um 1.735 km en þar af eru um 200 km á Hringvegi nr. 1.

Umferð er mest á hringveginum eða frá 1100 til 1900 bílar á dag að meðaltali yfir árið (ÁDU). Mest er umferðin á kaflanum frá Miðfjarðarvegi við Laugarbakka að Hvammstangavegi en meðalumferð á dag er þar 1900 bílar. Eins er um veginn við Blönduós, þar er umferð um 1900 bílar á dag að meðaltali. Á hringveginum um Hrútafjörð að Miðfirði er umferðin um 1600 bílar á dag. Umferðin um hringveginn frá afleggjaranum á Vatnsnesvegi (711) við Vatnshorn og að Reykjabraut er um 1500 bílar á dag og er svipuð umferð um veginn við Varmahlíð. Aðrir kaflar eru með minni umferð en þó er umferðin hvergi undir 1100 bílum á dag að meðaltali yfir árið.

Umferð um aðra stofnvegi er mikil, mest er hún á Sauðárkróksbraut (75) innan Sauðárkróks eða um 2400 bílar á dag en næst Sauðárkróki er hún minni eða um 1000 bílar á dag þar sem mest er á leiðinni að Varmahlíð. Á Sauðárkróksbraut um Hegranes er umferðin um 710 bílar á dag þar sem hún er mest næst Sauðárkróki en minnkar austan við Hegranesið niður í 530 bíla á dag að meðaltali.

Einnig er mikil umferð á stofnvegi innan Hvammstanga (72) eða um 2700 bílar á dag að meðaltali en utan þéttbýlisins er umferðinn minni eða um 720 bílar frá hringvegi að Hvammstanga.

Á Skagastrandarvegi (74) er árs-dags umferðin 710 bílar á dag og greinist umferðin við Þverárfjallsveg (744) en um hann fara 480 bílar að meðaltali á dag en áfram til Skagastrandar fara um 420 bílar á dag að meðaltali.

Á Siglufjarðarvegi (76) næst Sauðárkróksbraut er umferðin um 490 bílar á dag og á Innstrandavegi (68) næst hringvegi er umferðin um 300 bílar á dag. Á öðrum stofnvegum er minni umferð.

Umferðarmestu tengivegir eru:

Nr	Nafn vegar	Mesta ÁDU	Minnnsta ÁDU
701	Hrútatunguvegur	60	20
704	Miðfjarðarvegur	290	35
711	Vatnsnesvegur	230	70
713	Hvítserksvegur	210	210
715	Víðidalsvegur	85	80
716	Síðuvegur	160	110
717	Borgarvegur	55	35
722	Vatnsdalsvegur	130	55
724	Reykjabraut	120	50
731	Svínvetngingabraut	110	55
734	Svartárdalsvegur	55	15
744	Þverárfjallsvegur	580	450
745	Skagavegur	90	15
748	Reykjastrandarvegur	130	130
749	Flugvallarvegur Sauðárkróki	55	55
752	Skagafjarðarvegur	400	30
764	Hegranesvegur	80	60
767	Hólavegur	260	50

Bundið slitlag

Sá hluti hringvegarins sem liggur um Norðurland vestra er allur með bundnu slitlagi, um 200 km. Um það bil helmingur vegar nr. 68, Innstrandavegur, sem liggur innan landshlutans er með bundnu slitlagi. Vegurinn frá hringvegi til Hvammstanga (72) er einnig með bundnu slitlagi og vegurinn út Vatnsnes (711), út fyrir Kárastaði, sömuleiðis.

Hluti vegarins í austanverðum Vatnsdal (722) er einnig með bundnu slitlagi eða frá þjóðvegi að Hvammstjörn. Sömuleiðis er Reykjabraut (724) með bundnu slitlagi frá þjóðvegi að Húnavöllum. Svínvetningabraut frá þjóðvegi við Ártún er með bundnu slitlagi að gatnamótum Svínvetningabrautar og Kjalvegar en Kjalvegur er með um 3 km af bundnu slitlagi.

Skagastrandarvegur (74) er með bundnu slitlagi og nær bundna slitlagið inná veg Skagaveg (745) og sömuleiðis Þverárfjallsvegur (744) norður fyrir Harastaðaá.

Sauðárkróksbraut (75) frá Sauðárkróki að Varmahlíð og frá Sauðárkróki yfir Hegranes að Siglufjarðarvegi er með bundnu slitlagi, sömuleiðs Siglufjarðarvegur (76) frá þjóðvegi til Siglufjarðar. Skagafjarðarvegur (752) frá þjóðvegi við Varmahlíð, um Neðribyggð og Tungusveit að Sveinsstöðum samtals um 22 km.

Hólavegur frá Siglufjarðarvegi að Hólum er með bundnu slitlagi.

Samtals eru um 520 km vegakerfis landshlutans með bundnu slitlagi en um 1.210 km með malarslitlagi.

Forgangsröðun í vegamálum

Vísað er til markmiða gildandi samgönguáætlunar og þeirra leiða sem settar eru fram við að ná þeim markmiðum, sérstaklega markmiða um jákvæða byggðaþróun og markmiða um greiðar samgöngur. Með þessari samantekt er leitast við að forgangsraða samgönguverkefnum innan landshlutans og með því lögð lóð á vogarskálarnar við að skapa sameiginlega framtíðarsýn, m.a. með það að leiðarljósi að efla atvinnulíf og lífsgæði og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum, þjónustu og fjárfestingum. Er því til þess ætlast að tekið verði tillit til óska landshlutasamtakanna við forgangsröðun framkvæmda, svo sem segir í markmiðakafla samgönguáætlunar um markmið um jákvæða byggðaþróun.

1. **Vatnsnesvegur nr. 711 um Tjarnará.**
   Nýbygging brúar og tengdar vegaframkvæmdir. Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir þessari framkvæmd árið 2018. SSNV leggur áherslu á að staðið verði við fyrirheit gildandi samgönguáætlunar.

   Á veginum um Vatnsnes nr. 711 er áætluð brúarsmíði og tilheyrandi vegagerð við Tjarnará á árinu 2018. Vegurin við Tjarnará skorar hátt bæði út frá öryggissjónarmiðum og greiðfærni. Það vekur furðu að framkvæmdin skuli ekki skora í byggðalegu tilliti. Vitað er um dæmi þess að rútufyrirtæki fari ekki á Vatnsnesið með ferðamenn vegna ástands vegarins og þar að auki hafa heimamenn miklar áhyggjur af öryggi þeirra sem um veginn fara en skólabörn fara þessa leið tvisvar á dag allt skólaárið svo að dæmi sé tekið. Þó að nýbygging brúarinnar og vegurinn

við hana sé afar brýn eru endurbætur nauðsynlegar á veginum öllum, ekki síst vegna þeirrar gríðarlegu aukningar ferðamanna sem um hann fara, sérstaklega yfir sumarmánuðina.

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni fara um 102 þúsund bílar um veginn frá maí til september. Á þeim hluta vegarins sem er með mesta árs-dags-umferð (ÁDU) fara um 370 bílar á dag. Umferðaþyngstu kaflarnir eru frá Hvammstanga að Illugastöðum að vestan og að austan eru vegirnir frá þjóðvegi við Neðra-Vatnshorn (ÁDU 100) og Síðuvegur (ÁDU 160) að Hvítserk umferðamestir. Vegirnir eru bæði mikilvægir ferðaþjónustunni (Sellátur og fuglaskoðun á Illugastöðum að vestan og Hvítserkur að austan) auk þess sem skólabörnum er ekið um vegina daglega á skólatíma. Vegurinn frá Kárastöðum (þar sem bundið slitlag endar) er umferðamesti vegur landshlutans sem ekki er með bundnu slitlagi.

Í gildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir að kostnaður við verkið sé 200 milljónir og að verkið verði hafið á árinu 2018.

2. **Skagastrandarvegur 74 frá Hringvegi 1 yfir Laxá**

Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir að verkið hefjist á árinu 2018. Ekki sér fyrir endann á þessu verkefni í gildandi samgönguáætlun en gert var ráð fyrir að verkefnið yrði klárað á árunum 2019 - 2022 í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2015 – 2026. Sú áætlun fékk ekki afgreiðslu á síðasta þingi. SSNV leggur áherslur á að verkefnið verði sett á framkvæmdaáætlun og fjármagnað að fullu á árunum 2018 – 2020.

Nýbygging Skagastrandarvegar nr. 74, frá Hringvegi 1 yfir Laxá skorar hátt hvað varðar öryggi, greiðfærni og byggðamál samkvæmt samþykktri samgönguáætlun. Núverandi vegur er mjór, hlykkjóttur og á honum eru margar blindhæðir, auk þess sem færð spillist þar fljótt í vetrarveðrum.

Vegurinn tengir saman vinnusóknarsvæðið sem nær frá Blönduósi og Skagaströnd að Sauðárkróki og hefur styrkt byggð í landshlutanum. Auk þess sækja mörg ungmenni frá öllu Norðurlandi vestra menntun til Fjölbrautaskóla Norðurlands vestra á Sauðárkróki og fara þau því þennan veg, sum daglega, önnur vikulega. Þar á ofan hefur samstarf aukist verulega innan þessa svæðis á mörgum sviðum frá því að vegurinn yfir Þverárfjall var endurbyggður. Nýr vegur frá Hringvegi 1 yfir Laxá skiptir því verulegu máli í byggðalegu tilliti.

Í gildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir 200 milljóna króna framlagi til 2018. Í tillögu að samgönguáætlun 2015-2026 er gert ráð fyrir að vegurinn verði kláraður á árunum 2019 – 2022. Kostnaðaráætlun verksins er 1350 milljónir.

3. Stóraukið viðhald og endurbætur stofn- og tengivega meðal annars m.t.t. öryggis. Má þar nefna göngubrú yfir Blöndu og veginn austan Blöndu á Blönduósi v/tjaldsvæði og þjónustukjarna, gatnamótin við Laugarbakka og Hvammstanga, veginn um Varmahlíð og fl.

Í samtölum við sveitarstjórnarmenn kom fram mikil óánægja með almennt viðhald stofn- og tengivega. Margar ábendingar komu fram um skort á fínefni og heflun, auk þess sem vegir eru mjóir þó að bætt hafi verið úr víða með útskotum. Mjóar brýr með steyptum upphækkuðum

kanti og stöplum við enda eru oft hindranir fyrir bændur sem þurfa að ferðast með stór tæki. Afar brýnt er að malarvegum landshlutans verði betur viðhaldið en verið hefur. Í þessum landshluta eins og öðrum er uppbygging atvinnutækifæra oft að verulegu leyti háð vegasamgöngum og þegar ferðaþjónusta er annarsvegar eru vegasamgöngur afar mikilvægar. Í ljósi erfiðrar stöðu landbúnaðar er afar mikilvægt að samgöngukerfið styðji við fjölbreyttari atvinnustarfsemi í sveitum og vinnusókn íbúa í dreifbýli til þéttbýlli staða. Horfa þarf einnig til þess að börnum er víða ekið til skóla. Vísað er sérstaklega til markmiðakafla samgönguáætlunar – markmiða um jákvæða byggðaþróun.

4. Hafið verði samráð milli Samgönguráðuneytis/Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) um markvissa uppbyggingu tengivega í landshlutanum. Gerð er krafa til þess að varið verði fastri árlegri upphæð til uppbyggingar tengivega í landshlutanum og að Samgönguráðuneyti/Vegagerðin og SSNV komi sér saman um hlutlæga mælikvarða sem verði grundvöllur að forgangsröðun framkvæmda.

   Það er mikilvægt að hafin verði markviss uppbygging tengivega í landshlutanum. SSNV leggur til að verulegir fjármunir verði lagðir til hvers landshluta í þessu skyni. Markmiðið þarf að vera að sem flestir tengivegir verði með bundnu slitlagi. Fyrsta skrefið í þá átt er að tryggja ákveðna fjármuni árlega til verkefnisnis og síðan að hefja samtal við heimamenn um forgangsröðun. Að mati SSNV er skynsamlegt að Samgönguráðuneyti/Vegagerðin og SSNV komi sér saman um hlutlæga mælikvarða sem leggi línurnar varðandi forgangsröðun framkvæmda. Verkefnið er risastórt og tekur áratugi en þeim mun síðar sem hafist verður handa því fjarlægari verður sá dagur sem verkefnið klárast. Það að byggja upp tengivegina er verkefni sem kallað er á um land allt, því er mikilvægt að hefja verkið og að leggja því til fasta ákveðna fjárhæð. Vísað er til markmiða samgönguáætlunar um greiðar samgöngur og einnig markmiða um jákvæða byggðaþróun.

Viðauki 2 – Rökstuðningur og umfjöllun um jarðgangagerð í landshlutanum

Forgangsröðun í málefnum jarðganga

1. Hafin verði rannsókn á hagkvæmi þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga milli Hofsdals sem gengur til suðausturs úr Hjaltadal, rétt innan við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal. Einnig að gerð verði rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangagerðar.

   Vísað er til markmiða samgönguáætlunar um greiðar samgöngur, öryggi í samgöngum og markmiða um jákvæða byggðaþróun og áherslna áætlunarinnar til að markmiðn náist

   Ekki er nokkur vafi á að þessi göng myndu styrkja landshlutann. Fjallvegurinn um Öxnadalsheiði getur verið verulegur farartálmi yfir vetrarmánuðina. Það þarf varla að tíunda þá kosti sem þessi göng hefðu í för með sér fyrir öruggara aðgengi íbúa Norðurlands vestra að sjúkrahúsinu á Akureyri. Auk þess að stytta leiðina yrði ekki um fjallveg að fara úr Skagafirði til Akureyrar. Rétt er að minna á í þessu samhengi að engin fæðingarþjónusta er á Norðurlandi vestra og þar með er samkeppnisstaða landshlutans sem ákjósanlegur búsetukostur fyrir ungt fólk verulega skert. Áhrif á ferðaþjónustu á Norðurlandi vestra þarf heldur varla að tíunda í þessu sambandi en með áætluðu millilandaflugi til Akureyrar skiptir það landshlutann verulegu máli að leiðin milli landshlutanna verði stytt og gerð greiðfærari. Stækkun vinnusóknarsvæða er landshlutanum einnig mikilvæg og möguleikar á sókn í ýmsa þjónustu myndi snarbreytast við tilkomu þessara ganga. Það er afar mikilvægt fyrir landshlutann að kostir þessarar leiðar verði skoðaðir, ekki eingöngu út frá hagkvæmni vegna styttingu vegar og minni þjónustuþarfar heldur líka hver hin samfélagslegu og efnahagslegu áhrif verða á samfélögin á Norðurlandi vestra en einnig á Eyjafjarðarsvæðinu.

   Nokkrum sinnum hefur verið flutt þingsályktunartillaga um legu þjóðvegar nr. 1 í Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð en tillagan hefur ekki náð fram að ganga. Fyrst var tillagan flutt á 130. löggjafarþingi 2003-2004 af Jóhanni Ársælssyni og fl. Tillagan var flutt á næstu þingum og síðast á 133. löggjafarþingi árið 2006.

   Tillagan hljóðaði svo: *„Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að láta gera samanburð á bestu kostum á legu þjóðvegar nr. 1 um Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð. Skýrslu um samanburðinn verði lokið á hausti komanda og verði höfð til hliðsjónar við næstu endurskoðun samgönguáætlunar.“*

   Í greinargerð með tillögunni segir m.a. *„Breytingar á legu þjóðvegar nr. 1 í Austur-Húnavatnssýslu hafa verið til umfjöllunar hjá Vegagerðinni. Þær breytingar hafa allar miðað að því að vegurinn liggi áfram um sömu héruð og hann gerir nú.*

   Uppbygging vegar yfir Þverárfjall hefur beint sjónum manna að því hvort ekki sé skynsamlegt að láta aðalþjóðveginn liggja um Þverárfjall, um Hegranes og Hjaltadal og loks í gegnum Tröllaskaga með jarðgöngum. Þessir kostir hafa verið nokkuð skoðaðir af heimamönnum. Athuganir þeirra benda til að viðlíka stytting næðist og nú er fyrirhuguð samkvæmt

hugmyndum Vegagerðarinnar. Aðalkostir Þverárfjallsleiðarinnar eru að hún liggur í námunda við alla stærstu þéttbýlisstaðina á þessum slóðum og mjög nærri mikilvægum stöðum, t.d. Háskólanum á Hólum. Þá liggur leiðin um Blönduós, umtalsvert nær Skagaströnd en nú er og í gegnum Sauðárkrók. Með henni myndu þessi byggðarlög tengjast betur en áður og styrkjast vegna áhrifa af meiri umferð og greiðari samgöngum. Byggðaleg áhrif þessarar leiðar yrðu og mikil og þarf að meta þau sérstaklega sem mikilvægan þátt málsins. Sú leið sem fyrirhuguð hefur verið fram að þessu liggur í öllum tilvikum fjær nefndum stöðum og auk þess yfir Vatnsskarð og Öxnadalsheiði. Jarðgöng hljóta síðar meir að leysa veginn af hólmi á þeim fjallvegum. Þverárfjallsvegur liggur miklu lægra en Öxnadalsheiði og líka lægra en Vatnsskarð. Þjóðhagslegur arður af þessari framkvæmd þarf einnig að metast og er eðlilegur hluti þess samanburðar á leiðunum sem hér er lagður til."

Fylgiskjal með tillögu þessari voru gögn sem aflað var í tengslum við vinnu við aðalskipulag Svf. Skagafjarðar frá Lendisskipulagi ehf. 2003:

Lendisskipulag ehf.:

Varðar veggöng í aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar.

Hjálagt fylgja að ósk þinni gögn um veggöng sem ég vona að svari væntingum; uppdráttur og stutt greinargerð sem lýsir forsendum fyrir því að við skipulagsráðgjafar sveitarfélagsins settum fram tillögu um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar í aðalskipulagsvinnu sem enn stendur yfir. Þessi tillaga hefur hvarvetna fengið góðar viðtökur en afstaða til hennar hefur ekki verið tekin endanlega, bæði vegna þess að tillagan hefur ekki fengið almenna kynningu og hins að ábyrg afstaða hlýtur að byggjast á skýru mati á raunhæfni hennar og á víðtækum áhrifum hennar. Slíkt mat hefur Sveitarfélagið Skagafjörður ekki ráðist í og af hálfu skipulagsráðgjafa hefur verið lögð áhersla á að slíkt mat ætti að vera samstarfsverkefni þeirra sveitarfélaga sem göngin skipta mestu eða ríkisins.

Virðingarfyllst,
Árni Ragnarsson.

Um jarðgangatillögu í aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar.

Tillaga að aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar er í vinnslu og hefur ekki enn verið kynnt almenningi. Almennir kynningarfundir eru áætlaðir um næstu áramót. Tillaga um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar (Hjaltadals og Hörgárdals) er ein af þeim tillögum sem skipulagsráðgjafar settu fram og er til meðferðar hjá skipulags- og byggingarnefnd Sveitarfélagsins Skagafjarðar. Tillagan hefur ekki verið rædd við sveitarstjórn Hörgárbyggðar. Hún hefur verið kynnt fyrir samvinnunefnd um svæðisskipulag Austur-Húnavatnssýslu og fékk þar afar góðar undirtektir og fyrir bæjarstjóra og forsvarsmönnum skipulagsmála á Akureyri þar sem hún þótti

athyglisverð og ástæða til þess að skoða hana nánar. Afstaða manna til tillögu um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar, bæði Skagfirðinga og annarra, hefur einkennst nokkuð af því að örðugt er að meta áhrifin af göngunum, bera saman kostnað, ávinning og tap, fjárhagslega, atvinnulega og félagslega og þar með raunhæfni tillögunnar. Tillagan hefur líka verið borin undir forsvarsmenn Vegagerðar ríkisins. Að þeirra hyggju yrðu göngin viðráðanlegt verkefni ef ákvörðun yrði tekin um að ráðast í gerð þeirra og þeir löttu ekki til þess að tillagan yrði sett fram. Hins vegar hefur Vegagerð ríkisins ekki mælt með neinni ákveðinni legu vegganga og skipulagsráðgjafar hafa litið svo á að endanleg lega yrði fyrst ákveðin í kjölfar rannsókna.

Tillögu um veggöng byggðu skipulagsráðgjafar á þrem meginatriðum, ríkjandi byggðastefnu, stærra atvinnu- og þjónustusvæði og styttri og öruggari leið milli Akureyrar og Reykjavíkur:

1. *Ríkjandi byggðastefna.*

Sá þáttur byggðastefnu, að efla Akureyri, virðist eiga vaxandi fylgi, bæði hjá stjórnvöldum og almenningi. Tillaga um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar er til þess fallin að styrkja þennan þátt og bæri vott um vilja Skagfirðinga til að laga sig að ríkjandi byggðastefnu.

Skipulagsráðgjafar hafa haldið því fram við umræður í nefndum Sveitarfélagsins Skagafjarðar að veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar séu ekki sérstakt hagsmunamál Skagfirðinga heldur hagsmunamál á landsvísu; göngin myndu breyta svo miklu á svo stóru svæði að örðugt sé að sjá áhrifin fyrir og það sé sameiginlegt viðfangsefni margra að reiða þau út, ekki Skagfirðinga einna.

2. *Stærra atvinnu- og þjónustusvæði.*

Í vinnslu aðalskipulags hafa veggöngin verið lögð milli Hofsdals sem gengur til suðausturs úr Hjaltadal, rétt innan við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal. Þar virðast göngin verða löng en leiðin styttast mest. Miðað við þessa legu styttast leiðir þannig að skipulagsráðgjafar hafa haldið því fram að virkt þjónustu- og atvinnusvæði Akureyrar stækki til muna. Þar eru fyrirtæki sterkust á þessu svæði (hafa þegar fjölmennt uppland) og sérhæfð fyrirtæki eru þar flest. Akureyri hefði sterkustu stöðu á svæðinu til að draga til sín ný sérhæfð fyrirtæki sökum stærðar sinnar, eflast á því að þjónusta betur stærra uppland og grundvöllur skapast fyrir fleiri sérhæfð fyrirtæki. Það er vænlegri leið til að efla Akureyri en að Norðlendingar flytjist þangað búferlum. Hins vegar má leiða rök að því að sérhæfð fyrirtæki alls staðar á svæðinu gætu notið góðs af stækkuðu þjónustusvæði og ef sveitarstjórnir á svæðinu skilgreindu sig sem eitt svæði, stæðu saman og létu einu gilda hvar á svæðinu góðir hlutir gerðust, gæti það styrkt svæðið allt. Svæðið yrði líka eftirsóknarverðara fyrir þá sem vildu setja fyrirtæki á laggirnar og valkostirnir yrðu fleiri. Í drögum að kafla 3.4.4 Atvinnumál og atvinnusvæði í greinargerð aðalskipulagsins er fjallað um veggöng. Þar segir m.a.:

„Akureyringum hefur fjölgað mjög hægt og virðist sem umhverfið standi ekki undir stærri bæ; fyrirtæki og stofnanir þurfi stærra uppland. Akureyringar hafa því horft mjög til þess að stóriðja hefjist í Eyjafirði en við það hefur verið andstaða sem mest hefur byggst á náttúrufari og staðháttum í Eyjafirði, bröngum og lygnum með þéttbýla

landbúnaðarbyggð. Þá hafa Eyfirðingar viljað stækka atvinnu- og þjónustusvæði Akureyrar með jarðgöngum til Siglufjarðar og undir Vaðlaheiði. Jarðgöng til vesturs eru erfiðari framkvæmd og dýrari en íbúafjöldinn líka mun meiri.

Á sínum tíma greindi Staðarvalsnefnd fyrir stóriðju vænlegan stað fyrir slíka starfsemi norðan við Blönduós og rannsóknir benda nú til að góðar aðstæður séu skammt innan við Kolkuós í Viðvíkursveit og trúlega mun betri en í Eyjafirði. Ef grafin yrðu jarðgöng milli Hörgárdals og Hjaltadals myndi sá staður vera nokkurn veginn mitt á milli Akureyrar og Blönduóss og það tæki um 45 mínútur að keyra á milli. Heldur styttra er til Siglufjarðar og mun styttra til Sauðárkróks og Hofsóss. Íbúafjöldi á þéttbýlisstöðum frá Siglufirði að Varmahlíð og frá Akureyri að Blönduósi er nálægt 22.000."

3. *Styttri og öruggari leið milli Akureyrar og Reykjavíkur.*

Veggöng milli Hofsdals og Barkárdals með gangnamunna í um 300 metra hæð virðast verða löng, rúmir 20 km. Eftir því sem skipulagsráðgjafar vita gerst, eru heimsins lengstu veggöng í jarðskjálftalandinu Japan, um 53 km og liggja undir sjó að hluta. Göng þarna og leiðin um Þverárfjallsveg myndu stytta veg milli Akureyrar og Reykjavíkur um 8 km og hvorki þyrfti að fara Öxnadalsheiði né Vatnsskarð. Trúlega má stytta þessa leið enn um 10 km með vegstyttingum. Vegstyttingar á hringveginum um Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð hafa verið í umræðu og mat skipulagsráðgjafa er að þær styttingar verði ekki eins miklar og fást með veggöngunum og Þverárfjallsvegi og þá þarf enn að fara Heiðina og Skarðið. Vegur á Öxnadalsheiði liggur hæst í 540 metrum yfir sjó, á Vatnsskarði í 420 metrum og á Þverárfjalli í 322 metrum. Á Holtavörðuheiði liggur vegur hæst í 407 metrum yfir sjó og þar lægi hann hæst á leiðinni milli Akureyrar og Reykjavíkur ef farið yrði um Þverárfjall og veggöng.

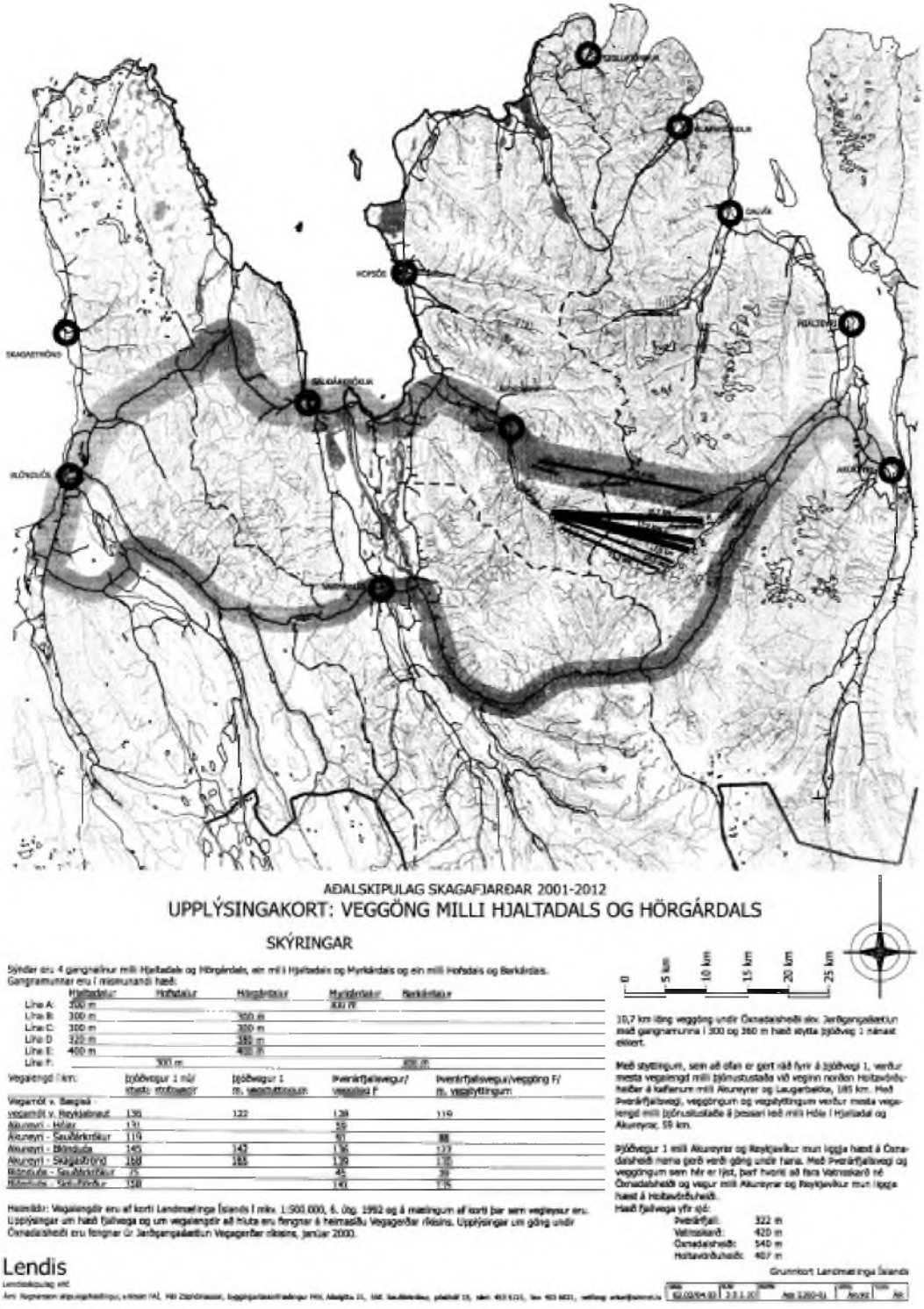
Vegalínur og vegalengdir hafa verið færðar inn á upplýsingakort sem fylgir hér með. Þar má m.a. sjá að vegur milli Akureyrar og Blönduóss er nú 145 km eftir þjóðvegi 1 en yrði 136 km um Þverárfjall og veggöng eins og vegur liggur nú og 127 með vegstyttingum á þeirri leið. Milli háskólastaðanna Akureyrar og Hóla í Hjaltadal eru nú 131 km en yrðu 59 km með veggöngum. Sá er líka munur á þessum styttingum að stytting á þjóðvegi 1 virðist aðallega verða þannig að vegurinn fjarlægist þéttbýlisstaði og yrði meiri „fjallabaksleið" en vegur um Þverárfjall og veggöng sem tengir þéttbýlisstaði betur saman en nú er. Þá minnkar þjónusta við umferðina á styttum þjóðvegi 1.

Rétt er að undirstrika að vegastyttingar byggja á grófum útreikningum skipulagsráðgjafa en ekki rannsóknum eða úttektum sem Vegagerð ríkisins kann að hafa gert.

Í fyrirliggjandi drögum að aðalskipulagi fyrir Sveitarfélagið Skagafjörð er einföld tillaga um veggöng, svohljóðandi:

„Veggöng verði gerð milli Hjaltadals og Hörgárdals til að sameina þjónustu- og atvinnusvæði þéttbýlisstaða á Norðurlandi. Með göngunum verði styttur vegur milli Akureyrar og Reykjavíkur. Meta þarf áhrif ganganna á náttúrulegt og félagslegt umhverfi."

Árni Ragnarsson,
Páll Zóphóníasson.



Viðauki 3 – Rökstuðningur og umfjöllun um almenningssamgöngur í landshlutanum

Um almenningssamgöngur

SSNV rekur almenningssamgöngur í landshlutanum í samræmi við samning þess efnis við Vegagerðina.

Ekki er fjallað um almenningssamgöngur hvers landshluta í gildandi samgönguáætlun og eru tillögur um fjárveitinar til einstakra verkefna því ekki til staðar.

Markmiðakafli áætlunarinnar gefur tóninn hvað varðar áherslur til framtíðar og í markmiði um greiðar samöngur kemur fram að stefnt skuli að betra aðgengi og meiri hreyfanleika í samgöngukerfinu fyrir fólks- og vöruflutninga. Ein af áherslunum til að ná þessu markmiði er að leitast verði við að styrkja samgöngur þannig að sem flestum landsmönnum sé kleift að nálgast nauðsynlega opinbera þjónustu á sem stystum tíma. Önnur leið til að tryggja ofagreint markmið er að almenningssamgöngur verði endurskoðaðar á grundvelli nýrra laga um farþegaflutninga á landi. Skipulagið skuli miðast við heildstætt kerfi og gætt verði jafnræðis í stuðningi ríkisins við framkvæmdaraðila.

Í kaflanum um markmið um hagkvæmar samgöngur kemur fram markmiðið um að horft verði á almenningssamgöngur á sjó, á landi og í lofti sem eina heild þar sem styrkleikar mismunandi samgöngumáta nýtist við að ná fram hagkvæmustu og skilvirkustu þjónustu við almenning og atvinnulíf. Ekki eru skilgreindar leiðir til að ná þessu markmiði.

Í markmiðinu um umhverfislega sjálfbærar samgöngur kemur fram sú sýn að almenningssamgöngur, ganga og hjólreiðar verði raunhæfur valkostur sem dragi úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og bæti lýðheilsu ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna. Til að ná markmiðinu er lagt til að stuðningi við uppbyggingu almenningssamgangna á landsvísu verði haldið áfram.

Í markmiðinu um jákvæða byggðaþróun er einnig fjallað um almenningssamgöngur og er ein leið að markmiðunum sú að unnið verði að heildstæðri samræmingu almenningssamgangna á landi og í lofti.

Forgangsröðun í málefnum almenningssamgangna.

1. Að byggja upp stæði þar sem Strætó stoppar, s.s. við Hvammstangavegamót og við Blönduós. Gæta verður betur að öryggissjónarmiðum. Byggja upp plan við vegamót Þverárfjallsvegar og Skagastrandarvegar.

   Almenningssamgöngur þurfa að styðja við samgöngur innan landshluta jafnt og samgöngur milli landshluta. Nú er leiðakerfið þannig uppbyggt að farþegar frá Skagaströnd þurfa að fara til Blönduós. Ferðin er sett upp með þeim hætti að hún gagnist bæði þeim sem ætla í norður og þeim sem ætla suður. Sé einn farþegi í hvora átt þarf annar þeirra að bíða í um það bil 45 mínútur vegna þess að Strætó að sunnan og norðan er ekki á sama tíma á Blönduósi. Það lengir sem sagt ferðatíma viðkomandi um allavega þessar 45 mínútur að þurfa að fara á Blönduós. Ástæða þess að ekki er mögulegt að stoppa á vegamótum Skagastrandarvegar og Þverárfjallsvegar er sú að það er ekkert plan til að stoppa á. Útilokað er að stoppa strætó á veginum vegna þeirrar hættu sem það skapar. Það er mikilvægt að betri nýting sé á

almenningssamgöngum. Það er um 35 mínútna akstur frá Skagaströnd til Sauðárkróks. Með því að fara með strætó tekur ferðin um eina og hálfa klukkustund vegna þess að farþeginn þarf að fara til Blönduóss og bíða þar.

2. Að lagarammi almenningssamgangna verði styrktur með sérstakri löggjöf um almenningssamgöngur.

Vísað er til minnisblaðs Sambands íslenskra sveitarfélaga dags. 31. maí 2017:

Minnisblað

Sendandi: Guðjón Bragason Málsnr. 1610036SA

Efni: Ný lög um fólksflutninga og farmflutninga á landi

Ný lög um farþegaflutninga og farmflutninga á landi voru samþykkt 15. maí sl. Lögin leysa af hólmi lög um fólksflutninga og farmflutninga á landi, nr. 73/2001.

Nýju lögin hafa að geyma umtalsvert skýrari ákvæði um almenningssamgöngur. Það er hins vegar ekkert launungarmál að þessi lagaumgjörð er mjög fjarri því sem sveitarfélögin hafa kallað eftir. Þegar á árinu 2012, þegar vinna við frumvarpsgerð hófst, var sett fram sú ósk af hálfu sambandsins að sett yrðu sérstök lög um almenningssamgöngur. Ekki var hlustað á þessar óskir og lagði ráðuneytið þess í stað áherslu á að sett yrðu heildarlög um alla fólksflutninga á landi, svo sem almenningssamgöngur á vegum sveitarfélaga, akstur hópbifreiða, leigubifreiða o.s.frv. Ljóst var frá upphafi að viðfangsefnið yrði flókið og þegar upp var staðið reyndist ekki vera vilji til þess á Alþingi að afgreiða heildarlögin, aðallega vegna andstöðu frá leigubifreiðastjórum. Þess í stað lagði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra fram nýtt frumvarp um innleiðingu tiltekinna EES-gerða sem Ísland var orðið of seint að innleiða. Inn í það frumvarp voru tekin nauðsynlegustu ákvæði um almenningssamgöngur en ýmsum atriðum var hins vegar sleppt.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur nú staðfest að sú niðurstaða sem felst í samþykkt frumvarpsins sé ekki ásættanleg og beinir nefndin þeim tilmælum til ráðherra að samið verði sérstakt frumvarp um almenningssamgöngur. Þannig segir í framhaldsnefndaráliti hennar:

Í fyrra nefndaráliti umhverfis- og samgöngunefndar um þetta mál var þess getið að nefndin tæki að hluta til undir framkomin sjónarmið um að þörf væri á sérstakri löggjöf um almenningssamgöngur. Í kjölfar 2. umræðu sér nefndin ástæðu til að ítreka þá afstöðu sína að þörf sé á slíkri löggjöf. Beinir nefndin því til ráðherra að skipa við fyrsta tækifæri starfshóp sem vinni tillögur að breyttu lagaumhverfi í þessa veru. Við vinnuna verði lögð áhersla á að löggjöf um almenningssamgöngur endurspegli mikilvægi þeirra fyrir samfélagið í heild, ekki síst í ljósi velferðar- og umhverfissjónarmiða. Jafnframt verði lögð áhersla á að löggjöfin tryggi rekstrargrundvöll fyrir almenningssamgöngur að svo miklu leyti sem frekast er unnt. Ráðherra upplýsi Alþingi um skipan starfshópsins og um stöðu vinnunnar á haustþingi 2017.

Þessari afstöðu hljóta landshlutasamtökin að fagna og gæti vorfundurinn mögulega tekið undir bókun skipulagsmálanefndar sambandsins frá 29. maí sl., þar sem segir:

Skipulagsmálanefnd fagnar samþykkt frumvarpsins og telur setningu laganna vera mikilvægan áfanga í að setja skýrari lagastoð undir almenningssamgöngur sem landshlutasamtök sveitarfélaga annast á grundvelli samninga við Vegagerðina. Nefndin tekur jafnframt undir þá niðurstöðu umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis að sett verði sérstök lög um almenningssamgöngur.

Um einkarétt skv. 7. gr.

Í nefndaráliti umhverfis- og samgöngunefndar kemur fram að mikil umræða fór fram innan nefndarinnar um 7. gr. frumvarpsins sem kveður á um að Vegagerðin geti veitt sveitarfélögum, byggðasamlögum og landshlutasamtökum sveitarfélaga einkarétt á að skipuleggja og sjá um reglubundna farþegaflutninga á tilteknum svæðum, leiðum eða leiðakerfum. Sambærilegt ákvæði er nú að finna í 7. gr. laga nr. 73/2001. Samkvæmt ákvæðinu getur Vegagerðin veitt einkarétt þar sem það er talið nauðsynlegt til að tryggja þjónustu sem varðar almannahagsmuni allt árið, m.a. að þeim skilyrðum uppfylltum að þjónusta reglubundinna farþegaflutninga á viðkomandi svæði verði ekki rekin á viðskiptagrundvelli.

Nefndin leggur áherslu á mikilvægi almenningssamgangna og telur að nauðsynlegt sé að veita einkarétt að ákveðnum skilyrðum uppfylltum svo að tryggja megi forsendur til að bjóða upp á leiðakerfi almenningssamgangna um landið allt á heilsársgrundvelli. Í 1. tölul. 2. mgr. ákvæðisins kemur fram að tryggt skuli að samkeppni fái að halda sér á þeim svæðum þar sem hún er þegar fyrir hendi. Af þessu tilefni sér nefndin ástæðu til að taka fram að hún lítur ekki svo á að akstur hópferðafyrirtækja hluta úr ári, á leiðum sem njóta einkaréttar, þýði að til staðar sé samkeppni í skilningi ákvæðisins. Nefndin tekur undir framkomnar athugasemdir frá fulltrúum sveitarfélaga um að markmið þessa ákvæðis sé að standa vörð um almenningssamgöngur sem boðið er upp á á grundvelli samninga Vegagerðarinnar við landshlutasamtök.

Að áliti undirritaðs tekur þingnefndin með þessu orðalagi algerlega undir óskir sveitarfélaga um að við afgreiðslu frumvarpsins yrði ofangreindur skilningur á mörkum almannaþjónustu og samkeppnismarkaða undirstrikaður.[1]

Önnur atriði í frumvarpinu

a) Útboð almenningssamgangna, 15. gr.

[1] Í umsögn sambandsins segir m.a.: Rétt þykir að taka fram að í upphafi frumvarpsvinnu árið 2012 lagði sambandið fram áherslur þar sem gerð var athugasemd við þá nálgun innanríkisráðuneytisins að setja heildarlög um þetta efni. Lýsti sambandið þeirri afstöðu að heppilegra væri að sett yrðu sérstök lög um almenningssamgöngur á landi. Sú afstaða er enn í gildi en á þessu stigi telur sambandið þó brýnna að það frumvarp sem hér er til umsagnar verði að lögum sem fyrst. Ástæðan er fyrst og fremst sú að landshlutasamtök sveitarfélaga, sem annast framkvæmd almenningssamgangna milli og innan landshluta á grundvelli samninga við Vegagerðina, geta ekki lengur búið við það réttarástand að einkaréttur sem þeim er veittur í umræddum samningum skuli ekki njóta fullnægjandi verndar samkvæmt lögum.

Til lengri tíma litið telur sambandið tvímælalaust vera ástæðu til þess að aðskilja löggjöf um almenningssamgöngur frá öðrum samgöngum sem falla undir lög um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Jafnframt skal áréttað að það er afstaða sambandsins að þær almenningssamgöngur sem einstök sveitarfélög og landshlutasamtök þeirra annast framkvæmd á er almannaþjónusta sem ekki er rekin í hagnaðarskyni. Mikilvægt er að löggjöf um þessa þjónustu endurspegli sérstöðu þessarar þjónustu miðað við t.d. skipulagðar hópferðir með langferðabifreiðum, akstur leigubifreiða o.fl.

Nefndin leggur til breytingu á 15. gr. frumvarpsins sem fjallar um gerð samninga um opinbera þjónustu á sviði farþegaflutninga á vegum. Breytingin miðar að því að færa orðalag ákvæðisins nær orðalagi EES-gerðarinnar sem það byggist á. Í stað þess að fremst í greininni verði kveðið á um skyldu sveitarstjórna eða annarra einkaréttarhafa skv. 7. gr. til að bjóða út rekstur reglubundinna farþegaflutninga á viðkomandi svæði verði þannig í 1. mgr. kveðið á um heimild einkaréttarhafa til að annast aksturinn sjálfir eða fela hann rekstraraðila sem er alfarið í eigu viðkomandi einkaréttarhafa. Í 2. mgr. verði kveðið á um almenna skyldu til að bjóða reksturinn út verði heimild 1. mgr. ekki nýtt.

Sambandið fagnar þessari breytingu, sem er eðlileg.

b) Takmarkanir á notkun strætisvagna, 11. gr.

Nefndinni bárust athugasemdir um að orðalag 2. mgr. 11. gr. frumvarpsins, um að Samgöngustofu væri heimilt að takmarka notkun strætisvagna utan þéttbýlis, væri óheppilegt. Varhugavert væri að framselja vald með þessum hætti til stofnunar innan stjórnsýslunnar, einkum þar sem hugtakið strætisvagn væri ekki skilgreint í lögum. Sambærilegt ákvæði er að finna í gildandi lögum um fólksflutninga og farmflutninga á landi, nr. 73/2001, en samkvæmt upplýsingum nefndarinnar hefur það aldrei verið nýtt. Í greinargerð með frumvarpinu sem varð að lögum nr. 73/2001 segir um ákvæðið að öryggissjónarmið búi fyrst og fremst að baki því, án þess að það sé skýrt nánar. Nefndin fellst á framkomin sjónarmið um að sú heimild sem ákvæðið færir Samgöngustofu til að takmarka akstur strætisvagna utan þéttbýlis sé of óskýr og leggur til að ákvæðið falli brott.

Með breytingunni er tekið undir breytingartillögu sambandsins.

c) Notkun smærri bifreiða en níu farþega

Nefndin leggur til breytingu í þá veru að akstur smærri bifreiða en níu farþega verði heimilaður samkvæmt lögunum í tilvikum reglubundins farþegaflutnings skv. 7. gr., skólaaksturs, aksturs vegna ferðaþjónustu við fatlað fólk samkvæmt lögum um málefni fatlaðs fólks og í ferðaþjónustu að ákveðnum skilyrðum uppfylltum samkvæmt sérstöku ferðaþjónustuleyfi.

Með þessari breytingu er m.a. komið til móts við óskir Strætó bs. varðandi akstur með fatlað fólk.

Næstu skref – undirbúningur laga um almenningssamgöngur

Eðlilegt er að sveitarfélögin fylgi þessum áfanga í lagasetningu um almenningssamgöngur eftir gagnvart ráðherra samgöngu- og sveitarstjórnarmála. Tækifæri er til að taka málið m.a. upp í tengslum við þær viðræður sem framundan eru um endurnýjun samninga milli Vegagerðarinnar og landshlutasamtaka, sem að óbreyttu renna úr gildi í lok árs 2018.

Í viðræðum við ráðuneytið um forsendur frekari löggjafarvinnu er mikilvægt að halda til haga sjónarmiðum sem fram hafa komið af hálfu sveitarfélaga vegna þeirrar lagasetningar sem nú er lokið. Þar má nefna eftirtalin atriði:

a) Skýra þarf gildissvið laga um almenningssamgöngur og m.a. kann að vera tilefni til að setja sérstök ákvæði annars vegar um almenningssamgöngur innan sveitarfélaga/þéttbýliskjarna annars vegar og milli byggðarlaga hins vegar. Óljóst er að áliti undirritaðs hvort nýsett lög gilda um hið fyrrnefnda og er eðlilegt að hugað verði sérstaklega að einkarétti á leiðakerfum almenningssamgangna t.d. á höfuðborgarsvæðinu.

b) Álitaefni um hvort heimilt er að aka með standandi farþega á þjóðvegum utan þéttbýlis hlaut enga umfjöllun af hálfu þingnefndarinnar. Í umsögn sambandsins sagði um þetta atriði:

Sambandið leggur þunga áherslu á að skýra þarf stöðuna varðandi standandi farþega í 11. gr., sbr. 3. mgr. 34. gr. eldra frv. og bráðabirgðaákvæði, frekar en að veita Samgöngustofu svo mikið framsal á valdheimildum. Af hálfu sveitarfélaga er áréttað að ekki er verið að biðja um annað en það sem leyft er í almenningssamgöngum milli þéttbýlisstaða í nálægum ríkjum. Sjá nánar athugasemdir við 11. gr. frv.

c) Sambandið lagði mikla áherslu á að bæta þyrfti inn í frumvarpið ákvæði um févíti, sbr. 60. gr. eldra frumvarps. Ekki sé fýsilegt fyrir landshlutasamtök sveitarfélaga að halda áfram að framkvæma verkefnið ef þau hafa ekki lagaheimild til þess að bregðast við misnotkun, t.d. með óheimilli notkun á afsláttarkortum o.þ.h. Slíkt lagaákvæði geti einnig orðið forsenda þess að taka upp tæknilausnir við innheimtu fargjalda. Þingnefndin fjallaði ekki um þetta álitaefni.

d) Sambandið telur mikilvægt að virkt eftirlit sé með þeirri starfsemi sem frumvarpið fjallar um og fagnar því að gert er ráð fyrir skýrum eftirlitsheimildum Samgöngustofu með meintum brotum gegn einkarétti skv. 1. mgr. 28. gr. og að brot gegn einkarétti varði refsingum, sbr. 3. tl. 1. mgr. 29. gr. Sambandið tekur þó undir þá afstöðu sem fram kemur í umsögn Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga að tilefni er til þess að skoða hvort kveði megi á um stjórnvaldssektir við slíkum brotum til þess að gera heimildir eftirlitsaðila enn skilvirkari. Um þetta atriði fjallaði þingnefndin ekki.

---

3. **Að stuðlað verði að því með örðum hætti að til verði heildstætt kerfi almenningssamgangna á landi**.

Almenn fargjöld eru of há fyrir þá sem ekki njóta afsláttar til þess að kerfið sé góður valkostur, sérstaklega á lengri leiðum og er mikilvægt að leitað verði leiða til að lækka almenn fargjöld. Fargjöld innan landshlutans eru ekki dýr og ætti þess vegan að vera valkostur fyrir íbúa til að ferðast innan landshlutans.

Ferðir frá Akureyri til Reykjavíkur / Reykjavík til Akureyrar eru tvisvar á dag alla daga yfir sumarið. Á vetrum hafa sömuleiðis verið ferð tvisvar á dag alla daga nema laugardaga en þá er ein ferð.

Fargjöld:

Frá Akureyri	Til Sauðárkróks	Til Blönduós	Til Hvammstanga
Alm. Fargjald	2.640	3.080	4.400
Afsláttarfargj	1.320	1.540	2.200
Frá Reykjavík			
Alm. Fargjald	7.480	7.040	5.720
Afsláttarfargj	3.740	3.520	2.860

Hér fyrir neðan er tafla sem sýnir kostnað við að nýta sér almenningssamgöngur innan landshlutans:

Ferðir innan landshlutans	Til Hofsós/Hóla	Til Skagastrandar	Til Hvammstanga	Til Blönduós	Til Sauðárkróks
Frá Hofsósi/Hólum					
Alm. Fargjald	X	2.200	3.080	1.320	880
Afsláttarfargjald	X	1.100	1.540	660	440
Frá Skagaströnd					
Alm. Fargjald	2.200	X	2.200	880	1.320
Afsláttarfargjald	1.100	X	1.100	440	660
Frá Hvammstanga					
Alm. Fargjald	3.080	2.200	X	1.760	2.200
Afsláttarfargjald	1.540	1.100	X	880	1.100
Frá Blönduósi					
Alm. Fargjald	1.320	880	1.760	X	440
Afsláttarfargjald	660	440	880	X	220
Frá Sauðárkróki					
Alm. Fargjald	880	1.320	2.200	440	X
Afsláttarfargjald	440	660	1.100	220	X

Viðauki 4 - Rökstuðningur og umfjöllun um hafnir og sjóvarnir í landshlutanum

Um hafnir

Í landshlutanum eru hafnir í helstu þéttbýlisstöðum/kjörnum sem liggja að sjó. Þar af eru tvær skilgreindar í grunnneti hafna en það eru hafnirnar á Skagaströnd og á Sauðárkróki.

Hafnir	Gerð hafnar
Sauðárkrókur	I Stór fiskihöfn
Skagaströnd	II Meðalstór fiskihöfn
Hvammstangi	III Bátahöfn
Blönduós	IV Smábátahöfn
Hofsós	IV Smábátahöfn
Haganesvík	Aðrar hafnir

Í flokki I stór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Dýpka þar snúningssvæði innan Sauðárkrókshafnar, m.a. vegna tilkomu strandsiglinga og áforma um komu skemmtiferðaskipa til Sauðárkróks. Kostnaðaráætlun verksins er um 55 m.kr.

2. Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 540 m.kr.

3. Vinna þarf að undirbúningsrannsókn vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

   Uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir hjá Skagafjarðarhöfnum er mikil og í umsókn um framlög í samgönguáætlun 2015 til 2018 voru tilteknar helstu framkvæmdir sem ráðast þyrfti í á næstu árum.

   Það er einkum og sér í lagi brýnt forgangsmál að dýpkun snúningssvæðis innan Sauðárkrókshafnar og endurnýjun stálþila verði lokið sem fyrst og eigi síðar en vorið 2018.

   Kostnaður við ofantaldar framkvæmdir eru um 600 milljónir króna og ljóst að Hafnarsjóður Skagafjarðar stendur ekki undir þessum viðamiklum framkvæmdum. Sömu sögu er að segja vítt og breitt um landið og því þarf að spyrna við fótum og stórauka fjármagn til framkvæmda við hafnir landsins.

Í flokki II meðalstór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Endurbygging Ásgarðs innan Skagastrandarhafnar. Áætlaður heildarkostnaður er um 229 millj. kr. Þessi framkvæmd er í gildandi samgönguáætlun með tillögu um 97,1 milljóna króna framlag á árinu 2017 og lögð er áhersla á að staðið verði við hana. Að öðrum kosti að til framkvæmda komi á árinu 2018.

Fyrirhuguð endurbygging Ásgarðs, samkvæmt tillögum Vegagerðarinnar, felst í að reka stálþili utan um núverandi bryggju.

Stálþilið verður rekið 1,5 m fyrir framan núverandi stauraveggi með kóta +3,0m ofan á bryggjukant og lækkað niður í sama kóta og Miðgarður við vesturkant.

Heildarlengd stálþils er um 200 m. Þar af er vesturkantur um 47 m langur með 4 m dýpi, Norðurkantur er um 66 m langur með 4 - 6 m dýpi, Suðurkantur og endi um 83 m langur með 2 - 6 m dýpi. Heildarmagn stáls er áætlað um 273 tonn (226 tonn í stálþilsplötur og 47 tonn í festingar). Steyptir kantbitar koma ofan á stálþil og komið fyrir pollum, stigum, kanttré og þybbum. Steypt 20 cm þekja er um 1.700 m^2 þar sem verða lagnir fyrir vatn, rafmagn og lýsingu.

Samhliða verði grjótvörn milli Ásgarðs og Sægarðs endurbyggð og gerð efnismeiri með það fyrir augum að draga úr endurkasti. Í kostnaðaráætlun er gert ráð fyrir endurbyggingu og þykkingu um 17 m grjótvarnar. Heildarmagn af grjóti og sprengdum kjarna er áætlað um 1000 m^3.

Áætlaður heildarkostnaður er um 229 millj. kr. með vsk. Þar af er um 60 millj. kr. í efniskaup á stálþili og festingum, 87 milj. kr. í rekstur stálþils og frágang, 13 millj. kr. í brot, fyllingar og grjótvinnslu , 39 millj. kr í þekju og lagnir og 15% fyrir ófyrirséð og umsjón.

Reikna má með að stálþilshönnun og efnisútboði gæti tekið um 3 - 4 mánuði. Líklegur framkvæmdatími er á bilinu 12 til 14 mánuðir, þ.e. frá því ákvörðun yrði tekin um efniskaup þar til framkvæmdum væri að fullu lokið.

Ásgarður er um 70 ára gamall, byggður sem grjótkista úr staurum sem eru orðnir mjög fúnir og víða farnir að gefa sig. Bryggjan sýnir nokkur einkenni þessarar hrörnunar þar sem t.d. þekjan er orðin mjög sigin í miðju. Við skoðun sem fram fór 2013 kom fram að tiltölulega hátt hlutfall staura var farið að gefa sig vegna fúa. Reikna má með að það hlutfall hafi hækkað. Þar sem grunngerð mannvirkisins er að verða ónýt er óumflýjanlegt að byggja það upp frá grunni. Ásgarður er í miðri höfninni og mikilvægur fyrir viðlegu báta.

2. Gerð smábátahafnar innan Skagastrandarhafnar austan Skúffugarðs sem verði með tveimur 40m flotbryggjum með hefðbundinni uppsetningu í landstöpul og hönnunardýpi -2m. Áætlaður heildarkostnaður er um 178 millj. kr.

   Framkvæmdin felst í að raða um 187 m grjótfláa með Skúffugarði og sunnan við hús á Hafnarlóð. Frá enda Skúffugarðs kemur svo um 105 m ytri hafnargarður til austurs. Heildarmagn af grjóti, sprengdum kjarna og fyllingarefni er áætlað um 13.000m^3. Dýpkun verður gerð frá landi með mokstri og er dýpkunarsvæði áætlað um 9.000m^2 eða um 11.000m^3.

   Áætlaður heildarkostnaður er um 178 millj. kr. með vsk. Þar af er um 60 millj. kr. í grjótvinnslu hafnargarðs og grjótfláar, 31 millj. kr. í flotbryggjur, landgöngubrú, stöpul og allt tilheyrandi, 64 millj. kr í dýpkun og 15% fyrir ófyrirséð og umsjón.

   Áætlaður hönnunartími er 2-3 mánuðir og verktími 10-12 mánuðir.

Aðstaða smábáta og minni útgerða er orðin mjög á eftir og ófullkomin þar sem einungis er um að ræða viðlegu við fasta hafnarkanta en ekki flotbryggjur. Bátar þurfa því að vera bundnir hver utan á annan sem er vaxandi vandamál með yfirbyggðum bátum. Viðlega er bæði of lítil og í hluta hafnarinnar er mjög óheppilegt að hafa blandaða viðlegu minni og stærri báta. Bátum í þessum stærðarflokki hefur fjölgað á síðustu tveimur árum.

3. Endurbygging kants milli Ásgarðs og Miðgarðs, innan Skagastrandarhafnar, með trébryggju. Áætlaður heildarkostnaður er um 67 millj. kr.

   Trébryggjan verður gerð úr azobe harðviði og verður í sama hæðakóta og nýbyggður Ásgarður. Lengd bryggju um 48 m og 5 m breið. Bryggjan byggð með tvöföldum töngum milli staurs og langveggs, dekkbitar og dekkklæðning. Framan á bryggjuna koma þybbuklæðning og dekkjaþybbur. Settir pollar, stigar, vatns- og raflagnir og lýsing.

   Áætlaður heildarkostnaður er um 67 millj. kr. með vsk. Þar af er um 15 millj. kr. í efniskaup í harðviði, 37 millj. kr. vegna staurareksturs og smíði, 7 millj. kr. vegna malbikunar, vatns og raflagna og 15% ófyrirséð.

   Sama og Ásgarður að verja núverandi mannvirki. Kantur og þekja eru orðin mjög léleg og má reikna með að þau geti gefið sig og hrunið.

Í flokki IV er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Endurgerð norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 100 millj. kr.

Í sjóvörnum er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Sjóvarnargarður við Krók í Skagabyggð þar sem sjór gengur á ræktað land og hús eru í hættu. Lengd garðs er um 250 metrar og um 3100 rúmmetrar af grjóti. Áætlaður kostnaður er um 16,5 millj. kr.

2. Sjóvarnargarður við norðanvert Kálfshamarsnes. Áætlað er að grjótgarður verði 200 metrar og um 2500 rúmmetrar af grjóti. Áætlaður kostnaður er um 13,5 millj. kr.

Viðauki 5 – Rökstuðningur og umfjöllun um flugvelli í landshlutanum

Í málefnum flugvalla sem tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla og að honum verði tryggðir nægjanlegir rekstrarfjármunir til þess að unnt sé að koma á reglulegu áætlunarflugi og að völlurinn geti verið tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er sólarhringsins, alla daga ársins.

   Í gildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir fjárveitingum til vallarins, þ.e. yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða, 10 milljónir á ári á árunum 2017 og 2018. Gert er ráð fyrir fjárveitingum til bygginga og búnaðar uppá 3 milljónir á árinu 2017.

   Í grunnneti flugvalla eru skv. gildandi samgönguáætlun 14 flugvellir, m.a. Alexandersflugvöllur á Sauðárkróki. Í tillögu að samgönguáætlun 2015-2026 er ekki gert ráð fyrir að Alexandersflugvöllur tilheyri grunnneti flugvalla. Lögð er áhersla á að flugvöllurinn verði áfram í grunnneti flugvalla, sveitarstjórn Sveitarfélagsins Skagafjarðar hefur unnið ötullega að því á liðnum misserum að áætlunarflugi verði komið á frá Sauðárkróki til Reykjavíkur. Reglulegt áætlunarflug á milli höfuðborgarinnar Reykjavíkur og Sauðárkróks skiptir mjög miklu máli varðandi samkeppnisstöðu, þjónustu og mannlíf á Norðurlandi vestra. Þá skiptir reglulegt áætlunarflug mjög miklu máli í þjónustu við vaxandi fjölda ferðamanna sem sækja svæðið heim.

   Opinbert markmið Isavia er að vinna með aðilum að stækkun innanlandskerfis áætlunarflugs og að innanlandsflug og flugvellir innanlands eigi að gegna auknu hlutverki í uppbyggingu ferðaþjónustu á næstu árum. Enn fremur að öflugra innanlandsflug gegni gríðarlega miklu hlutverki við að dreifa ferðamönnum um landið og þar með að jafna út álagi sem aukinn ferðamannastraumur veldur.

   Í félagshagfræðilegri greiningu, sem Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson gerðu um áætlunarflug innanlands og kom út í nóverber 2013, segir m.a.: „Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur búsetugæða, þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverða til búsetu.“

   Um áramótin 2012/2013 hætti ríkið stuðningi við áætlunarflug milli Reykjavíkur og Sauðárkróks. Kom það til vegna þess að með tilkomu Héðinsfjarðargangna á milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar þótti þáverandi samgönguyfirvöldum ekki vera sami grundvöllur og áður fyrir ríkisstuðningi við áætlunarflug þennan fluglegg. Þó var hlutfall farþega sem fóru um Alexandersflugvöll á Sauðárkróki og sem héldu áfram til Siglufjarðar eða komu þaðan á suðurleið aðeins um 7% heildarfarþegafjölda til Sauðárkróks.

   Í greinargerð faghóps Háskólans á Akureyri vegna samgögnuáætlunar 2011-2022 er bent á að reglubundið flug til Skagafjarðar styrki þjónustuna á svæðinu og að með styrkingu slíkra

þjónustukjarna á jaðri vaxtarsvæða megi teygja slík svæði lengra og ná þannig til byggðarlaga sem nú liggja utan þeirra. Með styrkari þjónustu á Sauðárkróki megi þannig koma til móts við þarfir íbúa utan Skagafjarðar, þ.m.t. Austur-Húnavatnssýslu. Það má því ljóst vera að fyrir liggur það faglega mat að ef flugsamgangna til Sauðárkróks nýtur ekki við dregur það úr samkeppnishæfni Skagafjarðar og Norurlands vestra, svæðis sem hefur mátt þola gríðarlega fólksfækkun og skerðingu opinberra starfa á undanförnum árum.

Kallað er eftir því að stutt verði við áform flugfélagsins Arna um að komið verði á áætlunarflugi milli Sauðárkróks og Reykjavíkur að nýju með þeim hætti að þannig verði búið að innviðum og rekstri Alexandersflugvallar að hann geti þjónað reglubundnu innanlandsflugi en á liðnum árum hafa tæki og tól verið flutt frá vellinum til annarra flugvalla. Er hér aftur vitnað til félagshagfræðilegrar greiningar á áætlunarflugi innanlands þar sem segir að almennt sýni „rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur búsetugæða þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverðari til búsetu.“

Ef Skagafjörður og Norðurland vestra eiga að ná viðspyrnu að nýju er nauðsynlegt að komið verði að nýju á áætlunarflugi á milli Sauðárkróks og Reykjavíkur. Greiðar og skjótar samgöngur skipta þrátt fyrir allt enn miklu máli þegar kemur að ákveðnum þjónustuþáttum og jafnvel enn meira máli í dag en áður þegar kemur að grunnþjónustu heilbrigðiskerfisins. Í því sambandi má geta þess að tilhögun sjúkraflugs frá Alexandersflugvelli er algjörlega óviðunandi í dag og sl. vetur hefur legið nærri að mannslífum hafi verið fórnað vegna þessa, m.a. vegna tafa við ruðning og hálkuvarnir flugbrautar og því að viðhaldi tækjabúnaðar var svo áfátt að ruðningstæki var rafmagnslaust þegar til átti að taka.

Á meðan það ástand varir að ekki er um fyrirbyggjandi viðhald og hreinsun flugbrautar að ræða kann sú staða að koma upp að fleiri bráðatilfelli vegna slysa eða veikinda verði fyrir alvarlegum viðbragðstöfum vegna þessa.

2. Að hugað verði að því að völlurinn verði varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Akureyri.

   Nú eru uppi áform um að hefja reglubundið leiguflug frá Englandi og víðar til Akureyrar. Þekkt er að lendingarskilyrði geta verið erfið á Akureyri. Þeir flugvellir sem þá koma til greina að nota eru á Egilsstöðum sem er í um 260 km fjarlægð eða Keflavík sem er í um 470 km fjarlægð. Ef tryggja á Akureyri í sessi sem alþjóðaflugvöll þarf varavöllurinn að vera nær Akureyri en nú er. Í gegnum tíðina eða allt frá árunum í kringum 1970 hefur verið bent á að við Sauðárkrók séu ákjósanlegustu aðstæður fyrir varaflugvöll m.t.t. veðurfarslegra skilyrða.

Nokkrir flugvellir eru í landshlutanum sem tilheyra ekki grunnneti flugvalla. Í málefnum flugvalla sem ekki tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Að tryggt verði að Blönduósflugvöllur geti þjónað sjúkraflugi með viðunandi hætti.

   Með sömu rökum og eiga við um Alexandersflugvöll á Sauðárkróki er mikilvægt fyrir íbúa Húnavatnssýslna að hafa möguleika á sjúkraflugi. Heilbrigðisþjónustan hefur verið skert svo í landshlutanum á undanförnum árum að öll alvarleg bráðatilfelli þarf að meðhöndla utan

landshlutans og einnig er það sorgleg staðreynd að engin fæðingarþjónusta er í landshlutanum. Til að nýta þá opinberu þjónustu sem íbúar eiga sama rétt á og aðrir íbúar landsins er um fjallvegi að fara og getur það verið torvelt, sérstaklega á vetrum. Þess vegna er það íbúunum mikilvægt öryggismál að flugvöllurinn á Blönduósi sé tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er.

Lokaorð

Enn er vitnað í félagshagfræðilega greiningu Ástu Þorleifsdóttur og Vilhjálms Hilmarssonar sem kom út í nóvember 2013. Þar segir m.a.: „Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni."

Í nýrri skýrslu Byggðastofnunar um hagvöxt landshluta 2008-2015[2] kemur eftirfarandi m.a fram um Norðurland vestra: „Í heildina var hagvöxtur minni en að jafnaði utan höfuðborgarsvæðisins. Fyrstu árin var hagvöxtur þokkalegur en seinni hluta tímabilsins var hann mun minni en í öðrum landshlutum. Mikill vöxtur er í sjávarútvegi. Einkum vex fiskvinnsla síðasta árið sem skoðað er. Annar iðnaður en stóriðja og fiskvinnsla vex líka síðustu árin. Rekstur gististaða og veitingarekstur eflist töluvert undir lok tímabilsins. Umsvif í fjármálum og tryggingum drógust jafnt og þétt saman eftir 2010. Mannvirkjagerð minnkaði um fjórðung á tímabilinu. Heilbrigðisstarfsemi skrapp saman um fjórðung. Fólki fækkar alls staðar í þessum landshluta, nema í strjálbýli. Alls fækkaði íbúum um tæp 5% frá 2008 til 2015."

Eftirfarandi eru markmið samgönguáætlunar um jákvæða byggðaþróun:

1. Í samræmi við sóknaráætlanir landshluta verði við forgangsröðun framkvæmda tekið mið af þörfum einstakra svæða fyrir bættar samgöngur til að efla sveitarfélög, styrkja vinnusóknarsvæði og landið allt.
2. Samgöngur styrki búsetugæði svo sem frekast er unnt í öllum landshlutum.
3. Leitast verði við að stytta ferðatíma með uppbyggingu vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi og styrkja og stækka þannig vinnusóknarsvæði.
4. Sköpuð verði sameiginleg framtíðarsýn fyrir alla landshluta og landið allt með samþættingu samgönguáætlunar við aðra áætlanagerð og opinbera stefnumótun til að efla atvinnulíf og lífsgæði og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum, þjónustu og fjárfestingum.
5. Unnið verði að opnun fleiri gátta til og frá landinu.

Fyrir íbúa Norðurlands vestra er gríðarlega mikilvægt að tekið sé tillit til ofangreindra markmiða um jákvæða byggðaþróun þegar teknar eru ákvarðanir um samgöngumál. Greiðar samgöngur innan landshlutans sem og við næstu byggðarlög eru mjög mikilvæg eigi samfélögin á Norðurlandi vestra að geta eflst og dafnað. Sem dæmi um það munu t.d. göng undir Tröllaskaga úr Hjaltadal yfir í Öxnadal uppfylla mörg af markmiðum samgönguáætlunar um jákvæða byggðaþróun. Slík göng munu einnig styrkja Eyjafjarðarsvæðið t.d. í innanlands- og millilandaflugi auk þess að styrkja Mið-norðurland allt sem eitt vinnusóknar- og þjónustusvæði. Til þess að af því megi verða þarf kjark og framtíðarsýn í samgöngumálum.

[2] https://www.byggdastofnun.is/static/files/Hagvoxtur/hagvoxtur_landshluta_2008-2015.pdf

Það er von stjórnar SSNV að þessi samantekt um áherslur og forgangsröðun í samgöngumálum á Norðurlandi vestra sé innlegg í þá vinnu sem framundan er og að hún hjálpi til við að koma samgöngumálum í það horf að landshlutinn verði samkeppnishæfari kostur fyrir fólk og fyrirtæki.

Norðurlandi vestra, 31. ágúst 2017

Björn Líndal Traustason
Framkvæmdastjóri
Höfðabraut 6
530 Hvammstangi
Sími: 455-2500/864-8946

Umhverfis og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
Reykjavík

Sent rafrænt á nefndasvid@althingi.is

Hvammstanga, 7. nóvember 2018

Varðar: Bókun stjórnar Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) um bréf Samgöngufélagsins.

Stjórn SSNV barst bréf frá Samgöngufélaginu dags. 23. október, undirritað af Jónasi Guðmundssyni. Í bréfinu er tilkynnt um umsögn félagsins um tillögu til þingsályktunar að samgönguáætlun 2019-2033 sem send var Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis. Í umsögn sinni óskar félagið eftir að gert verði ráð fyrir gerð vega um svonefnda Húnavallaleið í Austur-Húnavatnssýslu og Vindheimaleið í Skagafirði á tímabili samgönguáætlunarinnar.

Á 38. fundi stjórnar SSNV þann 6. nóvember 2018 var eftirfarandi fært til bókar við 8. lið.

> **Bréf frá Samgöngufélaginu.**
>
> *Lagt fram bref frá Samgöngufélaginu um tillögur þeirra um breytingar á vegstæðum þjóðvegar 1 í landshlutanum. Stjórn SSNV leggst alfarið gegn þeim áformum sem þar koma fram og leggur áherslu á að inn í samgönguáætlun rati þau verkefni sem heimamenn hafa bent á að nauðsynleg séu í landshlutanum. Má þar fyrst nefna framkvæmdir við Skagastrandarveg sem hafa verið á dagskrá um árabil og eru fyrir löngu orðnar nauðsynlegar sem og brýnar framkvæmdir við stofn- og tengivegi sem munu reynast kostnaðarsamar.*

Þessi afgreiðsla stjórnar SSNV tilkynnist hér með.

Fyrir hönd stjórnar SSNV,

Unnur Valborg Hilmarsdóttir
framkvæmdastjóri

Afrit sent Bergþóri Ólasyni formanni Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, Jóni Gunnarssyni, 1. varaformanni og Ara Trausta Guðmundssyni, 2. varaformanni.

SSV
Samtök sveitarfélaga
á Vesturlandi

Alþingi

b.t. umhverfis- og samgöngunefndar

Austurstræti 8 – 10

150 Reykjavík

Borgarnesi 26.10 2018

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, mál nr. 173

Vísað er til tölvupósts frá nefndasviði Alþingis, dags. 12. mars s,l., þar sem óskað er eftir umsögn um tillögu til þingsályktunar samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023.

Almennt um tillöguna

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) taka almennt undir þau markmið sem sett eru í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2019 -2023. Sérstaklega vilja samtökin taka undir ný markmið um almenningssamgöngur þar sem samþætta á í auknum mæli samgöngur í lofti, á landi og láði og skapa þannig heildstætt samgöngukerfi. Reynsla SSV af rekstri almenningssamgangna undanfarin ár segir okkur að þörf er fyrir góðar almenningssamgöngur, bæði á milli landsbyggðar og höfuðborgarsvæðis sem og á milli þéttbýlisstaða á landsbyggðinni. Því er brýnt að vel takist til með uppbyggingu á nýju kerfi og að það sé að fullu fjármagnað. SSV tekur einnig heilshugar undir það markmið að efla almenningssamgöngur til þess að samgöngur verði umhverfislega sjálfbærar. Að sama skapi getur efling almenningssamgangna haft mjög jákvæð áhrif á byggðþróun, stækkað vinnusóknarsvæði og bætt aðgengi að þjónustu.

Varðandi þær framkvæmdir sem eru á áætlun fyrir árin 2019-2023 þá fagnar SSV þeirri uppbyggingu sem er að hefjast á Vesturlandsvegi á Kjalarnesi og telur afar brýnt að hún klárist sem fyrst. Fjöldi íbúa á Vesturlandi sækir atvinnu og nám til Reykjavíkur og ekur því daglega um Kjalarnes. Einnig fögnum við því loks hyllir undir að framkvæmdum við Fróðárheiði ljúki, en vinna við þann veg hefur staðið yfir í á annan áratug. Bæði vegabætur á Kjalarnesi sem og á Fróðárheiði hafa verið forgangsverkefni í Samgönguáætlun Vesturlands sem samþykkt var af sveitarfélögunum í landshlutanum snemma árs 2017.

Hins vegar veldur það Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi miklum vonbrigðum að aðeins er áætlað að verja 550 milljónum til ný framkvæmda við vegi á Vesturlandi á næstu fimm árum eða mun lægri upphæð en í nokkrum öðrum landshluta. Það er með öllu ólíðandi og við það verður ekki unað. Því gera samtökin eftirfarandi athugasemdir við samgönguáætlun og fara fram á breytingar á áætluninni.

Athugsemdir við einstaka liði samgönguáætlunar

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi vilja sérstaklega gera athugasemdir við þrennt í samgönguáætlun áranna 2019-2023. Í fyrsta lagi lágum fjárveitingum til tengivega, í öðrum

lagi seinkun framkvæmda við Skógarstrandarveg og í þriðja lagi seinkun framkvæmda við Uxahryggjavega. Allt eru þetta verkefni sem Vestlendingar leggja þunga áherslu á í áðurnefndri Samgönguáætlun Vesturlands.

Í markmiði samgönguáætlunar nr. 2.1.6 kemur fram að „Gert verði átak við lagningu á bundnu slitlagi á umferðarlitla vegi sem hafa viðunandi burðarþol þrátt fyrir að veghönnun sé að einhverju leyti ábótavant." Undir þetta markmið falla svokallaðir tengivegir sem skipta orðið sífellt meira máli fyrir íbúa í dreifbýli og ört vaxandi ferðaþjónustu. Á Vesturlandi er um 14% af vegkerfi landsins og þar er um 60% vega án slitlags. Þrjú sveitarfélög á Vesturlandi eru í hópi þeirra tíu sveitarfélaga á landsvísu þar sem fæstir vegir er lagðir bundnu slitlagi, en það eru Skorradalshreppur, Dalabyggð og Borgarbyggð. Tæplega 10% af vegakerfi landsins er í þessum þremur sveitarfélögum. Sveitarfélögin Borgarbyggð og Dalabyggð eru landstór sveitarfélög þar sem búið er að sameina fjölda sveitarfélaga, en fyrir 30 árum síðan voru 20 sveitarfélög á því svæði sem þessi tvö sveitarfélög ná yfir í dag. Það er afar mikilvægt að þegar sveitarfélög sameinast þá fái þau stuðning til þess að byggja upp heilstæð atvinnu- og þjónustusvæði. Góðar samgöngur eru lykilatriði í því að hægt sé að byggja upp slík svæði.

Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að 800 m.kr. fari til tengivega á landinu á árinu 2019 og næstu fjögur árinu verði þessi upphæð 900 m.kr. Ef tekið er mið af reynslu fyrri ára er um þriðjungur þessarar upphæðar eða 250 til 300 m.kr. á ári að fara til Vestursvæðis (Vesturland og Vestfirðir), en skilgreindir tengivegir eru um 912 km á svæðinu. Það er öllum ljóst að fyrir þá upphæð verður ekki miklu áorkað. Í samtölum sveitarstjórnamanna og starfsmanna Vegagerðarinnar á Vestursvæði hefur verið rætt að ef framlög til tengivega á Vestursvæði yrðu tvöfölduð og yrðu um 500 m.kr. mætti á stuttum tíma ná verulegum árangri í lagningu slitlags á tengivegi. **Því hafa Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi lagt til við fjárlaganefnd að framlög til tengivega verði hækkuð um 700 m.kr. fyrir árið 2019 og sama hækkun verði út fyrsta tímabil samgönguáætlunar eða 3,5 milljarðar samtals í hækkun á næstu fimm árum. Ef þessi tillaga yrði að veruleika mæti líta svo að verið væri að gera átak við lagningu á bundnu slitlagi á tengivegi.**

Í samgönguáætlun fyrir Vesturland segir „Brýnt er að hefja framkvæmdir við veginn um Skógarströnd, einkum lagningu bundins slitlags þar sem undirbyggingu er lokið. Mikilvægt er að hefja framkvæmdir árið 2017, hönnun endurbóta hans og gerð tímasettrar verkáætlunar framkvæmda." Af þessu má glöggt sjá að sveitarstjórnir á Vesturlandi vilja hraða framkvæmdum, en stóraukin umferð ferðmanna um veginn og há slysatíðni þrýsta á um að framkvæmdum verði flýtt eins og kostur er. Vegurinn um Skógarströnd hefur mikla þýðingu fyrir íbúa á Snæfellsnesi og í Dalabyggð sem um áratugaskeið hafa búið við laka malarvegi. Víða á svæðinu er stundaður landbúnaður og ferðaþjónusta vex hratt. Með bættum samgöngum skapast ýmis tækifæri varðandi samstarf Dalamanna og Snæfellinga, auk þess sem Dalabyggð myndi njóta góðs af þeim gríðarlega fjölda ferðamanna sem leggur leið sín um Snæfellsnes og skemmtileg hringleið opnast. **Samstök sveitarfélaga á Vesturlandi leggja þunga áherslu á að framkvæmdum við Skógarstrandarveg verði hraðað og þær hefjist á fyrsta tímabili samgönguáætlunar, en ekki á öðru tímabili eins og áætlunin gerir ráð fyrir.**

Unnið hefur verið að framkvæmdum við Uxahryggjaveg undanfarin ár. Búið er að leggja bundið slitlag frá Götuási við Borgarfjarðarbraut að Brautartungu, auk þess sem slitlag hefur verið lagt á stærsta hluta vegarins frá Þingvöllum að gatnamótum við Kaldadalsveg. Eftir er að klára að endurbæta veginn og leggja slitlag á kaflann frá Brautartungu að gatnamótum Kaldadalsvegar og er áætlaður kostnaður við þá framkvæmd um 1700 milljónir. Vegurinn um Uxahryggi tengir saman Vesturland og Suðurland og skapar ýmis tækifæri til þess að auka samskipti og samstarf íbúa þessara landshluta, auk þess sem hann skapar ótal tækifæri í ferðaþjónustu og möguleika fyrir ferðamenn. Jafnframt myndi vegurinn létta ákveðinni umferð af þjóðvegi 1. **Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi telja það ótækt að stöðva framkvæmdir við Uxahryggjaveg í fimm ár og fresta verklokum fram til ársins 2028. Því er lögð áhersla á það framkvæmdum verði haldið áfram og þeim lokið á fyrsta tímabili samgönguáætlunar eða eigi síðar en árið 2023.**

Niðurlag

Vestlendingar hafa um árabil barist fyrir því að farið yrði í tvöföldun Vesturlandsvegar á Kjalarnesi og því er það fagnaðarefni að loksins munu þær framkvæmdir hefjast. Það er hins vegar með öllu óásættanlegt að einungis 550 milljónum verði varið til nýframkvæmda á Vesturlandi á fimm ára tímabili og á sama tíma eru óverulegar fjárveitingar til tengivega og því engan veginn hægt að tala um átak í lagningu bundins slitlags á þá vegi á næstu fimm árum. Þessu vilja Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi breyta og leggja því til að framlag til tengivega verði hækkað um 700 milljónir á ári á næstu fimm árum, auk þess sem framkvæmdum við Skógarstrandarveg og Uxahryggjaveg verði flýtt og þær færðar inn á fyrsta tímabil samgönguáætlunar.

Með vinsemd og virðingu

f.h. Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi

Páll S. Brynjarsson

framkvæmdastjóri

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólsgötu 7
150 Reykjavík
srn@srn.is

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2023 og samgönguáætlun 2019-2033

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

Útþensla byggðar af völdum flugstarfsemi í Vatnsmýri og kerfisbundin ill meðferð opinbers fjár áratugum saman í skugga mikils kjördæmapots, hvort tveggja af völdum misvægis atkvæða á Alþingi, eru helstu ástæður þess að laun og önnur lífskjör landsmanna eru mun lakari en ella væri og við mætti búast.

Samtök um betri byggð (BB) hafa frá árinu 1999 beitt sér fyrir bættu borgarskipulagi og þróun mannvænnar og skilvirkrar byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) í þágu víðtækustu almanahagsmuna en gegn harðri andstöðu ráðandi afla, þings og framkvæmdavalds og þrátt fyrir mikið fálæti flestra fjölmiðla og jafnvel andstöðu sumra þeirra.

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) verið stjórnlaus og óstöðvandi og hefur því jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands.

Áhrifa af óskilvirkni í rekstri heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga á HBS gætir æ meir í þjóðarhag. Það er því beinn hagur allra að stöðvuð verði nú þegar útþensla byggðar á HBS og byrjað verði að byggja borgina inn á við.

Til þess að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, aukið öryggi, minni loftmengun, minni útblástur, breyttar ferðavenjur og aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta er áhrifaríkast að stuðla að þéttri og blandaðri byggð. Eina raunhæfa leiðin til að ná þessum og mörgum öðrum mannvænum markmiðum í þróun höfuðborgarinnar er að reisa þétta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

Reykjavík fékk yfirráð yfir Vatnsmýri 1. Janúar 1932 fyrir ört vaxandi byggð í höfuðborginni. Í stríðslok var byggðin komin að nyrðri brún Hringbrautar og Vatnsmýrin handan götunnar þess vegna eðlilegt næsta þróunarsvæði höfuðborgarinnar.

Því var yfirtaka ríkisins á Vatnsmýri 6. Júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll óvænt, með öllu ólögmæt og fjandsamleg. Hún átti sér enga réttarfarslega stoð. Ekki var haft samráð við Reykvíkinga, engir samningar voru gerðir, ekkert eignarnám fór fram. Engin þarfagreining var unnin. Hvorki lóðarleiga né skaðabætur hafa verið greiddar í 73 ár.

Ríkið braut gegn stjórnarskrá, sveitarstjórnarlögum, skipulagslögum og öðrum ákvæðum og sjónarmiðum um eignarrétt, mannréttindi, almannahag o.s.fr.v. Engin dæmi eru um sambærilegt landrán, hvorki á Íslandi né í nálægum löndum, án þess að komið hafi til átaka og ófriðar.

Áhrif og afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri sl. 73 ár á borgarmyndina, borgarsamfélagið og þjóðarhag eiga sér enga hliðstæðu í þróunarsögu borga heimsins á 20. og 21. öld. Flugvöllur í stað miðborgarbyggðar í Vatnsmýri gjörbreytti þróunarforsendum einu borgar Íslands, sem er orðin amk. fjófalt víðáttumeita en hún hefði ella orðið án flugvallar.

Frá 1946 til 2018 þandist byggð í Reykjavík og síðar á HBS úr 300 ha. í um 16.000 ha. og þekur nú flöt á við París og Manhattan samanlagt þar sem búa um 4.000.000 íbúar alls. Þéttleikinn hrundi langt niður fyrir sjálfbær mörk því íbúum höfuðborgarinnar á hverjum hektara byggðs lands fækkaði úr uþb. 160 íbúum 1946 í tæplega 14 árið 2018.

Allar lagnir svo sem heitt vatn, kalt vatn, rafmagn, sími, ljósleiðari og holræsi og allar götur og stígar eru að meðaltali tvöfalt lengri en ella hefði orðið. Allar ferðir borgarbúa, um 1.100.000 hvern dag, og leiðir neyðarþjónustu svo sem lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarlækna eru sömuleiðis að meðaltali um tvöfalt lengri en ella.

Þessi eina borg Íslands (HBS), þar sem búa 63% þjóðarinnar og þar sem önnur 17% landsmanna í allt að einnar klst. akstursfjarlæð sækja atvinnu og þjónustu, er langstærsti hluti íslenska hagkerfisins. Borgin (HBS) er útþanin og óskilvirk og áhrifa mikillar víðáttu, strjállar byggðar og langra leiða gæti á öllum sviðum mannlífs, á sviðum samskipta, atvinnurekstrar, viðskipta o.s.fr.v.

Á höfuðborgarsvæðinu eru nú um 800 bílar á hverja 1.000 íbúa, sem er um tvöfalt meðaltal í borgum Evrópu. Um 76% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu eru farnar í bíl. Líklegt er að bílum og ökuferðum fjölgi hlutfallslega frá því sem nú er amk. fram til ársins 2030, þvert á helstu forsendu núgildandi Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 (AR2030). Ástæðan er framlengd vera flugvallar í Vatnsmýrir frá 2016 til 2022.

Árið 2001 samþykktu kjósendur í Reykjavík í almennri atkvæðagreiðslu að flugi skyldi hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016.

Afleiðingar stjórnlausrar útþenslu byggðar á HBS af völdum flugstarfseminnar í Vatnsmýri koma m.a. fram í eftirfarandi:

1. Mikil tímasóun allra íbúa vegna langra erinda, aðfangaleiða, þjónustuleiða o.s.fr.v.
2. Mikill samgöngukostnaður. Rekstrarkostnaður einkabíls er td. talinn um 2.000.000kr að meðaltali á ári.
3. Mikill beinn og afleiddur kostnaður heimila, atvinnuvega, sveitarfélaga
4. Mikið álag á dagvistun barna og aldraðra
5. Lítil samlegðaráhrif (neikvæð 2+2=3 en ekki jákvæð 2+2=5); mun færri skapandi snertifletir á milli íbúa en í „evrópskri“ borg
6. Lakari lífs- og launakjör en ella ma. vegna langs vinnudags, minni framleiðni og lakari greiðslugetu fyrirtækja o.s.fr.v.

7. Lakara heilsufar en ella vegna kyrrsetu, óhollra neysluhátta, mengunar og annara einkenna bílasamfélagsins: offita, krabbamein, sykursýki, einsemd, hjarta- og lungnasjúkdómar
8. Lakara borgarumhverfi en ella
9. Mikill og viðvarandi atgervisflótti til útlanda í áratugi (amk. 750 á ári að meðaltali í áratugi, einkum af HBS) og verulegir fólksflutningar undanfarin misseri út fyrir ytri mörk höfuðborgarsvæðisins, í Árborg, á Akranes og á Suðurnes (1 klst. akstursfjarlægð).
10. Mikil staðbundin mengun (bensín, dísel, nagladekk o.s.fr.v.)
11. Mikil hnattræn losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð; kolefnisfótspor Íslands stærst í heimi
12. Minna öryggi borgarbúa ma. vegna lengri leiða lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarþjónustu og skorts á almannavarnaráætlun með viðeigandi ráðstöfunum, m.a. um viðvörunarkerfi og rýmingarleiðir

Staða innanlandsflugs einkennist af samdrætti og miklum niðurgreiðslum. Auk langvarandi styrks beint úr ríkissjóði (uþb. 300.000.000kr á ári) greiða flugfarþegar hvorki árlegan uþb. 2.000.000.000kr rekstrarkostnað innanlandsflugvalla né lóðarleigu vegna flugvallar í Vatnsmýri.

96% landsmanna nota innanlandsflug aldrei (sjaldnar en 1 sinni á hverjum 3 árum); flugfarþegar eru einkum stórnotendur. Sjálfbært innanlandsflug er aðeins mögulegt með samþættingu við millilandaflug.

Hugmynd samgönguyfirvalda að tæplega 20% þjóðarinnar geti fengið sem svarar 2 flugferðum á ári ókeypis (þ.e. 4 ferðir á hálfvirði) er að mati BB fjarstæðukennd. BB styður þó að allir sjúklingar, sem þess þurfa, fái ókeypis eða niðurgreitt flugfar. BB benda á að kolefnisfótspor hvers farþegakílómeters er margfalt stærra í flugi en með samgöngum á landi.

Rögnunefndin komst að þeirri niðurstöðu að Hvassahraun væri góður kostur fyrir nýtt flugvallarstæði. Fjarlægð frá miðju HBS í Hvassahraun er aðeins þriðjungur vegalengdarinnar í Leifsstöð. Unnt er að byrja með „lítinn“ innanlandsflugvöll í Hvassahrauni og stækka hann í áföngum upp í mjög stóran millilandaflugvöll skv. hugsanlegum framtíðarþörfum.

Flutningur fjárfestinga af Miðnesheiði í Hvassahraun á nokkrum áratugum er að öllum líkindum þjóðhagslega mjög hagkvæmur kostur. Innanlandsflugvöllur með öllu í Hvassahrauni kostar innan við 25 milljarðar. Byggingartími getur verið um 3-4 ár og því er brýnt að ljúka hönnun og öðrum undirbúningi sem fyrst á meðan enn er flogið í Vatnsmýri.

Núvirði flugmannvirkja í Vatnsmýri (völlurinn sjálfur og einhverjar gamlar byggingar) er 6 – 10 milljarðar kr. á verðlagi 2016; til samanburðar er núvirtur kostnaður við Héðinsfjarðargöng um 18 milljarðar kr. og við Vaðlaheiðargöng um 17 milljarðar kr.

BB benda á ekkert fé er áætlað í nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni, Hvorki í SGÁ til 5 ára né í 15 ára áætlun. Þó eru nú einungis 3 - 5 ár þangað til flugvöllur í Vatnsmýri á að víkja, NS-braut fyrir árslok 2022 og völlurinn allur 2024.

BB vekja athygli á varnaðarorðum Skipulagsstjóra ríkisins á sjónvarpsstöðinni HRINGBRAUT í janúar 2019 um að ISAVIA og ICELANDAIR GROUP ásamt skipulagsyfirvöldum í Reykjanesbæ ætli að ráðstafa hundruðum milljarða kr. í mannvirki á Miðnesheiði án þess að skoðaðir séu aðrir valkostir eða rýnt í heildarmyndina og í þjóðhagsleg og samfélagsleg áhrif á suðvesturhorninu og landinu öllu.

Allt bendir til þess að Leifsstöð hafi ekki verið hönnuð af nægilegri þekkingu og framsýni og því verði allar viðbætur þar æ kostnaðarsamari og um leið óskilvirkari.

Vatnsmýri var og er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði höfuðborgarinnar fyrir umfangsmikla miðlæga byggð m.a. vegna víðáttu sinnar, stöðu svæðisins í borginni, flatlendis, skjóls fyrir norðlægum vindum og ekki síst vegna fjarlægðar frá eldri byggð. Á engum öðrum stað er td. hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála frá því flugvöllurinn var festur í sessi 1946. Byggja má hratt og þétt á skilvirkann hátt og leysa þannig íbúðaskort, háan byggingarkostnað, háa húsaleigu, stöðva útþenslu byggðar. Þannig má bæta hag borgarbúa og annara landsmanna með því að auka skilvirkni höfuðborgarinnar, draga verulega úr mengun og losun gróðurhúsalofttegunda, heilsuspillandi áhrifum bílasamfélagsins o.s.fr.v.

Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggiþátt SGÁ. Þar þarf að vinna eftir þjóðhagslegri arðsemisröð. Núverandi vinnubrögð einkennast af kjördæmapoti. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög geri áætlanir um fækkun umferðarslysa með tölusettum markmiðum og tímasettum fjárhags- og framkvæmdaliðum. Mjög góð reynsla er af slíkri áætlanagerð t.d. í Reykjavík (1996-2007). Flest ríki Norður- og Vestur- Evrópu nema Ísland hafa notað þessi vinnubrögð árum saman með góðum árangri.

BB telja óásættanlegt að Ísland sé nú fallið úr því að vera yfirleitt í 3. – 9. sæti í umferðaröryggi á heimsvísu í það 19 (mælt í dauðaslysum á hverja 100.000 íbúa).

Rétt uppbyggð áætlun um UMFERÐARÖRYGGI OG SLYSAFÆKKUN er fjórþætt:

a. Markmið um 5% árlega fækkun (75% fækkun á 15 árum) er að mati BB ásættanlegt
b. Framkvæmd áætlunarinna byggi á forgangsröðun aðgerða skv. mestu slysafækkunararðsemi hverju sinni
c. Fjármögnun framkvæmda hvers 5 ára tímabils byggi á faglegri hönnun og kostnaðarmati
d. Árlega sé leiðrétt fyrir of- eða vanáætluðum kostnaði skilgreindra aðgerða áætlunarinnar

Samtök um betri byggð telja mikilvægt að hér á landi verði tekin upp NÚLLSÝN í vegamálum. Núllsýn byggir á þeirri forsendu að „ásættanlegur“ fórnarkostnaður varðandi líf og heilsu vegfarenda er núllstilltur. Þau verkefni í vegamálum, sem lúta að verndun heilbrigðis og mannslífa vegfarenda hafi forgang. Ýtrustu öryggiskröfur séu gerðar við hönnun og byggingu nýrra vega.

Samtök um betri byggð (BB) leggja til að fyrirhuguðu vegafé hvers árs til nýframkvæmda við vegi verði skipt upp miðað við nýja grundvallarhugsun: 30% renni í BYGGÐAPOTT en 70% í pott sem ráðstafað er skv. NÚLLSÝN. Gengið er út frá því að allar sérstakar fjárveitingar, td. til gangagerðar, verði lagðar niður.

Mikil þörf er fyrir stórauknar framkvæmdir í samgöngum, einkum á HBS og SV horninu. Í SGÁ er hvorki neitt að finna um þær framkvæmdir, sem til greina kæmu né um mögulegar fjármögninarleiðir. – Umræða um veggjöld er mjög skammt á veg komin og er vandséð að raunhæfar og sanngjarnar leiðir finnist á næstunni. Óttinn við að skattlagning umferðar á suðvestur horninu geti í raun leitt til flutnings ríkisframlags út á land virðist raunverulegur.

BB telja að Íslendingar, einhver auðugasta þjóð heims, eigi að ljúka uppbyggingu samgöngukerfis síns og annara innviða án vafasamrar sérsköttunar. BB benda t.d. á eftirfarandi fjármögnunarleiðir.

1. Arður af rekstri / sölu ríkisbanka
2. Arður af Landsvirkjun
3. Arður af sölu byggingarlóða í Vatnsmýri
4. Arður af auðlindum (auðlindagjald)
5. Lántaka ríkisins til þjóðhagslega arðsamra framkvæmda t.d. hjá íslenskum lífeyrissjóðum

BB benda á að lántaka til stóraukinna framkvæmda, einkum á höfuðborgarsvæðinu, er þjóðhagslega mjög hagstæð. Á meðan vextir af lánum gætu verið um 3,0 – 3,5% er arðsemi helstu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu um 10 – 30%.

BB benda á að stóauka þarf framlög til almenningssamgangna á HBS enda er það þjóðhagslega mjög arðbært (STRÆTÓ / BORGARLÍNA, og í náinni framtíð sjálfkeyrandi leigubílar).

Með hóflegri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri fyrir amk. 47.000 íbúa og störf (NH=1,8) er virði lands í eigu ríkisins amk. 100 milljarðar kr. og land Reykjavíkurborgar amk. 200 milljarðar á verðlagi í janúar 2019 (sbr. framreiknaðar niðurstöður úr skýrslu ParX fyrir samgönguráðherra í maí 2007). Hlutur ríkisins nægir til að gera nýjan flugvöll í Hvassahrauni, ytra vegakerfi Vatnsmýrarbyggðar ásamt þrennum jarðgöngum á landsbyggðinni og gott betur.

Mikil áhersla er á hjólreiðar í SGÁ. Talnaefni hér að neðan byggir á fyrri SGÁ (2011). Þar er skautað létt fram hjá því td. að auknar hjólreiðar sl. 10 ár hafa leitt til verulegrar fjölgunar alvarlega slasaðra hjólreiðamanna úr 5 í 21 á ári, sem eru nú þegar rösk 10% af alvarlega slösuðum í umferðinni. Aukning í hjólreiðum mun flölga þeim slysum enn frekar nema staðið verði áform um miklar gagnráðstafanir með allt að 12 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á HBS.

Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar og að allt að sexföld slysahætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjóli samanborið við bíl. Veruleg aukning á hjólreiðum, t.d. um 2 - 4% allra ferða, mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð. Sé einnig reiknað með 100% aukningu ferða með strætó, úr uþb. 4% í 8% af öllum ferðum, aukningu, sem fáir geri sér vonir um að óbreyttri stefnu í aðalskipulagsmálum á höfuðborgarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð, tekst einungis að minnka bílaumferð úr 76,4% allra ferða í um 70%, þ.e. ef ferðir fótgangandi dragast ekki enn frekar saman.

Þrátt fyrir það verður umtalsverð aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2030 einfaldlega vegna fólksfjölgunar. Þá er ekki reiknað með að akstursaukningar vegna frestunar á brotthvarfi flugvallar úr Vatnsmýri frá 2016 til 2022 mun væntalega gæta amk. til 2030. Því er það verulegt áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalgatnakerfi HBS Í SGÁ.

Mikilvægt er að ljúka vinnu við almannavarnaráætlun höfuðborgarsvæðisins og samþætta hana svæðisskipulagi, aðalskipulagi og þeim áætlunum, sem hér eru til umræðu. Það vantar fleiri flóttaleiðir á höfuðborgarsvæðinu á austur/vestur og norður/suður ásunum þ.e.s. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Sundabraut og Skerjabraut (þverun Skerjafjarðar í framhaldi af Suðurgötu). Ekkert virðist hafa þokast í þessum málaflokki undanfarin ár.

Reykjavík 24.01.2019 f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson _____

Örn Sigurðsson _____

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN samúel kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Samúel Sveinn Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað
Sandra DöggJónsdóttir
270374-4339

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sandra Lyngmo

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sandra Sigurbergsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Sara Ósk Halldórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sessslja Klara Einarsdóttir

SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR
Kt. 560269-4559 - Sími: 470 2300 - Fax: 472 1588
Pósthólf 15 – Hafnargata 44 – 710 Seyðisfjörður
Netfang: sfk@sfk.is – Veffang: www.seydisfjordur.is

Seyðisfirði 09.01.2019

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Austurstræti 8 – 10

150 Reykjavík

Efni: Útskrift úr 2453. Fundi bæjarráðs Seyðisfjarðar 04.01.2019

Eftirfarandi fært til bókar:

Föstudaginn 04. janúar 2019 kom bæjarráð Seyðisfjarðar saman til fundar á skrifstofu kaupstaðarins að Hafnargötu 44. Fundurinn hefst kl. 16:00.

Fundinn sátu:

Rúnar Gunnarsson L- lista í stað Elfu Hlínar Pétursdóttur formanns L-lista

Hildur Þórisdóttir L- lista

Elvar Snær Kristjánsson D - lista

Aðalheiður Borgþórsdóttir, bæjarstjóri.

Fundargerð ritaði bæjarstjóri

5. Fjarðarheiðargöng

Í ljósi umræðna um veggjöld til að flýta fyrir nýframkvæmdum lýsir bæjarráð Seyðisfjarðar yfir vilja sínum til þess að taka þátt í slíku verkefni hvað varðar Fjarðarheiðargöng. Bæjarráð ítrekar ósk sína um fund með umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.

Virðingafyllst

Aðalheiður Borgþórsdóttir, bæjarstjóri

SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR
Kt. 560269-4559 – Sími: 470 2300 – Fax: 472 1588
Pósthólf 15 – Hafnargata 44 – 710 Seyðisfjörður
Netfang: sfk@sfk.is – Veffang: www.seydisfjordur.is

Seyðisfirði 21. feb. 2019

Alþingi
Bt. Umhverfis-og samgöngunefndar Alþingis
Alþingi við Austurvöll
150 Reykjavík

Útskrift úr fundargerð 1746. fundar bæjarstjórnar Seyðisfjarðarkaupstaðar 13.feb. 2019.

Eftirfarandi fært til bókar:

Miðvikudaginn 13. feb 2019 kom bæjarstjórn Seyðisfjarðar saman til fundar í fundarsal íþróttamiðstöðvar, 2 hæð. Hófst fundurinn kl. 16:00

Mætt voru: Hildur Þórisdóttir L-lista, Benedikta Guðrún Svavarsdóttir L-lista, Vilhjálmur Jónsson B-lista, Oddný Björk Daníelsdóttir D-lista, Rúnar Gunnarsson L-lista, Elvar Snær Kristjánsson D-lista, Þórunn Hrund Óladóttir L-lista, Aðalheiður Borgþórsdóttir bæjarstjóri.
Fundarritari var Eva Jónudóttir.

4. 2455. fundargerð bæjarráðs Seyðisfjarðar frá 16. janúar 2019

„Bæjarstjórn þakkar umhverfis- og samgöngunefnd fyrir að taka á móti fulltrúum Seyðisfjarðarkaupstaðar og SSA og jákvæðar undirtektir við málaleitan kaupstaðarins varðandi flýtingu Fjarðarheiðarganga í samgönguáætlun. Bæjarstjórn skorar á Alþingi að færa Fjarðarheiðargöng framar í samgönguáætlun, þannig að framkvæmdir geti hafist á fyrsta tímabili áætlunarinnar. Bæjarstjórn áréttar það að vilji er til þess að veggjöld fjármagni framkvæmd við göngin að hluta.“

Virðingarfyllst,

Inga Þorvaldsdóttir

SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR

Seyðisfirði 23. október 2018

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2023 - 2033, 174 – 173 mál.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2023, 173. mál.

Undirrituð fyrir hönd Seyðisfjarðarkaupstaðar lýsir yfir miklum vonbrigðum með að Fjarðarheiðagöng séu ekki á dagskrá í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2023 – 2033 fyrr en á síðasta hluta áætlunarinnar. Sé farið yfir stöðu mála varðandi Seyðisfjarðarveg nr. 93 um Fjarðarheiði í hinu íslenska grunn vegakerfi í dag þá er víða pottur brotinn.

Í kafla 1. Framtíðarsýn og meginmarkmið segir

> að Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi byggðir landsins og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið.
>
> Meginmarkmið áætlana í samgöngu og sveitastjórnamálum eru að: Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins. Sjálfbærar byggðir um land allt.
>
> Tillögur í þingsályktun þessari um fjárveitingar til einstakra málaflokka og tímasetningu þeirra, svo og til einstakra verkefna sem áhersla er lögð á að komist til framkvæmda á áætlunartímabilinu 2019–2033, byggjast á framangreindum meginmarkmiðum ásamt áherslum ráðherra og ríkisstjórnar.

Fyrir Seyðisfjarðarkaupstað munu þessi markmið kannski raungerast eftir 2033 ef áform ríkisstjórnar og ráðherra ná fram að ganga, því mótmælir bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar harðlega. Með þessarri áætlun er verið að taka einasta vopn kaupstaðarins til að vaxa og dafna í takt við þessa fögru framtíðarsýn og markmið sem birtist í 1. kafla.

Kafli 2.1. Markmið um greiðar samgöngur verða því ekki í boði fyrir þá sem leggja leið sína til og frá Seyðisfirði fyrr en kannski eftir 2033. Búsetugæði verða ekki aukin, og skert aðgengi að vörum og þjónustu verður viðvarandi. Talar það mjög á móti þeim sameiningarviðræðum sveitarfélaga sem nú eru í gangi. Á 1741. fundi bæjarstjórnar Seyðisfjarðar þann 17. október s.l. var samþykkt einróma að fara í formlegar sameiningarviðræður við Fljótsdalshérað, Djúpavog og Borgarfjörð eystri.

*Sömuleiðis er ástæða til að mótmæla því að a*ðgengi fyrir ferðamenn og tryggar samgöngur fyrir fraktflutinga Norrænu verður áfram verulega ábótavant og langt frá markmiðum og

framtíðarsýn ríkisstjórnarinnar og ráðherra sem birt er í þessum kafla.

Seyðisfjörður hefur mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn og gæti eflst sem einn helsti ferðamannastaður landsins ef innviðauppbygging héldist í hendur við aðra þróun. Þungaflutningar um Fjarðarheiði hafa einnig aukist töluvert ár frá ári, en um 2000 flutningabílar fara um heiðina árlega. Með Norrænu er flutt inn um 20 þúsund tonn af vörum á ári og um 25 þúsund tonn af vörum eru flutt út með ferjunni.

Athygli er einnig vakin á því að um Fjarðarheiði fara 1500 manns á dag að meðaltali samkvæmt talningum Vegagerðarinnar, það eru um 560.000 manns á ári. Öryggi þessara vegfarenda er telft í tvísýnu með óbreyttu ástandi. Ferðamönnum á eigin bílum fjölgar sífellt, óhöpp og slys að sama skapi.

Vakin er athygli á því að með því að stöðva gangaframkvæmdir í landinu um 10 ár eins og hér er boðað mun mikil þekking og reynsla glatast sem eru mikil og ómetanleg verðmæti.

Sú staða sem hér er uppi er algjörlega óviðunandi og ekki boðleg nú á 21. öldinni. Það er alsendist óvíst að Seyðisfjörður verði til í þeirri mynd sem hann er í dag ef bíða þarf í 15 ár eftir að byrjað verði kannski á gangagerð undir Fjarðarheiði. Samgöngur standa samfélaginu algjörlega fyrir þrifum, ferðaþjónusta, innflutningur og útflutningur eru öflugar stoðir atvinnulífsins sem sífellt er ógnað af ótryggum samgöngum.

Samband sveitarfélaga á Austurlandi hefur samþykkt Fjarðarheiðargöng sem forgangsmál í samgöngumálum Austurlands í fjölmörg ár. Síðast nú í september 2018.

Skorað er á stjórnvöld að endurskoða þessar tillögu til þingsályktunar og að færa Fjarðarheiðargöng framar í framkvæmdaröðina. Þess er krafist að Fjarðarheiðargöng fari í framkvæmd ekki seinna en strax á eftir Dýrafjarðargöngum.

F.h. bæjarstjórnar Seyðisfjarðarkaupstaðar

Aðalheiður Borgþórsdóttir bæjarstjóri

Fylgiskjöl.

1. Ályktun bæjarráðs Seyðisfjarðar .
2. Ályktun frá SSA
3. Samþykkt bæjarstjórnar Seyðisfjarðar varðandi formlegar sameiningaviðræður við Fljótsdalshérað, Djúpavog og Borgarfjörð eystri.

SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR
Kt. 560269-4559 – Sími: 470 2300 – Fax: 472 1588
Pósthólf 15 – Hafnargata 44 – 710 Seyðisfjörður
Netfang: sfk@sfk.is – Veffang: www.seydisfjordur.is

Fylgiskjal 2.

Útskrift úr 1741. fundi bæjarstjórnar Seyðisfjarðar sem fram fór 17. október 2018

Íður 10. Fjarðarheiðagöng – Ályktun bæjarstjórnar

Eftirfarandi tillaga að ályktun bæjarstjórnar Seyðisfjarðarkaupstaðar er lögð fram og verður send á Alþingismenn og fjölmiðla:

„Bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar lýsir yfir gríðarlegum vonbrigðum með framlagða Samgönguáætlun og að Fjarðarheiðargöng séu ekki inn í 5 ára áætlun. Einnig hlýtur að vera eðlilegt að horfa til Fjarðarheiðarganga út frá Umferðaröryggisáætlun. Það eru allir sammála um að Fjarðarheiðin í núverandi ástandi er svartur blettur í samgöngukerfi landsins. Umferð um Fjarðarheiði hefur aukist verulega jafnt að vetri sem og sumri auk þess sem þungaflutningar hafa aukist mikið. Þá verður ekki framhjá því horft að vegurinn er þjóðvegur 1 til Evrópu.

Bæjarstjórn Seyðisfjarðar ítrekar vilja sinn til gjaldtöku flýti það framkvæmdum."

Til máls tók formaður bæjarráðs.

Fundarhlé kl. 16.59 – 17.22

Tillaga samþykkt með sjö greiddum atkvæðum.

Ályktun stjórnar vegna fréttaflutnings af óbirtri samgönguáætlun
Sunnudagur, 23. september 2018 14:44

Stjórn SSA fundaði þann 21. september vegna fréttaflutnings af innihaldi óbirtrar samgönguáæltunar.
Ákveðið var að senda eftirarandi ályktun til fjölmiðla, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, samgöngunefndar Alþingis og þingmanna kjördæmisins:

Ályktun stjórnar Sambands sveitarfélaga á Austurlandi um væntanlega samgönguáætlun, samþykkt á fundi þann 21. september 2018
Í ljósi fréttaflutnings af innihaldi væntanlegrar samgönguáætlunar lýsir stjórn Sambands sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) yfir miklum vonbrigðum með hlut Austurlands og þær miklu tafir sem við blasa hvað varðar nauðsynlegar samgöngubætur í fjórðungnum. Þetta er sérstaklega ámælisvert í ljósi þess að undanfarin ár hafa nýframkvæmdir og viðhald vega á Austurlandi verið í algjöru lágmarki.
Stjórn SSA krefst þess að hlutur Austurlands varðandi framkvæmdir í samgöngumálum verði réttur og tekið tillit til þeirrar forgangsröðunar samgönguframkvæmda sem samþykkt hefur verið ítrekað á vettvangi SSA. Í því samhengi má nefna Fjarðarheiðargöng, nýjan veg yfir Öxi auk fjölda brýnna viðhaldsverkefna víða í fjórðungnum sem SSA hefur ályktað um.
Stjórn SSA telur eðlilegt að ráðherra og Alþingi fari eftir þeim áherslum sem mótaðar hafa verið af hálfu landshlutasamtaka sveitarfélaga. Í ljósi skorts á samráði skorar stjórnin á ráðherra að hefja nú þegar samráð við landshlutasamtökin áður en endanleg drög að samgönguáætlun verða lögð fyrir Alþingi. Verði það ekki gert er allt tal stjórnvalda um eflingu sveitarstjórnarstigsins orðin tóm.

SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR
Kt. 560269-4559 - Sími: 470 2300 - Fax: 472 1588
Pósthólf 15 - Hafnargata 44 - 710 Seyðisfjörður
Netfang: sfk@sfk.is - Veffang: www.seydisfjordur.is

Fylgiskjal 3.

Útskrift úr 1741. fundi bæjarstjórnar Seyðisfjarðar sem fram fór 17. október 2018

11. Sameiningarmál
„Bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar samþykkir að skipa 3 fulltrúa í samstarfsnefnd sem kanna skal möguleika á sameiningu sveitarfélaganna Borgarfjarðar eystri, Djúpavogshrepps, Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðarkaupstaðar í samræmi við 119. grein sveitarstjórnarlaga.

Ákvörðun þessi er tekin á grundvelli niðurstöðu skoðanakönnunar á meðal íbúa umræddra sveitarfélaga, er framkvæmd var á vordögum 2018, en niðurstöður hennar sýndu vilja íbúa til sameiningar. Horft er til þess m.a. að sameining muni leiða til bættrar þjónustu, öflugri stjórnsýslu og auknum líkum á að ná árangri í áherslum í byggða- og samgöngumálum er unnið hefur verið að árum saman.
Stefnt skal að því að samstarfsnefnd skili niðurstöðum til sveitarfélaganna þannig að hægt verði að leggja þær fyrir íbúa þeirra til ákvörðunar fyrir lok árs 2019 en samstarfsnefndinni er falið að setja verkefninu tímaramma og endurskoða hann eftir því sem verkefninu vindur fram. Fulltrúi Fljótsdalshéraðs skal boða samstarfsnefndina saman til fyrsta fundar."

Tillaga að fulltrúum í sameiningarnefnd: Elvar Snær Kristjánsson D-listi, Eygló Björg Jóhannsdóttir B-listi og Hildur Þórisdóttir L-listi.

Tillaga samþykkt með sjö greiddum atkvæðum.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sigfrið Þormar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigfús Reynir Hermannsson

Góðan dag

Mig langar að stinga hugmynd að ykkur tengdri veggjaldaumræðunni sem er rétt farin af stað, og fær vonandi að grassera framyfir næstu kosningar áður en ákvörðun verður tekin.

Enn fyrst smá inngangur. Það er með óbragð í munni sem maður fylgist með þessari umræðu frá Alþingi þessa dagana. Fullyrðingar um að þjóðin sé sátt við veggjöld eru teknar úr einhverjum litlum bergmálshelli þeirra sem eru fylgjandi þeim, og virðist eiga sér litla stoð í raunveruleikanum. Ég vinn á stórum vinnustað með vel menntuðu fólki sem veltir þjóðmálunum mikið fyrir sér. Ekki hef ég hitt þann einstakling ennþá sem er sammála veggjaldaútfærslunni, hvorki innan né utan vinnustaðarins. Önnur rök sem heyrst hafa eru „þeir greiða sem nota“, en er það vegferð sem við viljum fara út í? Hvað með mennta- og heilbrigðiskerfið? Eiga þeir einir að greiða sem nota? Þetta er alltof stórt mál til að keyra í gegn án umræðu og án þess að þjóðin fái að koma annaðhvort beint að ákvarðanatöku eða í það minnsta í gegnum þingkosningar þar sem þetta mál verður í forgrunni. Annað er óábyrg stjórnsýsla og enn ein ástæðan fyrir virðingarleysi almennings gagnvart Alþingi. Allt þarf að vera upp á borðinu. Kostnaðargreining, útskýringar á því afhverju núverandi skattheimta á bíleigendur er ekki nýtt í vegaframkvæmdir, trygging fyrir því að þessi skattheimta verði nýtt í vegaframkvæmdir, ástæður fyrir því að ekki er búið að afnema bifreiðagjöldin, sem voru tímabundin o.s.fv. Það er óvirðing að koma svona fram við eigendur ríkissjóðs (almenning), og ef þið berið ekki virðingu fyrir almenningi getið þið ekki ætlast til þess að njóta virðingar til baka. Hamagangurinn við að keyra þetta í gegn fær mig og fleiri til að velta því fyrir okkur hvort að ákveðnir þingmenn og ráðherrar sjái fyrir sér persónulegan ávinning á þessu fyrirkomulagi. Helmingaskiptin lifa víst góðu lífi ennþá.

En að betri og sanngjarnari útfærslu sem erfiðara verður fyrir flokksgæðinga að einkavæða. Gamli góði þungaskatturinn. Kílómetragjald með marföldunarstuðli út frá þyngd. Þannig greiða allir fyrir allar framkvæmdir, og eftir því sem bílarnir slíta vegunum meira, því meira greiða þeir. Fólk getur sjálft lesið af mánaðarlega og sent inn, eða að framkvæmdur er álestur við skoðun og áætlun gerð í samræmi við það. Þetta fyrirkomulag er við líði nú þegar við innheimtu hita og rafmagns, og í lok tímabilsins áttu annaðhvort inni eða skuldar. Einnig er hægt að notast við rafrænann aflestur og jafnvel rafrænann kílómetrateljara. Internetið og gps samband er allstaðar og því er þetta auðvelt í framkvæmd. Þetta er sanngjarnasta og gegnsæjasta leiðin í þessum málum og líklega sú ódýrasta líka. Hún er bíður líka upp á einfalt kerfi til að veita afslætti til t.d. fatlaðra, opinberra bifreiða o.s.fv. Einnig má reyna að leiðrétta ívilnun þungra bifreiða í umferðinni á kostnað þeirra minni með einhverjum margföldunarstuðlum. Bíll með 10 tonna öxulþunga slítur vegunum sem dæmi um 10 þúsund sinnum meira en bíll með 1 tonna öxulþunga.

Önnur útfærsla væri að senda fastann mánaðarlegan reikning á alla bifreiðaeigendur útfrá þyngd bílsins óháð akstri. Þannig virka t.d. tryggingarnar í dag sem taka ekkert tillit til ekinna kílómetra, eins ósanngjarnt og það nú er. Veggjöld um ákveðna vegi eru gamaldags og bitna með ósanngjörnum hætti á fólki eftir búsetu og atvinnu, og því hvet ég ykkur til að endurskoða frá grunni hugmyndir ykkar um fjármögnun vegakerfisins.

Með hátíðarkveðju og von um hugmyndaauðgi nefndarfólks á nýju ári,

Sighvatur Jónsson
Véltæknifræðingur

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Sighvatur Lárusson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigmar Ari Valdimarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigmar Svavarsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigmar Þór Rögnvaldsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sigmundur G Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigmundur Magnússon

Ég er einn af mörgum sem neyddist til að flytja út fyrir höfuðborgarsvæðið vegna ástandsins á húsnæðismarkaði þar í kjölfar skilnaðar 2017. Erfitt hefur reynst að finna vinnu við hæfi á suðurnesjum tengda menntunar minnar og neyðist ég því til að vinna á höfuðborgarsvæðinu með tilheyrandi kostnaði.

Er ég nú þegar að í tveimur vinnum sem ná þónokkuð yfir 100% starfshlutfall bara til þess að ná að klóra í bakkann fjárhagslega, verandi einstæður faðir. Ég er það lukkulegur að eiga foreldra sem hafa mikla, ekki ótæmandi, þolinmæði til að passa strákana mína þau kvöld og þær helgar sem ég þarf að vinna umfram venjulega dagvinnu. 16 klst vinnudagar með um 40 mínútna akstri aðra leið fyrir og eftir vinnudag er reglubundið. Ekki þó daglegt en oftar en ég kæri mig um.

Ef áform um veggjöld ná fram að færa verður kostnaður við það eitt að komast til vinnu of hár. Nú þegar hefur ófyrirséður kostnaður (t.d. læknir, óvænt fatakaup, viðhald á bíl eða íbúð) mikil áhrif á það litla sem ég hef á milli handanna og kvíði ég fyrir þeim atvikumn.

Þess má geta að ég keypti ódýrt á ódýrum stað á suðurnesjum, og lifi ódýrt. Þefa uppi útsölur og tilboð og fæ mikið af nauðsynjum (föt og húsgögn) gefins af Facebook. Stoppa í sokka, tek slátur með mömmu, kann fjöldamargar leiðir til að elda hrísgrjón og/eða kartöflur. Þvæ einnota plastpoka til að nýta aftur. Ekki af því ég er nískur eða naskur, fjárhagurinn leifir ekki annað.

Þar að auki eru þetta hrein og klár svik við kjósendur Sigurðar Inga sem halaði inn verulegum fjölda atkvæða með andstöðu sinni gegn veggjöldum sem hann talar nú fyrir. Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Ég hreinlega hef ekki efni á öðru. Undirritað: Sigmundur S. Guðlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sigríður Alma Ómarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Ég tel að um nægа innheimtustofna sé að ræða sem frekar ber að nota heldur en að setja nýja stofna á í formi veggjalda.

Nær væri að nýta þá stofna sem fyrir eru og fullnýta þá alla til vegagerðar. Jafnframt má taka upp álíka gjöld af rafmagnsbílum og eru á öðrum bifreiðum.

Einnig tel ég að innheimta með myndavélum varði lög um persónuvernd.

VIrðingarfyllst

Sigríður Arna Arnþórsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigríður Bjarney Sigmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Sigríður Eva Magnúsdóttir

3. 01. 2019

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: SigríðurJónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Sigríður Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigrún Marta Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigrún Anna Guðnadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Sigrún Erna Kristinsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigrún Linda Guðmundsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigrún María Líndal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Sigrún Sighvatsdóttir, Fífuseli 15, 109 Reykjavík.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigtryggur Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN.
Sigurbaldur C Kristinsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: sigurbjörg jónasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Sigurbjörg Pétursdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar **Það eru teknir skattar af bílum sem eiga að fara í vegina en ekki nema brot af því fer í þá**

Sigurbjörn Ragnarsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurdur K Hardarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður A Georgsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Bachmann Sigurðsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Eiríksson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
það hefur ekkert breyst í "þorpinu " Íslandi með sína rúmlega 300.000 íbúa nema það að túristar hafa tekið yfir vegina og hálendið og því ættu þeir að taka sína hlutdeild í kostnaðinum. Þega við ferðumst til td. Amsterdam er lagður á okkur City skattur sem við
greiðum fyrir veitta þjónustu og þykir sjálfsagt. Hafið samband við Hollensk yfirvöld og kynnið ykkur málið. Það að fjölgun ferðamanna með tilheyrandi tekjum fyrir yfirvöld og þjónustuaðila á EKKI að vera niðurgreidd að borgurum landsins heldur ættu fjármunirnir sem aflast að fara í að gera líf okkar betra. Einnig mættuð þið skoða hvort það séu ekki til einfaldari aðferðir að gera td. Reykjanesbrautina öruggari með jákvæðum leiðbeiningum og skilaboðum til ferðamanna um aksturslag og að deila akgreinum í tvennt þar sem einbreitt er með vegriði. Aðalvandamál á brautinni eru ökumenn sem hlýða ekki reglunum um framúrakstur. Það þarf ekki alltaf jarðgöng til að leysa málin. Reykjanesbrautin er langbesti vegur landsins en því miður hafa getulitlir ráðherrar síðustu ára og núverandi valdi miklum skaða á samgöngumálum á landinu öllu. Það væri líka gaman að vita hvernig þessi þrír riddarar vegskattanna hafi hugsað sér innheimtuna. Það er grunsamlega oft nefndar myndavélainnheimtur. Hverjir eiga að sjá um það? Einkafyrirtæki á prósentum?

Undirritað: Sigurður G. Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN sigurður garðar sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sigurður Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Það er verið að innheimta nú þegar peninga til vegagerða í formi bifreiðargjalda og þungaskatts sem skilar sér ekki til vegamála og ætti að taka á þeim málum áður en menn fara að bæta en einum skatinum á bíleigendur.

Kveðja,

Sigurður Hafsteinsson
0309664739

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sigurður Helgi Þórisson.

Áform um álagningu veggjalda eru bara auknir skattar þar sem ekki er verið að nota til vegaframkvæmda þá skatta sem nú þegar er verið að innheimta.

Ég harðlega andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Sigurður Hólmar Jóhannesson
Súlunes 20
210 Garðabæ

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Ingi Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sigurður Ingvar Geirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Skattheimta er mjög mikill hér á landi og ég ekki efnamikill maður. Hef ég reynd að spara með því að fara í útilegur á sumarin með fjökdskylduni því ég hef ekki talið mig eiga efni á utanlandsferð. Það er nú týpísk að maður eigi svo að fara að borga fyrir að keyra á vegum eftir að hafa greit 70-80% af innkomu heimilisins í skatt sem hafa byggt þetta vegakerfi.

Undirritað: Sigurður J. Haraldsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Sigurður Jón Sveinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar . Þessi ósvífna tvísköttun getur ekki verið lögleg, jafnvel verið mannréttindabrot!

Undirritað: Sigurður Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Við erum löngu búin að borga þessa vegi

Undirritað: NAFN sigurður magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Ég tel að nú þegar sé skattheimta á bíleigendum nægjanleg til að standa undir viðhaldi samgöngumannvirkja. Það þarf að nota þá skatta í réttan farveg og engin þörf á nýssi skattlagningu.

Undirritað: Sigurður Marísson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sigurður Ó Gretarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Sigurður Reynir Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Þar að auki eru þetta ekki veggjöld heldur skattur þar sem að á aðalinnheimtuvegunum er ekki um aðra ferðamöguleika að ræða. Einnig er athygli vert að það er verið að reyna að kynna þetta með villandi og beinlínis röngum upplýsingum sem standast enga skoðun útfrá þessari skýrslu sem virðist beinlínis hafa verið pöntuð útfrá skattaforsendunum einum. Það er skömm að þessum vinnubrögðum og spillingarlykt í loftinu og sú ríkisstjórn sem treystir sér ekki til að reka vegkerfið á þeim forsendum sem fyrir eru á bara að láta sig hverfa og aðrir að taka við.

Undirritað: NAFN

Sigurdur Sigurdsson
Hlíðarvegi 68
260 Reykjanesbær

Ég undirritaður andmæli áformum um aukna álagningu veggjalda, svo sem í formi vegtolla. Ástæða viðkomandi ákvörðunar er eftirfarandi:

Bifreiðaeigendur hafa greitt til þjóðvegakerfisins gríðalegar upphæðir sem stjórnvöld hafa svikist um að leggja að fullu til þjóðvegakerfisins. Til vegaframkvæmda nú er áætlaður kostnaður 29,1 miljarðar, en áætluð innhemta í formi núverandi gjalda eru 80 miljarðar. Áætluð hækkun frá síðasta ári er 4,6 miljarðar.

Í gegnum árin hefur FÍB margsinnis bent á að vegna viðhaldsskorts er þjóðvegakerfið óviðunandi, þrátt fyrir það þá hafa stjórnvöld ekki tekið á þessu máli með þeirri alvöru og ábyrgð sem þegnar landsins eiga heimtingu á.

Samkvæmt samantekt hjá FÍB þá hefur umferð á þjóðvegum landsins síðustu 5 ár aukist um 40 %, umferðaróhöpp kosta þjóðfélagið um 50 miljarða á ári, FÍB hefur einnig bent á að við bætt vegakerfi þá má reikna með að við hverja krónu sem lögð er til vega öryggis, þá skila sér til baka 2 til 4 krónur í formi fækkunar á slysum, þrátt fyrir það þá er áætlaður kostnaður til vegaframkvæmda nú, ekki meiri en 29,1 miljarður.

Þegar þjóðvegakerfið þarfnast sáran aðhlynningar til að fækka slysum og bæta þjónustu, þá er það sárt að horfa upp á það þegar það fé sem innheimt er til vegaframkvæmda er notað í aðra málaflokka, og eða sólundað í botnlausar framkvæmdir eins og Landeyjarhöfn. Því miður þá er eins og stjórnvöld séu ekki annt um þegna landsins og láti pólitíkina heldur ráða för. Áform um vegtolla er eins og blaut tuska í andlit almennings og að mér virðist, vera byggð á pólitískum toga frekar en góðri skynsemi.

Er t.d til Áhættugreining varðandi þessi áform, þar sem fram kemur hvaða áhrif kemur þetta til með að hafa á kostnaðarútgjöld, heilsufar, atvinnu og frístundir heimilanna á Reykjavíkursvæðinu og á Suðurnesjum?

Kæru ráðamenn þjóðarinnar opnið augun fyrir alvarleika málsins og notið allt það fjármagn sem bifreiðareigendur borga til þjóðvegakerfisins, til þjóðvegakerfisins.

Samkvæmt EuroRAP 2018 þá eru 40,9 % af úttektu vegakerfi sem fær eina stjörnu, 34 % fær 2 stjörnur, 22,4 % fær 3 stjörnur og einungis 2,7 % fær 4 stjörnur. Samt eru EuroRAP af mínu áliti sem vegahönnuður, ekki flullnaðar úttekt því þarna er ekki tekið tillit til atriða svo sem einbreiðra brúa, veghalla í beygjum með tillit til hámarkshraða og breidd á vegöxl, með tillit til þess að vegakerfið eru samnýtt vélknúnum ökutækjum og hjólreiðum.

Bestu kveðjur

Sigurður Sigurðsson

Kt: 250363-7969.

Umsögn um Samgönguáætlun, mál 172 og 173“,
Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar
Sigurður Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Smári Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Unnsteinn Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Vignir Óðinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurður Vignir Sigurðsson 0803773209

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Með kveðju,
Sigurður Þ. Sigurþórsson
Aðstoðarskólastjóri við Heiðarskóla
Leik- og grunnskóla Hvalfjarðarsveitar

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Sigurður þórarinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurgeir Runólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN sigurjon gislason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN sigurjon gislason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Sigurjón Kjartansson,
Bjarnavöllum 3,
230 Keflavík,
Iceland.
GSM: +354 698 3274

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN.Sigurjón Norberg. Kt. 1704434389

Ég andmæli harðlega áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Þessi skattur kemur hart niður á námsmönnum sem þurfa að sækja skóla í rvk af mínu svæði. Ég er þeirrar skoðunar að sú ofur skattlagning sem nú er við lýði á bíleigendur sé nú þegar of mikil og þetta er ekki á bætandi.

Undirritað: NAFN
Sigurjón Veigar Þórðarson
Kt 250883-4209
Leynisbrún 3
240 Grindavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Sigurjón Örn Vilhjálmsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sigurlaugur Ágústsson kt 2004615849

Góðan dag,

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Virðingarfyllst,

Sigurrós Ásta Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigurrós Eggertsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigursteinn Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Ég og mín fjölskylda búum austan Selfoss og sækjum þrjú vinnu í bænum á mismundandi tímum og dögum, alla daga ársins. Nú þegar er gjaldtaka af bifreiðum í hæstu hæðum og ekki á bætandi. Það stendur líklega ekki til að fella niður aðra skatta af bifreiðum eða hvað. Ef ég man rétt þá voru bifreiðagjöld " tímabundin gjöld".
Því miður treystum við kjósendur ykkur þingmönnum ekki og þegar verið er að tala um einhvern 100 eða 150 kall þá held ég að það sé nú bara meðan verið er að selja lýðnum hugmyndina.

Ég og mínir mótmælum öll frekari gjaldtöku (skattlagningu).

Bestu kveðjur / best regards

Sigurvaldi R. Hafsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Sigurþór Sævarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sigþór Ingi Óskarsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sigþrúður Rögnvaldsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sindri Þór Bragason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Símon Haukur Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda. Borgum víð ekki nóg.

Undirritað: Sjöfn Anna

Skipulagsstofnun

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Reykjavík, 23. nóvember 2018
Tilvísun: 201810047 / 2.5

Efni: Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033

Vísað er til erindis frá nefndasviði Alþingis dags 12. október 2018 þar sem umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sendir til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál (hér eftir nefnt tillaga að samgönguáætlun).

Hér á eftir fara ábendingar Skipulagsstofnunar við tillögu að samgönguáætlun.

Samgöngur og byggðarskipulag

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026, sem samþykkt var sem þingsályktun frá Alþingi 2016 eru sett fram markmið og aðgerðir sem varða stefnumörkun um samgöngumál á landsvísu sem Skipulagsstofnun telur ástæðu til að tekin séu til skoðunar við gerð samgönguáætlunar. Það varðar sérstaklega eftirfarandi:

Stefna um vegakerfi miðhálendisins

Í gr. 2.1.8 og 2.4.15 í tillögu að samgönguáætlun er vikið að vegum á hálendi, þar sem annarsvegar er sett fram markmið um að mótuð verði stefna um hönnun vega á hálendi og hinsvegar markmið um viðhald stofnvega á hálendi og að endurbætur á þeim beinist að því að auka öryggi og koma í veg fyrir akstur utan vega.

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026 er stefnt að því að við endurskoðun hennar og samgönguáætlunar, vinni skipulagsyfirvöld og samgönguyfirvöld með hlutaðeigandi stofnunum og hagsmunaaðilum að nánari greiningu á kostum varðandi þróun samgöngukerfis og útfærslu vega á miðhálendinu. Viðkomandi ákvæði stefnunnar hljóða svo:

> *Markmið 1.3:* ***Samgöngur í sátt við náttúru og umhverfi.*** *Viðhald og frekari uppbygging samgöngukerfis á miðhálendinu stuðli að góðu aðgengi að hálendinu og jafnvægi milli ólíkra ferðamáta. Mannvirki og umferð hafi lágmarksáhrif á víðerni og óbyggðaupplifun.*
>
> *Aðgerð 1.3.3:* ***Nánari stefnumótun um vegakerfi miðhálendisins.*** *Við endurskoðun landsskipulagsstefnu og samgönguáætlunar vinni skipulags- og samgönguyfirvöld með hlutaðeigandi stofnunum og hagsmunaaðilum að nánari greiningu á kostum varðandi þróun samgöngukerfis og útfærslu vega á miðhálendinu. Þar verði m.a. metið ástand vega og sú stefna sem sett var um samgöngukerfi á hálendinu með svæðisskipulagi miðhálendisins. Einnig verði höfð hliðsjón af afrakstri vinnu sem iðnaðar- og viðskiptaráðherra setti af stað haustið 2014 við mótun stefnu og framtíðarsýnar fyrir ferðaþjónustu á Íslandi.*

Borgartúni 7b | Sími 595 4100 | www.skipulag.is
IS-105 Reykjavík | Kennitala 590269 5149 | skipulag@skipulag.is

Skipulagsstofnun telur tilefni til að ofangreindar áherslur í landsskipulagsstefnu endurspeglist skýrar í samgönguáætlun, svo tryggja megi markvissa framfylgd þessara áforma og til að undirstrika sameiginlega ábyrgð samgönguyfirvalda og skipulagsyfirvalda á samgöngumálum á miðhálendinu. Stofnunin leggur því til að að töluliður 2.4.15 í samgönguáætlun orðist svo: „Mótuð verði stefna um hönnun vega á hálendi Íslands, sbr. markmið 1.3 og aðgerð 1.3.3 í Landsskipulagsstefnu 2015-2026."

Samgöngur innan og milli vinnusóknar- og þjónustusvæða

Í markmiði 2.1 í tillögu að samgönguáætlun er stefnt að því að auka búsetugæði með því að bæta samgöngur innan og milli skilgreindra vinnusóknarsvæða og stækka þau þar sem hægt er. Einnig er í tillögunni áhersla á að stytta ferðatíma innan skóla- og vinnusóknarsvæða (gr. 2.5.2) og að framkvæmdir og þjónusta samgöngukerfisins miði að því að auka öryggi og styrkja skóla- og vinnusóknarsvæði (gr. 2.5.3). Í greinargerð með tillögunni kemur m.a. fram að ákveðin skilgreining vinnusóknar- eða þjónustusvæða þéttbýlisstaða liggi ekki fyrir. Jafnframt að því fjölmennari sem þéttbýlisstaðir og byggðir í næsta nágrenni þeirra eru, þeim mun líklegra sé að þeir geti staðið undir fjölbreyttri og öflugri starfsemi hvort sem það er opinber þjónusta, menningarlíf, verslun og þjónusta, atvinnustarfsemi eða menntastofnanir.

Framangreindar áherslur ríma vel við áherslur í Landsskipulagsstefnu 2015-2026, en þar er m.a. sett fram eftirfarandi:

> *Markmið 3.1:* ***Heildstætt búsetumynstur og jafnvægi í byggðaþróun.*** *Skipulag byggðar og þróun þéttbýlis stuðli að samkeppnishæfni og þoli samfélags í einstökum landshlutum og á landinu í heild.*
>
> *Aðgerð 3.1.2:* ***Greining vinnusóknar- og þjónustusvæða.*** *Skipulagsstofnun, í samstarfi við Byggðastofnun, innanríkisráðuneytið, Vegagerðina, Samband íslenskra sveitarfélaga og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, vinni að samræmdri greiningu á vinnusóknar- og þjónustusvæðum stærstu þéttbýlisstaða og kortlagningu virkra borgarsvæða.*

Samgöngur í þéttbýli

Í tillögu að samgönguáætlun er fjallað um samgöngur í þéttbýli í gr. 2.1.7 þar sem segir að unnið verði að þróun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins til að auka öryggi og bæta umferðarflæði. Einnig í gr. 2.1.23 um að áfram verði stutt við gerð stofnstíga í þéttbýli og gr. 2.1.21 um að áfram verði unnið að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum. Þá er í gr. 2.4.10 sett fram áhersla á að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög og í gr. 2.4.14 er stefnt að því að stuðningi við uppbyggingu og rekstur almenningssamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram.

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026 er sett fram stefna um sjálfbærar samgöngur í þéttbýli með áherslu á samþætta stefnu um byggð og samgöngur og áherslu á fjölbreytta ferðamáta. Viðkomandi ákvæði stefnunnar hljóða svo:

> *Markmið 3.5:* ***Sjálfbærar samgöngur.*** *Skipulag byggðar og landnotkunar feli í sér samþætta stefnu um byggð og samgöngur með áherslu á greiðar, öruggar og vistvænar samgöngur og fjölbreytta ferðamáta.*
>
> *Aðgerð 3.5.2:* ***Samgöngur í þéttbýli.*** *Sveitarfélög marki í skipulagi samþætta stefnu um byggð og samgöngur. Áhersla verði lögð á göngu- og hjólavænt umhverfi og að tvinna saman almenningssamgöngur og byggðaskipulag. Gatnaskipulag og gatnahönnun miði að því að skapa bæjarrými og umferðarrými fyrir akandi, hjólandi og gangandi vegfarendur.*
>
> *Aðgerð 3.5.4:* ***Sjálfbærar samgöngur í samgönguáætlun.*** *Við mótun samgönguáætlunar verði tekið mið af áherslum landsskipulagsstefnu varðandi sjálfbærar samgöngur í þéttbýli.*

Sambærilegar áherslur og fram koma í landsskipulagsstefnu að framan er að finna í stefnu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, en til grundvallar svæðisskipulaginu lá ítarleg

valkostagreining þar sem lagt var mat á sviðsmyndir um framtíðarsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu[1] Niðurstaða þeirrar greiningar er m.a. eftirfarandi: *„Ef hagkvæmar og umhverfisvænar samgöngur eru markmiðið þá er ljóst að samgöngu- og skipulagsyfirvöld eiga að stefna að uppbyggingu þéttari byggðar og leggja um leið áherslu á eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólreiða."*

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að framangreindar áherslur landsskipulagsstefnu og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins endurspeglist skýrt í langtíma samgönguáætlun.

Loftslagsmál

Loftslagsmál eru ein stærsta áskorun samtímans. Eitt af áherslumálum í stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar er stefna um kolefnishlutlaust Ísland í síðasta lagi árið 2040. Þar segir að kolefnishlutleysi verði náð með varanlegum samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda en einnig með breyttri landnotkun í samræmi við alþjóðlega viðurkennda staðla og með hliðsjón af vistkerfisnálgun og skipulagssjónarmiðum. Í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018-2030 sem lögð var fram í september sl. er fjallað um losun frá vegasamgöngum sem falla undir skuldbindingar sem íslensk stjórnvöld bera beina ábyrgð á. Í aðgerðaáætluninni kemur fram að losun frá vegasamgöngum hafi aukist um 9% frá 2015 til 2016 og jafnframt að aukning umferðar vegi þyngra en sá ávinningur sem fáist með aukinni hlutdeild vistvænna og sparneytinna bíla. Í umhverfisskýrslu með tillögu að samgönguáætlun kemur fram að losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum (vegasamgöngur, ferjusiglingar innanlands og innanlandsflug) hafi aukist um 14% frá árinu 2011 til 2016.

Samgönguáætlun gegnir mikilvægu hlutverki í að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Að mati Skipulagsstofnunar er tilefni til að setja fram töluleg markmið í samgönguáætlun um samdrátt í losun frá samgöngum. Bent er á, til samanburðar, að sett eru fram tölulega markmið í tillögu að samgönguáætlun um hámarks ferðatíma og um fækkun slysa.

Skipulagsmál Keflavíkurflugvallar

Í tillögu að samgönguáætlun er sett fram stefna um að aðstaða á Keflavíkurflugvelli verði bætt til að mæta mikilli fjölgun farþega. Í greinargerð með tillögunni segir að nauðsynlegt sé að stækka flugstöðina á Keflavíkurflugvelli „ef hún á að anna fleiri farþegum og styðja flugfélögin í að fjölga skiptifarþegum". Jafnframt segir að skiptifarþegar séu forsenda fyrir hinum mikla fjölda áfangastaða í Ameríku og Evrópu sem flogið er til frá Keflavík. Í greinargerðinni segir jafnframt: „Stefnan er sú að flugvallarmannvirki á Keflavíkurflugvelli verði stækkuð í samræmi við þarfir notenda flugvallarins sem greiða fyrir þjónustu og uppbyggingu vallarins."

Af framangreindu virðist stefna stjórnvalda um uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli einvörðungu byggja á eftirspurn flugfélaga eftir aðstöðu á flugvellinum. Þannig er ekki að sjá að lagt hafi verið mat á æskilegt umfang flugvallarstarfseminnar með tilliti til ýmissa samfélagslegra áhrifa innanlands.

Skipulagsstofnun hefur við afgreiðslu aðalskipulags Keflavíkurflugvallar bent á þörf á því að stjórnvöld setji fram stefnu um fjölda ferðamanna til landsins og um hlutverk Keflavíkurflugvallar sem miðstöðvar flugs yfir Atlandshafið, í ljósi þess hversu víðtæk áhrif starfsemi Keflavíkurflugvallar hefur á ýmsa þætti í íslensku samfélagi. Varðandi það ætti jafnframt við að beita valkostagreiningu við umhverfismat samgönguáætlunar.

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

[1] (http://ssh.is/images/stories/S%C3%B3knar%C3%A1%C3%A6tlun/Lokaskyrslur/Vaxtarsamningur/Mat_samgongusv_loka_NET.pdf).

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Kveðja

Skúli Ágústsson
Byggingartæknifræðingur
skuli@vss.is

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Skúli bergmann jónasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég tel að nú þegar sé tekið fyrir þessum gjöldum í beinum og óbeinum sköttum á bifreiðar og eldsneyti og finnst að það þurfi að taka betur til í Ríkiskassanum og láta þau gjöld sem þegar eru innheimt til þessara mála og annarra, skila sér á rétta staði.

Undirritað: Skúli Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Sem íbúi á Suðurnesjum tel ég þetta fela í sér mismunun varðandi störf á höfuðborgarsvæðinu þar sem við sem búum utan þess þurfum að greiða skatt ef við ætlum að sækja vinnu þar, sem íbúar höfuðborgarsvæðisins þurfa ekki.

Ég óttast að þetta muni skapa afturför í byggðamálum og hvetja fólk frekar til þess að setjast að á yfirfullu höfuðborgarsvæðinu fremur en í jaðarbyggðum sem hafa verið að blómstra að undanförnu.

Undirritað: Skúli Freyr Brynjólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Skúla Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Skúli Pálsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Smári Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Um er að ræða enn eina skattlagningu á almenning. Bíleigendur er skattlagðir miklu meira en því nemur sem núþegar er tekið af þeim í beinum sköttum með bifreiðagjald um og eldsneytisgjöldum. Eins er það alrangt að almenningur vilji þennan skatt. Engar kannanir styðja þessa óúthugsuðu hugmynnd.

Snorri Bragason
2512632219

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Snorri Haraldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Snædís Lilja Ingadottir

HAFNIR SNÆFELLSBÆJAR

...þar sem Jökulinn ber við loft...

Ólafsvík 21.11. 2018.

Alþingi,
b.t. umhverfis og samgöngunefndar,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Efni: Tillaga að samgönguáætlun tímabilið 2019 – 2023.

Í tillögu að samgönguáætlun fyrir tímabilið 2019 – 2023, er gert ráð fyrir 60.0 m. lengingu Norðurgarðs í Ólafsvíkurhöfn árið 2019. Hafnaryfirvöld í Snæfellsbæ hafa lengi óskað eftir 100.0 m. lengingu á garðinum til þess að ná sem mestri kyrrð innan hafnarinnar og betri nýtingu á viðleguköntum. Eftir viðræður við Siglingasvið Vegagerðarinnar er talið að 80.0 m. lenging væri ásættanleg framkvæmd hvað þetta varðar sbr. tölvupóst frá Sigurði Sigurðarsyni verkfræðingi dags. 14.11. s.l.

„Mjög gróf skoðun á áhrifum lengingar Norðurgarðs um 60 og 100 m:
Mitt best mat byggt á einföldum öldubognunarreikningum er að með 60 m lengingu náist að lækka öldu í hafnarmynni um 8 til 17%, en með 100 m lengingu um 17 til 28%. Það eru sem sagt líkur á að lenging umfram 60 m skili sér hlutfallslega. Spurningin er hve mikið þarf að lækka ölduna sem kemur inn í höfnina þannig að viðleguskilyrði verði ásættanleg?"

Áætlaður heildarkostnaður m.v. 60.0 m. er kr. 142.2 m. þ.a. ríkishluti kr. 68.8 m. án vsk. ef garðurinn verður 80.0 m. verður heildarkostnaður kr. 189.6 m. þ.a. ríkishluti kr. 91.8 m. án vsk., þannig að þá vantar kr. 23.0 m. án vsk. í ríkishlutann.

Hafnaryfirvöld í Snæfellsbæ fara því fram á að fyrrnefndar breytingar verði gerðar á framkvæmdinni og fjárveitingu til hennar.

Virðingarfyllst,
f.h. Hafnarstjórnar Snæfellsbæjar.

Björn Arnaldsson hafnarstjóri.

Norðurtangi 5 • 355 Ólafsvík – Snæfellsbæ
kennitala 701294-2709 • sími 433-6922 • fax 436-1676
bjorn@snb.is • www.snb.is

HAFNIR SNÆFELLSBÆJAR

...þar sem Jökulinn ber við loft...

Ólafsvík 21.11. 2018.

Alþingi,
b.t. umhverfis og samgöngunefndar,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Efni: Dýpkun Arnarstapahafnar.

Á núverandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir dýpkun hafnarinnar á Arnarstapa og var kostnaðaráætlun sem gerð var árið 2016, kr. 35.0 m. og ríkishluti kr. 16.9 m. án vsk. Í ljós hefur komið að kostnaðurinn var vanáætlaður og er nú gert ráð fyrir að hann verði kr. 62.0 m. og ríkishluti kr. 30.0 m. án vsk. Í minnisblaði frá Vegagerðinni dags. 17.05. 2016, kemur m.a. eftirfarandi fram varðandi öryggisatriði Arnarstapahafnar.

"Þá má benda á öryggisatriði Arnarstapahafnar, þar sem engin höfn er á svæðinu frá Akranesi til Rifs og skiptir þá máli að hafa örugga höfn á svæðinu sem m.a. þessir stóru bátar geta komist inn í og legið þar vandræðalaust."

Til þess að ljúka þessari nauðsynlegu framkvæmd þá vantar kr. 13.1 m. í ríkishlutann.

Hafnaryfirvöld í Snæfellsbæ fara því fram á að fjármagn verði tryggt til þess að hægt verði að ljúka framkvæmdum.

Meðfylgjandi: Minnisblað frá Vegagerðinni dags. 17.05. 2016.
Minnisblað frá Vegagerðinni dags. 10.10. 2018.
Teikning nr. B-8939b.

Virðingarfyllst,
f.h. Hafnarstjórnar Snæfellsbæjar.

Björn Arnaldsson hafnarstjóri.

Norðurtangi 5 • 355 Ólafsvík – Snæfellsbæ
kennitala 701294-2709 • sími 433-6922 • fax 436-1676
bjorn@snb.is • www.snb.is

Minnisblað – Arnarstapi, dýpkun

Til: Hafnarsjóður Snæfellsbæjar, Björn Arnaldsson hafnarstjóri

Frá: Vegagerðin, Pétur Sveinbjörnsson Verkfræðingur

Dags: 10. október 2018

Varðar: Dýpkun í Arnarstapahöfn

Inngangur:

Þriðjudaginn 14. ágúst síðastliðin voru opnuð tilboð í verkið Arnarstapi, dýpkun 2018. Lægstbjóðandi var Hagtak ehf, tilboð þeirra var kr 57.795.000,- 125,4% af kostnaðaráætlun verkkaupa sem var kr 46.087.000,-. Samkvæmt núverandi samgönguáætlun eru áætlaður heildarkostnaður 35,0 millljónir í verkið, þar af er hluti ríkisins 60% að frádregnum virðisaukaskatti eða um 16,9 milljónir.

Samkvæmt minnisblaði frá Vegagerðinni dags. 17. maí 2016 var kostnaður við þetta tiltekna dýpkunarverk áætlaður 35,0 milljónir króna, umfang verksins samkvæmt því minnisblaði var sambærilegt því sem boðið var út í sumar. Ljóst er að kostnaðurinn var vanáætlaður.

Tillaga:

Samkvæmt útboði náði dýpkunarsvæðið 50 m út fyrir bryggjukant næst landi og svæði þar sem dýpka þarf fastan botn 1.625 m^2 og rúmmál þess 3.215 m^3. Eftir nokkra yfirlegu er lagt til að dýpkunarsvæði fasts efnis verði minnkað. Lagt er til að dýpkunarsvæðið nái 40 m út frá bryggju í stað 50. Teikning B-8939b sýnir útboðsteikninguna ásamt tillögu að breyttum útmörkum dýpkunarsvæðis. Við þessa breytingu verður dýpkað 1.485 m^2 af föstum botni, rúmmál dýpkunarefnis verður 2.825 m^3. Við þessa breytingu verður verktakakostnaður um 54,5 milljónir og áætlaður heildarkostnaður um 62,0 milljónir m/vsk.

Til þess að ljúka þessari framkvæmd með þeim hætti sem lagt er til og nauðsynlegt er, þarf viðbótarfjárveitingu sem nemur auknum heildarkostnaði að upphæð kr. 27.0 milljónir m/vsk. Viðbótar fjárveitingarþörf ríkisins er 60% af upphæðinni að frádregnum virðisaukaskatti eða um 13,1 milljón.

Minnisblað – Arnarstapi, dýpkun

Til: Hafnarsjóður Snæfellsbæjar, Björn Arnaldsson hafnarstjóri

Frá: Vegagerðin, Rob Kamsma og Sigurður Áss Grétarsson

Dags: 17. maí 2016

Varðar: Dýpkun í Arnarstapahöfn

Inngangur:

Að beiðni hafnarstjóra Snæfellsbæjar, Björns Arnaldssonar hefur verið skoðaður möguleiki á dýpkun í Arnarstapahöfn og unnin kostnaðaráætlun vegna dýpkunar. Ástæðan fyrir nauðsyn dýpkunar er fjölgun stórra báta. Þrengslin í höfninni er orðið vandamál þar sem stærðin á svæðinu innan hafnar sem er með fullu dýpi er allt of lítið. Stóru bátarnir sem eru um 15,0 m. langir og allt að 30,0 bt. að stærð eru orðnir níu talsins og er nauðsynlegt að stækka svæðið. Þá má geta þess að oft eru um 20 smábátar í höfninni á Arnarstapa til viðbótar við þessa stóru báta og augljóst er að þrengslin eru mikil og vandræðaástand hefur oft skapast þar. Það hafa orðið tjón á bátum í höfninni vegna þrengsla í slæmu veðri.

Þá má benda á öryggisatriði Arnarstapahafnar, þar sem engin höfn er á svæðinu frá Akranesi til Rifs og skiptir þá máli að hafa örugga höfn á svæðinu sem m.a. þessir stóru bátar geta komist inn í og legið þar vandræðalaust.

Niðurstöður:

Árið 2015 var gerð tillaga um dýpkun miðað við -2,0 m. dýpi en það er orðið allt of tæpt fyrir þessa stóru báta í dag. Þar sem þessar dýpkunarframkvæmdir eru kostnaðarsamar og mörgu leyti hagfelldara að vanda til verks og dýpka sjaldnar er skynsamlegast að dýpkað verði í -3,0 m. á því svæði sem stóru bátarnir eru að athafna sig innan hafnar. Dýpkunarsvæðið þarf að ná 50,0 m. út fyrir bryggjukant næst landi og verður ekki dýpkað nær bryggju en 3,0 m. frá bryggjukanti.

Tillaga:

Teikning B-8939 sýnir dýpkunarsvæði í -3,0 m. dýpi og er heildar dýpkunarsvæðið um 3.000 m² og áætlað magn um 4.250 m³. Um er að ræða klapparbotn og þarf að sprengja (eða fleyga) fyrir dýpkun. Gert er ráð fyrir að ofan á núverandi botni sé um 30 til 50 cm. lag af lausu efni sem verður fjarlægt með mokstri.

Dýpkunarsvæðinu er skipt upp í tvö svæði. Svæði 1 þar sem dýpi er minna en -2,5 m. og þarf að fleyga allt svæðið. Svæði 2 er svæði með núverandi dýpi í -2,5 m. eða meira og skal það mokað niður í -3,0 m. eða fastan botn.

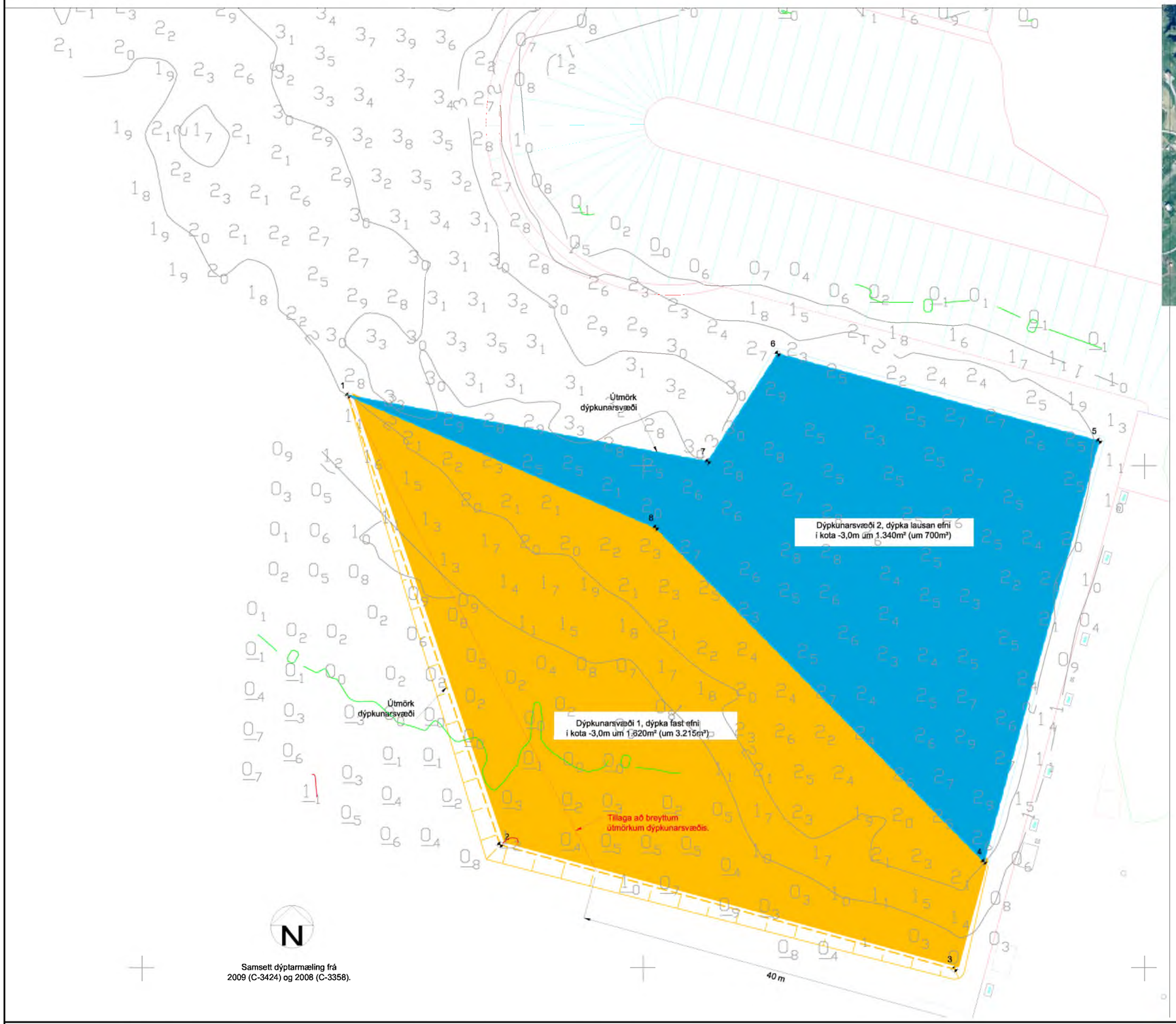
Áætlaður heildar kostnaður við dýpkun er um 35,0 milj. kr. með vsk og 15% ófyrirséð. Fjárveiting ríkisins er 60% að frádregnum skatti eða um 16,9 m.kr.

Fjármögnun:

Lagt er til að koma viðkomandi verki inn á samgönguáætlun 2015-18 og vinna það 2016, og skerða á móti fjárveitingu í endurbyggingu stálþils á Í Rifshöfn 2016 um sömu upphæð.

GRUNNMYND - 1:200

DÝPKUNARPLAN



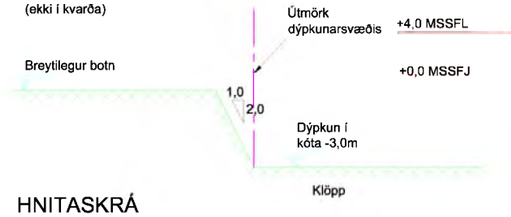
Samsett dýptarmæling frá
2009 (C-3424) og 2008 (C-3358).

YFRLITSMYND - 1:4000

ARNARSTAPI

KENNISSNIÐ

(ekki í kvarða)



HNITASKRÁ

Dýpkun

Nr.	X	Y
1	280.370,53	482.506,99
2	280.385,70	482.462,24
3	280.431,03	482.449,84
4	280.433,96	482.460,55
5	280.445,44	482.502,46
6	280.413,39	482.511,16
7	280.406,43	482.500,42
8	280.401,24	482.493,81

Losunarsvæði

9	280.981,73	482.177,38
10	281.031,73	482.177,38
11	281.031,73	482.127,38
12	280.981,73	482.127,38

- Hnitakerfi er Ísnet 93
- Hæðarkótar verksins eru gefnir í hæðarkerfi hafnarinnar.
- Dýptarmælt 2009 (C-3424)

Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000 m Möskvastærð: 10x10 m.
Kortagerð: Vegagerðin

VEGAGERÐIN

Vegagerðin			Arnarstapi Dýpkun	HA378-03 -
MÆLIKV. A1 1:200	Hannað Teikn.	S.Á.G. / R.K. R.K. / P.S.	Grunnmynd Tillaga dýpkunarplan	1 af 1 B-8939b
MÆLIKV. A3 1:400	Samþ. Dags.	. sept 2016		

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sonja Leifsdòttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Sonja Ósk Karlsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Soldögg Naria Maggyardottir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: SÓley Soffaníasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sólrún Hraunfjörð

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sólveig Heiða Foss

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sólveig Jóna Jónasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sólveig Katrín Hallgrímsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Sólveig M Guðjóns

Sæl(l),

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefan C Hardonk

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Eyrnamerkja í staðinn bifreiðagjöldin

Undirritað:
Stefanía Á. Pálsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Stefanía Stefánsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Alfreðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Stefán Arnbörnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Virðingarfyllst:

Stefán Ásgrímsson, Vesturgötu 26b, 101 Reykjavík.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað:
Stefán Bogi Aðalsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Brandur Jónsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Einar Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Friðrik Jóhannsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: NAFN
Stefán Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Már Haraldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Stefán Már Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Rósinkrans Pálsdon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Sigmar Símonarson

Ég undirritaður Stefán Skafti Steinólfsson kt: 260467-4339,mótmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þau koma fram í forsendum meirihluta umhverfis og samgöngunefndar.

Mikilvægara er að skila núverandi gjöldum til vegagerðar.

Virðingarfyllst . Stefán Skafti Steinólfsson. Akranesi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Stefán Þ Birgisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað : Stefán Örn Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Örn Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefán Örn Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ef horft er eingöngu á suðvestur hornið þá tel ég tel verulega mikið ójafnrétti fólgið í því að rukka veggjald fyrir þá sem þurfa að nota þessa ákveðnu þrjá vegi út og inn úr höfuðborginni. Margir hafa kosið að flytja í nágrannasveitarfélög til að lækka heildarkostnað við búsetu og þetta er þá beinn skattur fyrst og fremst á þessa aðila sem þurfa að nota þessa ákveðnu vegi alla daga. Þeir sem fara aldrei út fyrir borgarmörkin, og þeir eru margir, sleppa alveg án þess að greiða nokkuð fyrir uppbyggingu samgöngumannvirkja og því liggur þetta aðallega á einum hóp notenda sem ég tel verulega slæma þróun og mikið óréttlæti. Ef ætti að fara þessa leið með sanngjörnum hætti þyrfti að rukka inn í hvert hverfi í landinu til að gæta jafnræðis.

Ef skoða á rökin varðandi rafbílavæðingu og orkuskipti þá er það eðlilegt að færa gjöld frá bensínskatti yfir í annað form til að mæta þeirri þörf en til eru mun sanngjarnari leiðir hvað það varðar. Flestir rafbílar í dag hafa ekki einusinni drægni til að fara út úr borginni og keyra eingöngu innanbæjar og greiða því ekkert í skatt. Þeir rafbílar sem fara utanbæjar munu því halda uppi skattlagningu á rafbílum í landinu ef þetta verður að veruleika. Mun betra væri að setja aukaskatt á rafbíla t.d. bæta við bifreiðagjöldin eða eitthvað slíkt. Varðandi túristana mætti setja komugjald eða annarskonar skatt til að tryggja nægar tekjur af þeim.

Eins vil ég benda á að með einföldum reikning má sjá að tekjurnar af þessu geta aldrei staðið undir rekstri tollakerfisins ásamt uppbyggingu mannvirkja miðað við þær forsendur sem hafa verið nefndar og mun því alltaf verða mun dýrara að keyra þessa vegi en menn hafa talað um.

Eins má benda á að erlendis þar sem svona tollar eru, amk þar sem ég hef komið, er alltaf hægt að velja aðrar leiðir og sleppa við tollana, það er ekki í þessu tilfelli.

Ég vil mótmæla þessum áförmum harðlega og tel þetta verulega slæma þróun, sérstaklega fyrir fólk sem býr í kringum höfuðborgarsvæðið.

Undirritað: Stefán Örn Viðarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Stefnir Þór Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Stefnir Ægir Berg Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steinar Aron Stefánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steinar Ingi Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Steinar J Kristjánsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steinar Kjartansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Mundi vilja sjá komugjald á hvern farþega sem fer um Leifstöð sem væri eyrnamerkt vegaframkvæmdum.
Undirritað: Steinar Valur

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Ástæðan er að það er ekki hægt að treysta því að þetta fari til vegamála og einnig að þetta sé ekki komið til að vera skatyur til eilífðar.

Kveðja/Best regards
Steinar Þór Kristinsson
Rafiðnfræðingur/ Rafvirkjameistari
Gsm: 8625775

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steindòr Örn Jakobsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steindóra Kristín Þorleifsdóttir

Ég bý á Laugarvatni og vinn í Mosfellsbæ og ég keyri daglega í vinnu. Ég borga úr eigin vasa bensín, viðhaldskostnað á bílnum, bifreiðagjöld, tryggingar og svo auðvitað skatta. Mér finnst þetta alveg út í hött að láta okkur sem keyrum til og frá vinnu bera kostnaðinn, nógu mikið borgum við nú samt. Á meðan stjórnmálamenn fá milljónir í bensínpeninga borgum við hin allt sjálf.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steingrímur B. Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steingrímur Karl Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steingrímur Óli Sigurðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Það hlýtur að vera lámarkskrafa að ef á að auka skatta á landsmenn verði allar hliðar skoðaðar veglgjöld eins og verið er að ræða um eru eins og venjulega þannig að fólk sem býr fjær Þjónustuborginni Reykjavík skal borga.
Þetta mun hækka verðlag og alla fluttninga frá Reykjavík en stjórnvöld stýra hlutum þannig að allt þarf að koma þar í land.
Það er líka alveg óskiljanlegt að rafbílar greiði lægri gjöld en aðrir bílar þar sem þeir eru þingri og eiða vegum og dekkjum mun meir og menga þar af leiðandi umtalsvert.

Ég skora á alþingi að fella þessa vittleisu.

Undirritað: Steinn Jónasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Með þessari álagningu aukast skattgreiðslu almennings utan Reykjavíkur t.d. þegar ekið er til og frá vinnu. Ef ekki á að setja í lög um að atvinnurekendur þurfi að greiða þann mismun, sem með þessu verður á tekjum fólk sem þarf að greiða sérstakan skatt til að komast í vinnu sína eða heim, þá eru þessi áform algjörlega á skjön við allt jafnræði. Ég tel að við séum fyrir löngu búin að greiða upp þessa vegi en skatttekjunum hefur verið nappað af stjórnvöldum og notuð í ýmiskonar aðra starfssemi. Þannig er skattur sem núna er á bíleigendum sem ætlaður er til samgöngumála aukaskattur á einn hóp í þjóðfélaginu umfram annan, með því að leggja á veggjöld á einu leiðina sem fólk hefur til að sækja vinnu og þjónustu er verið að skattleggja aftur sama hópinn umfram aðra. Hversu langt á eiginlega að ganga í þessu óréttlæti.

Undirritað: Steinunn Birna Friðriksdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steinunn Björk Jónatansdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar vegna þess að við erum búin að greiða fyrir þetta síðustu áratugi. Ef það verður farið fram með vegatolla þá vil ég fá endurgreitt það sem ég og mín fjölskylda höfum ofgreitt!.

Steinþór Bjarni Grímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta umhverfis og samgöngunefndar

Steinþór Ingi Þórsson 2604774479 nóg komið um endalausa skattálagningu bíleigenda

3.janúar 2019

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Steinþór Traustason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Það er ljóst að þessi gjöld munu auka fátækt þeirra sem sækja vinnu á höfuðborgarsvæðinu en búa utan þess ásamt því að auka þrýsting fasteignamarkaðsins innan veggjaldarmarkana. Núþegar eru gjöld innheimt í vegamálum sem eru eyrnamerkt en renna ekki í vegamál.

Undirritað: Stephen Albert Björnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sturla Halldórsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Styrmir Geir Jónsson
1710684369

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Sunna Björg Birgisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: sunna lind ægisdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sunneva Kjartansdóttir

Bkv,
Sunneva Kjartans

Ég andmæli harðlega áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar. Við borgum nú þegar miljarða í skatta sem eiga að renna til að byggja upp og halda við vegakerfi Íslands. Þeir skattar eru auðsjánlega notaðir í annað. Nú er komið nóg.

Kveðja,

Svafa H Ásgeirsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Ég tel að nota eigi þau ófáu og himinháu gjöld sem innheimt eru nú þegar af akstri og ökutækjum í uppbyggingu og viðhald vegakerfisins. Alþingi hefur ekki gengið vel að úthluta eyrnamerktu fé í þannig verkefni og hefur ekki sýnt fram á að það breytist

Undirritað: Svanberg Hjelm Guðnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Svanbjörg Vilbergsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Svandís Heiða Pálmadóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Svanhildur Runarsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Svanhildur Skúladóttir

Góðan daginn .....

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar“

Svanhvít Tómasdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Svanhvít V Sigurðardóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Svavar Ellíði Svavarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Svavar Júlíus Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: Sveinn Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sveinn Henrysson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sveinn Michaelson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sveinn Rúnar Arason. 140246-2399.

Athugasemd: Ég keyri c.a 14 þúsund km. á ári,er það sanngjarnt að ég greiði sama gjald,og sá sem keyrir c.a 40 þúsund á ári.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað:

Sveinn Þór Gíslason

Sveitarfélagið
ÁRBORG

Selfossi, 22. október 2018
1810113

Alþingi
Hildur Edwald
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Umsögn Árborgar um tillögur til þingsályktana um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023

Bæjarráð Sveitarfélagsins Árborgar ályktaði á fundi sínum, 17. október síðastliðinn, um framlagðar tillögur að samgönguáætlunum. Fyrir hönd Sveitarfélagsins Árborgar eru gerðar mjög alvarlegar athugasemdir við þrjá þætti þessara tillagna um þingsályktanir:

Framkvæmdir við hringtorg og undirgöng við Suðurhóla á Selfossi geta með engu móti beðið til ársins 2021. Aðstæður eru stórhættulegar á þessum gatnamótum og bráðnauðsynlegt að ráðist verði í verkið strax árið 2019.

Ný brú yfir Ölfusá er brýnna verkefni en svo að það geti beðið til ársins 2024. Umferðarþunginn yfir gömlu Ölfusárbrúna er farinn að nálgast 20 þúsund bíla flesta daga sumars. Þessi umferð á vafalaust eftir að vaxa hratt á næstu árum. Afleiðingarnar eru kostnaðarsamar umferðartafir, vaxandi slysahætta og mikil óþægindi fyrir daglegt líf á Selfossi.

Það er jafnframt gagnrýnt að ekki verði ráðist strax í tvöföldun vegarins á milli Selfoss og Hverageðis heldur látið nægja að leggja 2+1 veg. Þessi vegarkafli er einn hættulegasti á landinu – ef ekki sá hættulegasti – eins og opinberar slysatölur vitna um.

Virðingarfyllst,

Gísli Halldór Halldórsson
Bæjarstjóri

Ráðhúsi Árborgar Austurvegi 2 IS-800 Selfoss
Sími +354 480 1900 Fax +354 480 1901
Kennitala 650598-2029
radhus@arborg.is www.arborg.is

Sveitarfélagið
HORNAFJÖRÐUR

Alþingi
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Hornafirði, 30. október 2018
nr. erindis 201810040 MÁ

Málefni: Umsögn um frumvarp: tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árið 2019 – 2023, 173. mál og einnig fyrir árin 2019 – 2033, 173. mál.

Sveitarfélagið Hornafjörður fagnar því að aukið fjármagn er sett í samgönguáætlun til ársins 2033. Hér fyrir neðan má sjá umsögn við tveimur frumvörpum um samgönguáætlun.

Vegaframkvæmdir
Sveitarfélagið lýsir ánægju og er sammála flestum þeim markmiðum sem lögð eru fram í samgönguáætluninni. Við viljum þó vekja sérstaka athygli á neðangreindum markmiðum sem tilgreind eru hér að neðan í tengslum við nýtt vegstæði yfir Hornafjarðarfljót:

- 2.1.9 Einbreiðum brúm verði fækkað
- 2.1.22 Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarinnar á um 3,5 klst samþættum ferðatíma, akandi, með ferju og/eða í flugi.
- 2.1.13 Flutningsleiðir á landi og sjó verði skilgreindar. Vegir skilgreindir með áherslu á nægjanlegt burðarþol, næga breidd og bundið litlag.

2.5. Markmið um jákvæða byggðaþróun

- 2.5.1 Leitast verði við að styrkja samgöngur þannig að sem flestum landsmönnum sé
- kleift að nálgast nauðsynlega opinbera þjónustu á sem stystum tíma.
- 2.5.2 Unnið verði að styttingu ferðatíma innan skóla- og vinnusóknarsvæða.
- 2.5.3 Framkvæmdir og þjónusta samgöngukerfisins miði að því að auka öryggi og
styrkja skóla- og vinnusóknarsvæði.

Að þessu sögðu gerir bæjarstjórn Sveitarfélagsins Hornafjarðar alvarlegar athugasemdir við og lýsir miklum vonbrigðum yfir að vegstytting yfir Hornafjarðarfljót (hringvegur um Hornafjörð) skuli ekki vera að fullu fjármögnuð á

þessari áætlun og að framkvæmdum verði frestað til 2021. Það hefur verið einhugur í bæjarstjórnum undanfarinna ára um framkvæmdina. Margra ára undirbúningsvinnu er lokið og framkvæmdaleyfi hefur verið gefið út. Bæjarstjórn skorar á samgönguráðherra og þingmenn að endurskoða framlagða áætlun. Vegstæðið uppfyllir þessi helstu markmið sem tilgreind eru hér að ofan, þ.e. hún fækkar einbreiðum brúm um fjórar, styttir akstursleiðir til þéttbýlis um 14 km og þ.m.t. til skóla og heilbrigðisþjónustu, styttir hringveginn um 11 km. Þar sem samgöngur í lofti eru ekki valkostur fyrir hinn almenna íbúa sökum verðlags þá er eingöngu hægt að notast við landleiðina. Leiðin eflir öryggi vegfarenda með því að fækka einbreiðum brúm og fækka vegtengingum inn á þjóðveginn umtalsvert. Flutningsleiðir Hornfirðinga liggja um vegi landsins og einnig er ferðamannastraumur mikill á svæðinu. Nýtt vegstæði breikkar veiki og eflir þannig flutningsgetu vegarins og öryggi ferðamanna.

Sveitarfélagið hefur áhyggjur af því hversu seint stefnt er að byggingu nýrrar brúar yfir Steinavötn en hún er á áætlun 2029-2033 en brúin eyðilagðist í kjölfar mikilla flóða í vatnsveðri haustið 2017. Ný brú var byggð til bráðabirgða en staðsetning hennar er þannig að lykkja kemur á þjóðveginn til að komast að brúnni. Ef brúin er ekki byggð fyrr en eftir 10 ár er því nauðsynlegt að tryggja betri aðkomu að brúnni. Samkvæmt framlagðri samgönguáætlun fækkar einbreiðum brúm í sveitarfélaginu um 14 í heildina að tímabili loknu sem verður að teljast ánægjulegt.
Því er fagnað að í samgönguáætlun þessari er lagt fram það markmið að styrkja gerð innviða fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur sem miðar einnig að því að hvetja fólk til að nota fjölbreytta ferðamáta. Með því að veita fé til hjóla- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum er komið til móts við markmið í aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum. Sveitarfélagið Hornafjörð sér mikil tækifæri í eflingu hjólreiðamenningu í sýslunni og hefur lengi áformað að leggja göngu- og hjólreiðastíg inn í Nesjasveit. Umferðarþungi um vegi sýslunnar er orðinn það mikill að einstaklingar sem velja að hjóla um vegi sýslunnar leggja sig í töluverða hættu. Það er því mikilvægt að byggja upp hjólastíga meðfram þjóðvegum.

Hafnarframkvæmdir
Eftirfarandi markmið eru lögð fram í samgönguáætlun er varðar hafnarframkvæmdir:

- 2.1.12 Greiðsluþátttöku ríkisins í hafnarframkvæmdum verði forgangsraðað annars
  vegar í þágu öryggis og hins vegar í þágu atvinnusköpunar.
- 2.1.18 Rannsóknir sem varða hafnir og siglingaleiðir verði efldar.
- 2.4.8 Stuðlað verði að því að skip verði tengd rafmagni í höfnum.

Höfnin við Hornafjörð er lífæð sveitarfélagsins. Öflugt sjávarútvegsfyrirtæki er í þéttbýlinu sem hefur haldið úti stórum skipaflota og háu atvinnustigi. Með aukinni tækni og hagræðingu hafa skip stækkað og útgerði eflst. Innsiglingin um Hornafjarðarós hefur verið erfiður viðureignar um langt skeið. Vegagerðin hefur byggt upp varnargarða, unnið rannsóknir og farið í dýpkunarframkvæmdir í gegnum tíðina. Nú hafa staðið yfir rannsóknir í nokkur ár vegna mikils sandburðar í innsiglinguna sem stafar meðal annars af hlýnun loftslags og bráðnun jökla. Þessar rannsóknir eru að skila árangri og á samgönguáætlun er sett fé til rannsókna á næsta ári til undirbúnings þeirra framkvæmda sem eru á áætlun 2020 og 2021 en þá er áætlað að byggja upp sandfangara við Einholtskletta. Það er mikilvægt að fé verði

áfram sett til rannsókna á grynnslunum til að meta áhrif sandfangarans og í kjölfar þarf að setja fé til dýpkunar.
Það kemur fram að það fjármagn sem sett er í Hafnarbótasjóð dugi skammt til þeirra viðhaldsframkvæmda sem liggja fyrir. Í áætluninni er sett fjármagn í uppbyggingu Miklagarðsbryggju. Einnig er mikil þörf á endurnýjun Vogabryggju fyrir neðan Hafnarvogina en það er ekki á samgönguáætlun.

Flugsamgöngur
Sveitarfélagið fagnar því markmiði að miðað verði að því að áfram verði tveir alþjóðaflugvellir á suðvesturhorni landsins sem geti svarað eftirspurn á hverjum tíma, tryggt öryggi og samkeppnishæfni landsins. Það er mikilvægt fyrir innanlandsflug og þá sérstaklega sjúkraflug í landinu að Reykjavíkurflugvöllur verði áfram til staðar til að tryggja öryggi íbúa landsins og stytta samgöngur frá landsbyggðinni til höfuðborgarinnar.
Einnig er að finna markmið í áætluninni er varðar aðgengi flugvéla inn í landið: 2.1.16 Gáttir inn í landið um aðra alþjóðlega flugvelli verði þróaðar áfram og uppfylli ávallt settar öryggiskröfur.
Sveitarfélagið hefur lengi barist fyrir því að opnað verði á möguleika millilandaflugs um Hornafjarðarflugvöll. Þingsályktunartillaga var lögð fyrir alþingi fyrr á þessu ári um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll, 149. mál. Bæjarstjórn lagði fram umsögn þar sem eftirfarandi bókun var samþykkt:

"Bæjarstjórn leggur þunga áherslu á að þessi þingsályktunartillaga verði tekin til afgreiðslu og samþykkt. Bæjarstjórn vísar jafnframt í fyrri umsagnir sínar um að minni vélum í millilandaflugi og ferjuflugi verði veitt heimild til að lenda á Hornafjarðarflugvelli. Til þess þarf að styrkja starfsemi flugvallarins enn frekar. Það mun efla atvinnulíf á Hornafirði, uppbyggingu og vöxt Vatnajökulsþjóðgarðs auk þess að auka öryggi í flugi yfir landið."

Bæjarstjórn vísaði einnig í fyrri bókun bæjarráðs og áður sent erindi:

„Bæjarráð Sveitarfélagsins Hornafjarðar tók málið fyrir á fundi nr. 809 18. apríl og eftirfarandi var bókað:
Bæjarráð fagnar framkominni þingsályktunartillögu. Bæjarráð telur að með framgöngu hennar styrkist uppbygging atvinnulífs og ferðaþjónustu á Suð-Austurlandi enn frekar og geti verið liður í dreifingu ferðamanna um landið. Bæjarráð telur ekki síður mikilvægt að horft sé til öryggis í flugsamgöngum milli landa. Hornafjarðarflugvöllur hentar vel fyrir litlar og meðalstórar ferjuflugvélar á leið til og frá landinu.“

Bæjarstjórn ítrekar þessa bókun sína í umsögn um Samgönguáætlun 2019-2033.

Virðingarfyllst

_____
Matthildur Ásmundardóttir
bæjarstjóri
Sveitarfélagsins Hornafjarðar

Sveitarfélagið
HORNAFJÖRÐUR

Hafnarbraut 27, 780 Hornafirði, kt. 590169-4639, sími 470 8000, fax 470 8001,hornafjordur@hornafjordur.is

HAFNARSJÓÐUR SKAGAFJARÐAR

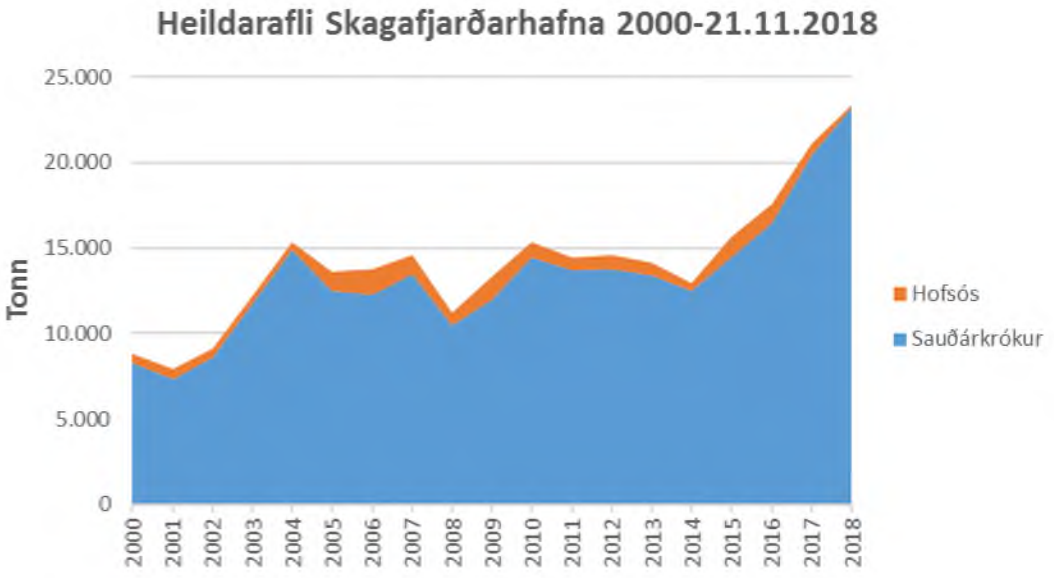
Háeyri 2 550 Sauðárkrókur. S: 453 5169 F: 453 5248 Netf.: hofnin@skagafjordur.is Kt.: 680371-0919 Vsknr.: 79495

Sauðárkrókshöfn, nóvember 2018.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
Reykjavík

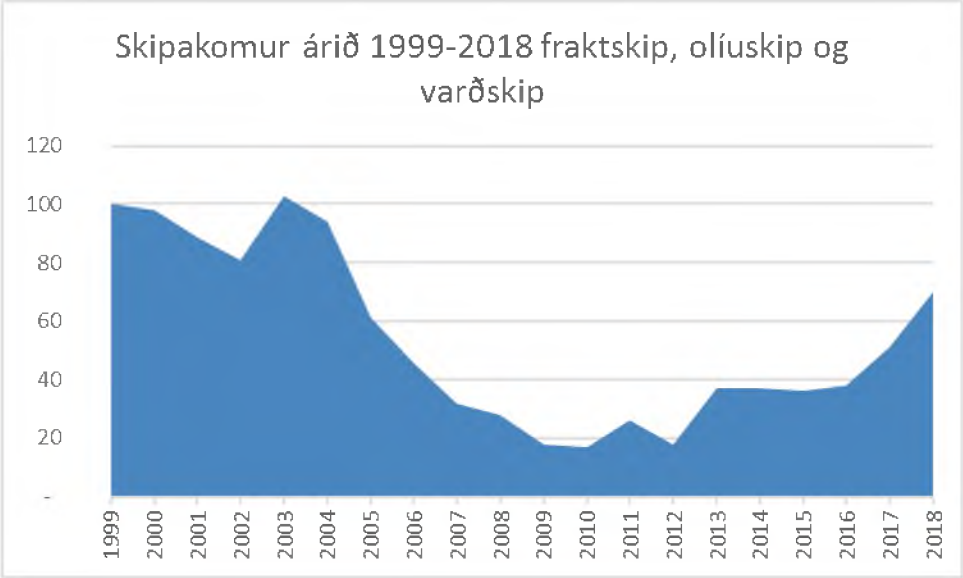
Sauðárkrókshöfn er við innanverðan Skagafjörð að vestanverðu, skammt innan við ós Gönguskarðsár. Gönguskarðsá kemur ofan úr svokölluðum Gönguskörðum og er framburður árinnar sá efniviður sem eyrin er og höfnin er byggð á. Hefur eyrin þannig orðið til af náttúrunnar völdum, og einnig með því að leggja fram grjótgarða til norðausturs út frá eyrinni sem framburðurinn hefur síðan lagst að. Hefur eyrin margfaldast að flatarmáli á liðnum áratugum með þessum hætti.

Sauðárkrókshöfn er meðalstór fiski- og flutningahöfn með alla algenga hafnarþjónustu og hafa umsvif hafnarinnar verið að aukast mikið á undanförnum árum. Eins og sjá má á mynd 1 eykst landaður afli hjá Skagafjarðarhöfnum ár frá ári og má áætla að landaður afli árið 2018 fari upp í 25.000 tonn. Er þetta aukning frá árinu 2014 um 12.000 tonn. Þannig að fiskiskipakomum hefur fjölgað gríðarlega undanfarin ár og hefur verið vandræði með legupláss fyrir fiskiskipin sérstaklega á haustin.



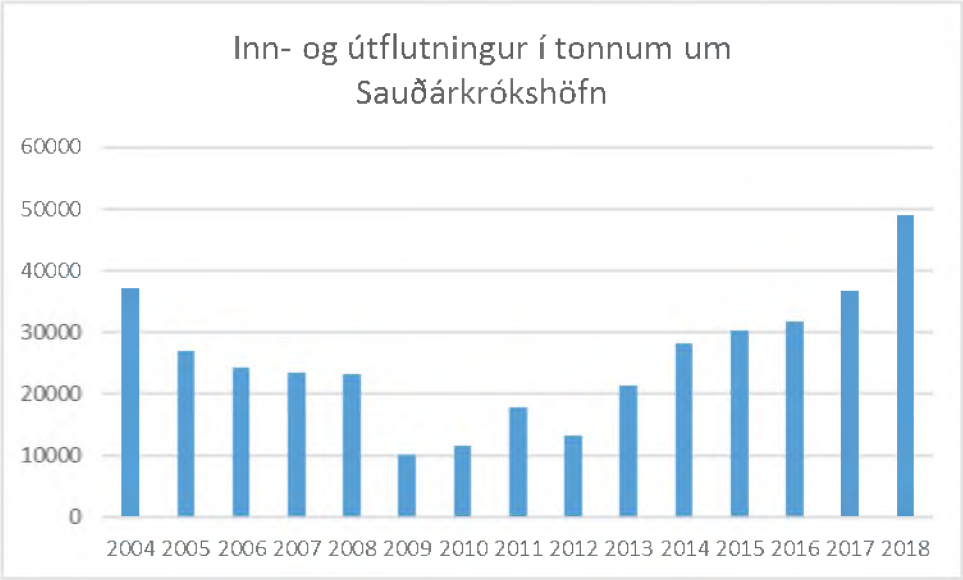
Mynd 1

Farmskipakomur hafa einnig aukist mikið á undanförnum árum og skipin eru alltaf að stækka til að auka hagræðingu hjá skipafélögum. Eins og mynd 2 sýnir var mikið af farmskipakomum til Sauðárkrókshafnar áður en strandsiglingar voru lagðar af 2004. Árið 2012 byrjuðu strandsiglingar aftur og verða árið 2018 80 farmskipakomur til Sauðárkrókshafnar. Áætla má að árið 2019 fari skipakomurnar upp í 100 þar sem Samskip hefur hafið vikulegar áætlunarsiglingar á Krókinn og Eimskip er með siglingar hálfsmánaðarlega. Heyrst hefur að Eimskip sé að hugsa um að hefja vikulegar siglingar á Krókinn. Einnig er von á Skemmtiferðaskipum á Krókinn og hefur fyrsta skipið boðað komu sína 06.07.2020.



Mynd 2

Útflutningur á þessu ári er komin upp í 49.037 tonn miðað við byrjun nóv 2018. Þannig ljóst er að Skagafjarðarhafnir fara yfir 50.000 tonn í inn- og útflutning á núverandi ári.



Mynd 3

Að ofantöldu máli er ljóst að umferðin um Sauðárkrókshöfn er að aukast mikið og með stækkandi skipum er brýnt að hafa viðeigandi öryggis- og hjálpartæki fyrir skipin. Mikilvægi vöruflutninga um höfnina fyrir fyrirtækin á svæðinu er mikill og er Sauðárkrókshöfn lífæð Skagafjarðar. Fjórir smábaátar hafa strandað nálægt Sauðárkróki á seinustu 2 árum. Sem betur fer varð ekki manntjón en gott hefði verið að vera með bát kláran við höfnina í samstarfi við björgunarsveitina til þess að fara af stað og stytta viðbragðstíma. Einnig fékk Málmey slökkvitæki í skrúfuna og strandaði innan hafnar sumarið 2017, enginn bátur var til staðar. Í nánast öllum tilvikum spyrja skipstjórarnir á flutningaskipunum eftir dráttarbát og ekki mátti miklu muna að yrði stórslys þegar Blikur var að fara frá bryggju í okt 2018, eins og sjá má í meðfylgjandi myndbandi. Einnig má nefna að það sem af er ári 2018 hafa flutningaskip þurft að bíða 6 sinnum fyrir utan á akkeri því að höfnin annar ekki nema einu flutningaskipi í einu með góðu móti og skip hafa þurft að breyta áætlunum sínum vegna þess að ekki var legupláss. Möguleikarnir á stækkun hafnarinnar eru miklir og mikilvægir fyrir samfélagið í Skagafirði. Því telur undirritaður mjög brýnt að eignast góðan dráttarbát til að þjónusta skipin og hefjast handa við stækkun á Sauðárkrókshöfn.

F.h. Skagafjarðarhafna,

Sigfús Ingi Sigfússon,
sveitarstjóri Svf. Skagafjarðar

Dagur Þór Baldvinsson,
yfirhafnarvörður

Mynd 4

Skagafjörður

SVEITARFÉLAGIÐ SKAGAFJÖRÐUR

FIMM ÁRA SAMGÖNGUÁÆTLUN FYRIR ÁRIN 2019-2023
SAMGÖNGUÁÆTLUN 2019-2033

HELSTU ÁHERSLUMÁL

Efnisyfirlit

Endurbætur vega í Skagafirði 3
Jarðgöng á Mið-Norðurlandi 3
Ný brú yfir Héraðsvötn 4
Sauðárkróksflugvöllur – innanlandsflug, skoska leiðin og varaflugvöllur 5
Hafnir og sjóvarnir 6
Almenningssamgöngur á landsbyggðinni 7

Ágætu þingmenn umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Í meðfylgjandi skjali eru tekin saman helstu verkefni og viðfangsefni sem brenna á íbúum Skagafjarðar hvað varðar tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

Margir ágætir þættir eru í tillögunni sem ber að fagna. Of mörg atriði eru þó sem vantar inn í tillöguna, ekki síst hvað varðar Sveitarfélagið Skagafjörð og landshlutann Norðurland vestra, en landshlutinn hefur hlotið minnsta fjármuni allra landshluta hvað viðhalds- og uppbyggingarverkefni varðar á liðnum árum.

Því miður boðar tillagan áfram slíka stefnu því engir tilgreindir fjármunir eru áætlaðir til Skagafjarðar hvað stofn- og tengivegi varðar, 264,3 m.kr. eru áætlaðar til hafnarframkvæmda, 21,1 m.kr. til sjóvarna og engu fjármagni til flugvallarins á Sauðárkróki. Samtals eru þetta 285,4 m.kr. sem áætlað er að verja til samgönguverkefna í Skagafirði af 191.862,5 milljóna króna heildarfjármagni til samgöngumála á tímabilinu 2019-2023 – eða 0,15% af heildarfjármagni.

Ljóst má vera að þessar fjárhæðir sem áætlaðar eru í samgönguverkefni í Skagafirði á næstu 5 árum eru engan veginn fullnægjandi og endurspegla hvorki þörfina á framkvæmdum né stærð samfélagsins.

Úr stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnar Íslands um samgöngur og fjarskipti

Samgöngur og fjarskipti

Brýn verkefni blasa við í innviðauppbyggingu um land allt. Þar má nefna verkefni í samgöngum, fjarskiptum, veitukerfum og annarri mannvirkjagerð. Svigrúm er á næstu árum til að nýta eignatekjur ríkisins í slík verkefni og tryggja þannig þá traustu innviði sem eru forsendan fyrir fjölbreyttu og kröftugu atvinnulífi um land allt.

Ríkisstjórnin vill hraða uppbyggingu í vegamálum og öðrum samgönguinnviðum bæði með nýframkvæmdum og viðhaldi. Við forgangsröðun í vegamálum verður sérstaklega litið til ólíkrar stöðu svæða, ferðaþjónustu og öryggissjónarmiða.

Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna

Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt og stutt verður við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Stutt verður við borgarlínu í samstarfi við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu

Auka þarf möguleika gangandi og hjólandi vegfarenda í þéttbýli. Huga þarf að möguleikum til að opna fleiri hlið inn til landsins og fjölga þannig þeim svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.

Ljósleiðaravæðingu landsins verður lokið 2020

Ljósleiðaravæðingu landsins verður lokið árið 2020 sem eykur lífsgæði og fjölgar tækifærum landsmanna til að skapa atvinnu. Ríkisstjórnin vill að Ísland verði áfram í fremstu röð þegar kemur að fjarskipta- og upplýsingatækni og leggur áherslu á aukið samstarf fjarskiptaaðila um uppbyggingu grunninnviða.

Endurbætur vega í Skagafirði

Sveitarfélagið Skagafjörður harmar sinnuleysi í viðhaldi og uppbyggingu vegakerfisins og óskar eftir því við fulltrúa umhverfis- og samgöngunefndar að þeir beiti sér fyrir því að lagðir verði auknir fjármunir í málaflokkinn. Víða í Sveitarfélaginu Skagafirði má finna vegi sem beinlínis eru hættulegir yfirferðar vegna skorts á viðhaldi.

Í greiningu Vífils Karlssonar um umferð og ástand vega á Vesturlandi, sem unnin var fyrir Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi árið 2016, kom fram að árið 2014 var hlutfallslega mest af malarvegum á Norðurlandi vestra og ljóst að miðað við litlar úrbætur í landshlutanum síðan þá, þá hefur Norðurland vestra dregist enn frekar aftur úr öðrum landsvæðum.

Tafla 6. Lengd vega á Vesturlandi brotin upp eftir slitlagi þeirra í samanburði við aðra landshluta árið 2014.
Tölur vegagerðarinnar

Landsvæði	Möl	Bundið	Vegir alls	% möl
Höfuðborgarsvæðið	93	236	328	28%
Suðurnes	35	178	213	16%
Vesturland	1.131	711	1.842	61%
Vestfirðir	747	655	1.403	53%
Norðurland vestra	1.234	509	1.742	71%
Norðurland eystra	1.373	864	2.236	61%
Austurland	1.126	1.024	2.150	52%
Suðurland	1.760	1.247	3.007	59%
Landið allt	**7.499**	**5.423**	**12.922**	**58%**

Í þessu sambandi er sérstök áhersla á að lagðir verði fjármunir í uppbyggingu á Reykjastrandarvegi nr. 748 og Hegranesvegi nr. 764. Á síðustu árum hefur umferð um Reykjastrandaveg aukist töluvert og samkvæmt talningum Vegagerðarinnar má gera ráð fyrir að yfir 50 þúsund ökutæki hafi ekið um veginn árið 2017. Á Reykjaströnd jafnt sem í Hegranesi hefur átt sér stað mikil uppbygging í ferðaþjónustu (Drangeyjarferðir, Grettislaug, hestaleigur, gistisala o.fl.), auk þess sem íbúar flestra jarða sækja vinnu og/eða skóla utan heimilis.

Sveitarfélagið Skagafjörður leggur til eftirfarandi forgangsröðun varðandi bundið slitlag á tengivegi;

1. Reykjastrandarvegur nr. 748
2. Hegranesvegur nr. 764
3. Sæmundarhlíðarvegur nr. 762
4. Ásavegur nr. 769
5. Ólafsfjarðarvegur nr. 82 frá Ketilási að Molastöðum
6. Skagafjarðarvegur nr. 752 frá Stekkjarholti að Jökulsá

Jarðgöng á Mið-Norðurlandi

Tröllaskagagöng hafa komið til umræðu við og við á liðnum árum. Hefur þá einkum verið rætt um tvo valkosti. Annars vegar göng frá Hofsdal til Barkárdal og hins vegar tvennra jarðgangna sem færu fyrst úr Hörgárdal yfir í Skíðadal, sem er inn af Svarfaðardal, og þaðan vestur í Kolbeinsdal í Skagafirði.

Í riti Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Samantekt um samgöngumál, áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra, frá árinu 2017, kemur fram að jarðgöng undir Tröllaskaga eru meðal helstu áhersluverkefna samtakanna í samgöngumálum. Þar leggja samtökin til að hafin verði rannsókn á hagkvæmni þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga á milli Hofsdals sem gengur suðaustur úr Hjaltadal, rétt við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal.

Í ritinu segir enn fremur: „Ekki er nokkur vafi á að þessi göng myndu styrkja landshlutann. Fjallvegurinn um Öxnadalsheiði getur verið verulegur farartálmi yfir vetrarmánuðina. Það þarf varla að tíunda þá kosti sem þessi göng hefðu í för með sér fyrir öruggara aðgengi íbúa Norðurlands vestra að sjúkrahúsinu á Akureyri. Auk þess að stytta leiðina yrði ekki um fjallveg að fara úr Skagafirði til Akureyrar. Rétt er að minna á í þessu samhengi að engin fæðingarþjónusta er á Norðurlandi vestra og þar með er samkeppnisstaða landshlutans sem ákjósanlegur búsetukostur fyrir ungt fólk verulega skert. Áhrif á ferðaþjónustu á Norðurlandi vestra þarf heldur varla að tíunda í þessu sambandi en með áætluðu millilandaflugi til Akureyrar skiptir það landshlutann verulegu máli að leiðin milli landshlutanna verði stytt og gerð greiðfærari. Stækkun vinnusóknarsvæða er landshlutanum einnig mikilvæg og möguleikar á sókn í ýmsa þjónustu myndi snarbreytast við tilkomu þessara ganga. Það er afar mikilvægt fyrir landshlutann að kostir þessarar leiðar verði skoðaðir, ekki eingöngu út frá hagkvæmni vegna styttingu vegar og minni þjónustuþarfar heldur líka hver hin samfélagslegu og efnahagslegu áhrif verða á samfélögin á Norðurlandi vestra en einnig á Eyjafjarðarsvæðinu."

Í tengslum við aðalskipulag Sveitarfélagsins Skagafjarðar í upphafi þessarar aldar var ýmissa gagna aflað frá Lendisskipulagi ehf., m.a. um Tröllaskagagöng. Í gögnunum kemur fram að vegalendir á milli þéttbýlisstaða á Norðurlandi myndu styttast mikið. Þannig yrði vegalengdin frá Laugarbakka í vestri til Akureyrar 185 km sé farið um Þverárfjall og göng milli Hjaltadals og Hörgárdals. Vegalengdin milli Hóla og Akureyrar yrði með tilkomu ganga kringum 60 km en er um 130 km í dag. Vegur milli Sauðárkróks og Akureyrar myndi styttast úr um 119 km í um 90 og milli Blönduóss og Akureyrar úr 145 km í um 136 og niður í 127 km með vegstyttingum á þeirri leið. Þannig lægju leiðir manna milli Reykjavíkur og Akureyrar um nær allar fjölmennustu byggðir á Norðurlandi vestra. Vegalengd á milli Sauðárkróks og Húsavíkur yrði 167 km með tilkomu þessara gangna og Vaðlaheiðargangna. Verði þessi leið farin losna menn einnig við Öxnadalsheiði en vegurinn um hana liggur hæst í 540 m hæð. Einnig færðist aðalleiðin frá Vatnsskarði þar sem vegurinn fer í um 400 m hæð og yfir á Þverárfjall þar sem vegurinn fer hæst í 320 m.

Tryggja þarf fjármögnun grunnrannsókna og heppilegs leiðarvals mögulegra jarðgangna undir Tröllaskaga. Samhliða þarf að vinna að hagkvæmniathugun þeirrar leiðar sem vænlegust þætti og rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangnagerðar.

Þá er afar brýnt að unnið verði hratt og fumlaust að gerð jarðganga á milli Fljóta og Siglufjarðar. Með stóraukinni umferð um Siglufjörð með tilkomu Héðinsfjarðarganga og sífelldu jarðsigi á Siglufjarðarvegi um Almenninga og mjög tíðum aur- og snjóflóðum á ströndinni út frá Siglufirði að Strákagöngum er fullljóst að framtíðarvegtenging frá Siglufirði í vesturátt verður best tryggð með gerð jarðganga milli Siglufjarðar og Fljóta. Er það eina færa leiðin til að tryggja öryggi vegfarenda sem í dag keyra um hættulegan veg um Almenninga, hlykkjóttan og bugðóttan, sem liggur m.a. um 7 km langt jarðsigssvæði sem er á hreyfingu á löngum köflum og hefur verið í mörg ár með tilheyrandi vandræðum og kostnaði. Fyrir utan að vera hættulegur liggur vegurinn víða mjög hátt yfir sjó og er mjög oft ófær vegna snjóa.

Ný brú yfir Héraðsvötn

Um langt skeið hafa hugmyndir verið uppi um gerð brúar yfir Héraðsvötn við Flatatungu á Kjálka sem tengja myndi saman á nýjum stað framhérað Skagafjarðar og m.a. Sveitarfélagið Skagafjörð

og Akrahrepp. Til skamms tíma var á vegaskrá Vegagerðarinnar talað um vegtengingu af Héraðsdalsvegi nr. 754, yfir brú hjá Flatatungu á þjóðveg nr. 1. Jafnhliða hugmyndum um Villinganesvirkjun var rætt um brúargerð á þessum stað og tengingar við Héraðsdalsveg nr. 754, eða um Tunguháls á Skagafjarðarveg.

Með þeirri framkvæmd, sem hér er lagt til að verði athuguð, kemst á hringtenging um framhluta Skagafjarðar. Slík vegtenging opnar margvíslega nýja möguleika til hagræðis, mikils ávinnings og mjög bættra þjónustuleiða. Slík vegtenging opnar einnig nýjar leiðir fyrir þá er vilja njóta fegurðar skagfirskra dala og þeirra er öræfin heilla og vilja m.a. aka um Sprengisand.

Ferðaþjónusta er enn mjög vaxandi atvinnugrein. Enginn vafi er á að ferðaþjónusta á þessu svæði mun hafa af því mikinn ávinning að sú áætlun, sem hér er lagt til að verði gerð, komist sem allra fyrst til framkvæmda.

Sauðárkróksflugvöllur – innanlandsflug, skoska leiðin og varaflugvöllur

Góðar og öruggar samgöngur innan og á milli landshluta skipta gríðarlegu máli í byggðalegu tilliti og eru grundvallarþáttur í grunnþjónustu við íbúa landsins.

Reglulegt áætlunarflug á milli höfuðborgarinnar Reykjavíkur og Sauðárkróks skiptir mjög miklu máli varðandi samkeppnisstöðu, þjónustu og mannlíf á Norðurlandi vestra. Þá skiptir reglulegt áætlunarflug mjög miklu máli í þjónustu við vaxandi fjölda ferðamanna sem sækja svæðið heim.

1. desember sl. var gleðidagur fyrir Skagfirðinga og íbúa nágrannabyggða en þá hófst áætlunarflug að nýju á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks á vegum flugfélagsins Ernis. Samgönguráðuneytið og Sveitarfélagið Skagafjörður styðja við flugið en tilraunaverkefni þetta sem stóð yfir í 6 mánuði lauk í maí sl. og mikil þörf á að það hefjist að nýju nú í haust.

Í stefnuyfirlýsingu núverandi ríkisstjórnar segir m.a.: „Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt...“ Afar brýnt er að þessi stefna fái skjótan framgang og hraða afgreiðslu á Alþingi.

Fyrir alþingiskosningarnar sl. haust var mikið rætt um hina svokölluðu skosku leið í innanlandsflugi og voru flestir flokkar mjög jákvæðir í afstöðu sinni til slíks fyrirkomulags. Í skosku leiðinni felst að skoska ríkið niðurgreiðir flugfargjöld fyrir íbúa sem búa á afmörkuðum svæðum í Skotlandi. Reynsla Skota af fyrirkomulaginu er afar góð; farþegum hefur fjölgað á öllum leiðum, sætaframboð hefur aukist, lífskjör íbúa hafa batnað, útfærslan hefur haldið í og laðað að ungt fólk, og yfirgnæfandi meirihluti íbúa á svæðunum telja að leiðin hafi haft jákvæð áhrif á sitt samfélag. Æskilegt væri er íslensk stjórnvöld myndu íhuga útfærslu sem þessa í fullri alvöru og ganga hratt og vel til þess verks.

Í þessu sambandi má nefna félagshagfræðilega greiningu sem Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson gerðu um áætlunarflug innanlands og kom út í nóvember árið 2013. Þar segir m.a.: „Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag, lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur búsetugæða þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverða til búsetu.“

Í greinargerð faghóps Háskólans á Akureyri vegna samgönguáætlunar 2011-2022 er bent á að reglubundið flug til Skagafjarðar styrki þjónustuna á svæðinu og að með styrkingu slíkra þjónustukjarna á jaðri vaxtarsvæða megi teygja slík svæði lengra og ná þannig til byggðarlaga sem nú liggja utan þeirra. Með styrkari þjónustu á Sauðárkróki megi þannig koma til móts við þarfir íbúa utan Skagafjarðar, þ.m.t. Austur-Húnavatnssýslu.

Til að árétta mikilvægi Sauðárkróksflugvallar og það hve aðstæður til flugtaks og lendinga eru þar góðar, m.a. m.t.t. veðurfars og flugtæknilegra skilyrða, má benda á að Flugakademía Keilis hefur í hyggju að færa þangað hluta námsins á næstunni. Kennslan hefur hingað til að mestu verið tengd alþjóðaflugvellinum í Keflavík en vegna mikillar umferðar þar hefur akademían verið að beina sjónum sínum annað og staðnæmst við góðar aðstæður á Sauðárkrókflugvelli.

Þá má benda á að Sauðárkróksflugvöllur getur gegnt mikilvægu hlutverki sem vara-/neyðarflugvöllur fyrir millilandaflug til og frá Akureyri en það er brýnt hagsmunamál Norðurlands og nærliggjandi landsbyggða að erlendir ferðamenn hafi raunverulegt val um að lenda á fleiri stöðum en eingöngu í Keflavík.

Ef ekki er unnt að lenda millilandaflugvélum á Akureyri vegna einhverra aðstæðna er mun betri kostur fyrir bæði farþegana sjálfa, flugrekandann og ferðaþjónustuaðila á Norðurlandi, ef unnt er að lenda í staðinn á Sauðárkróksflugvelli í stað þess að lenda hinum megin á landinu í Keflavík.

Þannig mun flæði ferðamanna verða mun jafnara, bæði um landið og yfir árið. Fleiri áfangastaðir á Íslandi auka vöruframboð í ferðaþjónustu á landinu og nýta betur þá innviði sem eru til staðar. Einnig gefa fleiri áfangastaðir dreifðari byggðum landsins aukna möguleika á að taka þátt í uppbyggingu ferðaþjónustu á landinu. Síðast en ekki síst er það yfirlýst stefna stjórnvalda að auka dreifingu ferðamanna betur um landið.

Reglubundið áætlunarflug á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks er eitt af forgangsmálum Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og birtist það í ritinu „Samantekt um samgöngumál, áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra" sem kom út árið 2017. Þar er lögð áhersla á eftirfarandi:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla og að honum verði tryggðir nægjanlegir rekstrarfjármunir til þess að unnt sé að koma á reglulegu áætlunarflugi. Einnig að völlurinn geti verið tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er sólarhringsins, alla daga ársins.

2. Að hugað verði að því að völlurinn verði varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Akureyrarflugvöll.

Skorað er á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að standa með Skagfirðingum og Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og tryggja að Sauðárkróksflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla, að tryggt verði fjármagn til að hefja að nýju reglubundið áætlunarflug á milli Sauðárkróks og Reykjavíkur, auk þess sem leitað verði leiða til að Sauðárkróksvöllur geti þjónað sem varaflugvöllur fyrir Akureyrarflugvöll til að tryggja beint millilandaflug til Norðurlands.

Hafnir og sjóvarnir

Sveitarfélagið Skagafjörður ítrekar að veitt verði auknu fjármagni til hafnarframkvæmda og sjóvarna á næstu árum.

Uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir hjá Skagafjarðarhöfnum er mikil og í umsókn um framlög á samgönguáætlun 2018 til 2021 voru tilteknar helstu framkvæmdir sem ráðast þarf í á næstu árum.

- Endurgera þarf hluta norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 160 m.kr.
- Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 750 m.kr.

- Með aukinni skipaumferð um Sauðárkrókshöfn er mikilvægt að höfnin hafi hafnsögubát til umráða en enginn slíkur er til staðar í dag. Ríkinu er heimilt að taka þátt í stofnkostnaði við hafnsögubáta fyrir allt að 60%.
- Vinna þarf að frumrannsóknum vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

Kostnaður við ofantaldar framkvæmdir eru um 910 milljónir króna, að undanskildum hafnsögubát og frumrannsóknum, og ljóst að Hafnasjóður Skagafjarðar stendur ekki undir jafn viðamiklum framkvæmdum sem þessum. Sömu sögu er að segja vítt og breitt um landið og því þarf að spyrna við fótum og stórauka fjármagn til framkvæmda við hafnir landsins.

Þær 243,7 m.kr. sem veittar eru til Skagafjarðarhafna á fimm ára samgönguáætlun koma sér vel en duga engan veginn fyrir þeim brýnu verkefnum sem framundan eru. Er það ósk Sveitarfélagsins Skagafjarðar að framlögin verði hækkuð til að koma til móts við þessar áríðandi framkvæmdir.

Almennlngssamgöngur á landsbyggðinni

Fyrir nokkrum árum hófust almenningssamgöngur á þjóðvegum á landsbyggðinni. Gerði Vegagerðin samninga við landshlutasamtök sveitarfélaga fyrir hönd Innanríkisráðuneytisins. Mikill uppsafnaður halli hefur verið hjá sumum landshlutasamtakanna vegna þessarar þjónustu og þá hefur verið uppi ágreiningur um einkaleyfi landshlutasamtakanna á henni. Uppsafnaður halli lendir á sveitarfélögunum í landinu.

Sé það vilji samningsaðila að endurnýja samningana sem renna út um áramótin 2018-2019 er mikilvægt að endurskoða lagaumhverfið svo hægt sé að tryggja einkaleyfi landshlutasamtakanna. Mikilvægt er að nýir samningar innihaldi skýrari markmið og mælikvarða. Kostnaðarmeta þarf verkefnið og tryggja að samningsaðilar sitji ekki uppi með fjárhagslegar byrðar í lok samningstíma.

Alþingi 6.11.2018

Málsnr.:

Málalykill:

Skagafjörður

SVEITARFÉLAGIÐ SKAGAFJÖRÐUR

FIMM ÁRA SAMGÖNGUÁÆTLUN FYRIR ÁRIN 2019-2023
SAMGÖNGUÁÆTLUN 2019-2033

HELSTU ÁHERSLUMÁL

Efnisyfirlit

Endurbætur vega í Skagafirði 3
Jarðgöng á Mið-Norðurlandi 3
Ný brú yfir Héraðsvötn 4
Sauðárkróksflugvöllur – innanlandsflug, skoska leiðin og varaflugvöllur 5
Hafnir og sjóvarnir 6
Almenningssamgöngur á landsbyggðinni 7

Ágætu þingmenn umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Í meðfylgjandi skjali eru tekin saman helstu verkefni og viðfangsefni sem brenna á íbúum Skagafjarðar hvað varðar tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

Margir ágætir þættir eru í tillögunni sem ber að fagna. Of mörg atriði eru þó sem vantar inn í tillöguna, ekki síst hvað varðar Sveitarfélagið Skagafjörð og landshlutann Norðurland vestra, en landshlutinn hefur hlotið minnsta fjármuni allra landshluta hvað viðhalds- og uppbyggingarverkefni varðar á liðnum árum.

Því miður boðar tillagan áfram slíka stefnu því engir tilgreindir fjármunir eru áætlaðir til Skagafjarðar hvað stofn- og tengivegi varðar, 264,3 m.kr. eru áætlaðar til hafnarframkvæmda, 21,1 m.kr. til sjóvarna og engu fjármagni til flugvallarins á Sauðárkróki. Samtals eru þetta 285,4 m.kr. sem áætlað er að verja til samgönguverkefna í Skagafirði af 191.862,5 milljóna króna heildarfjármagni til samgöngumála á tímabilinu 2019-2023 – eða 0,15% af heildarfjármagni.

Ljóst má vera að þessar fjárhæðir sem áætlaðar eru í samgönguverkefni í Skagafirði á næstu 5 árum eru engan veginn fullnægjandi og endurspegla hvorki þörfina á framkvæmdum né stærð samfélagsins.

Úr stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnar Íslands um samgöngur og fjarskipti

Samgöngur og fjarskipti

Brýn verkefni blasa við í innviðauppbyggingu um land allt. Þar má nefna verkefni í samgöngum, fjarskiptum, veitukerfum og annarri mannvirkjagerð. Svigrúm er á næstu árum til að nýta eignatekjur ríkisins í slík verkefni og tryggja þannig þá traustu innviði sem eru forsendan fyrir fjölbreyttu og kröftugu atvinnulífi um land allt.

Ríkisstjórnin vill hraða uppbyggingu í vegamálum og öðrum samgönguinnviðum bæði með nýframkvæmdum og viðhaldi. Við forgangsröðun í vegamálum verður sérstaklega litið til ólíkrar stöðu svæða, ferðaþjónustu og öryggissjónarmiða.

Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna

Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt og stutt verður við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Stutt verður við borgarlínu í samstarfi við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu

Auka þarf möguleika gangandi og hjólandi vegfarenda í þéttbýli. Huga þarf að möguleikum til að opna fleiri hlið inn til landsins og fjölga þannig þeim svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.

Ljósleiðaravæðingu landsins verður lokið 2020

Ljósleiðaravæðingu landsins verður lokið árið 2020 sem eykur lífsgæði og fjölgar tækifærum landsmanna til að skapa atvinnu. Ríkisstjórnin vill að Ísland verði áfram í fremstu röð þegar kemur að fjarskipta- og upplýsingatækni og leggur áherslu á aukið samstarf fjarskiptaaðila um uppbyggingu grunninnviða.

Endurbætur vega í Skagafirði

Sveitarfélagið Skagafjörður harmar sinnuleysi í viðhaldi og uppbyggingu vegakerfisins og óskar eftir því við fulltrúa umhverfis- og samgöngunefndar að þeir beiti sér fyrir því að lagðir verði auknir fjármunir í málaflokkinn. Víða í Sveitarfélaginu Skagafirði má finna vegi sem beinlínis eru hættulegir yfirferðar vegna skorts á viðhaldi.

Í greiningu Vífils Karlssonar um umferð og ástand vega á Vesturlandi, sem unnin var fyrir Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi árið 2016, kom fram að árið 2014 var hlutfallslega mest af malarvegum á Norðurlandi vestra og ljóst að miðað við litlar úrbætur í landshlutanum síðan þá, þá hefur Norðurland vestra dregist enn frekar aftur úr öðrum landsvæðum.

Tafla 6. Lengd vega á Vesturlandi brotin upp eftir slitlagi þeirra í samanburði við aðra landshluta árið 2014.
Tölur vegagerðarinnar

Landsvæði	Möl	Bundið	Vegir alls	% möl
Höfuðborgarsvæðið	93	236	328	28%
Suðurnes	35	178	213	16%
Vesturland	1.131	711	1.842	61%
Vestfirðir	747	655	1.403	53%
Norðurland vestra	1.234	509	1.742	71%
Norðurland eystra	1.373	864	2.236	61%
Austurland	1.126	1.024	2.150	52%
Suðurland	1.760	1.247	3.007	59%
Landið allt	**7.499**	**5.423**	**12.922**	**58%**

Í þessu sambandi er sérstök áhersla á að lagðir verði fjármunir í uppbyggingu á Reykjastrandarvegi nr. 748 og Hegranesvegi nr. 764. Á síðustu árum hefur umferð um Reykjastrandaveg aukist töluvert og samkvæmt talningum Vegagerðarinnar má gera ráð fyrir að yfir 50 þúsund ökutæki hafi ekið um veginn árið 2017. Á Reykjaströnd jafnt sem í Hegranesi hefur átt sér stað mikil uppbygging í ferðaþjónustu (Drangeyjarferðir, Grettislaug, hestaleigur, gistisala o.fl.), auk þess sem íbúar flestra jarða sækja vinnu og/eða skóla utan heimilis.

Sveitarfélagið Skagafjörður leggur til eftirfarandi forgangsröðun varðandi bundið slitlag á tengivegi;

1. Reykjastrandarvegur nr. 748
2. Hegranesvegur nr. 764
3. Sæmundarhlíðarvegur nr. 762
4. Ásavegur nr. 769
5. Ólafsfjarðarvegur nr. 82 frá Ketilási að Molastöðum
6. Skagafjarðarvegur nr. 752 frá Stekkjarholti að Jökulsá

Jarðgöng á Mið-Norðurlandi

Tröllaskagagöng hafa komið til umræðu við og við á liðnum árum. Hefur þá einkum verið rætt um tvo valkosti. Annars vegar göng frá Hofsdal til Barkárdal og hins vegar tvennra jarðgangna sem færu fyrst úr Hörgárdal yfir í Skíðadal, sem er inn af Svarfaðardal, og þaðan vestur í Kolbeinsdal í Skagafirði.

Í riti Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Samantekt um samgöngumál, áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra, frá árinu 2017, kemur fram að jarðgöng undir Tröllaskaga eru meðal helstu áhersluverkefna samtakanna í samgöngumálum. Þar leggja samtökin til að hafin verði rannsókn á hagkvæmni þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga á milli Hofsdals sem gengur suðaustur úr Hjaltadal, rétt við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal.

Í ritinu segir enn fremur: „Ekki er nokkur vafi á að þessi göng myndu styrkja landshlutann. Fjallvegurinn um Öxnadalsheiði getur verið verulegur farartálmi yfir vetrarmánuðina. Það þarf varla að tíunda þá kosti sem þessi göng hefðu í för með sér fyrir öruggara aðgengi íbúa Norðurlands vestra að sjúkrahúsinu á Akureyri. Auk þess að stytta leiðina yrði ekki um fjallveg að fara úr Skagafirði til Akureyrar. Rétt er að minna á í þessu samhengi að engin fæðingarþjónusta er á Norðurlandi vestra og þar með er samkeppnisstaða landshlutans sem ákjósanlegur búsetukostur fyrir ungt fólk verulega skert. Áhrif á ferðaþjónustu á Norðurlandi vestra þarf heldur varla að tíunda í þessu sambandi en með áætluðu millilandaflugi til Akureyrar skiptir það landshlutann verulegu máli að leiðin milli landshlutanna verði stytt og gerð greiðfærari. Stækkun vinnusóknarsvæða er landshlutanum einnig mikilvæg og möguleikar á sókn í ýmsa þjónustu myndi snarbreytast við tilkomu þessara ganga. Það er afar mikilvægt fyrir landshlutann að kostir þessarar leiðar verði skoðaðir, ekki eingöngu út frá hagkvæmni vegna styttingu vegar og minni þjónustuþarfar heldur líka hver hin samfélagslegu og efnahagslegu áhrif verða á samfélögin á Norðurlandi vestra en einnig á Eyjafjarðarsvæðinu."

Í tengslum við aðalskipulag Sveitarfélagsins Skagafjarðar í upphafi þessarar aldar var ýmissa gagna aflað frá Lendisskipulagi ehf., m.a. um Tröllaskagagöng. Í gögnunum kemur fram að vegalendir á milli þéttbýlisstaða á Norðurlandi myndu styttast mikið. Þannig yrði vegalengdin frá Laugarbakka í vestri til Akureyrar 185 km sé farið um Þverárfjall og göng milli Hjaltadals og Hörgárdals. Vegalengdin milli Hóla og Akureyrar yrði með tilkomu ganga kringum 60 km en er um 130 km í dag. Vegur milli Sauðárkróks og Akureyrar myndi styttast úr um 119 km í um 90 og milli Blönduóss og Akureyrar úr 145 km í um 136 og niður í 127 km með vegstyttingum á þeirri leið. Þannig lægju leiðir manna milli Reykjavíkur og Akureyrar um nær allar fjölmennustu byggðir á Norðurlandi vestra. Vegalengd á milli Sauðárkróks og Húsavíkur yrði 167 km með tilkomu þessara gangna og Vaðlaheiðargangna. Verði þessi leið farin losna menn einnig við Öxnadalsheiði en vegurinn um hana liggur hæst í 540 m hæð. Einnig færðist aðalleiðin frá Vatnsskarði þar sem vegurinn fer í um 400 m hæð og yfir á Þverárfjall þar sem vegurinn fer hæst í 320 m.

Tryggja þarf fjármögnun grunnrannsókna og heppilegs leiðarvals mögulegra jarðgangna undir Tröllaskaga. Samhliða þarf að vinna að hagkvæmniathugun þeirrar leiðar sem vænlegust þætti og rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangnagerðar.

Þá er afar brýnt að unnið verði hratt og fumlaust að gerð jarðganga á milli Fljóta og Siglufjarðar. Með stóraukinni umferð um Siglufjörð með tilkomu Héðinsfjarðarganga og sífelldu jarðsigi á Siglufjarðarvegi um Almenninga og mjög tíðum aur- og snjóflóðum á ströndinni út frá Siglufirði að Strákagöngum er fullljóst að framtíðarvegtenging frá Siglufirði í vesturátt verður best tryggð með gerð jarðganga milli Siglufjarðar og Fljóta. Er það eina færa leiðin til að tryggja öryggi vegfarenda sem í dag keyra um hættulegan veg um Almenninga, hlykkjóttan og bugðóttan, sem liggur m.a. um 7 km langt jarðsigssvæði sem er á hreyfingu á löngum köflum og hefur verið í mörg ár með tilheyrandi vandræðum og kostnaði. Fyrir utan að vera hættulegur liggur vegurinn víða mjög hátt yfir sjó og er mjög oft ófær vegna snjóa.

Ný brú yfir Héraðsvötn

Um langt skeið hafa hugmyndir verið uppi um gerð brúar yfir Héraðsvötn við Flatatungu á Kjálka sem tengja myndi saman á nýjum stað framhérað Skagafjarðar og m.a. Sveitarfélagið Skagafjörð

og Akrahrepp. Til skamms tíma var á vegaskrá Vegagerðarinnar talað um vegtengingu af Héraðsdalsvegi nr. 754, yfir brú hjá Flatatungu á þjóðveg nr. 1. Jafnhliða hugmyndum um Villinganesvirkjun var rætt um brúargerð á þessum stað og tengingar við Héraðsdalsveg nr. 754, eða um Tunguháls á Skagafjarðarveg.

Með þeirri framkvæmd, sem hér er lagt til að verði athuguð, kemst á hringtenging um framhluta Skagafjarðar. Slík vegtenging opnar margvíslega nýja möguleika til hagræðis, mikils ávinnings og mjög bættra þjónustuleiða. Slík vegtenging opnar einnig nýjar leiðir fyrir þá er vilja njóta fegurðar skagfirskra dala og þeirra er öræfin heilla og vilja m.a. aka um Sprengisand.

Ferðaþjónusta er enn mjög vaxandi atvinnugrein. Enginn vafi er á að ferðaþjónusta á þessu svæði mun hafa af því mikinn ávinning að sú áætlun, sem hér er lagt til að verði gerð, komist sem allra fyrst til framkvæmda.

Sauðárkróksflugvöllur – innanlandsflug, skoska leiðin og varaflugvöllur

Góðar og öruggar samgöngur innan og á milli landshluta skipta gríðarlegu máli í byggðalegu tilliti og eru grundvallarþáttur í grunnþjónustu við íbúa landsins.

Reglulegt áætlunarflug á milli höfuðborgarinnar Reykjavíkur og Sauðárkróks skiptir mjög miklu máli varðandi samkeppnisstöðu, þjónustu og mannlíf á Norðurlandi vestra. Þá skiptir reglulegt áætlunarflug mjög miklu máli í þjónustu við vaxandi fjölda ferðamanna sem sækja svæðið heim.

1. desember sl. var gleðidagur fyrir Skagfirðinga og íbúa nágrannabyggða en þá hófst áætlunarflug að nýju á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks á vegum flugfélagsins Ernis. Samgönguráðuneytið og Sveitarfélagið Skagafjörður styðja við flugið en tilraunaverkefni þetta sem stóð yfir í 6 mánuði lauk í maí sl. og mikil þörf á að það hefjist að nýju nú í haust.

Í stefnuyfirlýsingu núverandi ríkisstjórnar segir m.a.: „Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt...“ Afar brýnt er að þessi stefna fái skjótan framgang og hraða afgreiðslu á Alþingi.

Fyrir alþingiskosningarnar sl. haust var mikið rætt um hina svokölluðu skosku leið í innanlandsflugi og voru flestir flokkar mjög jákvæðir í afstöðu sinni til slíks fyrirkomulags. Í skosku leiðinni felst að skoska ríkið niðurgreiðir flugfargjöld fyrir íbúa sem búa á afmörkuðum svæðum í Skotlandi. Reynsla Skota af fyrirkomulaginu er afar góð; farþegum hefur fjölgað á öllum leiðum, sætaframboð hefur aukist, lífskjör íbúa hafa batnað, útfærslan hefur haldið í og laðað að ungt fólk, og yfirgnæfandi meirihluti íbúa á svæðunum telja að leiðin hafi haft jákvæð áhrif á sitt samfélag. Æskilegt væri er íslensk stjórnvöld myndu íhuga útfærslu sem þessa í fullri alvöru og ganga hratt og vel til þess verks.

Í þessu sambandi má nefna félagshagfræðilega greiningu sem Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson gerðu um áætlunarflug innanlands og kom út í nóvember árið 2013. Þar segir m.a.: „Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag, lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur búsetugæða þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverða til búsetu.“

Í greinargerð faghóps Háskólans á Akureyri vegna samgönguáætlunar 2011-2022 er bent á að reglubundið flug til Skagafjarðar styrki þjónustuna á svæðinu og að með styrkingu slíkra þjónustukjarna á jaðri vaxtarsvæða megi teygja slík svæði lengra og ná þannig til byggðarlaga sem nú liggja utan þeirra. Með styrkari þjónustu á Sauðárkróki megi þannig koma til móts við þarfir íbúa utan Skagafjarðar, þ.m.t. Austur-Húnavatnssýslu.

Til að árétta mikilvægi Sauðárkróksflugvallar og það hve aðstæður til flugtaks og lendinga eru þar góðar, m.a. m.t.t. veðurfars og flugtæknilegra skilyrða, má benda á að Flugakademía Keilis hefur í hyggju að færa þangað hluta námsins á næstunni. Kennslan hefur hingað til að mestu verið tengd alþjóðaflugvellinum í Keflavík en vegna mikillar umferðar þar hefur akademían verið að beina sjónum sínum annað og staðnæmst við góðar aðstæður á Sauðárkrókflugvelli.

Þá má benda á að Sauðárkróksflugvöllur getur gegnt mikilvægu hlutverki sem vara-/neyðarflugvöllur fyrir millilandaflug til og frá Akureyri en það er brýnt hagsmunamál Norðurlands og nærliggjandi landsbyggða að erlendir ferðamenn hafi raunverulegt val um að lenda á fleiri stöðum en eingöngu í Keflavík.

Ef ekki er unnt að lenda millilandaflugvélum á Akureyri vegna einhverra aðstæðna er mun betri kostur fyrir bæði farþegana sjálfa, flugrekandann og ferðaþjónustuaðila á Norðurlandi, ef unnt er að lenda í staðinn á Sauðárkróksflugvelli í stað þess að lenda hinum megin á landinu í Keflavík.

Þannig mun flæði ferðamanna verða mun jafnara, bæði um landið og yfir árið. Fleiri áfangastaðir á Íslandi auka vöruframboð í ferðaþjónustu á landinu og nýta betur þá innviði sem eru til staðar. Einnig gefa fleiri áfangastaðir dreifðari byggðum landsins aukna möguleika á að taka þátt í uppbyggingu ferðaþjónustu á landinu. Síðast en ekki síst er það yfirlýst stefna stjórnvalda að auka dreifingu ferðamanna betur um landið.

Reglubundið áætlunarflug á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks er eitt af forgangsmálum Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og birtist það í ritinu „Samantekt um samgöngumál, áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra" sem kom út árið 2017. Þar er lögð áhersla á eftirfarandi:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla og að honum verði tryggðir nægjanlegir rekstrarfjármunir til þess að unnt sé að koma á reglulegu áætlunarflugi. Einnig að völlurinn geti verið tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er sólarhringsins, alla daga ársins.

2. Að hugað verði að því að völlurinn verði varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Akureyrarflugvöll.

Skorað er á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að standa með Skagfirðingum og Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og tryggja að Sauðárkróksflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla, að tryggt verði fjármagn til að hefja að nýju reglubundið áætlunarflug á milli Sauðárkróks og Reykjavíkur, auk þess sem leitað verði leiða til að Sauðárkróksvöllur geti þjónað sem varaflugvöllur fyrir Akureyrarflugvöll til að tryggja beint millilandaflug til Norðurlands.

Hafnir og sjóvarnir

Sveitarfélagið Skagafjörður ítrekar að veitt verði auknu fjármagni til hafnarframkvæmda og sjóvarna á næstu árum.

Uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir hjá Skagafjarðarhöfnum er mikil og í umsókn um framlög á samgönguáætlun 2018 til 2021 voru tilteknar helstu framkvæmdir sem ráðast þarf í á næstu árum.

- Endurgera þarf hluta norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 160 m.kr.
- Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 750 m.kr.

- Með aukinni skipaumferð um Sauðárkrókshöfn er mikilvægt að höfnin hafi hafnsögubát til umráða en enginn slíkur er til staðar í dag. Ríkinu er heimilt að taka þátt í stofnkostnaði við hafnsögubáta fyrir allt að 60%.
- Vinna þarf að frumrannsóknum vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

Kostnaður við ofantaldar framkvæmdir eru um 910 milljónir króna, að undanskildum hafnsögubát og frumrannsóknum, og ljóst að Hafnasjóður Skagafjarðar stendur ekki undir jafn viðamiklum framkvæmdum sem þessum. Sömu sögu er að segja vítt og breitt um landið og því þarf að spyrna við fótum og stórauka fjármagn til framkvæmda við hafnir landsins.

Þær 243,7 m.kr. sem veittar eru til Skagafjarðarhafna á fimm ára samgönguáætlun koma sér vel en duga engan veginn fyrir þeim brýnu verkefnum sem framundan eru. Er það ósk Sveitarfélagsins Skagafjarðar að framlögin verði hækkuð til að koma til móts við þessar áríðandi framkvæmdir.

Almenningssamgöngur á landsbyggðinni

Fyrir nokkrum árum hófust almenningssamgöngur á þjóðvegum á landsbyggðinni. Gerði Vegagerðin samninga við landshlutasamtök sveitarfélaga fyrir hönd Innanríkisráðuneytisins. Mikill uppsafnaður halli hefur verið hjá sumum landshlutasamtakanna vegna þessarar þjónustu og þá hefur verið uppi ágreiningur um einkaleyfi landshlutasamtakanna á henni. Uppsafnaður halli lendir á sveitarfélögunum í landinu.

Sé það vilji samningsaðila að endurnýja samningana sem renna út um áramótin 2018-2019 er mikilvægt að endurskoða lagaumhverfið svo hægt sé að tryggja einkaleyfi landshlutasamtakanna. Mikilvægt er að nýir samningar innihaldi skýrari markmið og mælikvarða. Kostnaðarmeta þarf verkefnið og tryggja að samningsaðilar sitji ekki uppi með fjárhagslegar byrðar í lok samningstíma.

Skagafjörður

Ráðhúsinu, Skagfirðingabraut 21 · 550 Sauðárkróki · S: 455 6000 · F: 455 6001 · Netf.: skagafjordur@skagafjordur.is · www.skagafjordur.is

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Skrifstofa Alþingis
150 Reykjavík

Skagafirði, 23. október 2018

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun 2019-2023 og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2033

Í framhaldi af fundi byggðarráðs Sveitarfélagsins Skagafjarðar, 23. október 2018, sendir undirritaður fyrir hönd Sveitarfélagsins Skagafjarðar eftirfarandi umsögn um ofangreindar tillögur til þingsályktunar.

Margir ágætir þættir eru í tillögunni sem ber að fagna. Of mörg atriði eru þó sem vantar inn í tillöguna, ekki síst hvað varðar Sveitarfélagið Skagafjörð og landshlutann Norðurland vestra, en landshlutinn hefur hlotið minnsta fjármuni allra landshluta hvað viðhalds- og uppbyggingarverkefni varðar á liðnum árum.

Því miður boðar tillagan áfram slíka stefnu því engir tilgreindir fjármunir eru áætlaðir til Skagafjarðar hvað stofn- og tengivegi varðar, 264,3 m.kr. eru áætlaðar til hafnarframkvæmda, 21,1 m.kr. til sjóvarna og engu fjármagni til flugvallarins á Sauðárkróki. Samtals eru þetta 285,4 m.kr. sem áætlað er að verja til samgönguverkefna í Skagafirði af 191.862,5 milljóna króna heildarfjármagni til samgöngumála á tímabilinu 2019-2023 – eða 0,00015% af heildarfjármagni.

Ljóst má vera að þessar fjárhæðir sem áætlaðar eru í samgönguverkefni í Skagafirði á næstu 5 árum eru engan veginn fullnægjandi og endurspegla hvorki þörfina á framkvæmdum né stærð samfélagsins.

Byggðarráð Sveitarfélagsins Skagafjarðar leggur áherslu á að eftirfarandi framkvæmdir verði settar á samgönguáætlun 2019-2023:

Endurbætur vega í Skagafirði

Sveitarfélagið Skagafjörður harmar sinnuleysi í viðhaldi og uppbyggingu vegakerfisins og óskar eftir því við þingmenn að þeir beiti sér fyrir því að lagðir verði auknir fjármunir í málaflokkinn. Víða í Sveitarfélaginu Skagafirði má finna vegi sem beinlínis eru hættulegir yfirferðar vegna skorts á viðhaldi. Í fimm ára samgönguáætlun er þó ekki gert ráð fyrir neinum beinum framlögum til uppbyggingar malarvega með bundnu slitlagi í sveitarfélaginu og engar vegaframkvæmdir eru heldur á svæðinu í kaflanum um undirbúning verka utan áætlunar. Þetta er með öllu ólíðandi.

Í greiningu Vífils Karlssonar um umferð og ástand vega á Vesturlandi, sem unnin var fyrir Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi árið 2016, kom fram að árið 2014 var hlutfallslega mest af malarvegum á Norðurlandi vestra og ljóst að miðað við litlar úrbætur í landshlutanum síðan þá, þá hefur Norðurland vestra dregist enn frekar aftur úr öðrum landsvæðum.

Tafla 6. Lengd vega á Vesturlandi brotin upp eftir slitlagi þeirra í samanburði við aðra landshluta árið 2014.
Tölur vegagerðarinnar

Landsvæði	Möl	Bundið	Vegir alls	% möl
Höfuðborgarsvæðið	93	236	328	28%
Suðurnes	35	178	213	16%
Vesturland	1.131	711	1.842	61%
Vestfirðir	747	655	1.403	53%
Norðurland vestra	1.234	509	1.742	71%
Norðurland eystra	1.373	864	2.236	61%
Austurland	1.126	1.024	2.150	52%
Suðurland	1.760	1.247	3.007	59%
Landið allt	**7.499**	**5.423**	**12.922**	**58%**

Í þessu sambandi er sérstök áhersla á að lagðir verði fjármunir í uppbyggingu á Reykjastrandarvegi nr. 748 og Hegranesvegi nr. 764. Á síðustu árum hefur umferð um Reykjastrandaveg aukist töluvert og samkvæmt talningum Vegagerðarinnar má gera ráð fyrir að yfir 50 þúsund ökutæki hafi ekið um veginn árið 2017. Á Reykjaströnd jafnt sem í Hegranesi hefur átt sér stað mikil uppbygging í ferðaþjónustu (Drangeyjarferðir, Grettislaug, hestaleigur, gistisala o.fl.), auk þess sem íbúar flestra jarða sækja vinnu og/eða skóla utan heimilis.

Sveitarfélagið Skagafjörður leggur til eftirfarandi forgangsröðun varðandi bundið slitlag á tengivegi;

1. Reykjastrandarvegur nr. 748
2. Hegranesvegur nr. 764
3. Sæmundarhlíðarvegur nr. 762
4. Ásavegur nr. 769
6. Ólafsfjarðarvegur nr. 82 frá Ketilási að Molastöðum

Ný brú yfir Héraðsvötn

Um langt skeið hafa hugmyndir verið uppi um gerð brúar yfir Héraðsvötn við Flatatungu á Kjálka sem tengja myndi saman á nýjum stað framhérað Skagafjarðar og m.a. Sveitarfélagið Skagafjörð og Akrahrepp. Til skamms tíma var á vegaskrá Vegagerðarinnar talað um vegtengingu af Héraðsdalsvegi nr. 754, yfir brú hjá Flatatungu á þjóðveg nr. 1. Jafnhliða hugmyndum um Villinganesvirkjun var rætt um brúargerð á þessum stað og tengingar við Héraðsdalsveg nr. 754, eða um Tunguháls á Skagafjarðarveg.

Með þeirri framkvæmd, sem hér er lagt til að verði athuguð, kemst á hringtenging um framhluta Skagafjarðar. Slík vegtenging opnar margvíslega nýja möguleika til hagræðis, mikils ávinnings og mjög bættra þjónustuleiða. Slík vegtenging opnar einnig nýjar leiðir fyrir þá er vilja njóta fegurðar skagfirskra dala og þeirra er öræfin heilla og vilja m.a. aka um Sprengisand.

Ferðaþjónusta er enn mjög vaxandi atvinnugrein. Enginn vafi er á að ferðaþjónusta á þessu svæði mun hafa af því mikinn ávinning að sú áætlun, sem hér er lagt til að verði gerð, komist sem allra fyrst til framkvæmda.

Jarðgöng á Mið-Norðurlandi

Tröllaskagagöng hafa komið til umræðu við og við á liðnum árum. Hefur þá einkum verið rætt um tvo valkosti. Annars vegar göng frá Hofsdal til Barkárdal og hins vegar tvennra jarðgangna sem færu fyrst úr Hörgárdal yfir í Skíðadal, sem er inn af Svarfaðardal, og þaðan vestur í Kolbeinsdal í Skagafirði.

Í riti Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Samantekt um samgöngumál, áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra, frá árinu 2017, kemur fram að jarðgöng undir Tröllaskaga eru meðal helstu áhersluverkefna samtakanna í samgöngumálum. Þar leggja samtökin til að hafin verði rannsókn á hagkvæmni þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga á milli Hofsdals sem gengur suðaustur úr Hjaltadal, rétt við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal.

Í ritinu segir enn fremur: „Ekki er nokkur vafi á að þessi göng myndu styrkja landshlutann. Fjallvegurinn um Öxnadalsheiði getur verið verulegur farartálmi yfir vetrarmánuðina. Það þarf varla að tíunda þá kosti sem þessi göng hefðu í för með sér fyrir öruggara aðgengi íbúa Norðurlands vestra að sjúkrahúsinu á Akureyri. Auk þess að stytta leiðina yrði ekki um fjallveg að fara úr Skagafirði til Akureyrar. Rétt er að minna á í þessu samhengi að engin fæðingarþjónusta er á Norðurlandi vestra og þar með er samkeppnisstaða landshlutans sem ákjósanlegur búsetukostur fyrir ungt fólk verulega skert. Áhrif á ferðaþjónustu á Norðurlandi vestra þarf heldur varla að tíunda í þessu sambandi en með áætluðu millilandaflugi til Akureyrar skiptir það landshlutann verulegu máli að leiðin milli landshlutanna verði stytt og gerð greiðfærari. Stækkun vinnusóknarsvæða er landshlutanum einnig mikilvæg og möguleikar á sókn í ýmsa þjónustu myndi snarbreytast við tilkomu þessara ganga. Það er afar mikilvægt fyrir landshlutann að kostir þessarar leiðar verði skoðaðir, ekki eingöngu út frá hagkvæmni vegna styttingu vegar og minni þjónustuþarfar heldur líka hver hin samfélagslegu og efnahagslegu áhrif verða á samfélögin á Norðurlandi vestra en einnig á Eyjafjarðarsvæðinu."

Í tengslum við aðalskipulag Sveitarfélagsins Skagafjarðar í upphafi þessarar aldar var ýmissa gagna aflað frá Lendisskipulagi ehf., m.a. um Tröllaskagagöng. Í gögnunum kemur fram að vegalendir á milli þéttbýlisstaða á Norðurlandi myndu styttast mikið. Þannig yrði vegalengdin frá Laugarbakka í vestri til Akureyrar 185 km sé farið um Þverárfjall og göng milli Hjaltadals og Hörgárdals. Vegalengdin milli Hóla og Akureyrar yrði með tilkomu ganga kringum 60 km en er

um 130 km í dag. Vegur milli Sauðárkróks og Akureyrar myndi styttast úr um 119 km í um 90 og milli Blönduóss og Akureyrar úr 145 km í um 136 og niður í 127 km með vegstyttingum á þeirri leið. Þannig lægju leiðir manna milli Reykjavíkur og Akureyrar um nær allar fjölmennustu byggðir á Norðurlandi vestra. Vegalengd á milli Sauðárkróks og Húsavíkur yrði 167 km með tilkomu þessara gangna og Vaðlaheiðargangna. Verði þessi leið farin losna menn einnig við Öxnadalsheiði en vegurinn um hana liggur hæst í 540 m hæð. Einnig færðist aðalleiðin frá Vatnsskarði þar sem vegurinn fer í um 400 m hæð og yfir á Þverárfjall þar sem vegurinn fer hæst í 320 m.

Tryggja þarf fjármögnun grunnrannsókna og heppilegs leiðarvals mögulegra jarðgangna undir Tröllaskaga. Samhliða þarf að vinna að hagkvæmniathugun þeirrar leiðar sem vænlegust þætti og rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangnagerðar.

Þá er afar brýnt að unnið verði hratt og fumlaust að gerð jarðganga á milli Fljóta og Siglufjarðar. Með stóraukinni umferð um Siglufjörð með tilkomu Héðinsfjarðarganga og sífelldu jarðsigi á Siglufjarðarvegi um Almenninga og mjög tíðum aur- og snjóflóðum á ströndinni út frá Siglufirði að Strákagöngum er fullljóst að framtíðarvegtenging frá Siglufirði í vesturátt verður best tryggð með gerð jarðganga milli Siglufjarðar og Fljóta. Er það eina færa leiðin til að tryggja öryggi vegfarenda sem í dag keyra um hættulegan veg um Almenninga, hlykkjóttan og bugðóttan, sem liggur m.a. um 7 km langt jarðsigssvæði sem er á hreyfingu á löngum köflum og hefur verið í mörg ár með tilheyrandi vandræðum og kostnaði. Fyrir utan að vera hættulegur liggur vegurinn víða mjög hátt yfir sjó og er mjög oft ófær vegna snjóa.

Sauðárkróksflugvöllur – innanlandsflug, skoska leiðin og varaflugvöllur

Góðar og öruggar samgöngur innan og á milli landshluta skipta gríðarlegu máli í byggðalegu tilliti og eru grundvallarþáttur í grunnþjónustu við íbúa landsins.

Reglulegt áætlunarflug á milli höfuðborgarinnar Reykjavíkur og Sauðárkróks skiptir mjög miklu máli varðandi samkeppnisstöðu, þjónustu og mannlíf á Norðurlandi vestra. Þá skiptir reglulegt áætlunarflug mjög miklu máli í þjónustu við vaxandi fjölda ferðamanna sem sækja svæðið heim.

1. desember sl. var gleðidagur fyrir Skagfirðinga og íbúa nágrannabyggða en þá hófst áætlunarflug að nýju á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks á vegum flugfélagsins Ernis. Samgönguráðuneytið og Sveitarfélagið Skagafjörður styðja við flugið en tilraunaverkefni þetta sem stóð yfir í 6 mánuði lauk í maí sl. og mikil þörf á að það hefjist að nýju nú í haust.

Í stefnuyfirlýsingu núverandi ríkisstjórnar segir m.a.: „Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt...“ Afar brýnt er að þessi stefna fái skjótan framgang og hraða afgreiðslu á Alþingi.

Fyrir alþingiskosningarnar sl. haust var mikið rætt um hina svokölluðu skosku leið í innanlandsflugi og voru flestir flokkar mjög jákvæðir í afstöðu sinni til slíks fyrirkomulags. Í skosku leiðinni felst að skoska ríkið niðurgreiðir flugfargjöld fyrir íbúa sem búa á afmörkuðum svæðum í Skotlandi. Reynsla Skota af fyrirkomulaginu er afar góð; farþegum hefur fjölgað á öllum leiðum, sætaframboð hefur aukist, lífskjör íbúa hafa batnað, útfærslan hefur haldið í og laðað að ungt fólk, og yfirgnæfandi meirihluti íbúa á svæðunum telja að leiðin hafi haft jákvæð áhrif á sitt samfélag. Æskilegt væri er íslensk stjórnvöld myndu íhuga útfærslu sem þessa í fullri alvöru og ganga hratt og vel til þess verks.

Í þessu sambandi má nefna félagshagfræðilega greiningu sem Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson gerðu um áætlunarflug innanlands og kom út í nóvember árið 2013. Þar segir m.a.: „Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag, lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur búsetugæða þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverða til búsetu."

Í greinargerð faghóps Háskólans á Akureyri vegna samgönguáætlunar 2011-2022 er bent á að reglubundið flug til Skagafjarðar styrki þjónustuna á svæðinu og að með styrkingu slíkra þjónustukjarna á jaðri vaxtarsvæða megi teygja slík svæði lengra og ná þannig til byggðarlaga sem nú liggja utan þeirra. Með styrkari þjónustu á Sauðárkróki megi þannig koma til móts við þarfir íbúa utan Skagafjarðar, þ.m.t. Austur-Húnavatnssýslu.

Þá má benda á að Sauðárkróksflugvöllur getur gegnt mikilvægu hlutverki sem vara-/neyðarflugvöllur fyrir millilandaflug til og frá Akureyri en það er brýnt hagsmunamál Norðurlands og nærliggjandi landsbyggða að erlendir ferðamenn hafi raunverulegt val um að lenda á fleiri stöðum en eingöngu í Keflavík.

Ef ekki er unnt að lenda millilandaflugvélum á Akureyri vegna einhverra aðstæðna er mun betri kostur fyrir bæði farþegana sjálfa, flugrekandann og ferðaþjónustuaðila á Norðurlandi, ef unnt er að lenda í staðinn á Sauðárkróksflugvelli í stað þess að lenda hinum megin á landinu í Keflavík.

Þannig mun flæði ferðamanna verða mun jafnara, bæði um landið og yfir árið. Fleiri áfangastaðir á Íslandi auka vöruframboð í ferðaþjónustu á landinu og nýta betur þá innviði sem eru til staðar. Einnig gefa fleiri áfangastaðir dreifðari byggðum landsins aukna möguleika á að taka þátt í uppbyggingu ferðaþjónustu á landinu. Síðast en ekki síst er það yfirlýst stefna stjórnvalda að auka dreifingu ferðamanna betur um landið.

Reglubundið áætlunarflug á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks er eitt af forgangsmálum Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og birtist það í ritinu „Samantekt um samgöngumál, áherslur

og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra" sem kom út árið 2017. Þar er lögð áhersla á eftirfarandi:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla og að honum verði tryggðir nægjanlegir rekstrarfjármunir til þess að unnt sé að koma á reglulegu áætlunarflugi. Einnig að völlurinn geti verið tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er sólarhringsins, alla daga ársins.

2. Að hugað verði að því að völlurinn verði varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Akureyrarflugvöll.

Skorað er á þingmenn að standa með Skagfirðingum og Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og tryggja að Sauðárkróksflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla, að tryggt verði fjármagn til að hefja að nýju reglubundið áætlunarflug á milli Sauðárkróks og Reykjavíkur, auk þess sem leitað verði leiða til að Sauðárkróksvöllur geti þjónað sem varaflugvöllur fyrir Akureyrarflugvöll til að tryggja beint millilandaflug til Norðurlands.

Hafnir og sjóvarnir

Sveitarfélagið Skagafjörður ítrekar að veitt verði auknu fjármagni til hafnarframkvæmda og sjóvarna á næstu árum.

Uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir hjá Skagafjarðarhöfnum er mikil en helstu framkvæmdir sem ráðast þarf í á næstu árum eru:

- Endurgera þarf hluta norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 160 m.kr.
- Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 750 m.kr.
- Með aukinni skipaumferð um Sauðárkrókshöfn er mikilvægt að höfnin hafi hafnsögubát til umráða en enginn slíkur er til staðar í dag. Ríkinu er heimilt að taka þátt í stofnkostnaði við hafnsögubáta fyrir allt að 60%.
- Vinna þarf að frumrannsóknum vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

Kostnaður við ofantaldar framkvæmdir eru um 910 milljónir króna, að undanskildum hafnsögubát og frumrannsóknum, og ljóst að Hafnasjóður Skagafjarðar stendur ekki undir jafn viðamiklum framkvæmdum sem þessum. Sömu sögu er að segja vítt og breitt um landið og því þarf að spyrna við fótum og stórauka fjármagn til framkvæmda við hafnir landsins.

Þær tæpu 190 m.kr. sem veittar eru til Skagafjarðarhafna á fimm ára samgönguáætlun koma sér vel en duga því engan veginn fyrir þeim brýnu verkefnum sem framundan eru. Er það ósk Sveitarfélagsins Skagafjarðar að framlögin verði hækkuð til að koma til móts við þessar áríðandi framkvæmdir.

Skagafjörður

Ráðhúsinu, Skagfirðingabraut 21 · 550 Sauðárkróki · S: 455 6000 · F: 455 6001 · Netf.: skagafjordur@skagafjordur.is · www.skagafjordur.is

Almenningssamgöngur á landsbyggðinni

Fyrir nokkrum árum hófust almenningssamgöngur á þjóðvegum á landsbyggðinni. Gerði Vegagerðin samninga við landshlutasamtök sveitarfélaga fyrir hönd Innanríkisráðuneytisins. Mikill uppsafnaður halli hefur verið hjá sumum landshlutasamtakanna vegna þessarar þjónustu og þá hefur verið uppi ágreiningur um einkaleyfi landshlutasamtakanna á henni. Uppsafnaður halli lendir á sveitarfélögunum í landinu.

Sé það vilji samningsaðila að endurnýja samningana sem renna út um áramótin 2018-2019 er mikilvægt að endurskoða lagaumhverfið svo hægt sé að tryggja einkaleyfi landshlutasamtakanna. Mikilvægt er að nýir samningar innihaldi skýrari markmið og mælikvarða. Kostnaðarmeta þarf verkefnið og tryggja að samningsaðilar sitji ekki uppi með fjárhagslegar byrðar í lok samningstíma.

Virðingarfyllst,

Sigfús Ingi Sigfússon,
sveitarstjóri

6. 1704002 - Lagafrumvörp Beiðni Alþingis um umsögn
Fyrir bæjarráði lá tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

Bæjarráð gerir alvarlegar athugasemdir við að hvergi sé minnst á úrbætur á Þrengslavegi né heldur á Þorlákshafnarvegi í fyrirliggjandi samgönguáætlun til næstu 14 ára.
Þorlákshafnarvegurinn er mjög slitinn og skorinn þannig að að vatn safnast í hjólrásir og veldur mikilli hættu.
Öllum má einnig ljóst vera að Þrengslavegur er hvergi í takt við kröfur nútímans og þá allra síst eftir að fraktflutningar hófust frá Þorlákshöfn til meginlands Evrópu. Slíkt kallar eðli málsins samkvæmt á verulega aukna þungaflutninga um veginn enda fer um hann verulegur hluti af bæði inn- og útflutningi þjóðarinnar.

Bæjarráð minnir sérstaklega á að Alþingi hefur ítrekað rætt möguleika Þorlákshafnar til vaxtar og er þess skemmst að minnast þegar flutt var þingsályktunartillaga um innviðauppbyggingu og markaðssetningu hafnarinnar á yfirstandandi löggjafarþingi.
Forsenda vaxtar bæði hvað varðar atvinnulíf og íbúabyggðar er þó ekki hvað síst að samgöngur verði ekki flöskuháls á jákvæða þróun.

Bæjarráð er vel meðvitað um að þörfin fyrir vegaúrbætur er víðar en í Ölfusinu. Í raun er síst ofmælt að þörf sé á þjóðarátaki hvað varðar vegaúrbætur. Þess vegna hvetur ráðið Alþingi mjög eindregið til þess að leita allra leiða til stíga fastar fram og tryggja nauðsynlegar vegabætur í Ölfusinu og víðar.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sverrir Garðarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sverrir Hjaltason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sverrir Ómar Ingason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Kv. Sverrir Sigurjònsson hdl.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sæmundur Bjarnason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Sæmundur Bæringsson
Kt:250872-5699

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: sæmundur þór hauksson

Skilaboð:
Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Særún Helgadóttir skattgreiðandi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN sævar björnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Nota skal þau gjöld sem tekin eru af farartækjum í uppbyggingu vega og viðhald.

Undirritað: NAFN

Sævar Herbertsson 160648 4739

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.
Ég andmæi reyndar öllum hækkunum á innheimtu veggjalda í hverju formi sem þau eiga að vera. þegar stjórnvöld framkvæma fyrir þær upphæðir sem þau þegar innheimta, þá skal ég bæta einhverju við þurfi þess.

Sævar Siggeirsson.
1704577069.
Fálkastíg 8 Garðabæ.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Sævar Örn Ágústsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sævar Örn Einarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Sævar Örn Sigurvinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Sæþór Árni Hrafnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað
Tanja Rut S.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Thelma Rós Hermannsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Theodór Haraldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Thorsteinn H Kuld.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tinna Björnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tinna María Magnúsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tinna Petersen

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Torfi Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tómas Egilsson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tómas Elí Jafetsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað:
Tómas Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tómas Hansson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tómas Tómasson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar. Ég sem almennur borgari er orðinn langþreyttur á því að skattar séu lækkaðir í sífellu á þá eignamiklu. Enn þreyttari er ég síðan á því að skattbyrðin sé í auknum mæli færð á hendur milli- og lágstéttarinnar. Í stað þess að lækka EKKI skatta á hina efnameiri er hugmyndin enn og aftur að refsa 99 prósentinu, þ.e. almenningi. Enn fremur er þetta ekkert annað en undirbúningur blautra drauma nýfrjálshyggjumanna um endanlega einkavinaæðingu vegakerfisins. Það að Alþingi hlusti ekki á vilja þjóðarinnar í þessu máli, sem samkvæmt könnunum er gríðarlega andvíg veggjöldum er alvarleg aðför að lýðræðinu. Enn fremur er það til þess fallið að auka enn frekar vantraustið á Alþingi. Líklegt er að stjórnmarmenn fatti það þó ekki, heldur kenni fjölmiðlum um vantraustið.

Ég er með hugmynd að lausn: Sleppið því að lækka skatta. Haldið þeim óbreyttum og þá er til meira en nægt fé til að halda uppi sómasamlegu vegakerfi auk frekari framtíðarverkefna í þeim efnum. Veggjöld munu koma sér verst fyrir þá sem eru á lágum launum. Ég veit ekki hverju ég get bætt við þetta annað en það að mér hryggir hversu langt Ísland er gengið í nýfrjálshyggjublæti sínu. Í stað að við höldum uppi jöfnu, réttlátu og sanngjörnu samfélagi skynja ég það sem ungur maður að allt sé að molna niður. Eina lausn hugmyndasnauðra gróðrafíkla sjálfstæðisflokksins er að refsa þeim sem eru ekki fyrirtækjaeigendur og/eða á lágum launum. Því það er augljóst að veggjöld munu koma sér verst fyrir þann hóp.

Kv,
Trausti Breiðfjörð Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Trausti Sigurðsson

Sæl

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Á meðan einungis lítill hluti þeirra gjalda sem eru borguð vegna bíla svo sem bensíngjald og bifreiðagjöld fara í vegaframkvæmdir er ekki réttlætanlegt að leggja á frekari skatta í formi vegatolla.

Bendi á nýlega grein sem var sett inn á heimasíðu FÍB þar sem vel er farið yfir hvers vegna vegatollar eru slæm leið til að sækja fjármuni til vegaframkvæmda.

https://www.fib.is/is/um-fib/frettir/hvad-er-svona-slaemt-vid-vegtolla

Eflaust er þörf á því að gera átak í vegaframkvæmdum en þá væri eðlilegra að nota meira af þeim fjármunum sem nú þegar eru rukkaðir inn vegna vegamála (bensín- og bifreiðagjöld) heldur en að leggja á nýja skatta. Þessir vegtollar eru náttúrulega ekkert annað en nýjir skattar.

Trausti Veigar Hilmarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Tryggvi Gunnar Tryggvason

--
Kær kveðja / Kind Regards
Tryggvi G Tryggvason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritaður
Tryggvi Már Meldal

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Tryggvi Þór Hilmarsson

UMFERÐARÖRYGGI OKKAR MÁL!

Dagana 8.-9. nóvemver var haldið málþing um ungt fólk og umferðaröryggi. Ungmennaráð Grindavíkurbæjar stóð fyrir málþinginu og þátttakendur voru fulltrúar ungmennaráða af Suðurlandi, Suðurnesjum, Hafnarfirði, Kópavogi og Mosfellsbæ auk embættismanna, sveitarstjórnarmanna, þingmanna og ráðherra. Verkefnið var styrkt af Erasmus+ auk þess sem fjöldi fyrirtækja lögðu verkefninu lið. Erasmus+ styrkir verkefni sem flokkast undir „Fundir ungs fólks og ráðamanna“ þar sem hvatt er til funda ungs fólks og ráðamanna sem snúast um að ungt fólk geti átt í samræðum við þá sem fara með völd í samfélaginu.

Ungmennaráð Grindavíkur sótti um og fékk styrk til þess að halda fund þar sem ræða átti um umferðaröryggismál enda brennur þessi málaflokkur þungt á ungu fólki sem og öðrum aldurshópum. Ungt fólk á Suðurlandi, Suðurnesjum og nágrannasveitarfélögum Reykjavíkur búa við þær aðstæður að þurfa oft að aka erfiða vegi til og frá skóla. Styrkurinn frá Erasmus+ gerði ungmennaráði kleift að bjóða þátttakendum til fundarins, bjóða þátttakendum gistingu, greiða fyrir ferðir og uppihald, fá til liðs fyrirlesara og afþreyingu fyrir gesti á fimmtudagskvöldinu. Hér má sjá dagskrá málþingsins:

Fimmtudagur 8. nóvember
12:00 Skráning og hádegismatur í Kvikunni, gengið að Ásabraut
13:00 Setning málþings í Grunnskóla Grindavíkur á Ásabraut

- **Sigurður Ingi Jóhannsson**, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra
- **Karín Óla Eiríksdóttir** formaður ungmennaráðs Grindavíkur
- **Björn Kristjánsson og Runólfur Ólafsson** *Félag íslenskra* bifreiðareigenda
- **Kolbrún G. Þorsteinsdóttir** Samgöngustofa *Ungt fólk og* umferðaröryggi

14:30-16:30 Hópavinna. Fundargestum skipt upp í hópa og unnið undir handleiðslu RR-ráðgjafa. Kaffihlé 15:00
Veltibíll og ökuhermir eru opnir fundargestum frá klukkan 16:30
KVÖLDVAKA Á SALTHÚSINU, Ingó Veðurguð og Andri Ívars uppistandari sjá um skemmtunina

Erasmus+
Þetta verkefni er unnið með styrk frá Erasmus+, samstarfsáætlun ESB
GRINDAVÍKURBÆR
SmartSign.com • 800-952-1457 • K2 0610

Föstudagur 9. nóvember í Gjánni

09:00 Sigurður Óli Þórleifsson forseti bæjarstjórnar Grindavíkurbæjar, *Setning málþings*

09:15-09:30 Friðrik Þór Sigurðsson Ungmennaráð Grindavíkur – *Ungt fólk og umferðaröryggi – af hverju að halda ráðstefnu eins og þessa*?

09:30-09:50 Karín Óla Eiríksdóttir Ungmennaráð Grindavíkur - Samantekt frá fundi ungs fólks og ráðamanna

09:50 – 10:15 Kolbrún G. Þorsteinsdóttir Samgöngustofa *Ungt fólk og umferðaröryggi*
Kaffihlé
10:30-10:55 Svanur Bjarnason Svæðisstjóri Vegagerðar. *Kynning á tillögu að samgönguáætlun fyrir Suðursvæði 2019-2033 og 2019-2023*
10:55-11:20 Runólfur Ólafsson FÍB – *EuroRAP, ávinningur og öryggi*
11:20-12:00 Ólafur Kr. Guðmundsson *Vegaáætlun með gagnrýnum augum*
Hádegishlé
13:00-13:30 Löreglan – tölur og viðvaranir
13:30-14:00 Sævar Helgi Lárusson RNSA *Oraskir og afleiðingar alvarlegra umferðarslysa*

14:00-14:30 Gunnar Dofri Ólafsson Framgöngur samtök um framtíðarsamgöngur *Kasetta, mótald og bíll með stýri*
14:30-15:00 Pallborðsumræður og fundarslit

Við vorum mjög ánægð með hvernig til tókst, þátttaka var góð, þátttakendur tóku virkan þátt í umræðunum á fimmtudeginum og fengu gestir góðar heimsóknir frá ráðherra sveitarstjórnar- og samgöngumála, frá fjölmiðlum, þingmönnum og öðrum sem koma að stefnumótun og framkvæmd samgöngumála. Formaður Ungmennaráðs Grindavíkur, Karín Óla Eiríksdóttir var fulltrúi ungmennaráðs og þátttakenda í fjölda viðtala og eftir að málþinginu lauk hefur Ungmennaráð Grindavíkurbæjar heimsótt Samgöngunefnd Alþingis þar sem hópurinn deildi niðustöðum hópavinnu fimmtudagsins með nefndinni.

HÓPAVINNA – VINNUSTOFA , FIMMTUDAGUR

Í hópavinnunni/vinnustofu var þátttakendum skipt upp í hópa, unnið var í tvær og hálfa klukkustund, 35 ungmenni og 5 fullorðnir tóku þátt. Vinnustofan fór fram með þjóðfundarfyrirkomulagi og virkri þátttöku allra þátttakenda. Ungmennaráð Grindavíkur ákvað umræðuefni/viðfangsefni. Hópnum var skipt í fimm borð með 6-8 þátttakendum, þátttakendur fluttu sig á milli borða milli viðfangsefna og fjallað var um þrjú viðfangsefni:

- Um hvað snúast umferðaröryggismál?
- Framtíðarhorfur í umferðaröryggismálum
- Brýnustu verkefni í umferðaröryggismálum að mati ungs fólks

Hóparnir unnu með hvert viðfangsefni fyrir sig, nýjir hópar myndaðir og næsta viðfangsefni tekið fyrir. Helstu niðurstöðum er raðað eftir forgangsröðun þátttakenda Helstu niðurstöður hópavinnu eru eftirfarandi:

Erasmus+
Þetta verkefni er unnið með styrk frá Erasmus+, samstarfsáætlun ESB
GRINDAVÍKURBÆR
SmartSign.com • 800-952-1457 • K2 0610

I UM HVAÐ SNÚAST UMFERÐARÖRYGGISMÁL?

Þátttakendur ræddu um stöðu mála, hvað þurfi að bæta og hvernig eigi að berjast fyrir auknu öryggi í umferðinni

- Lög og reglur, að framfylgja reglum
- Athygli vegfarenda
- Fræðslu
- Búnaður í bílum
- Sætisbeltanotkun
- Öryggi fyrir alla í umferðinni (bílar, mótorhjól, hjól og gangandi)
- Bætta vegi / umferðarmannvirki

II FRAMTÍÐARHORFUR Í UMFERÐARÖRYGGISMÁLUM

Þáttakendur horfðu 12 ár fram í tímann og veltu fyrir sér hver staðan verður árið 2030:

- Árið 2030 hefur tæknin breytt mjög miklu í umferðinni. Rafmagnsbílar eru algengir og sjálfkeyrandi bílar komnir á markað. Almenningssamgöngur hafa batnað og lest er starfrækt á Íslandi. Vegakerfið hefur tekið miklum breytingum, búið er að tvöfalda stofnvegi út frá Reykjavík og allan hringveginn er tvöfaldur vegur. Einbreiðum brúm hefur fækkað um 80% frá því sem nú er og hjólreiðafólk getur hjólað á sérstökum stígum.
- Snjalltæknin hefur skilað miklum árangri í bættu umferðaröryggi, en það er hins vegar nýr áhættuþáttur kominn, tæknibilanir í sjálfkeyrandi bílum.

III BRÝNUSTU VERKEFNI Í UMFERÐARÖRYGGISMÁLUM AÐ MATI UNGS FÓLKS

Þátttakendur röðuðu verkefnum upp í forgangsröð með það fyrri augum að finna brýnustu verkefnin til næstu missera. Þau lögðu áherslu á eftirfarandi:

- Forvarnir
- Fræðsla
- Almenningssamgöngur
- Endurskin/sýnileiki
- Bæta vegakerfið
- Aðgerðir fyrir ferðamenn
- Útrýma einbreiðum brúm

Eins og sjá má á þessari upptalningu er niðurstaða þátttakenda að auka þurfi forvarnir, fræðslu og að farið sé eftir lögum og reglum. Þátttakendur voru fyllilega meðvitaðir um umræðuna um bættar vegasamgöngur en bentu á mikilvægi fræðslu til þeirra sem vegakerfið nota og að færni allra notenda sé aukin/tryggð.

Erasmus+
Þetta verkefni er unnið með styrk frá Erasmus+, samstarfsáætlun ESB
GRINDAVÍKURBÆR
SmartSign.com • 800-952-1457 • K2 0610

FYRIRLESTRAR, FÖSTUDAGUR

Fjölbreytt dagskrá beið fundarmanna á föstudeginum og hófst hún á ávarpi forseta bæjarstjórnar Grindavíkur og við tóku fróðleg og upplýsandi erindi frá ýmsum aðilum. Fulltrúi Samgöngustofu fór yfir verkefni Samgöngustofu, þau forvarnarverkefni sem unnið hefur verið að og það efni sem er að finna á heimasíðu Samgöngustofu. Fulltrúi FÍB fór yfir þau verkefni sem snúa að mati á vegaöryggi, EuroRap, fulltrú Vegagerðarinnar fór yfir forgangsröðun verkefna innan fjórðungsins og þau verkefni sem sérstök áhersla verður lögð á næstu árin, Ólafur Kr. Guðmundsson fór með gagnrýnum augum yfir vegaáætlun, Sævar Helgi Lárusson fjallaði um orsakir og afleiðingar alvarlegra umferðarslysa og að lokum fóru fundarmenn á flug með Gunnari Dofra Ólafssyni þegar horft var til framtíðar, velt fyrir sér þróun umferðarmenningar um leið og horft var til framtíðar. Erindin voru áhugaverð, boðið var uppá fyrirspurnir og tóku fundarmenn mikinn þátt í umræðum eftir erindin.

ÁLYKTUN FULLTRÚA UNGMENNARÁÐA Á MÁLÞINGINU *UMFERÐARÖRYGGI OKKAR MÁL!* SEM HALDIÐ VAR Í GRINDAVÍK 8.-9. DESMEBER 2018

Fulltrúar ungmennaráða á málþinginu UMFERÐARÖRYGGI OKKAR MÁL! skora á stjórnvöld að efla enn frekar fræðslu og forvarnir í umferðaröryggismálum og setja fram skýra stefnu og aðgerðaáætlun um úrbætur í almenningssamgöngum og vegakerfinu. Árangur í fækkun slysa af völdum ungs fólks í umferðinni sýnir að hækkun bílprófsaldurs er ekki brýnasta verkefnið. Aukin fræðsla og áhersla á forvarnir eru tæki sem þarf að nýta og stórefla þarf kennslu á öllum skólastigum um umferðaröryggi.

Brýnt er að fræða erlenda ökumenn um aðstæður á Íslandi og bæta aðstæður fyrir ferðamenn. Auk þess er löngu tímabært að einbreiðum brúm verði útrýmt. Að mati ungs fólks er nauðsynlegt að aðskilja aksturssstefnur á fjölförnum vegum. Tæknin mun á næstu árum gjörbreyta umferðinni á Íslandi og það er brýnt að byrja nú þegar að undirbúa bæði vegakerfið og vegfarendur undir þær breytingar.

Ungt fólk er tilbúið að taka þátt í þeirri stefnumótun. Umferðaröryggi er okkar mál!

Fyrir hönd þátttakenda á málþinginu UMFERÐARÖRYGGI OKKAR MÁL!
Ungmennaráð Grindavíkurbæjar

Ályktun fundarins verður send til fjölmiðla, sveitarstjórnarmanna, þingmanna og ráðherra auk þeirra stofnana og aðila sem unnu að undirbúningi og framkvæmd málþingsins með okkur.

Við viljum þakka öllum þeim sem studdu okkar, veittu okkur beina styrki, lögðu til veitingar, héldu erindi og sátu með okkur á vinnufundinum, fyrir gott samstarf.

Fyrir hönd Ungmennaráðs Grindavíkur

Karín Óla Eiríksdóttir

Erasmus+
Þetta verkefni er unnið með styrk frá Erasmus+, samstarfsáætlun ESB
GRINDAVÍKURBÆR

SmartSign.com • 800-952-1457 • K2 0610

TAKK FYRIR ÞÁTTTÖKUNA!

Kærar þakkir fyrir að taka þátt í málþinginu okkar um ungt fólk og umferðaröryggi, *Umferðaröryggi Okkar mál!* sem við héldum í Grindavík 8.-9. nóvember. Þátttaka þín hjálpar okkur að draga fram þau atriði sem við viljum leggja áherslu á að unnið sé að og að ná eyrum ráðamanna.

Við vorum mjög ánægð með hvernig til tókst, þátttaka var góð, við tókum virkan þátt í umræðunum á fimmtudeginum og fengum góðar heimsóknir frá ráðherra sveitarstjórnar- og samgöngumála auk heimsókna frá fjölmiðlum, þingmönnum og öðrum sem koma að stefnumótun og framkvæmd. Á föstudeginum heimsóttu okkur fulltrúar Samgöngustofu, FÍB, Vegagerðar auk þess sem við fengum fyrirlestur um hugsanlega framtíðarmynd auk þess sem einn helsti baráttumaður fyrir bættu umferðaröryggi landsins, Ólafur Guðmundsson, hélt erindi.

Formaður Ungmennaráðs Grindavíkur, Karín Óla Eiríksdóttir var fulltrúi okkar í fjölda viðtala og til stendur að við heimsækjum samgöngunefnd Alþingis.

Verkefnið var styrkt af Erasmus+ og um leið og við þökkum fyrir styrkinn þökkum við þér fyrir þátttökuna. Við höfum rödd sem á að heyrast og með verkefni eins og þessu tryggjum við að á okkur sé hlustað. Með fylgja niðurstöðurnar úr hópavinnunni á fimmtudag og þessa punkta tökum við með okkur á fund nefndarinnar, sendum til þingmanna og ráðherra auk þeirra sem voru með okkur á fundinum.

Takk enn og aftur fyrir samveruna og þátttökuna

Ungmennaráð Grindavíkurbæjar

Erasmus+
Þetta verkefni er unnið með styrk frá Erasmus+, samstarfsáætlun ESB
GRINDAVÍKURBÆR

SmartSign.com • 800-952-1457 • K2 0610

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Unnar Þór Sæmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Unndís Þorbjörnsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Unnur Edda Björnsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Unnur Huld Hagalín
Kt:111076-3169

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Kveðja,
Unnur Jónsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar“

Unnur Óskarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: unnur sveins

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Úlfar Helgi Úlfarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Úlfar Þór Svavarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Úlfhildur Helga Guðbjartsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Mér finnst við borga alveg nógu mikið, ef ekki of mikið, í skatta tengdum bifreiðum, þ.m.t. bifreiðagjöld (sem áttu að vera tímabundin) og eldsneytisgjöldum. Aðeins lítill hluti þessara gjalda renna til vegamála sem ætti að vera eyrnamerkt fyrir framkvæmdum og endurbótum í vegakerfinu.

Bestu kveðjur,
Úlfar Snæbjörn Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Úlfur Örn Ómarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar, ég andmæli jafnframt öllum hugmyndum um veggjöld, þau gjöld sem eru innheimt nú eiga að duga en enda að mestu í svartholi ríkissjóðs.

Undirritað: Valberg Már Öfjörð

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Valborg Sturludóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Ég andmæli ÖLLUM áformum um auknar álagningar á veggjöld, hvernig sem þær eru settar fram.

Undirritað: NAFN
Valdimar Aðalsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Valdimar Eyvindsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Valdimar Pétursson

Kveðja Valdi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN valdi

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Að mínu mati ætti að taka upp aksturgjald miða við ekna kílómetra. Afnema olíugjaldi og öll önnur gjöld á ökutæki. Þá greiða þeir sem aka mest. Fáranlegt að eiga ökutæki sem er nánast ekkert ekið og borga bifreiðagjöld. Jón Gunnarsson er orðinn svo út að "aka" að í sínum skoðunum að hann heldur að hans skoðun sé sú eina rétta. Það hafa ekki allir bifreiðstyrki frá Alþingi. Eigið góðan dag.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Valdimar Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Valdimar Örn Magnússon

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Ástæðurnar eru:

1. Það eru engin rök fyrir að leggja sérstök gjöld á þá sem keyra ákveðnar leiðir oftar en aðrir. Gott samgöngukerfi nýtist öllum og kemur öllum til góða á meðan kostnaður við gallað samgöngukerfi lendir á öllum.
2. Jafnvel í þessum hugmyndum virðist talsvert ósamræmi milli skattlagningar og notkunar, þeas. þeir sem þurfa oft að aka tiltölulega fáar leiðir niðurgreiða úrbætur til annarra.
3. Reynslan hefur sýnt að sértekjur ríkissjóðs hafa gjarnan runnið til annarra málefna eftir „stutt stopp“ í ætluðum málaflokki.
4. Það eru til mun sanngjarnari leiðir við að leggja gjöld á notendur samgangna þannig að það væri í réttu hlutfalli við notkun, en sbr. lið 1. ekki eitthvað sem ég mæli með.
5. Þá eru til mun einfaldari og ódýrari aðferðir en veggjöld, en aftur, ekki eitthvað sem ég styð.
6. Á meðan hægt er að auka útgjöld til málaflokka eins og trúfélaga, langt umfram verðlag, virðist vera nægt fé í ríkissjóði.

Bestu kveðjur / Best wishes

Valgarður Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í foresendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Valgeir Snær Sigmarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Valgeir Sverrisson.

. Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Valgeir Valgeirsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Valgerður María Gunnarsdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Fyrir mig mun þetta hafa mikla aukningu á kosnaði hjá mér og börnum mínum þar sem við búum öll á Suðurnesjum og sækjum vinnu og skóla til höfuðborgarinnar, einnig held ég að kosnaður við innheimtu veggjalda verði alltof hár, því er um að gera að notast áfram við skattheimtu í gegnum eldsneyti sem kostar lítið sem ekkert
Auðvitað þarf að fara leiðir til að rukka rafbílaeigendur um veggjöld, t.d. með innheimtu per kílómetra
Undirritaður

Kv Valtýr Gunnlaugsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Valur Sigurðsson

MINNISBLAÐ

Verk:	Samgönguáætlun 2019-2023 og 2019-2033
Málefni:	Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum
Dags:	5. desember 2018
Frá:	Valtý Þórissyni, forstöðumanni áætlanadeildar
Dreifing:	Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, Bergþóra Þorkelsdóttir, Jónas Snæbjörnsson, Sigurður Áss Grétarsson, Sigurbergur Björnsson

Á fundi Vegagerðarinnar hjá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis þann 29. nóvember 2018 kom fram ósk eftir minnisblaði frá Vegagerðinni þar sem brugðist er við þeim athugasemdum sem fram hafa komið í umsögnum um fimm og fimmtán ára samgönguáætlun 2019-2023 og 2019-2033. Ekki er gert ráð fyrir að Vegagerðin svari öllum umsögnum heldur bregðist við þeim athugasemdum sem hún telur eiga við og greini frá því ef talin er ástæða til að breyta forgangsröðun verkefna vegna þeirra.

Vegagerðin hefur farið yfir þær athugasemdir sem bárust og munu þessar ábendingar nýtast vel við gerð næstu samgönguáætlunar.

Hvað varðar vegina þá telur Vegagerðin ekki ástæðu til að breyta forgangsröðun verkefna vegna þessara athugasemda að þessu sinni, nema fyrir eitt verkefni. Það er Jökuldalsvegur milli Gilsár og Arnórsstaða sem var sett á 3. tímabil samgönguáætlunar 2019-2033, en nú þykir ástæða til að setja þetta verkefni inn á árinu 2021. Þetta verkefni var komið inn í fyrri samgönguáætlun á árinu 2010, en var skorið niður í kjölfar efnahagshrunsins. Verkefnið kom inn þegar ákveðið var að byggja Hringveginn um Skjöldólfsstaðahnjúk í stað Arnórsstaðarmúla og var heimamönnum á Efra Jökuldal gefið vilyrði að farið yrði í það í framhaldi af umræddri færslu Hringvegarins. Þessi vegur hefur lítið burðarþol, er mjór og liggur í talsverðum langhalla á kafla með bratta og háa vegfláa, þannig að hann er varasamur, sérstaklega á vetrum. Einnig hafa heimamenn bent á mjög vaxandi umferð ferðamanna um svæðið. Því er talin ástæða til að setja þetta verkefni inn á árinu 2021, en áætlað er að það kosti 200 m.kr. Gerð er tillaga um að það verði gert með því að lækka fjárveitingar til Hringvegar um Hornafjarðarfljót um 200 m. kr. á árinu 2021, en hækka þær aftur um 200 m. kr. á 2. tímabili þannig að verklokum í því verki þarf ekki að seinka. Á móti er fjárveiting til Hringvegar milli Akrafjallsvegar og Borgarness lækkuð um 200 m.kr. á 2. tímabili.

Hvað sjóvarnir varðar þá telur Vegagerðin rétt að bæta við verkefni í Hvalfjarðarsveit á árinu 2023. Hvalfjarðarsveit, sjóvörn við Belgsholt (200 m – 1600 m3). Kostnaður 14,5 milljónir, fjárveiting 12,7 milljónir (7/8). Heildarkostnaður óráðstafað fyrir árið 2023 verður í kjölfarið 42,1 milljón og fjárveiting 36,8 milljónir.
Í hafnarhlutanum telur Vegagerðin þörf á auknu fjármangi til lengingar Norðurgarðs á Ólafsvík árið 2019 og 2020, áætlaður heildarkostnaður verksins hækkar úr 142,2 milljónum í 161,4 milljónir. Áætluð fjárveiting til verksins hækkar í kjölfarið um 3,5 milljónir árið 2019 og um 5,8 milljónir árið 2020. Einnig er talin þörf á auknu fjármagni til gerðar sandfangara við Einholtskletta á Hornafirði. Áætlaður heildarkostnaður var 212 milljónir en verður 254,4 milljónir, framkvæmdin skiptist

milli áranna 2020 og 2021. Árið 2020 er nú gerð ráð fyrir 172,8 milljónum til verksins, fjárveiting 83,6 milljónir. Árið 2021 er gert ráð fyrir 81,6 milljónum til verksins, fjárveiting 39,5 milljónir. Áætluð fjárveiting til verksins hækkar í kjölfarið um 20,5 milljónir, 15 milljónir árið 2021 og 5,5 milljónir árið 2022. Þessar hækkanir koma úr óskiptri fjárveitingu úr Hafnabótasjóði og því breytast samtölur hvers árs ekki.

Að lokum er þörf á 30 m.kr. á ári til viðhaldsdýpkunar í Þorlákshöfn.

Eftir að áætlunarsiglingarnar hófust til Þorlákshafnar þá þarf að auka dýpið í innsiglingu hafnarinnar yfir veturinn. Til að halda nauðsynlegu dýpi er áætlað dýpka þurfi þar árlega um 60.000 rúmmetra og er kostnaður við það áætlaður 62 m.kr. þar af er styrkhæfur hluti ríkissjóðs allt að 60% sem er 30 m.kr. á ári. Þessi liður er ófjármagnaður. Til greina kemur að taka þessar 30 m.kr. á ári af viðhaldi vega og lækka fjárveitingar til viðhalds um 30 m.kr. á ári a.m.k næstu fimm árin. Í framhaldinu verður þetta síðan fjármagnað úr hafnahluta samgönguáætlunar.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Veigar Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Umhverfis- & samgöngu-nefnd

Fundur Vestfjarðastofu fyrir hönd Fjórðungssambands Vestfirðinga, Ísafjarðarbæjar og Vesturbyggðar með umhverfis og samgöngunefnd Alþingis.

Föstudaginn 2. nóvember 2018

Vestfjarðastofa

Samgöngu-áætlun 2011 - 2022

Ódrjúgsháls
Dynjandisheiði

Samgöngu-áætlun 2019-2023

Fjármálaáætlun og Samgönguáætlun næstu 5 ára vinna loks saman.

Þykir vel gert með fjármögnun framkvæmda.

- **Dýrafjarðargangna**
- **Vestfjarðavegur 60 í Gufudalssveit.**

Þykir miður með framkvæmdir og þjónustu;

- **Strandavegur um Veiðileysuháls** frestist um 4 ár, frá 2018 til 2022. Byggð að leggjast af.
- **Vegagerð á Dynjandaheiði** frestast um 4 ár frá 2018 til 2022 og **Bíldudalsvegur** um 8 ár til 2026. Ekki í takt við opnun Dýrafjarðargangna og uppbyggingu fiskeldis.
- **Innstrandavegur.** Engin framlög til endurbóta á vegi sem þjónar skóla, atvinnu og þjónustusókn í Strandabyggð.
- Engar sértækar aðgerðir í að fækka þeim **60 einbreiðu brúm** á Vestfjörðum og auka þar með öryggi vegfarenda
- **Jarðgangnaáætlun** er slátrað, engar framkvæmdir næstu 10 árin!
- **Vetrarþjónusta** ekki aukin í takt við uppbyggingu vegakerfis

Vestfjarðastofa

Hafnir og flugvellir

Hafnarmál

Hafnarbótasjóður hefur verið sveltur um árabil.

Uppsöfnuð viðhaldsþörf

Nýframkvæmdir í lágmarki og því erfitt að mæta þörfum nýrra arðbærra atvinnutækifæra; **fiskeldi, skemmtiferðaskip, kalkþörungar.**

> **Dæmi:** Með tilkomu siglinga Samskipa til og frá Bíldudalshöfn, með þeirri starfsemi þar er nú þegar er höfnin í raun sprungin og mikil þörf á framkvæmdum við hana. Sama má segja um tækifæri við Ísafjarðarhöfn (Sundabakka) vegna skemmtiferðaskipa og uppbyggingar iðnaðarsvæðis.

Flugmál

1.200 mkr. uppsöfnuð þörf vegna vanfjárfestinga í áætlunarflugvöllum utan millilandaflugvalla. **Bílastæði við Ísafjarðarflugvöll, tækjageymsla á Bíldudal** o.s.fr

Staðarvalskönnun á **nýju flugvallarstæði** á Vestfjörðum, samkvæmt þingsályktunartillögu þingskjal 152 – 152. mál, 149. löggjafarþing.

Vestfjarðastofa

Sundabakki á Ísafirði

Bíldudals-höfn

Ísafjarðarflugvöllur

Almennings-samgöngur

FV krefst hækkunar í takti við önnur landshlutasamtök eða **250 mkr** og að auki **15 mkr.** til þróunarverkefna á Vestfjörðum.

8 ferðir í viku til Bíldudals - Hækka framlag til ríkisstyrkts flugs á Bíldudal um **32 mkr.,**

„**Skoska leiðin**“ komist í framkvæmd.

Vestfjarðastofa

Hreinorka

Orkuskipti

Flutningar

Kolefnisgjald.

- Ójafnræði er milli þegna landsins í notkun **hreinorkubíla** sökum **markaðsbrests í dreifingu** um landið
- Innviðir byggjast hægar upp, lengri vegalengdir og ónógt framboð í almenningssamgöngum

Kolefnisgjald heim í hérað

- 380 mkr. sem fara í hækkun kolefnisgjalds á árinu 2019 fari til að niðurgreiða uppbygginu innviða og efla almenningssamgöngur

Virðisaukaskattur á flutninga

- **hækkar vöruverð**, byggingarkostnað og aðrar framkvæmdir utan höfuðborgarsvæðis

Vestfjarðastofa

Veggjöld

FV telur að núverandi skattheimta af ökutækjum og eldsneyti eigi að duga fyrir þeim framkvæmdum sem þarf að fara í á komandi árum.

FV telur þó að ef engin önnur lausn telst vera möguleg til að auka fjármagn til samgöngumála, að þá sé sú leið að innheimta veggjöld ásættanleg.

Ítrekað er að mikilvægt er að samgöngumannvirki verði í opinberri eigu en ekki í eigu einkaaðila

Vestfjarðastofa

Hringvegur 2

- „Græni hringurinn“ um umhverfisvottaða Vestfirði
- Nýtt tækifæri í markaðssetningu Íslands
- Um 600 km heilsársvegur sem tengir Vestfjarðaveg 60 frá Gilsfirði, Barðastrandaveg 62 og Djúpveg 61.
  (um 150 km til viðbótar þegar Innstrandavegur 68 hefur verið endurbættur).

Vestfjarðastofa

Stóra málið

- **Hraða** framkvæmdum 2019-2023, alls um 12 milljarða til viðbótar öðrum framkvæmdum
- **Átak** til að snúa við langvarandi byggðaþróun
- **Styrking** efnahags og samfélaga í landshlutanum
- Mun **hraðari** tekjumyndun fyrir ríkissjóðs
- **Viðspyrna** gagnvart spám um versnandi afkomu íslensks efnahagslífs á komandi árum
- **Hringvegur 2** um Vestfirði og **tengja** svæði

Vestfjarðastofa

Flýting framkvæmda

		2019 - 2023
Vegasamgöngur	Dynjandisheiði & Bíldudalsvegur Veiðileysuháls Innstrandavegur	Úr 2.200 m í 10.700 m
Flugmál	Bílastæði á Ísafjarðarflugvöll Tækjageymsla á Bíldudalsflugvöll Fjölgun flugferða á Bíldudal Skoska leiðin	Alls úr 390 m í 520 m
Hafnir	Sundabakki á Ísafirði Stálþil á Bíldudal Súðavíkurhöfn Hólmavíkurhöfn	Alls úr 423 í 800 m
Almenningssamgöngur	Hækkun framlaga á landsvísu	Aukning um 15-18 m sérstaklega til Vestfjarða

Efnahagsleg áhrif flýtingar framkvæmda

	Tekjur upphaf tímabils **lok tímabils (milljarðar).** Tekjur að hluta metnar á tölum frá árinu 2016	**Ársverk** Upphaf **Lok**	**Arðgreiðslur til ríkis og sveitarfélaga í upphafi og lok tímabils**
Sjávarútvegur	32.000 mkr (2018) **32.000 mkr (2023)**	1000 **900**	Veiðigj. 900 mkr 2018 **Gögn ekki fyrirliggjandi**
Fiskeldi	15.000 mkr (2018) **42.000 mkr (2023)**	200 **750**	800 mkr **2.275 mkr**
Ferðaþjónusta (auk verslunar, samgangna o.fl)	3.500 mkr (2019) **7.000 mkr (2023)**	1000 **1300**	Gögn ekki fyrirliggjandi
Kalkþörungar	800 mkr **2.700 mkr**	20 **50**	30 mkr **65 mkr**
Samtals	50.500 mkr (2018-/19) **83.000 mkr (2023)**	2200 **3780**	Að lágmarki aukning um **1.600 mkr á ári**

Vestfjarðastofa

Sjálfbærir Vestfirðir?

Samgöngur

- Vestfirðir standi jafnfætis öðrum landshlutum
- Stendur atvinnuuppbyggingu fyrir þrifum
- **Óvissa** um Dynjandisheiði og Gufudalssveit

Atvinnumál

- Samgöngur standa uppbyggingu atvinnulífs fyrir þrifum t.d. ferðaþjónustu
- **Óvissa** um uppbyggingu fiskeldis

Orkumál

- Flutningskerfi ófullnægjandi
- Raforkuöryggi ekki til staðar
- **Óvissa** um virkun Hvalár

Verndun vs nýting náttúruauðlinda

- Svart eða hvítt? Er enginn millivegur?
- Krafa um núll – umhverfisáhrif
- Gengið á nýtingarétt samfélaga
- Auðlindastefna?

Vestfjarðastofa

Ef rétt er gefið er framtíð Vestfjarða björt

Umhverfi

Einstök náttúra og umhverfi Vestfjarða er grundvöllur atvinnu- og mannlífs.

Vestfirsk samfélög eru varðmenn náttúrunnar og svæðið hefur umhverfisvottun Earth Check.

Atvinnumál

Sjávarútvegur hefur um aldir verið grundvöllur atvinnulifs á Vestfjörðum.

Ræktun blárra akra, hógvær virkjun vatnsfalla og ferðaþjónusta á forsendum sjálfbærni og gæða eru þær stoðir sem Vestfirðir vilja bæta við og byggja á til framtíðar.

Samfélag

Samfélög eiga rétt á sjálfbærri nýtingu auðlindanna og sjálfbær nýting náttúruauðlinda er forsenda búsetu á svæðinu.

Vestfjarðastofa

Vestmannaeyjabær

Viðtakandi Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Sendandi: Vestmannaeyjabær
Dagsetning: 22. nóvember 2018

Efni: Umsögn um samgönguáætlanir 2019-2033

Vísað er til umsagnarbeiðna Alþingis nr. 10351 um fimm ára samgönguáætlun (tilv. 172. mál, þingskj. 173) og nr. 10352 um samgönguáætlun 2019-2033 (tilv. 173. mál, þingskj. 174) sem flutt verða í formi þingsályktunartillagna á 149. löggjafarþingi 2018-2019.

Umsögn Vestmannaeyjabæjar nær einkum til fyrirhugaðra fjárveitinga vegna framkvæmda, viðhalds og búnaðar fyrir mannvirki er varða samgöngumál í Eyjum, þ.e. til flugvallarins, Vestmannaeyjahafnar og Landeyjahafnar.

Flugvöllur	2019	2020	2021	2022	2023
Yfirborðsviðhald			120		
Viðhald húsnæðis			8		
Leiðsögu og ljósabúnaður	40	25			

Vestmannaeyjabær lýsir yfir ánægju með að gert sé ráð fyrir fjárveitingu til viðhalds á flugvellinum í Vestmannaeyjum, enda skipar flugvöllurinn stóran sess í öryggimálum Vestmannaeyja og sérstaklega nú þegar verið að draga saman í heilbrigðistþjónustu hjá Heilbrigðisstofnun Suðurlands. Vestmannaeyjabær hefði viljað að viðhald á yfirborði flugvallarins hefði komið til fyrr en árið 2021 og gert hefði verið ráð fyrir 120 m.kr. vegna yfirborðsviðhalds á fjárlögum næsta árs eða árið 2020 í síðasta lagi.

Sjúkraflug til Vestmannaeyja hafa verið 110 það sem af er árinu 2018 og flugvöllurinn gegnir lykilhlutverki í öryggi íbúa Vestmannaeyja.Löngu er orðið tímabært að gera við yfirborð flugvallarins.

Vestmananeyjabær vill jafnframt koma á framfæri mikilvægi þess að íbúum Vestmannaeyja gefist kostur á flugsamgöngum á viðráðanlegu verði og horfa í því sambandi til hinnar svokölluðu skosku leiðar (Air Discount Scheme, ADS), þar sem flugfargjöld fyrir íbúa á jaðarsvæðum eru niðurgreidd af ríkinu í samræmi við reglur Evrópusambandsins.

Vestmannaeyjahöfn	2019	2020	2021	2022	2023
Hörgeyrargarður	24,1				
Hafnarkostur fyrir stór flutningaskip					

Gert er ráð fyrir fjárveitingu til Vestmannaeyjahafnar að upphæð 24,1 m.kr. til styttingar á Hörgeyrargarði. Ekki er hinsvegar gert ráð fyrir fjármagni í athugun á aðstöðu vegna stórra flutningaskipa. Ljóst er að flutningaskip framtíðarinnar munu ekki geta athafnað sig í Vestmannaeyjahöfn að öllu óbreyttu. Snúningssvæði hafnarinnar rúmar ekki lengri skip en 140 metra, en kröfur um hagkvæmni í flutningum og umhverfisvernd leiða til þess að flutningaskip framtíðarinnar verða stærri og afkastameiri.

RÁÐHÚSINU
902 VESTMANNAEYJUM
PÓSTHÓLF 60
SÍMI 488-2000
TELEFAX 488-2001
KENNITALA 690269-0159

Vestmannaeyjabær

Það er ljóst að bregðast þarf við, enda Vestmannaeyjahöfn með stærstu útflutningshöfnum landsins og mjög mikilvægt að hægt sé að sinna flutningum til og frá Vestmannaeyjum með hagkvæmum, umhverfisvænum og öruggum hætti.

Vestmannaeyjabær óskar eftir því að horft sé til framtíðar og tryggt verði fjármagn í hönnun og framkvæmd á stórskipakanti.

Landeyjahöfn	2019	2020	2021	2022	2023
Framkvæmdir við vita og hafnir	642	641	464	394	344
Botndælubúnaður	730				

Landeyjahöfn skiptir lykilmáli í samgöngum til Vestmannaeyja. Nú þegar ný ferja er væntanleg er nauðsynlegt að allt sem mögulegt er, sé gert til að halda Landeyjahöfn opinni sem samgönguleið til Vestmannaeyja. Um Landeyjahöfn fara um 300 þús. farþegar á ári og má búast við aukningu á fjölda ferðamanna með tilkomu nýrrar ferju.

Nauðsynlegt er að leggja fjármagn í rannsóknir á Landeyjahöfn, með það að markmiði að gera hana að heilsárshöfn, ekki síst með tilkomu nýrrar ferju. Vestmannaeyjabær telur æskilegt að óháðir aðilar komi að þeirri vinnu og móta tillögur til úrbóta. Það er ótækt að þegar ný ferja hefur siglingar vorið 2019, sé Landeyjahöfn enn aðeins nothæf hluta úr ári, eins og hún var við opnun árið 2010.

Fyrir hönd Vestmannaeyjabæjar

Angantýr Einarsson, framkvæmdastjóri stjórnsýslu- og fjármálasviðs

RÁÐHÚSINU
902 VESTMANNAEYJUM
PÓSTHÓLF 60
SÍMI 488-2000
TELEFAX 488-2001
KENNITALA 690269-0159

VESTURBYGGD

Vesturbyggð

Aðalstræti 63, 450 Patreksfirði, kt. 510694-2369, Sími 450-2300. Bréfsími 456-1142

Alþingi nefndarsvið
Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Vesturbyggð, 26. október 2018
1810032 RH

Efni: Umsögn um tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2019-2033

Vísað er til tölvupósts frá nefndarsviði Alþingis dags. 12. október 2018 þar sem umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis óskar eftir umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033, 173. mál.

Bókun bæjarstjórnar Vesturbyggðar 24. október 2018.
Bæjarstjórn Vesturbyggðar leggur áherslu á að framkvæmdum í samgöngumálum í sveitarfélaginu verði hraðað og þeim verði tryggt nægjanlegt fjármagn. Íbúar svæðisins hafa beðið í tugi ára eftir mikilvægum samgöngubótum og þolimæði þeirra og rekstraraðila er því löngu þrotin. Skorar bæjarstjórn Vesturbyggðar á Alþingi að í samgönguáætlun verði tryggðar mannsæmandi samgöngur á svæðinu. Með aukinni atvinnuuppbyggingu og fjölgun íbúa er nauðsynlegt að tryggja viðunandi samgöngur til og frá svæðinu sem og innan þess. Bæjarstjórn Vesturbyggðar leggur ríka áherslu á að fjármögnun vegna framkvæmda við Vestfjarðaveg um Gufudalssveit verði tryggð og krefst þess að vegalagning hefjist strax. Alvarlegar athugasemdir eru gerðar við það að framkvæmdum við Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði og Bíldudalsveg verði frestað. Bæjarstjórn Vesturbyggðar felur bæjarstjóra að ganga frá umsögn til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis um tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

Meginmarkmið
Bæjarstjórn Vesturbyggðar fagnar þeim metnaðarfullu meginmarkmiðum sem mælt er fyrir um í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033. Þar er að finna markmið eins og að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar, auk þess að stuðla að bættum búsetugæðum. Leitast skuli við að ná fram samræmdri forgangsröðun, skipulagi og stefnumótun samgöngugreina, fyrirtækja og stofnana og stuðlað að hagkvæmri notkun fjármagns.

Í tillögu að samgönguáætlun segir einnig *„Síðustu áratugi hefur framkvæmdum við vegakerfið verið forgangsraðað í samræmi við þau markmið að bæta vegsamgöngur með bundnu slitlagi til allra þéttbýliskjarna með fleiri en hundrað íbúa, breikka og endurbyggja brýr og auka flutningsgetu. Með auknum ferðamannastraumi hefur mikilvægi framkvæmda við fjölfarnar ferðamannaleiðir og vinsæla ferðamannastaði aukist í samræmi við þjóðhagslegt mikilvægi ferðaþjónustu.“* Óhætt má segja að Vestfirðingar hafi ekki notið þeirrar forgangsröðunar sem þarna er líst. Bæjarstjórn Vesturbyggðar krefst þess því að við forgangsröðun verkefna

samkvæmt tillögu að samgönguáætlun verði sannarlega forgangsraðað út frá meginmarkmiðum þannig að samgöngur verði greiðar, öruggar og stuðli að bættum búsetugæðum. Í áratugi hafa Vestfirðingar ekki staðið jafnfætis öðrum þjóðfélagsþegnum þegar kemur að samgöngum og er þess krafist að litið verði sérstaklega til þess við forgangsröðun verkefna næstu árin.

Fullyrða má að samgöngur á Vestfjörðum hafi á síðustu árum með engu bætt búsetugæði og frekar dregið úr þeim. Þrátt fyrir þessa gríðarlegu mismunun sem íbúar og rekstraraðilar á Vestfjörðun búa við í samgöngumálum þá eru lagðir sömu skattar og álögur á íbúa og rekstaraðila eins og aðra þjóðfélagsþegna án bættra samgangna í staðin. Bæjarstjórn Vesturbyggðar bindur vonir við að hið metnaðafulla markmið verði ekki aðeins falleg setning á blaði heldur að sannarlega verði forgangsraðað í samræmi við meginmarkmið samgönguáætlunar. Mismunun sú sem viðhöfð hefur verið á síðustu áratugum er með öllu óásættanleg og mikilvægt að með staðfestingu þingsályktunar um samgönguáætlun verði unnið að því að jafna stöðu íbúa, rekstraraðila og ferðamanna til eðlilegra samgangna á Vestfjörðum. Hvetur bæjarstjórn Vesturbyggðar umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis því til að líta sérstaklega til þess þegar fjallað verður um forgangsröðun framkvæmda skv. samgönguáætlun.

Greiðar samgöngur

Það vekur furðu að í tillögu að samgönguáætlun til 2033 sé ekki aukin áhersla á jarðgangnagerð í stað viðhalds og uppbyggingu fjallvega sem kalla á aukna vetrarþjónustu með tilheyrandi kostnaði og minna umferðaröryggi. Sé horft til framtíðar með áherslu á það meginmarkmið skv. tillögu að samgönguáætlun að tryggja greiðar samgöngur og umferðaröryggi vegfarenda, verður ekki annað séð en það verði best gert með láglendisvegum og lagningu jarðgangna. Bæjarstjórn Vesturbyggðar hvetur umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis til þess að horfa sérstaklega til þess í áætluninni að fjallvegum verði markvisst fækkað og áhersla verði lögð á gerð jarðgangna og láglendisvega, með sambærilegum hætti og gert hefur verið í nágrannalöndum Íslands.

Gjaldtaka mikilvægra framkvæmda

Bæjarstjórn Vesturbyggðar telur mikilvægt að hugað verði að gjaldtöku vegna umferðamannvirkja eins og unnið er nú að greiningu á. Verði slík gjaldtaka til að auðvelda og hraða uppbyggingu vegakerfisins er lögð á það rík áhersla að gjaldtakan renni sannarlega til vegakerfisins og uppbyggingu þess. Vestfirðingar hafa lengi búið við mismunun í samgöngumálum og setið uppi með gríðarlegt fjárhagslegt tjón við það eitt að aka þá þjóðvegi sem hið opinbera leggur til í sveitarfélaginu og nágrenni þess. Má því segja að íbúar, rekstraraðilar og ferðamenn hafi þegar greitt það dýrum dómi að nýta þær samgöngur sem í boði eru á Vestfjörðum án þess þó að samgöngur hafi batnað svo einhverju nemi.

Hraða framkvæmdum

Bæjarstjórn Vesturbyggðar fagnar því að í tillögu að samgönguáætlun sé tilteknum framkvæmdum hraðað og þeim séu tryggð framlög á næstu árum. Þó standa eftir samgöngubætur sem engan tíma mega missa og ráðast þarf í strax, enda búsetugæði á Vestfjörðum með engu tryggð við núverandi ástand. Sérstaklega er gerð grein fyrir einstökum framkvæmdum sem nauðsynlegt er að hraða í umsögn bæjarstjórnar Vesturbyggðar dags. 26. október 2018 vegna tillögu að þingsályktun til fimm ára samgönguáætlunar 2019-2023.

VESTURBYGGÐ

Vesturbyggð

Aðalstræti 63, 450 Patreksfirði, kt. 510694-2369, Sími 450-2300. Bréfsími 456-1142

Að lokum ítrekar Bæjarstjórn Vesturbyggðar mikilvægi þess að hafist verði handa við framkvæmdir við Vestfjarðaveg um Gufudalssveit strax enda þolimæði íbúa og rekstraraðila að þrotum komin. Hvetur Bæjarstjórn Vesturbyggðar umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis til að fylgja því máli sérstaklega eftir.

Virðingarfyllst,

_____
Rebekka Hilmarsdóttir
Bæjarstjóri

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Viðar Egilsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Viðar Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: viðar jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Nefndarsvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
b/t. nefndarritara
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

VIÐSKIPTARÁÐ ÍSLANDS

Reykjavík, 14. janúar 2019

Efni: Fimm og fimmtán ára samgönguáætlanir 2019-2023/2033 (Mál 172 og 173)

Viðskiptaráð þakkar fyrir tækifærið til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri um fimm og fimmtán ára samgönguáætlun. Ráðið hefur áður sent inn umsögn um málið en síðan þá hafa komið fram fyrirætlanir um veggjöld sem ekki lágu fyrir á þeim tíma.[1] Viðskiptaráð telur að skoða ætti hugmyndir um veggjöld en þó eingöngu samhliða heildrænni endurskoðun á fyrirkomulagi gjaldtöku í vegakerfinu með hliðsjón af orkuskiptum og tæknibreytingum.

Helstu atriðin sem Viðskiptaráð vill koma á framfæri eru eftirfarandi:

- Hugmyndir um veggjöld eru enn of óljósar og þarfnast nánari útfærslu.
- Samvinnuleið er enn vænlegur kostur og gæti létt verulega á uppsöfnuðum vanda í vegakerfinu.
- Veggjöld sem skammtímalausn eru að líkindum óhagkvæm og betur færi á að selja ríkiseignir til þess að mæta uppsafnaðri fjárfestingarþörf í vegakerfinu.
- Mikilvægt er að heildstæð endurskoðun verði gerð á gjaldtöku af ökutækjum í samhengi við núverandi fyrirkomulag, orkuskipti og aðra þætti.
- Viðskiptaráð leggst gegn veggjöldum í þeirri mynd sem þau hafa verið kynnt nú en býður fram krafta sína við heildræna stefnumótun á sviði gjaldtöku fyrir samgöngumannvirki og skattheimtu ökutækja.

Ýmislegt enn óljóst

Áður en lengra er haldið ber að taka fram að hugmyndir um veggjöld með tollahliðum við jaðar höfuðborgarsvæðisins, líkt og þær hafa komið fram, eru lítt útfærðar og enn er margt óljóst um hvernig þeim skuli háttað. Af þeim sökum er ekki hægt að taka eindregna afstöðu til veggjalda á þessu stigi. Útfærslan skiptir töluverðu máli og samhengi álagningarinnar við aðra gjaldstofna af ökutækjum og eldsneyti. Viðskiptaráð hvetur því til þess að samráð verði áfram haft við hagsmunaaðila eftir því sem málinu vindur fram og tillögurnar verða fastmótaðri.

Samvinnuleið á enn við

Viðskiptaráð hefur áður bent á að miðað við framlagða samgönguáætlun verður enn uppsöfnuð fjárfestingaþörf í vegakerfinu árið 2023. Samkvæmt einföldum mælikvarða fjármunaeignar í vegum og brúm á hvern bíl mun vanta um 50 milljarða króna upp á að ná hlutfallinu í langtímameðaltal. Til þess að mæta þeirri þörf hefur ráðið bent á gagnsemi þess að nýta svokallaða samvinnuleið einkaaðila og hins opinbera (e. Public private partnership) við uppbyggingu vega.

---

[1] Sjá fyrri umsögn Viðskiptaráðs: https://vi.is/malefnastarf/umsagnir/taekifaeri-til-aukinnar-innvidafjarfestingar/

Af því sem fram hefur komið í umræðu um veggjöld verður ekki séð að útfærsla þeirra samræmist fyrrnefndri samvinnuleið. Öllu heldur er gert ráð fyrir að hið opinbera sjái um framkvæmdina og innheimtu gjalda auk þess sem útlit er fyrir að raunverulega sé um inn- og útgöngugjöld af höfuðborgarsvæðinu að ræða.

Viðskiptaráð áréttar að samvinnuleið getur enn verið góður kostur til að mæta þörfinni en hún er að líkindum best nýtt þegar um vel skilgreindar nýframkvæmdir er að ræða sem eru viðbætur við núverandi samgöngukerfi líkt og Sundabraut eða lagning Miklubrautar í stokk svo dæmi séu nefnd.

Veggjöld nú geta verið óskilvirk lausn

Sé það hugur stjórnvalda að taka á vandanum án aðkomu einkaaðila hafa a.m.k. þrjár leiðir verið í umræðunni. Í fyrsta lagi upptaka veggjalda, í öðru lagi sala ríkiseigna en í þriðja lagi aðhald annars staðar í ríkisrekstrinum samhliða því að samgöngumál verði sett ofar í forgangsröðunina.

Í ljósi mikils útgjaldavaxtar hins opinbera á umliðnum árum og áratugum væri betur á kosið ef dregið yrði saman annars staðar í ríkisrekstrinum til að skapa svigrúm fyrir auknar fjárfestingar í vegasamgöngum. Sé það hins vegar talið fullreynt fer það eftir eðli vandans hvort hægt sé að selja ríkiseignir eða hvort nauðsynlegt sé að hækka álögur á almenning.

Ef um rekstrarlegan vanda er að ræða og uppsöfnuð fjárfestingarþörf í vegakerfinu er sífellt að aukast yrði til lengri tíma litið ósjálfbært að ætla eignasölu að standa straum af viðvarandi hærri rekstrar- og stofnkostnaði. Í því tilfelli yrði illnauðsynlegt að hækka álögur á almenning en þá ætti að leitast eftir því að gjaldtakan yrði með sem hagkvæmustum hætti. Ýmislegt bendir til þess að stofn- og rekstrarkostnaður af upptöku veggjalda geti verið meiri heldur en ef fyrirliggjandi krónutölugjöld á eldsneyti væru einfaldlega hækkuð um nokkurra ára skeið til að fjármagna viðhald og nýframkvæmdir.

Miðað við áætlaða fjárfestingu í fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar er á hinn bóginn líklegra að dragi úr fjárfestingaþörfinni heldur en að hún aukist. Því má e.t.v. frekar líta á uppsafnaða þörf sem einskonar skuld eftirhrunsáranna við samgöngukerfið. Í því samhengi telur Viðskiptaráð heppilegra að ráðist verði í sölu ríkiseigna, s.s. banka og flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli að hluta eða heild enda ekki hlutverk ríkisins að vera starfandi á samkeppnismarkaði til lengri tíma litið. Í þessu samhengi mætti nefna að enn er nægur tími til stefnu en gefa mætti út skuldabréf fyrir framkvæmdunum sem yrðu greidd niður þegar endanlega yrði gengið frá sölu eignanna ef að á annað borð stendur til að gefa út skuldabréf fyrir framkvæmdunum.

Breytt gjaldtökuform varðar veginn fram á við

Líti menn lengra til framtíðar er ljóst að það gjaldtökuform sem nú er við líði samræmist ekki orkuskiptaáformum ríkisstjórnarinnar enda er áætlað í aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum að árið 2030 verði rafbílar 100.000 talsins. Notendagjöld af vegakerfinu, lögð á smásöluverð raforku, eru að öllum líkindum afar óheppileg enda illframkvæmanlegt að skilja á milli raforkukaupa vegna húsnæðis og bifreiðareksturs.

Þá má einnig leiða líkum að því að veggjöld með rafrænum tollahliðum geti verið óhagkvæm lausn á mjög víðtækum skala en kílómetragjald geti verið hagkvæmara form almennrar gjaldtöku enda kallar það ekki á uppsetningu tollahliða og annarra slíkra innviða. Ennfremur kunna tækniframfarir á sviði sjálfkeyrandi bíla að fela í sér einfaldar og hagkvæmar lausnir gjaldtöku sem fela í sér samspil við álagsstýringu á vegum höfuðborgarsvæðisins og landsins alls.

Í öllu falli er mikilvægt að huga að breyttri gjaldtöku til lengri tíma litið. Þar þarf að huga að samhengi gjaldtökunnar í dag, tæknibreytingum og eðli almennra gjalda og sértækra gjalda. Mikilvægt er að

heildarendurskoðun gjaldtökukerfisins fari fram í stað þess að bæta við nýju formi gjaldtöku til skamms tíma sem mun einfaldlega flækja innheimtu opinberra gjalda. Í ljósi þess hve skammt á veg útfærsla þeirra hugmynda sem til skoðunar er um veggjöld er komin **telur Viðskiptaráð tillögurnar ekki tækar til samþykktar að svo stöddu. Ráðið hvetur til þess að hugmyndirnar verði endurskoðar með langtímasjónarmið að leiðarljósi í samræmi við framangreindar athugasemdir**. Viðskiptaráð býður jafnframt fram krafta sína við heildræna stefnumótun á sviði gjaldtöku fyrir samgöngumannvirki og skattheimtu ökutækja og áskilur sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum.

Virðingarfyllst,

Gunnar Dofri Ólafsson
Lögfræðingur Viðskiptaráðs Íslands

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:vigdis Czzowitz

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Vigfús Páll Auðbertsson,

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Vigfús Pétur Meekosha

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Viggó M. Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Vignir Rúnar Kárason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Viktor Agnar Falk Guðmundsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Viktor Pêtursson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Viktoría Júlia Laxdal.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Vilborg Hannesdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Vilhelm Yngvi Kristinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Vilhjálmur H Waltersson 1112584499

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

kv.
Vilhjálmur Heimir Baldursson
fæddur 1989

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Vilhjálmur Jón Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég tel að nær sé að nota þær tekjur sem koma af eldsneyti og ökutækjum (44 milljarðar árið 2016, en 25 milljarðar af þeim tekjum fóru til vegagerðar https://kjarninn.is/frettir/2017-06-05-tekjur-rikisins-vegna-gjalda-bila-og-eldsneyti-voru-44-milljardar-i-fyrra/)

Vilhjálmur Þór Sigurjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Sent frá Póstur fyrir Windows 10...vilmundur þorgrimsson djúpavogi

Vík 25. Okt. 2018

Umhverfis og samgöngunefnd Alþingis.

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun til fimm ára 2019- 2023 mál nr. 172 og um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 nr. 173

Frá: ,,Vinum Vegfarandans" sem er áhugahópur fólks í Mýrdal um bættar samgöngur og umferðaröryggi. Hópurinn telur 43 skráða félaga sem allir eru búsettir í Mýrdalshreppi.

Vinir Vegfarandans fagna áformum um breikkun brúar yfir Jökulsá á Sólheimasandi, sem komin er inn á fimm ára áætlun. Þessi brú er fjölfarnari en nokkur önnur einbreið brú á hringveginum, þar eru stöðugar umferðartafir og umferðaróhöpp ekki óalgeng.

Gatnabrún: Okkur hugnast ekki að leggja í þann gríðarlega kostnað sem Vegagerðin áætlar í svokallaða lagfæringu þar. Þessi ,,lagfæring" er þriggja km. löng vegalagning um brattlendi, mýrar og tún, ásamt því að brúa þarf tvær ár, Hvammsá og Deildará. Þá er enn eftir 5.5 km vegakafli að væntanlegri tengingu við nýjan láglendisveg, sem er mjög illa farinn og þarfnast innan tíðar algerrar endurbyggingar. Einnig eru þar tvær brekkur Skarphóll og Mosaháls. Að okkar áliti er vel hægt að lagfæra þessar tvær hættulegu beygjur neðst í Gatnabrún með litlum tilkostnaði, sem aðallega fælist í því að breikka öryggissvæði við þær. Eftir sem áður stendur vandamálið með veginn í fjallaskarðinu inn af Vík, þar sem margfalt fleiri umferðaróhöpp verða, ásamt umferðinni í gegnum Víkurþorp, sem er fólki mikið áhyggjuefni og einungis tímaspursmál hvenær af því hlýst stórslys.

Það er gríðarlega mikilvægt að fara sem fyrst í framkvæmdir á hinum áformaða láglendisvegi um mið-Mýrdalinn með göngum undir Reynisfjall, eins og gert er ráð fyrir í aðalskipulagi Mýrdalshrepps. Það leysir öll helstu vandamál núverandi vegar á einu bretti og myndi auk þess spara u.þ.b. 8.5millj. km akstur á ári, miðað við umferðartölur 2017. Skipta ætti þessari fjárveitingu sem ætluð er í Gatnabrún í þrennt: Ódýr lagfæring á Gatnabrún, tryggja umferðaröryggi í gegnum Vík meðan beðið er eftir að láglendisvegurinn komi og taka hluta fjárveitingarinnar í undirbúningsvinnu fyrir þá framkvæmd, ásamt kostnaðarmati á honum sem okkur finnst undarlega hátt ef miðað er við Dýrafjarðargöngin og vegalagningu sem þeim fylgir.

Að lokum er vert að benda á að lang stæsti atvinnuvegur í Mýrdal og alls Suð-Austur landsins er ferðaþjónusta og þess vegna mjög mikilvægt að útrýma erfiðum og hættulegum vegarköflum eins og þessum, sem er óumdeilanlega sá lang versti frá Kömbum austur á Reyðarfjörð.

Virðingarfyllst

f.h. Vina Vegfarandans,

Bjarni Jón Finnsson
formaður.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Víðir I Þrastarson

Þingeyjarsveit
590602-2640
Kjarna - 650 Laugar
Sími: 464 3322 – Bréfsími: 464 3422
thingeyjarsveit@thingeyjarsveit.is
www.thingeyjarsveit.is

Nefndasvið Alþingis

Laugar 19.10.2018

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun til fimm ára 2019-2023 mál nr. 172 og um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 nr. 173

Umsögn sveitarstjórnar Þingeyjarsveitar bókuð á fundi þann 18.10.2018:

Sveitarstjórn lýsir ánægju sinni með að í fimm ára samgönguáætlun er gert ráð fyrir að ljúka framkvæmdum við Dettifossveg. Að gefnu tilefni leggur sveitarstjórn þunga áherslu á að staðið verði við fyrirhugaðar framkvæmdir á Bárðardalsveg vestri milli Hringvegar og Hlíðarenda þar sem gert er ráð fyrir að vegurinn verði endurgerður og lagður bundnu slitlagi á árinu 2021. Eins telur sveitarstjórn mikilvægt að áframhaldandi endurgerð Bárðardalsvegar vestri verði hraðað frá því sem fimmtán ára samgönguáætlun gerir ráð fyrir. Sveitarfélagið bendir á að malarvegir innan sveitarfélagsins kalla á gríðarlega mikið viðhald þar sem eyðilegging blasir við þeim vegna stóraukinna umferðar, Fnjóskadalsvegur eystri nr. 835, Útkinnarvegur nr. 851, Sandsvegur nr. 852, Laxárdalsvegur nr. 856 o.fl. Sveitarstjórn lýsir vonbrigðum með að ekki er gert ráð fyrir nýrri tvíbreiðri brú yfir Skjálfandafljót við Goðafoss fyrr en á þriðja tímabili samgönguáætlunar 2029-2033. Þá tekur sveitarstjórn tekur undir bókun bæjarstjórnar Akureyrar frá 16. október s.l. þar sem lýst er miklum vonbrigðum með að í fimm ára samgönguáætlun sé ekki gert ráð fyrir fjármögnun uppbyggingar Akureyrarflugvallar.

Með kveðju,

Sveitarstjóri Þingeyjarsveitar

Dagbjört Jónsdóttir
Sveitarstjóri Þingeyjarsveitar

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
nefndasvid@althingi.is

Þingvellir 26. október 2018.

Efni: *Samgönguáætlanir 2019 – 2024 og 2025 – 2033*

Af gefnu tilfelli vill þjóðgarðurinn á Þingvöllum koma eftirfarandi á framfæri. Í drögum að endurskoðaðri stefnumótun þjóðgarðsins á Þingvöllum sem liggur fyrir Þingvallanefnd til staðfestingar eru nokkrar mikilvægar stefnumarkandi tillögur er varða umferð og flæði ferðamanna um þjóðgarðinn hvort sem er á göngustígum eða þjóðvegum.

Mikilvægustu tillögurnar eiga það sameiginlegt að ýta enn frekar undir vernd innsta kjarna þjóðgarðsins, þingstaðarins forna, bæta upplifun ferðamanna og skýra flæði ferðamanna um mesta álagssvæði þjóðgarðsins.

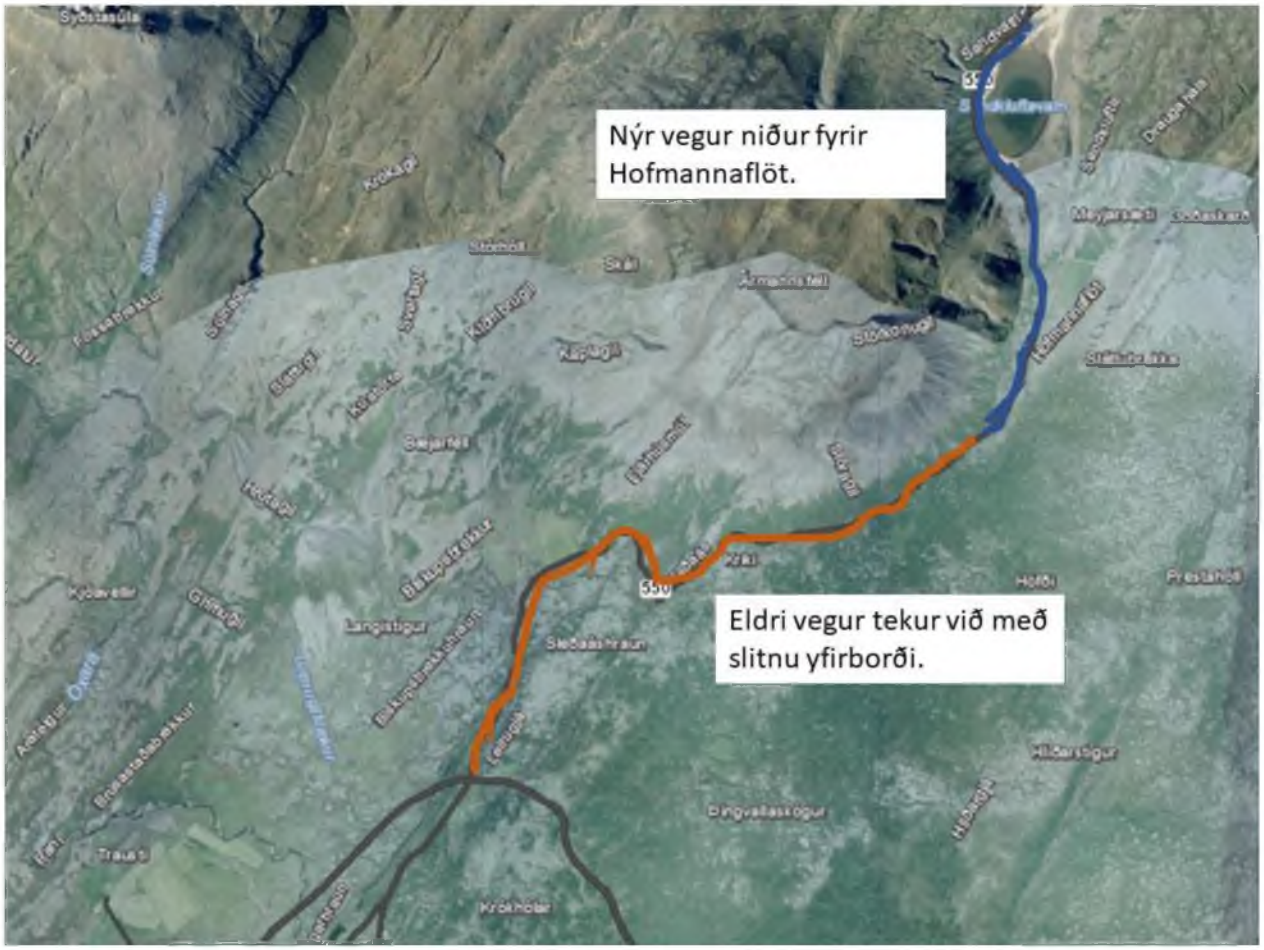
Stefnt er að fækka bílastæðum umhverfis þinghelgina og færa flest þeirra upp fyrir Almannagjá. Þar verður þeim komið fyrir á tveimur meginbílastæðum vestan við Hakið og sunnan við Langastíg til að minnka sjónræn áhrif af þeim niður í þinghelginni. Flestir gestir munu því heimsækja þingstaðinn frá tveimur til þremur stærri bílastæðum sem verða nær þjóðveginum í staðinn fyrir að nota mörg lítil bílastæði víðsvegar fyrir neðan Almannagjá. Minni umferð mun því fara beint niður í þinghelgina sem léttir á álagi þar.

Einnig er stefnt að því að gera veginn með ströndu Þingvallavatns að botnlanga og loka fyrir gegnum umferð. Með þeirri aðgerð fæst betri stjórn á allri umferð niður í þinghelgina frá gatnamótum vegar 36 og 550 við þjónustumiðstöðina. Með þessari lokun vegar með vatninu styrkist miðkjarni þjóðgarðsins til muna og nærsvæði þinghelgarinnar. Þeir sem þar munu fara munu njóta meiri friðar og betri náttúruupplifunar við vatnið. Það hjálpar enn frekar til að stýra flæði ferðamanna um mikilvægasta innsta kjarna þjóðgarðsins.

Þjóðgarðurinn á Þingvöllum hefur átt í samskiptum við Vegagerðina á síðustu tveimur árum í veghönnunarferli vegna endurgerðar Gjábakkavegar, sýnt þeim mikið aðhald en um leið átt í góðum samskiptum vegnan framkvæmdar og hönnunar endurgerðar Gjábakkavegar um þvera sigdældina. Í ár fóru framkvæmdir af stað og rúmlega þriðji hluti verksins kláraður nú um miðjan október. Á næsta ári verður svo verkið fullklárað og vegurinn þvert yfir sigdældina kominn í það ástand að geta þjónað umferð vel næstu árin.

Á undanförnum árum hefur verið unnið að samgöngubótum norðanvert í þjóðgarðinum á þjóðvegi 550 norður að Uxahryggjum. Þessar vegaframkvæmdir náðu syðst inn í þjóðgarðinn niður að gamla slitlaginu norður undir Hofmannaflöt norðaustan við Ármannsfell.

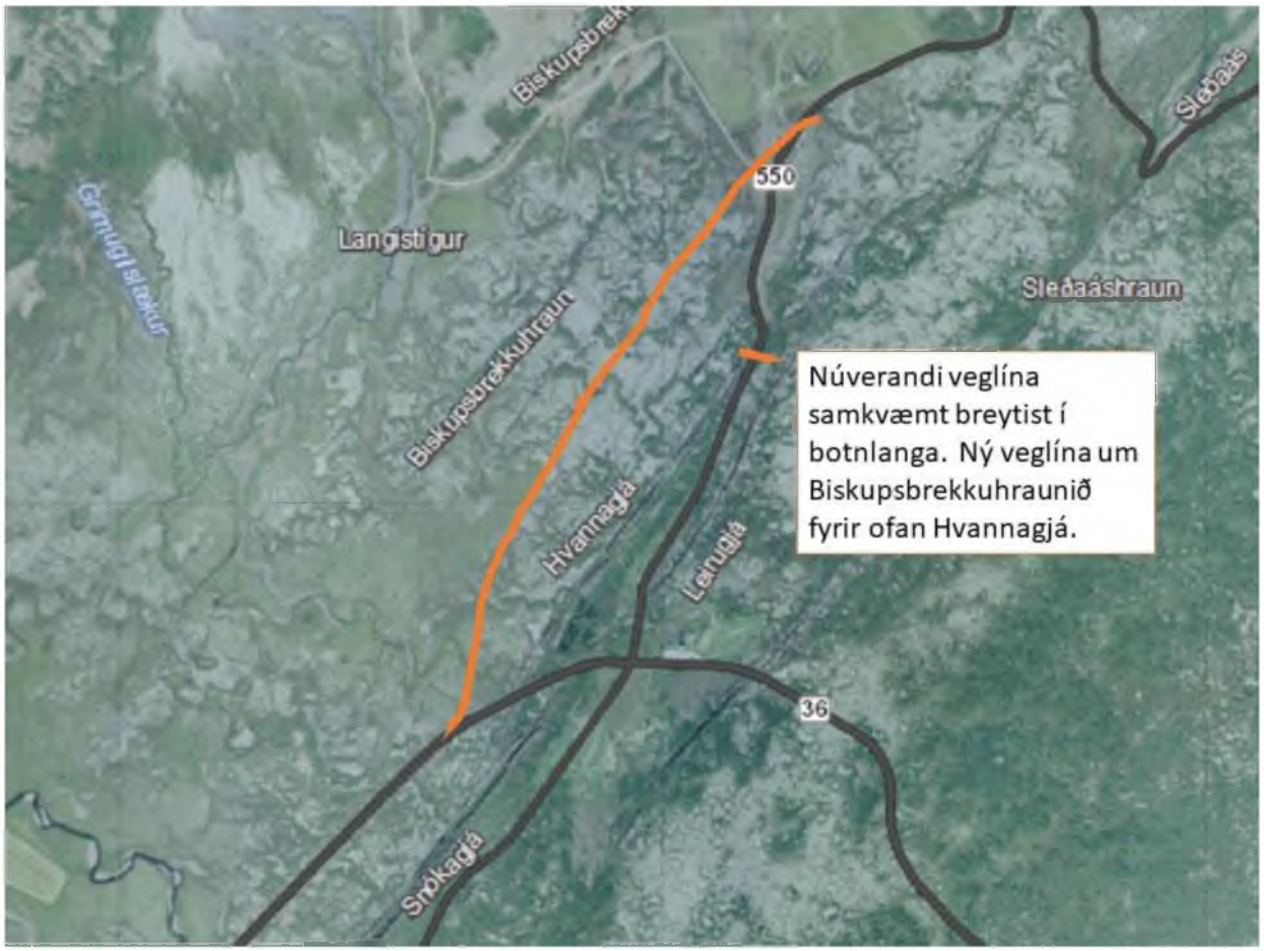
Fyrir um tíu árum þegar unnið var að hönnun vegarins fyrir norðan Ármannsfell kom fram veglína alla leiðina niður með Ármannsfelli í gegnum Bolabás, framhjá Skógarhólum inn á nýja veglínu fyrir ofan Hvannagjá að vegi 36 fyrir ofan Almannagja/Hvannagjá þar sem nú er rimlahliðið og ekið niður í sigdældina.

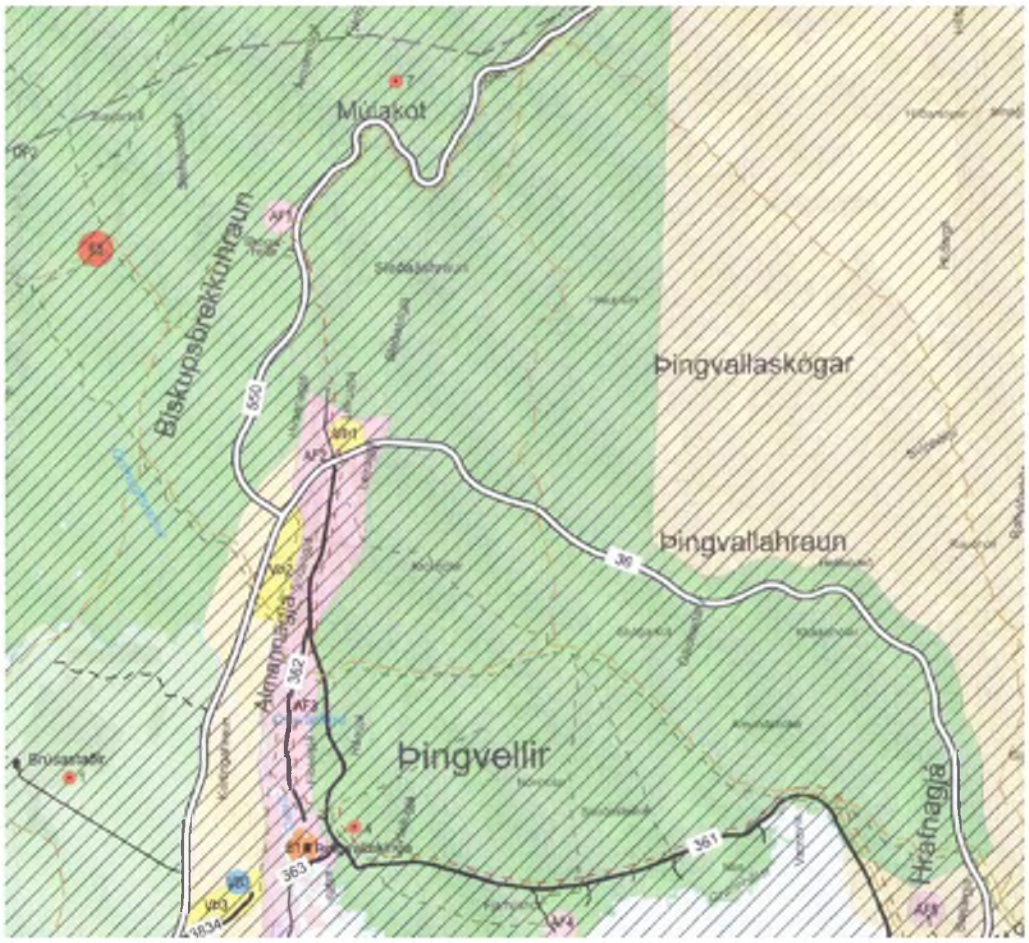


Vegabæturnar höfðu það að markmiði að greiða leið ferðamanna af Gullna hringnum til byggða í Borgarfirði bæði norður um Kaldadal og einnig vestur um Uxahryggi um Lundareykjardal.

Umsögn þjóðgarðsins snýr að þeim köflum sem eftir urðu af framkvæmdinni niður að gatnamótum 36 og 550. Í stefnumörkun þjóðgarðsins á Þingvöllum sem senn verður samþykkt er gert ráð fyrir nýrri vegtengingu frá rimlahliði norður að Skógarhólum á um 2.5 km kafla. Sú vegtenging sem reiknað er með í stefnumörkun þjóðgarðsins var grófhönnuð og sett fram í áætlunum með vegabótunum norðan við Ármannsfell.

Þessi vegtenging er mjög mikilvægur hluti af framtíðaráformum þjóðgarðsins í vegtengingu vegar 550 og tengist einnig uppbyggingu við Langastíg nokkru sunnar en rimlahliðið á þjóðvegi 36 niður í sigdældina. Vegtengingin eykur umferðaröryggi þar sem vond kröpp beygja leggst af við núverandi veg að Skógarhólum. Gatnamótin við þjónustumiðstöðina verða mun öruggari þar sem mun færri bílar munu fara þar um en það verða eingöngu tjaldgestir sem enn munu geta tjaldað inn með Hvannagjá. Einnig er möguleiki að hanna gatnamótin á þann hátt að þau dragi úr umferðarhraða niður í sigdældina. Með skýrum gatnamótum og góðum vegi má enn frekar ná því að markmiði að bæta við umferð ferðamanna sem velja að aka norður veg 550 í Borgarfjörð einsog tilgangurinn var með framkvæmdum norðan við Ármannsfell.


Biskupsbrekk
Sleðaás
550
Langistígur
Grímugjislækur
Sleðaáshraun
Biskupsbrekkuhraun
Núverandi veglína samkvæmt breytist í botnlanga. Ný veglína um Biskupsbrekkuhraunið fyrir ofan Hvannagjá.
Hvannagjá
Leirugjá
36
Snókagjá



Vegtengingin er þegar komin inn í aðalskipulag Bláskógabyggðar 2015-2027 sem nýlega var staðfest.

Þessi veghluti kemur hins vegar hvergi fram í innsendum drögum að Samgönguáætlun sem nú liggur fyrir og óskað er eftir umsögn við. Þessi vegur og sérstaklega syðri hlutinn af honum frá rimlahliði að Skógarhólum eru mjög mikilvægur hluti af framtíðar uppbyggingu í og við þjóðgarðinn. Sá hluti sem þyrfti að ráðast á fyrri hluta samgönguáætlunar er stuttur á milli 2-3 km eftir endanlegri útfærslu og veghönnun.

Fyrir hönd þjóðgarðsins er farið fram á þessi veghluti milli 2-3 km km kafli frá rimlahliði að Skógarhólum verði settur inn á fyrsta tímabili samgönguáætlunar og lok vegarins upp að Hofmannaflöt síðar á gildistíma samgönguáætlunar.

Virðingarfyllst

Einar Á.E.Sæmundsen

Þjóðgarðsvörður á Þingvöllum

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorbjörg Guðmundsdóttir, kt. 2401734929

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorbjörn Björnsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorbjörn I Bragason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorbjörn Ingi Ólason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Þorbjörn Jensson. Það ætti að taka veggjöld af bílaleigu bílum og flutningabílum. Það sem upp á vantar verði tekið af utanríkisþjónustu.

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Þorfinnur P. Eggertsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Gjörsamlega út í hött! Hættið bara að bruðla með almannafé og vinnið vinnuna ykkar!!

Undirritað: Þorgeir Jón Gunnarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: þorgerður pétursdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorgils Þórarinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorgrímur Hálfdánarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem ég hef fengið þá hefur á milli 3 og 4 hundruð milljarðar króna verið innheimtir af bifreiðaeigendum á síðustu 5 árum. Fjármagn sem átti að fara í uppbyggingu vegakerfisins. Aðeins um 60 milljarðar hafa farið í viðhald vega. Hvar er mismunurinn og í hvað fór hann?

Undirritað: Þorkell Ingimarsson kt, 051153-4139

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorkell Yngvason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: þorkell þorleifsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorkell Þorleifsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:

Þorsteinn Aðalsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorsteinn Ari Hallgrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Þorsteinn Bjarnarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorsteinn Ingi Karlsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorsteinn Jóhannesson .

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Þorsteinn Valur Ágústsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Kveðja
Þorsteinn Þorsteinsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorvaldur Hafberg

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Þorvaldur Helgi Sigurpálsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þorvaldur Jónasson

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Þór G.V.Ólafsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þór Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þóra Björg Einisdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þóra Einarsdóttir
kt: 2010715509

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Þórarinn B. Steingrímsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFNÞorarinn Eggertsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórarinn Ingi Tómasson

Komið sæl vegjöld eru ekki tímabær sökum þess að þeir peningar sem eru teknir af bifreiða eigendum núna eru ekki nýttir að fullu í vegmannvirki. Einnig eiga bifreiðaeigendur ekki að borga fyrir viðhald á bryggjum. Niðurstaða ekki vegjöld.

Mbk Þórarinn Torfi Finnbogason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórður Guðsteinn Pétursson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Þórður Hilmarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: þórður ingi ingileifsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þóður Jóhann Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórður m. Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórður Óskarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Nú þegar eru innheimtar stórar fjárhæðir af bíleigendum sem ekki skila sér til vegamála og er því engin ástæða til að auka við útgjöld bifreiðaeigenda. Miklu frekar væri að safna saman þeim fjármunum sem nú þegar er tekinn af okkur bíleigendum og nýta þær fjárhæðir í vegakerfi landsins. Eins fæ ég ekki séð hvernig á að réttlæta þá mismunun sem mun eiga sér stað við upptöku þessa kerfis. Árið 2011 komu 14.029 ökutæki til Seyðisfjarðar með ferjunni Norrænu. Ökutæki á erlendum númerum eru ekki inni í gagnagrunni samgöngustofu og það er gríðarlega langt ferli að fletta þeim upp í alþjóðlegum gagnagrunnum. Akkúrat þess vegna fá ökumenn á erlendum númerum ekki reikning á stöðum sem eigendur skráðra ökutækja á íslandi fá reikninga. Er sanngjarnt, í landi þar sem við viljum hafa jafnrétti, að þjóðin borgi fyrir eitthvað sem gestir okkar greiða ekki fyrir?
Það getur ekki talist rétt að í siðmenntuðu samfélagi rukkum við enn meira fyrir hlut sem er nú þegar búið að rukka fyrir. Allt bitnar þetta jú mest á þeim sem minnst eiga. Unga fólkið, sem er að basla við að hefja lífið, finna leiðir til að kuapa sér húsnæði og reyna að lifa og þeir sem minna hafa á milli handanna munu koma hvað verst út úr þessu.

Um túrisma gildir það sama. Sala á dagsferðum út frá Reykjavík er að dragast saman, þá sérstaklega á breyttum jeppabifreiðum. Ef við þurfum að hækka verðin enn frekar til ferðamannsins mun salan bersýnilega dragast saman enn frekar.

Ég andmæli áforum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta umhverfis - og samgöngunefndar.

Virðingafyllst.

Þórður Þorsteinsson -

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórður Þórisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
Þórey Guðný Marinósdóttir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:
þórhallur f þórhallsson
Kt. 1012635339

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórhallur Ævar Birgisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað:Þórir Jóhann Helgason

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað
Þórleifur Ugluspegill Ásgeirsson

Ég andmæli harðlega áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Veggjöld/SKATTUR er ekkert annað en öfgakapitalísk leið til að einkavæða vegakerfið !!

Þórmar Jónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórólfur Júlían Dagsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Þórunn Gretarsdottir

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þórunn Jónsdóttir
110372-5829

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN
Þórunn Kristín M Arnardóttir

Ég styð áform um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar
Undirritað: Þráinn Sigurbjarnarson

Ég andmæli með öllu áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meirihluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þröstur Erlingsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Þröstur Garðarsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Eins og áform um veggjöld eru sett fram þá munu þau verða skattur á fólk sem þarf að sækja þjónustu til höfuðborgarinnar og þannig auka bilið milli fólks sem býr á höfuðborgarsvæðinu annarsvegar og þeirra sem búa utan þess. Þeir vegir sem vantar viðhald hafa nú þegar verið greiddir af skattfé og því óþarfi að tvískatta fyrir þá. Í afmörkuðum tilfellum þar sem skýr valkostur er í boði sem hægt er að aka án þess að greiða veggjöld væri hægt að samþykkja að veggjöld yrðu notuð sem aukakostur við fjármögnun.

Undirritað: Þröstur Jónasson (190472-4939)

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar Undirritað: Þröstur Reyr Halldórsson.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar. Veggjöld munu leiða til hærra vöruverðs á landsbyggðinni þar sem flutningsgjöld munu hækka við þessa auknu skattlagningu sem óneitanlega fer beint inn í vöruverð. Hér er um hreinan landsbyggðar skatt að ræða. Og á sama tíma og skattar og gjöld sem nú þegar eru innheimt af bifreiðareigendum eru ekki að skila sér til uppbyggingar vega og umferðaöryggis. Einnig hafa þau landsvæði sem lengst eru frá höfuðborgarsvæðinu átt undir högg að sækja hvað varðar ferðaþjónustu og hefur undirritaður áhyggjur af því að þessi skattlagning muni draga enn frekar úr ferðamannastraum á þessi landsvæði og nefni ég austurland sérstaklega í því samhengi.

Undirritað: Þröstur Sigurðsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Ægir Þórðarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ægir Ægisson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Ævar B. Jakobsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Kkv Örn G Steinólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN

Örn Helgi Haraldsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Örn Hlöðver Tyrfingsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Örn Már Guðjónsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Undirritað: Örn Pálsson
Veghús 13
112 Reykjavík

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Örn S Eyjólfsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Örn Sigurðsson

Er einnig á móti veggjöldum í göngum.
Eðlilegra er og örugglega hagstæðara fyrir ríkið að hækka tekjuskattinn, í stað allra þessara heimatilbúnu aukaskatta sem hafa í för með sér heilmikinn aukakostnað vegna utanumhalds vegna þeirra.

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: NAFN Örn Steinar Arnarson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Undirritað: Örn Þór Emilsson

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar

Ég tel nægilega tekið af bifreiðareigenum nú þegar en að því er virðist vera notað í allt önnur málefni. Ég hef enga trú á því að veggjöld komi til með að skila sér að fullu í ný vegaverkefni þar sem sagan sýnir okkur að allir nefskattar, söluhagnaður ríkisfyrirtækja, olíugjöld og svo framvegis skila sér ekki í þau verkefni sem upphaflega lagt var af stað með.

Þá hefur ekki verið tryggt að aðrir vegavalkostar standi til boða. Ég tel það ekki rétt að vegaframkvæmd sé fjármögnuð með gjaldskyldu ef vegakostur 2 stendur bílstjórum ekki til boða. Þá á ég við t.d. raunhæfa valkosti inn og útúr Reykjavík. Það þarf að vera búið að undirbúa vegi sem ekki eru gjaldskyldir, eins og gert er í siðmenntuðum Evrópulöndum þar sem veggjöld eru lögð á hraðbrautir en sveitavegir eru gjaldfrjálsir(þeir eru seinfarnari en þó valkostir sem ber að hafa).
Ég tel það greinilegt að ekki hefur verið sest niður og allir fletir skoðaðir fyllilega til hlítar hvernig staðið er að svona verkefnum innan evrópusambandslandanna. Raunar efast ég um að veggjöld eins og þau eru hugsuð útúr Reykjavík standist evrópulöggjöfina!

Þetta er þar að auki aukaskattlagning á ferðaþjónustuna sem nú þegar býr við óeðlilega samkeppnisstöðu hvað varðar skattlagningu á greinina og skekkir samkeppnisstöðu okkar gagnvart erlendum ferðaskrifstofum ennfrekar! Kemur sér mjög ílla fyrir dagsferðafyrirtæki, sem og rútufyrirtæki sem eru í dagsferðum frá t.d. Reykjavík og Akureyri!

Kær kveðja / Best regards

Örvar Már Kristinsson
General Manager / Owner