

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir (samfélagsvegir), 485. mál.**

Fyrirliggjandi frumvarp er vel rökstutt í greinargerð. Með vísan til þess rökstuðnings er skynsamlegt að samþykkja þá viðbót við lög nr. 80 frá 2020 um samgönguverkefni í samgöngum, sem í frumvarpinu felst. Þar er fyrst og fremst um að ræða heimildarákvæði sem bundið er vel útfærðum skilyrðum.

Öllum er ljóst að sterkir samgönguinnviðir samfélagsins eru forsenda annarra grundvallar þjónustupátta, atvinnulífs og búsetuskilyrða. Segja má að þegar Ísland fékk heimastjórn árið 1904 hafi markviss uppbygging innviða hafist með vegagerð, brúargerð og hafnargerð. Síðar bættust flugvellir í þá innviði, en saman eru þessi mikilvægu innviðir ein megin stoðin í efnahagslegu sjálfstæði þjóðar og byggðar. Á þessum liðlega 100 árum hefur mörgu Grettistakinu verið lyft, en sífellt til staðar verkefni sem þarf að leysa. Í þjóðvegakerfinu hefur megin þunginn hvílt á ríkissjóði, en árið 1990 var með lögum opnað á þá leið að aðrir en ríkið gætu komið að úrlausn mála. Árið 2010 voru sett lög um heimild til að stofna opinbert hlutafélag um vegaf framkvæmdir, sem átti að standa að framkvæmdum við tiltekin verkefni, en ekkert varð úr stofnun félagsins. Með lögum nr. 80 frá 2020 um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir var haldið áfram á þeirri braut að leita leiða til að flýta framkvæmdum fyrirliggjandi frumvarp að breytingum á þeim lögum.

Lögin um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir tekur til sex tilgreindra verkefna og hefur verið samið um eitt þeirra verkefna, veg og brýr um Hornafjarðarfljót, en annað verkefni, hringvegur norðaustan Selfoss og brú yfir Ölfusá, er hafið með auglýsingu um forval.

Fyrir liggur að þau verkefni sem farið hefur verið í og fyrirhugað er að framkvæma, en lúta ekki hefðbundinni framkvæmd verkefna Vegagerðarinnar, eru um margt ólík. Meðfylgjandi umsögn þessari eru glærur sem undirritaður studdist við á fundi Landssambands lífeyrissjóða í febrúar, en þar má m.a. sjá mismunandi aðferðafræði sem beitt hefur verið í framkvæmdum í vegamálum, þar sem óhefðbundnum aðferðum er beitt.

Það er góður kostur við fyrirliggjandi frumvarp um breytingu á lögum um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, að tilgreindur er skýr rammi og skilyrði fyrir því að unnt verði að semja um tiltekin verkefni. Að viðbættum þeim skilyrðum og heimildum sem fyrir eru í lögnum þá er opnuð leið til að flýta fleiri verkefnum en tilgreind eru í lögnum frá 2020.

Með því að opna á þann möguleika að fleiri verkefni geti fallið undir lögin um samvinnuverkefni skapast sóknarfæri í verkefnum sem falla að þeim grundvallaratriðum sem undirritaður telur að þurfi að vera fyrir hendi þegar rætt er um aðkomu annarra aðila en ríkisins að vegaf framkvæmdum og innheimtu veggjalds. Þau atriði felast m.a. í eftirfarandi:

1. Að samhljómur sé um að viðkomandi framkvæmd sé til að styrkja búsetuskilyrði.
2. Að samhljómur sé um að framkvæmdin auki umferðaröryggi.
3. Að veggjaldi sé stillt í hóf.
4. Að fyrir hendi sé það sjónarmið að framkvæmd sé umhverfisbót með tímasparnaði, greiðari umferð og minni útblæstri.
5. Að veggjaldi sé ætlað að standa undir kostnaði, eða hluta kostnaðar og rekstri viðkomandi framkvæmdar.
6. Að gegnsæi ríki um veggjaldið og uppgreiðslu skuldbindinga.
7. Að álagning veggjalds sé tímabundin ákvörðun.

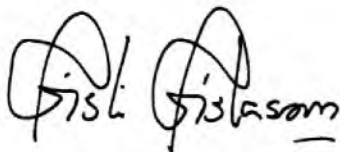
Einn flutningsmanna frumvarpsins um breytingu á lögnum um samvinnuverkefni, Haraldur Benediktsson, stóð fyrir fundum í norðvestur-kjördæmi um svonefnda „samfélagsvegi“, þar sem Vatnsnesvegur og stofnvegurinn um Skógarströnd voru teknir sem dæmi um verkefni, sem mætti flýta með aðkomu heimamanna. Báðir vegirnir eru mikilvægir og á samgönguáætlun, en í afleitu ástandi. Undirritaður sat þá fundi, sem haldnir voru á Hvammstanga, Dalabyggð og Stykkishólmi og var samhljómur fundargesta um að skoða ætti með jákvæðum huga aðkomu nærumhverfisins að flýtingu framkvæmda. Þar vegur þyngst:

- a) Óviðunandi ástand veganna veldur íbúunum kostnaði ofan á óþægindi.
- b) Uppbygging veganna mun skapa tækifæri sem munu skila íbúunum beinum og óbeinum ábata.
- c) Hófllegt veggjald í afmarkaðan tíma er betri kostur en kostnaður af vondum vegum.
- d) Hlutdeild vegfarenda í stofnkostnaði og rekstri er hagfelld ríkissjóði – en með flýtingu verkefna hagstætt íbúum, vegfarendum og ríkinu.
- e) Áhættan af hefðbundinni vegagerð er minni en í öðrum flóknari framkvæmdum í vegamálum.
- f) Búnaður til innheimtu gjalda af bifreiðum hefur þróast og kostnaður við slíkan búnað viðráðanlegur sbr. innheimtu bílastæðagjalda o.fl.

Þá má nefna að ef sveitarfélög geta almennt haft áhrif á framkvæmdahraða brýnna verkefna í vegamálum þá er það augljóslega þess virði að ríkið virði þann áhuga með því að ganga til samninga um verkefni sem geta fallið að þeim ákvæðum og skilyrðum sem frumvarpið gerir ráð fyrir. Með útfærslu samningsdraga fyrir verkefni af þessum toga verður ekki annað séð en að fyrir hendi séu verkefni sem fallið geti að þessari aðferðafræði, þó svo að umfang þeirra sé eftir atvikum minna en þeirra verkefna sem lögín um samvinnuverkefni tilgreina.

Af ofangreindu er það mat undirritaðs að samþykkt frumvarpsins sé skynsamleg og gott verkfæri til þess að flýta verkefnum, sem sveitarstjórnir og íbúar telja mikilvæg í sínu nærumhverfi.

Akranesi 7. mars 2023

Handwritten signature of Gísli Gíslason in black ink, consisting of a stylized 'G' and 'S' followed by the name 'Gíslason'.

Gísli Gíslason  
Fyrirverandi formaður  
Stjórnar Spalar ehf.