



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Skrifstofa Alþingis

150 Reykjavík

Akranesi, 4. júní 2015

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018

Í framhaldi af fundi bæjarstjóra og formanns bæjarráðs Akraness hjá umhverfis- og samgöngunefnd 2. júní síðastliðinn sendir undirrituð fyrir hönd Akraneskaupstaðar eftirfarandi umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015 til 2018.

Bæjaryfirvöld á Akranesi fagna þeim markmiðum sem fram koma í tillögunni og þeim áherslum sem settar eru fram til að ná þeim. Er þá fyrst og fremst horft til þess að samgöngukerfið verði ein samþætt heild sem þjóni íbúum og atvinnulífi sem best, auknu umferðaröryggi, landsmönnum öllum sé gert kleift að nálgast opinbera þjónustu á sem stystum tíma, forgangi almenningsamganga og eflingu ferðaþjónustu. Þessi markmið og áherslur endurspeglast þó ekki í áætluninni hvað Vesturland varðar.

Samkvæmt ofangreindri þingsályktunartillögu er ekki gert ráð fyrir neinum framkvæmdum á Vesturlandsvegi næstu fjögur árin og telja bæjaryfirvöld á Akranesi það óásættanlegt. Griðarleg umferð er á vegakaflanum og samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er meðalumferð um 6.000 þúsund bílar á dag, þar af eru um 2.000 bílar sem tengjast Akranesi beint enda starfa mörg hundruð íbúar Akraness á höfuðborgarsvæðinu. Jafnframt er bent á fyrirhugaða uppbyggingu á Grundartangasvæðinu sem mun kalla á enn meiri umferðarþunga á þessari leið. Veður eru oft válynd á þessum kafla sem kunnugt er og mikilvægt er að tryggja umferðaröryggi vegfarenda með sem bestum hætti. Til að mynda féllu ferðir strætisvagna margoft niður síðastliðinn vetur og alloft fuku bílar út af veginum og olli það mikilli slyshættu.

Í þessu sambandi er rétt að benda á að gert er ráð fyrir að framkvæmd um hringveg frá höfuðborgarsvæði að Selfossi verði lokið í ár en um er að ræða bæði 2+1 og 2+2 vegi. Sami umferðarþungi er á þessum vegi og á Vesturlandsvegi eða um 6.000 bílar á dag.





Tekið er fram í þingsályktuninni að verkefni og áherslur sem settar voru fram og samþykktar í þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011 – 2022 haldi sér. Samkvæmt því er gert ráð fyrir að hafist verði handa við framkvæmdir á kaflanum „Þingvallavegur – Kollafjörður“ á þriðja tímabili áætlunarinnar (2019 – 2022), áætlaður heildarkostnaður kr. 2,5 milljarðar og að hefja framkvæmdir við kaflann „Kollafjörður – Hvalfjarðarvegur“ á sama tímabili og áætlaður heildarkostnaður kr. 3.1 milljarður. Um er að ræða framkvæmdir sem lúta að svokölluðum 2 + 1 vegi, eins og er á Hellisheiði. Áætlað framkvæmdafé í hvora framkvæmd fyrir sig er þó einungis 500 milljónir króna sem felur í sér að tæplega 20% af heildarverkinu verði klárað á tímabilinu 2019 til 2022! Þessu til viðbótar verður að setja þann fyrirvara að framgangur áætlunarinnar er háður fjárlögum hvers árs og það er staðreynd að undanfarin ár hafa fjárveitingar ekki dugað til þeirra framkvæmda sem eru á áætlun. Þetta leiðir eðlilega til þess að framkvæmdir tefjast og því er í raun mikil óvissa um samgöngubætur á Vesturlandsvegi.

Bæjaryfirvöld á Akranesi telja því nauðsynlegt að flýta framkvæmdum við Vesturlandsveg og að framkvæmdir verði settar inn í þingsályktunina nú vegna áranna 2015 til 2018.

Einnig þarf að huga sérstaklega að þjónustustigi vegakaflans frá Akranesi að Hvalfjarðargöngunum og hann verði settur í 1. flokk vetrarþjónustu líkt og gildir um vegkaflann frá sunnanverðum Hvalfjarðargöngum að höfuðborgarsvæðinu.

Varðandi Sundabrautina þá yrði lagning hennar mikil samgöngubót. Bæjaryfirvöld styðja heilshugar að skoðað verði að setja framkvæmdina í einkaaframkvæmd en athygli vekur að ekki er áætlað neitt fjármagn vegna nauðsynlegrar undirbúningsvinnu sem óhjákvæmilegt er að ráðist verði í óháð fjármögnunarleið sem valin verður.

Virðingarfyllst,

F.h. Akraneskaupstaðar


Regína Ásvaldsdóttir,

bæjarstjóri



Til Samgöngunefndar.

Ég vil byrja á því að þakka fyrir góðan morgunfund með ykkur í þriðjudaginn, það var verulega lærdómsríkt að heyra óskir annarra sveitarfélaga og hversu mismunandi óskirnar eru, eftir því hvar á landinu fólk er staðsett.

Eins og kom fram í máli mínu á fundinum, hafa áður verið eyrnamerkir fjármunir sem fara áttu í Veiðileysuhálsinn sem er helsti flöskuhálsinn inn í Árneshrepp, þeir peningar voru hins vegar “skrúfaðir niður á núll” eins og starfsmaður Vegagerðarinnar kallaði það. Þetta var árið 2008 og mig minnir að upphæðin hafi verið 29 milljónir og átti svo að leggja til aðrar 30 milljónir árið 2009 og átti síðan að vinna fyrir upphæðina alla á því ári. Þetta gerðist hins vegar ekki og íbúar Árneshrepps eru enn að biða eftir að eitthvað gerist til að minnka einangrun þessarar afkekktu sveitar. Á þessum árum féll vegurinn hingað ekki undir sömu reglur og aðrir vegir í strjálbýli og því var þessi úthlutun úr sjóði sem kallaðist Ferðamannaleiðir og fékkst þá einstaka sinnum andlitslyfting fyrir fjármagn úr þeim sjóði.

Sveitarfélag sem er eins fámennt og okkar hefur ekki mikið bolmagn til að gera mikið á eigin spýtur, en við sækjum þó árlega um fjármagn úr Styrkvegasjóði. Í ár sóttum við um 5 milljónir og fengum 600.000,- þúsund! Við reynum að nota þessa fjármuni til þess að lagfæra helstu spotta sem ekki heyra undir Vegagerðina, svo sem veginn úr Norðurfirði út að Krossnessundlaug og þaðan að Felli, frá Norðurfirði í Munaðarnes og einnig stendur til að bera ofan í afleggjarann niður undir Kúvíkur, en sá vegur var lagður á kostnað hreppsins fyrir mörgum árum og hefur ekkert verið gert við hann síðan.

Að megin hluta er vegurinn hingað norður í Árneshrepp fyrsta kynslóð vega og hefur verið lítið bættur síðan, eða frá árinu 1965 – 6. Hann var upphaflega lagður á svipuðum slóðum og hestaslóðir voru á og er því svo sannarlega barn síns tíma. Keppikefli okkar er að vegurinn verði þannig að auðveldara verði að þjónusta hann að vetrinum, en Vegagerðin hefur legu hans sér til afsökunar til þess að halda vetrarþjónustu í lágmarki.

Nú eru fyrirhugaðar virkjunarframkvæmdir í Ófeigsfirði á næstu árum og þegar er búið að koma fyrir uppi á Ófeigsfjarðarheiði ýmsum tækjabúnaði til mælinga og undirbúningsrannsókna á náttúrufari og dýralífi. Slíkar stórframkvæmdir kalla að sjálfsögðu á mun betri samgöngur en sveitarfélagið hefur nú.

Ég vil því fyrir hönd hreppsnefndar og allra íbúa Árneshrepps hvetja ykkur eindregið til þess að flýta nýtingu hinna fyrirhuguðu 200 milljóna sem á að úthluta í Veiðileysuháls árið 2018, helst þannig að við fáum eitthvað gert þegar á næsta ári. Slík ákvörðun myndi verða okkur öllum mikið fagnaðarefni og hjálpa okkur að líta bjartsýn fram á veginn.

Með vinsemd og virðingu,

Eva Sigurbjörnsdóttir
oddviti.



Eva Sigurbjörnsdóttir

From: Arnar Þór Sævarsson [<mailto:arnar@blonduos.is>]
Sent: 3. júní 2015 09:10
To: Höskuldur Þór Þórhallsson; Heimir Skarphéðinsson
Cc: Valgarður Hilmarsson
Subject: Samgönguáætlun 2015-2018

Sæll Höskuldur,

Í meðfylgjandi minnisblaði eru áherslumál sveitarfélagsins Blönduósbæjar í samgönguáætlun 2015-2018. Um er að ræða lagfæringar á þjóðvegi 1 í gegnum Blönduós og smíði göngubrúar yfir Blöndu svo að brúin yfir Blöndu standist umferðarkröfur.

Ástæðulaust er að tíunda mikilvægi þessa máls en Vegagerðin hefur verið að benda á nauðsyn þess að ráðast í þetta verkefni enda er um að ræða þjóðveg 1 við þéttbýlið Blönduós.

Erindið er jafnframt sent á Heimi ritara samgöngunefndar.

Kveðja,

Arnar Þór Sævarsson, hdl.
Sveitarstjóri Blönduósbæjar

Hnjúkabyggð 33 540 Blönduósi
Sími: 455 4700 Fax: 455 4701

Brýnar úrbætur á Þjóðvegi 1 um Blönduós.

Tekið saman af Tæknideild Blönduósbæjar í september 2014.

Núverandi Blöndubrú var byggð á árunum 1962-63 er því orðin yfir 50 ára gömul. Verulegt slit er komið í yfirborð hennar og er svo komið að járnabinding brúarinnar blasir á köflum við eins og kóngulóavefur. Það getur ekki talist heppilegt og er beinlínis falin í því talsverð hættu á að járn geti skemmt farartæki ef illa færi t.d. við snjómokstur. Eftir að sett var gönguleið á brúna árið 1991 hefur ökuleiðin verið þröng og hafa orðið nokkur óhöpp vegna þess á liðnum árum.

Vegagerðin lét hanna göngubrú árið 2012 sem kæmi neðan núverandi brúar og myndi þjónusta umferða gangandi og hjólandi vegfarenda. Sú framkvæmd er mjög mikilvæg út frá öryggissjónarmiðum og er til þess fallin að bæta úr þeim slæmu aðstaðum sem gangandi og hjólandi fólki er boðið upp á í dag.

Umferðarálag á Þjóðveginum um Blönduós er mikið og er brýnt að leggja á hann slitsterkara yfirborð en klæðningu auk þess sem burður í Þjóðveginum er ekki nægur miðað við það sig sem fram kemur í honum á nokkrum svæðum á kaflanum frá hringtorgi og upp fyrir Efstubraut. Þá eru ekki niðurföll sem taka við yfirborðsvatni og hefur það m.a. runnið niður að tjaldstæðinu með tilheyrandi óþægindum. Í ljósi þess er því orðið brýnt að malbika Þjóðvegin í gegnum Blönduós ásamt því að auka burðarþol vegarins og ganga frá honum með regnvatnslögnum.

Hringtorgið við Blönduós var byggt 1991 og er barn síns tíma. Hringtorgið er einbreitt og flokkast sem „lítið hringtorg“. Miðeyja hringtorgsins er 10 metrar í þvermál og hringtorgið sjálft 27-28 metra breytt. Hringtorg af þessu taki eru ætluð fyrir safnvegi og annars flokks tengibrautir í þéttbýli en þar þarf oft að gera ráð fyrir stórum ökutækjum og hringtugin geta þá verið yfirkeyranleg að hluta.

Árið 2013 var ársdagsumferð á hringvegskafnanum frá Svinvetningabraut(hringtorg) að Efstubraut er 2.980 ökutæki og sumardagsumferð 3.402 ökutæki.



Núverandi brúargólf Blöndubrúar. Myndin er tekin í apríl 2014.



Mynd af hringtorginu við Blönduós.

Í hönnunarleiðbeiningum fyrir hringtorg í dreifbýli segir eftirfarandi:

„Hringtorg í dreifbýli eru oftast notuð til að draga úr umferðarhraða á stofnvegum sem hafa tengingu inn í þéttbýliskjarna. Hringtorg eru þó einnig notuð til að draga úr umferðarhraða á stofnvegum sem liggja meðfram þéttbýliskjörnum. Þar sem umferðarhraði á þjóðvegum er mikill og töluvert er um umferð stórra ökutækja, þurfa miðeyjur hringtorga að vera nokkuð stórar. Lágmarkspvermál miðeyju er 30 metrar og lágmarksheildarþvermál er 43 metrar.“

Það er því ljóst að núverandi hringtorg stenst enganvegin þær umferðarkröfur sem gerðar eru til þjóðvega í dag.

Búið er að forhanna breytingar á hringtorginu og göngubru og því brýnt að gert verði ráð fyrir fjármunum til vegaframkvæmda 2016 og 2017.

Blönduósi, 19. september 2014

Ágúst Þór Bragason, yfirmaður Tæknideildar

1.6.2015

Erindi Breiðdalshrepps til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Á því tæpa ári sem liðið er frá sveitarstjórnarkosningum hefur ný sveitarstjórn Breiðdalshrepps ítrekað leitað til samgönguyfirvalda, Samgönguráðs, Vegagerðar ríkisins og fleiri aðila vegna framkvæmdar sem fyrri sveitarstjórn réðst í við Breiðdalsvíkurhöfn árið 2010. Ekki var rétt að verki staðið í upphafi og ekki hefur tekist að fá fram leiðréttingu, þannig að kostnaðarhlutur ríkisins vegna verksins hefur aldrei fengist greiddur.

Þetta mál íþyngir fjárhag Breiðdalshrepps mjög, hefur leitt af sér mikinn vaxtakostnað og Breiðdalshreppur er sannarlega ekki aflögufær hvað fjármagn varðar. Hér með er leitað eftir aðstoð nefndarinnar við að koma greiðslu vegna umrædds verkefnis inn á Samgönguáætlunina á árinu 2015, þegar málið kemur til umfjöllunar í Umhverfis- og samgöngunefnd. Um er að ræða mál sem skiptir sköpum fyrir lítið sveitarfélaga sem er og hefur verið í vanda.

Meðfylgjandi er erindi til nefndarinnar, sem skýrir eðli málsins frekar.

Vinsamlegast

Hákon Hansson
oddviti Breiðdalshrepps

Breiðdalsvík 1. 6. 2015

Til Umhverfis- og samgöngunefndar alþingis

EFNI: Ósk um að fjárfesting í flotbryggju í Breiðdalsvíkurhöfn komist inn á samgönguáætlun

Erindi þetta snýst um fjárfestingu Breiðdalsvíkurhafnar í flotbryggju árið 2010 skv. ákvörðun þáverandi sveitarstjórnar án sérstakrar heimildar á fjárlögum eða í samgönguáætlun.

Heildarfjárfesting var skv. bókum sveitarfélagsins kr. 18.179.175.- og hefur hafnarsjóður / sveitarsjóður til þessa fjármagnað kaupin að fullu, m.a. með dýrum lánum. Því þarf ekki að tíunda frekar hér, hve gífurlega þungur baggi fjárfestingin hefur orðið á sveitarfélaginu.

Þrátt fyrir ítrekaðar óskir Breiðdalshrepps hafa samgöngufirvöld ekki fallist á að fjármagna hluta framkvæmdarinnar. Því hefur þátttaka ríkissjóðs í samræmi við hafnalög ekki enn verið samþykkt.

Forsvarsmönnum Breiðdalshrepps er ljóst að á sínum tíma var ráðist í framkvæmdirnar án þess að fjármögnun væri tryggð. Við teljum þó að ákvörðun fyrrverandi sveitarstjórnar um kaupin á flotbryggjunni hafi verið nauðsynleg til að tryggja áframhaldandi útgerð smábáta frá Breiðdalsvík. Miðað við stöðu mála í dag hefur komið í ljós að þessi framkvæmd er stór þáttur í þeim mikla vexti í útgerð og fiskvinnslu sem sannanlega hefur orðið á Breiðdalsvík.

Ljóst er að Breiðdalshreppur hefur lengi átt í vök að verjast og má segja að menn rói nú lífróður til að rétta sveitarfélagið af. Margt horfir nú til betri vegar. Þannig er ljóst er að bein aðkoma innanríkisráðuneytisins næstu misserin vegna viðleitni heimamanna að bæta fjárhagsstöðu Breiðdalshrepps mun skipta miklu máli í að gera sveitarfélagið og undirstofnanir þess rekstrarhæfar. Og jafnframt tryggja að fjárhagur þess standist ákvæði sveitarstjórnarlaga. Einnig er mjög gott samstarf við Byggðastofnun í verkefninu Brothættar byggðir. Meira þarf þó til og mun eðlileg fjármögnun framkvæmdar þeirrar, er um ræðir, skipta miklu máli í þessu sambandi.

Með vísan til framangreindra upplýsinga, er hér með farið fram á að mannvirknið komist inn á nýja samgönguáætlun fyrir 2015 til 2018 og hlutur ríkissjóðs í framkvæmdinni frá 2010 fáið samþykktur.

Ósk sveitarfélagsins er að til hliðsjónar verði raunkostnaður við kaup á sambærilegu mannvirki að teknu tilliti til núgildandi ákvæða um greiðslupátttöku ríkissjóðs.

Virðingarfyllst;

Hákon Hansson

Hákon Hansson, oddviti

10.6.2015

Umsögn um tillagu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2014-2018

Á fundi byggðarráðs Dalabyggðar 9. júní sl. var eftirfarandi bókað:

„Byggðarráð Dalabyggðar hvetur til þess að stóráttak verði gert í uppbyggingu tengivega í næstu vegaáætlun enda liggur fyrir að með óbreyttu verklagi líða áratugir þar til vegir á Íslandi verða sambærilegir við vegi í öðrum vestrænum ríkjum. Góðar vegasamgöngur og gott netsamband er forsenda áframhaldandi byggðar um landið og núverandi ástand er hvorki bjóðandi íbúum eða ferðamönnum.

Þegar horft er til heildarfjárveitinga uppbyggingar stofn- og tengivega á Vestursvæði Vegagerðarinnar má sjá að rúmlega 90% fer til vega á Vestfjörðum, en aðeins tæp 10% á Vesturland. Byggðarráð Dalabyggðar tekur undir mikilvægi þess að farið verði í nauðsynlega uppbyggingu á Vestfjörðum, en bendir jafnframt á að uppbygging stofn- og tengivega um Dalabyggð hefur setið eftir um langa hríð.

Vegir um Skógarströnd, Laxárdal og Laxárdalsheiði tengja saman Vestur- og Norðurland og er Skógarstrandarvegur hluti af stofnvegakerfi landsins. Með auknum fjölda ferðamanna hefur umferð um veginna aukist og því orðið enn mikilvægara en áður að leggja þá bundnu slitlagi. Þá má benda á að vegir um Laxárdalsheiði og Laxárdal geta ásamt Skógarstrandarvegi og Heydal verið mikilvæg varaleið fyrir Holtavörðuheði en nýttast ekki sem skyldi vega dapurs ástands veganna.

Brýnt er að bæta vegi fram Haukadal og um Fells- og Skarðsströnd. Haukadalsvegur var kominn á áætlun fyrir hrun en virðist nú öllum gleymdur.

Í Dalabyggð er þrjár einbreiðar brýr á vegi 60, Vestfjarðarvegi. Þessar brýr eru slysigildir og því afar brýnt að breikka þær.“

Með kveðju,
Sveinn Pálsson
Sveitarstjóri Dalabyggðar
Miðbraut 11, 370 Búðardal.
sími: 430 4700
netfang: sveitarstjori@dalir.is
veffang: www.dalir.is



Umhverfis- og samgöngunefndar
heimirs@althingi.is

Dalvík , 5. júní 2015
201506041 TB

Efni: Samgönguáætlun fyrir árin 2014-2018.

Greinargerð:

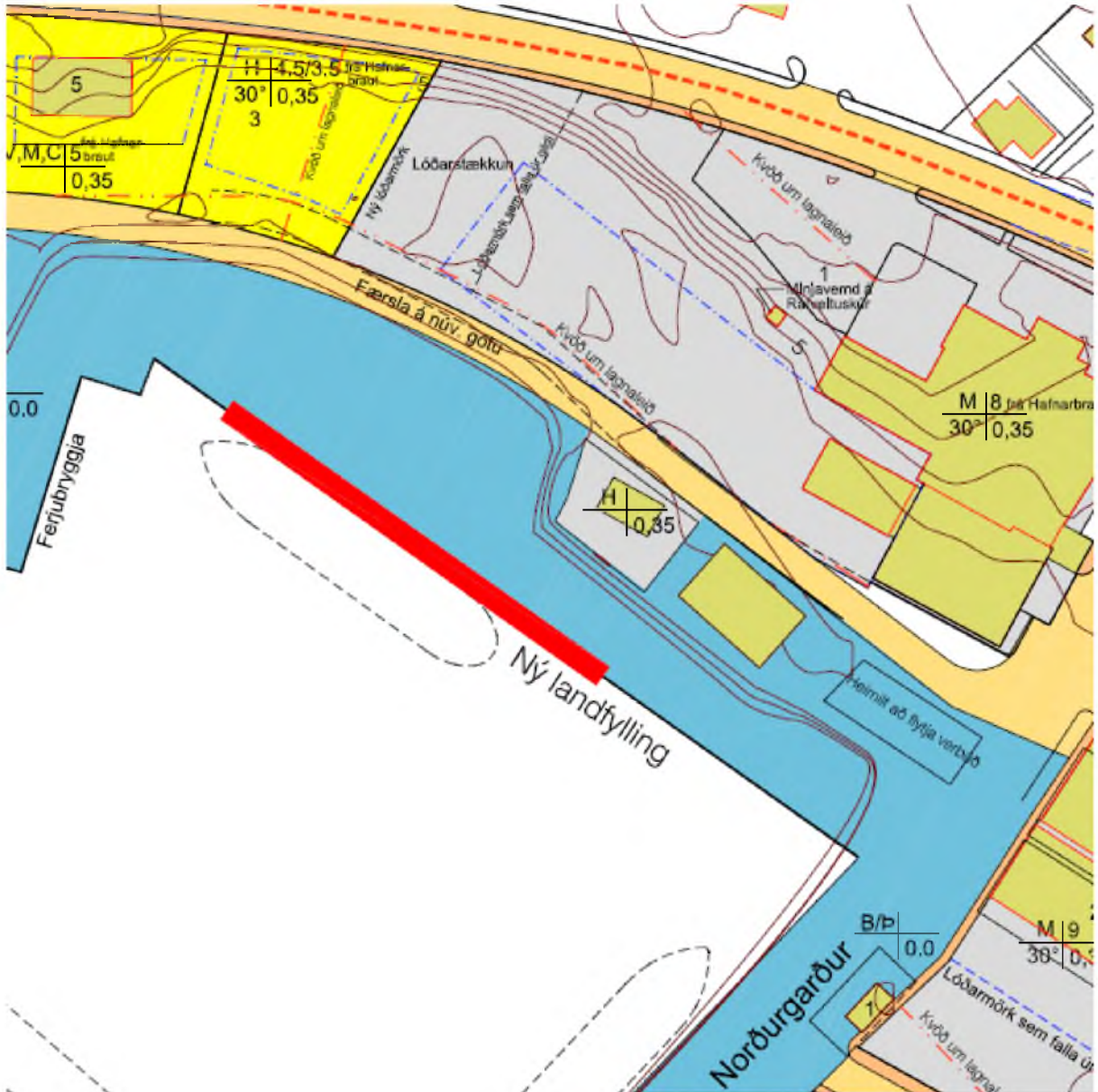
Veitu- og hafnaráð Dalvíkurbyggðar hefur verið að vinna við endurskoðun deiliskipulagi Dalvíkurhafnar og fylgir sú tillaga af því með erindi þessu. Framangreind tillaga er nú til umsagnar innan stjórnkerfis sveitarfélagsins. Mikil sátt er um þessa deiliskipulagstillögu hjá hagsmunaaðilum en hún m.a. tekur á þeim þörfum sem nýr togarafloti Samherja hf. kallar á og einnig þarfa annara t.d. ferðaþjónustunnar. Eins og fram hefur komið í fréttum er Samherji hf. að láta smíða þrjá togara og er það mjög brýnt að bæta löndunaraðstöðu fyrir stærsta vinnuveitanda í Dalvíkurbyggð.

Kostnaðaráætlun:

Heildarkostnaður við 100m löndunarkant við Martröð er kr. 300.000.000.- þar af kostnaður við undirbúning, rannsóknir, hönnum og gerð útboðsgagna um kr. 20.000.000,-



Skýringar uppdráttur:

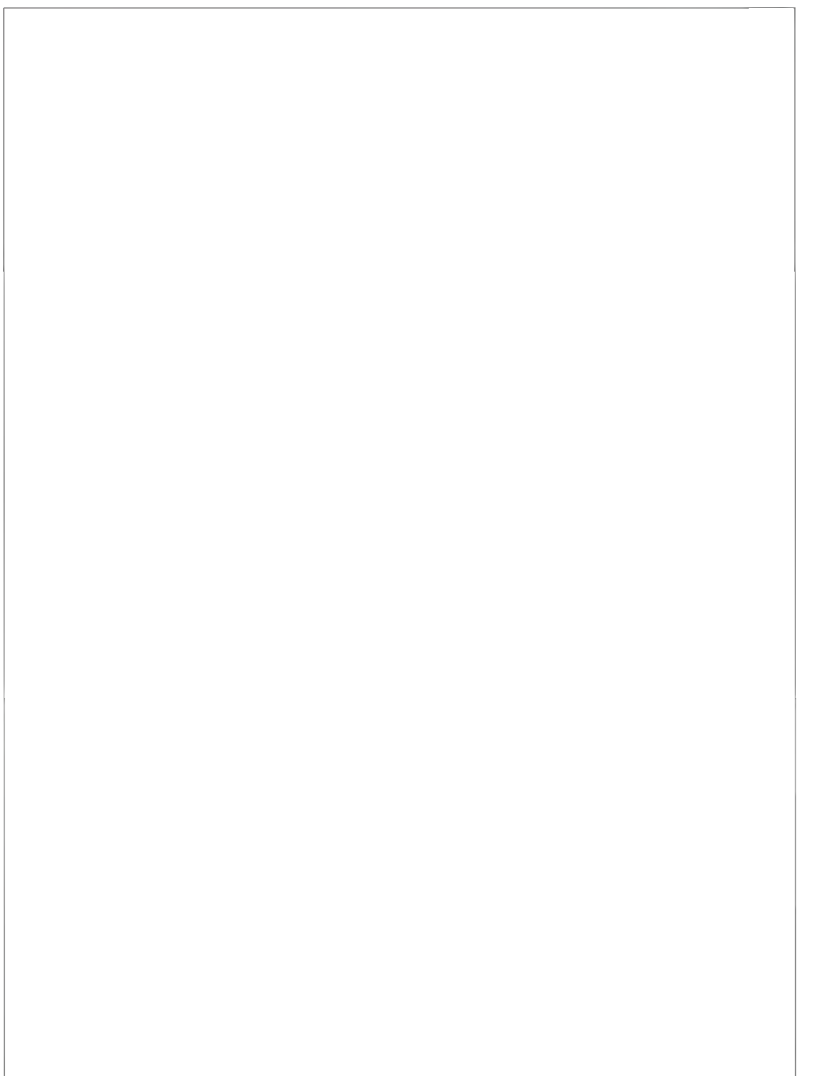


Virðingarfyllst,

Þorsteinn Björnsson
Sviðsstjóri veitu- og hafnasviðs



Deiliskipulagstillaga - mkv. 1:1000



Adalskipulag Dalvíkur 2008 - 2020 - mkv. 1:10.000

Deiliskipulagstillaga þessi sem auglýst hefur verið samkvæmt ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 með síðari breytingum var samþykkt í:

Umhverfisstjórn _____ 2015
Sveitarstjórn _____ 2015

Deiliskipulagstillagan var auglýst frá _____ 2015
með athugasemdafresti til _____ 2015.

Sveitarstjórninn á Dalvík

Deiliskipulagið óðlast gildi við auglýsingu um samþykkt þess í B-deild Stjórnartíðinda _____ 2015.

Skýringar

Allt svæðið er skilgreint sem hafnarsvæði

- Skíplagsmörk
- Svæðamörk
- Löðamörk innan svæða
- Löðamörk sem falla úr gildi
- Byggingarreitur
- Hafnarbakkar, umferðasvæði, þjónustusvæði
- Lóðir, hafnsækin starfsemi
- Lóðir, hafnsækin- og miðbæjarstarfsemi
- Lóðir, athafnastarfsemi
- Veitumannvirki, svæði og/eða byggingarreitur
- Íbúðarlóðir
- L1 landfylling
- Gatnakerfi
- Opð svæði
- Göngustígur
- Núverandi byggingar
- Umferðatenging lóða við aðrar götur en húsagötur
- Svæðanúmer
- Kvöð um lagnir innan lóðar
- Formmínjar

Starfsemi	Mesta veggþæð
M 6 30° 0,35	Hámarks pakhalli
	Hámarks hlutfall

Deiliskipulagsuppdraetti þessum fylgir greinargerð dags. maí 2015.

HAFNARSVÆÐI Á DALVÍK

Umhverfis – og samgöngunefnd

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015 - 2018 770.mál

Vísað er til bréfs frá nefndarsviði Alþingis þar sem boðað er til fundar um ofangreint frumvarp.

Þar sem boðað var til fundarins með svo skömmum fyrirvara áttu fulltrúar sveitarfélagsins Djúpavogshrepps því miður ekki kost á að mæta til fundar með umhverfis- og samgöngunefnd þingsins þar sem að flugvél var fullbókuð frá Egilsstöðum þegar reyndi á.

Undirritaður fer því hér vinsamlega fram á undir þessum kringumstæðum að fá að veita skriflega umsögn fyrir hönd sveitarfélagsins sem lögð verði fram á fundinum 2. júní þar sem hann átti ekki kost á að mæta sem fulltrúi sveitarfélagsins fyrir nefndina.

Sú áætlun sem liggur hér til grundvallar til 4 ára er í stórum dráttum rýr í roðinu er fjármuni til nýframkvæmda í vegagerð varðar. Skal þá fyrst nefnt að einungis eru áætlaðar 200 milljónir í botn Berufjarðar sem enn er ómalbikaður vegur á þjóðvegi 1. Vakin skal sérstök athygli á því að engar deilur eru í dag um vegstæði fyrir botn fjarðarins þar sem sáttir hafa tekist meðal landeigenda um veglínu sem að sveitarfélagið hefur lýst stuðningi við og vegagerðin sömuleiðis sem og vegamálastjóri sjálfur getur staðfest. Þessi framkvæmd getur því farið óhindrað í útboð fyrir áramót og þá þarf að spýta í lófa með miklu mun meiri fjármuni en þær 200 milljónir sem áætlaðar eru 2016. Sveitarstjórn leggur því til að a.m.k. 600 milljónum verði varið til framkvæmdarinnar á árinu 2016 og vegurinn fyrir botn Berufjarðar verði lokið á tveimur árum í stað þriggja, þannig að verklok verði á árinu 2017 í stað 2018 eins og gert er ráð fyrir á áætlun þessari.

Þá ber þess að geta að önnur framkvæmd á 4 ára áætlun er sömuleiðis mjög fjölfarinn þjóðvegur og hefur enn ekki verið bundinn slitlagi og er á milli Djúpavogshrepps og Fljótsdalshéraðs, það er Skriðuvatn – Axarvegur og hefur þessi framkvæmd sömuleiðis beðið um árabíl eftir aðgerðum en er sett á síðasta ár þessa 4 ára áætlunar. Eru þingmenn hér með hvattir til þess að flýta þessari framkvæmd þannig að hún komi til útboðs eigi að síður en á árinu 2016. Hér eru þingmenn því hvattir eindregið til að bretta upp ermar þar sem sýnt er að suðurhluti Austurlands hefur setið hraklega hjá garði er varðar samgöngubætur um langt árabíl langt umfram önnur landsvæði.

Að síðustu skal áréttað að báðir þessar brýnu vegakaflar eru órjúfanlegir hlutar af Axarvegi sem að þingmenn eru síðast en ekki síst hvattir til að verja fyrir suðurhluta Austurlands í langtímaáætlun og þá hefst handa um þann heilsársveg eigi síðar en árið 2019 með fjármuni sem duga til að ljúka vegi með bundnu slitlagi þar um á eigi minna en þremur árum.

Þingmenn allir í samgöngunefnd þingsins eru hér með hvattir til að horfast í augu við þá staðreynd að Djúpavogshreppur og suðurhluti Austurlands er það svæði sem hefur dregist lengst allra landshluta aftur úr þegar horft er til nýframkvæmda í vegagerð. Nú er lag fyrir samgöngunefnd þingsins að bæta úr þeim málum.

F. h. Djúpavogshrepps





Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Vt. Höskuldur Þórhallsson
Skrifstofa Alþingis
150 REYKJAVÍK

Fjarðabyggð 12. júní 2015

Óviðunandi ástand Norðfjarðarflugvallar

Forsvarsmenn sveitarfélagsins Fjarðabyggðar hafa um árabil óskað eftir lagfæringum á Norðfjarðarflugvelli, nú síðast við fjárlaganefnd á fundi nefndarinnar 24. október sl. Ástand flugvallarins er slíkt að grípa verður tafarlaust til aðgerða, svo að völlurinn fái staðið undir því afar mikilvæga hlutaverki sem hann gegnir fyrir Fjórðungssjúkrahúsið í Neskaupstað og sveitarfélög á Austurlandi öllu.

Á Norðfirði fara um þessar mundir fram umfangsmiklar framkvæmdir á vegum ríkisins og sveitarfélagsins, s.s. vegna Norðfjarðarganga, ofanflóðavarna og hafnargerðar. Á meðan stórir verktakar eru á staðnum, er gott tækifæri á að bjóða verkið út og ná hagkvæmum samningum. Áætlaður kostnaður við að koma flugvellið í ásættanlegt horf með bundnu slitlagi er um 150 millj. kr. skv. úttekt og kostnaðaráætlun verkfræðistofunnar Mannvits.

Undirritaður áttar sig vel á þeim krefjandi verkefnum sem nefndin þarf að horfast í augu við á komandi misserum, en framkvæmdum við Norðfjarðarflugvöll verður ekki skotið frekar á frest. Sem stendur er því mikilvægt að ríkisvaldið og sveitarfélagið taki höndum saman um að finna málinu réttan farveg til að koma því strax af stað. Að því gefnu, er sveitarfélagið reiðubúið að leita fjármögnunar í heimabyggð fyrir allt að helmingi kostnaðarins eða 75 millj. kr. gegn samsvarandi fjárframlagi úr ríkissjóði.

Eins og nefndarmönnum eflaust er kunnugt, gegnir Fjórðungssjúkrahúsið í Neskaupstað þýðingarmiklu hlutverki, sem Umdæmissjúkrahús Austurlands og eina sjúkrahúsið frá Akeyri að Selfossi sem veitir sólarhrings bráðaþjónustu og fæðingarþjónustu allan ársins hring. Á heildina litið þjónar fjölbreytt starfsemið allt að 12 þúsund íbúum á 16.000 ferkílómetra landssvæði, auk tugþúsunda innlendra og erlendra ferðamanna.

Þá gegnir fjórðungssjúkrahúsið ekki síður mikilvægu hlutverki fyrir atvinnu- og efnahagslíf svæðisins, þ.á m. nokkur af stærstu sjávarútvegsfyrirtækjum landsins og stóriðju í álframleiðslu. Starfsemi þess er enn fremur á meðal helstu forsenda áframhaldandi uppbyggingar í atvinnu- og verðmætasköpun á Austurlandi. Með hliðsjón af þeirri umfangsmiklu uppbyggingu sem framundan er á Austurlandi, bæði til lands og sjávar, hefur mikilvægi skilvirkrar bráða- og sjúkrahúsþjónustu sjaldan verið meiri en nú.

Gerðar eru á bilinu 500 - 700 aðgerðir á skurðstofum sjúkrahússins árlega og í alvarlegum tilvikum er sjúklingum veitt bráðaaðhlynning, ef flytja verður þá annað vegna sérhæfðra aðgerða. Fæðingar eru að meðaltali um 80 - 90 á ári. Þar af er ein af hverjum tíu með óvæntum inngripum, s.s. bráðakeisara eða öðrum ófyrirséðum frávikum. Ef flytja verður fyrirbura eða nýbura kemur sjúkraflugvél frá Akureyri með lækni og sérhæfðan flutningsbúnað á borð við þrýstijafnaða nýburakassa. Ef ekki er unnt að lenda á Norðfjarðarvelli, þá lengist sjúkraflutningurinn sem nemur akstrinum til Egilsstaðarflugvallar eða um a.m.k. tvær klukkustundir, með tilheyrandi áhættu fyrir líf og heilsu viðkomandi.

Þörf á sjúkraflugi vegna Fjórðungssjúkrahússins, nemur að jafnaði um 40 ferðum á ári hverju. Þegar verst lætur fer fjöldi ferða yfir 60 á ári. Í bráðatilvikum eða umfangsmiklum aðgerðum, eru þýrla eða Fokker flugvél Landhelgisgæslunnar kallaðar út.

Það sem af er þessu ári hefur í 18 sjúkraflugum aðeins tekist að lenda einu sinni á Norðfjarðarflugvelli. Í 17 bráðatilvikum hefur því þurft að aka 75 km. leið frá fjórðungs-sjúkrahúsinu á Egilsstaðarflugvöll; akstur sem getur tekið meira en tvær klukkustundir allt eftir aðstæðum.

Á árinu 2014 og það sem af er þessu ári, varð að hætta við landingu á Norðfjarðarflugvelli í 24 skipti og fljúga þess í stað á Egilsstaðarflugvöll. Af þessum 24 skiptum var aðeins eitt tilvik vegna veðurs. Í hinum 23 tilvikunum varð að loka flugvellinum vegna ástands flugbrautar. Þá var Norðfjarðarflugvöllur lokaður allri flugumferð samfelld frá 27. október 2014 til 23. apríl 2015 vegna ástands brautarinnar.

Síðast en ekki síst, er að mati rekstraraðila sjúkraflugsins, óverjandi að fljúga sjúkraflutningavélum á malarvelli, bæði vegna ótryggara rekstraröryggis vallarins og tjónahættu. Tjón af völdum malarvallarins má rekja m.a. til þess að steinvölur sogast í loftskrúfu vélar og spýtast þaðan út af miklu afli. Steinvala gerði gat á vélarskrokk skv. atvikaskýrslu frá árinu 2012.

Hér að ofan hefur verið leitast við að varpa skýrara ljósi á mikilvægi þess að landingaraðstöðu Norðfjarðarflugvallar verði komið í ásættanlegt horf eins fljótt og kostur er. Er það von mín fyrir hönd allra sem þetta þýðingarmikla mál snertir að erindið hljóti jákvæðar undirtektir umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Virðingarfyllst,



Páll Björgvin Guðmundsson,
bæjarstjóri Fjarðabyggðar

Afrit sent þingmönnum Norðausturkjördæmis

Alþingi
Umhverfis og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík
(sent á rafrænu formi á nefndasvið@althingi.is)

9. júní 2015

Umsögn um mál 770, um þingsályktun um samgönguáætlun 2015-2018.

Vísað er til fundar Fjórðungssambands Vestfirðinga og sveitarfélaga á Vestfjörðum með umhverfis og samgöngunefnd þann 2. júní s.l.. Á fundinum var lagt fram minnisblað samgöngunefndar Fjórðungssambands (sjá viðauka) en jafnframt kynnt að minnisblaðinu yrði fylgt eftir með nánari umsögn.

Stjórn Fjórðungssambands Vestfirðinga fjallaði um málið á fundi sínum þann 8. júní og samþykkti að auka við minnisblaðið með eftirfarandi atriðum;

Hafnir.

Fjórðungssamband Vestfirðinga mótmælir því hve litlu fjármagni á að veita til hafnarframkvæmda á Vestfjörðum á áætlunartímabilinu. Vegna samdráttar í fjárveitingum frá hruni er ástand hafna orðið bágborið og ekki er hægt að ljúka þeim nýframkvæmdum sem lagt hefur verið af stað með. FV beinir því til umhverfis og samgöngunefndar að taka sérstaka umræðu um málefni hafna og vísar þar m.a. til umsagna sveitarfélaga á Vestfjörðum.

Endurbætur vegakerfisins.

Uppbygging og nýframkvæmdir stofnvega með varanlegu slitlagi á Vestfjörðum hefur staðið yfir í um 40 ár. Með þessum langa framkvæmdatíma er vegakerfið orðið mjög misjafnt að gæðum, langir vegakaflar eru samkvæmt nýjustu stöðlum en inn á milli eru kaflar með einbreiðu slitlagi, nær ónýtu burðalagi og standast ekki kröfur til umferðaöryggis. Eru þessir kaflar í raun flöskuhálsar á annars gott vegakerfi, fyrir flutningsaðila, vetrarþjónustu og hinn almenna vegfarenda, ekki síst ferðamenn. Einn lengsti vegkaflinn í þessum efnum er frá hálsinum á milli Hestfjarðar og Seyðisfjarðar og að Hattardalsá í botni Álftafjarðar. Verkefnið er það stórt að það verður ekki tekið af almennu viðhaldsfé og beinir Fjórðungssamband Vestfirðinga til umhverfis og samgöngunefndar að leggja til sérstaka fjárveitingu í þetta verkefni. Heildarkostnaður er metinn um 1,2 milljarðar en því má skipta upp í áfanga.

Einbreiðar brýr.

Fjórðungssamband Vestfirðinga tekur undir umfjöllun samgönguáætlunar um ástand brúa í Vegakerfinu. Einbreiðar brýr á stofnvegkerfi á Vestfjörðum um 40 og auk hinnar augljósu hættu sem af þeim skapast þá eru margar byggðar fyrir áratugum síðan og ekki hannaðar fyrir þá flutninga sem um þær fara í dag. Með vaxandi umsvifum í atvinnulífi þá eru þær orðnar flöskuhálsar, eitt skýrasta dæmið um slíkt er brúin í botni Tálknafjarðar.

Almenningssamgöngur.

Fjórðungssamband Vestfirðinga harmar að ekki verði aukið við fjármagn til almenningssamganga. Sú sérstaka staða er á Vestfjörðum að fjármagn til almenningssamgangna hefur að viðmiði stöðu vegakerfisins eins og það var á árinu 2003. Dæmi um þetta, er að fjármagn til sérleyfisaksturs milli Ísafjarðar og Hólmavíkur og eða á milli Patreksfjarðar, Brjánslækjar og Ísafjarðar, miðast einöngu við akstur yfir sumartímann. Hér er því ekki tekið tillit til þeirra framfara sem hafa orðið á vegakerfinu þessum tíma og aukna kröfu um almenningssamgöngur.

Það eru einnig vonbrigði að í samgönguáætlun er ekki orðið við þeirri sanngjörnu kröfu, að bæta rekstaraðilum lækkun á endurgreiðslu olúgjalds. En endurgreiðsla olúgjalds var lækkuð eftir að landshlutasamtök sveitarfélaga höfðu gengið frá samningum um akstur, en þar var endurgreiðsla olúgjalds ein af samningsforsendum við rekstaraðila og í samningum landshlutasamtakanna við Vegagerðina. Fjórðungssamband Vestfirðinga gerir þá kröfu að mál þetta verði leiðrétt.

Vestfjarðvegur um Dynjandisheiði.

Á bls 45 í þingskjali er tilgreint að *Lagt er til að framkvæmdir við endurgerð Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði hefjist árið 2017 en um er að ræða rúmlega 30 km langan veg.* Með tillögunni fylgir kort með hugmynd að útfærslu á endurgerð vegarins og í greinargerð kemur fram að heildarkostnaður við framkvæmdina geti numið um 4,5 milljörðum.

Fjórðungssamband Vestfirðinga gerir alvarlega athugasemd að við kynningu á tillögunni eru einungis settar fram tillögur að vegstæði vegar á milli Borgarfjarðar í Arnarfirði, frá munna Dýrafjarðarganga og í Flókalund í Vatnsfirði. Hér vantar að tilgreina að vegur um Dynjandisheiði á einnig að tengja suðurfirði Arnarfjarðar t.d. uppúr Trostansfirði eins og vegurinn er í dag. Fjórðungssamband Vestfirðinga fer því að leit við umhverfis og samgöngunefnd að greinargerð samgönguáætlunar verði uppfærð hvað þetta atriði varðar, þannig enginn vafi sé um að hér sé um samhangandi framkvæmd.

Dýrafjarðargöng og endurbygging vegar um Dynjandisheiði felur í sér tvo meginkosti. Annars vegar að mynda að nýju heildstætt þjónustusvæði á Vestfjörðum og stytta aksturstíma á milli atvinnusvæðanna á sunnanverðum og norðanverðum Vestfjörðum. Hinsvegar að stytta vegalengdir frá norðanverðum Vestfjörðum og úr Arnarfirði inn á þjóðvegakerfið.

f.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga

Aðalsteinn Óskarsson, framkvæmdastjóri

Viðauki.

Hér er settir tveir viðaukar, annar vegar minnisblað sem lagt var fram á fundi umhverfis og samgöngunefndar Alþingis þann 2. júní 2015. Hinsvegar er kynnt samþykkt 59. Fjórðungspings Vestfirðinga um samgöngumál.

Minnisblað um þingsályktun um samgönguáætlun 2015-2018.

2. júní 2015

Til umhverfis og samgöngunefndar Alþingis

Frá. Fjórðungssambandi Vestfirðinga Samgöngunefnd Fjórðungssambands Vestfirðinga fjallaði um þingsályktun um samgönguáætlun 2015-2018 á fundi nefndarinnar þann 1. júní 2015. Nefndin telur mikilvægt að nú sé loks komin fram samgönguáætlun sem taki á brýnustu verkefnum sem vestfirsk samfélög og atvinnulíf hafa beðið eftir um langt árabil. Þetta eru framkvæmdir sem hér segir; **Vestfjarðavegur 60 um Gufudalssveit, Dýrafjarðargöng, Dynjandisheiði og Strandavegur norður í Árneshrepp.** Einnig er mikilvægt að aukið fjármagn er nú sett til viðhalds vegakerfisins og til vetrarþjónustu og að aukið fé er til viðhalds á áætlunarflugvöllum.

Nefndin styður því samþykkt samgönguáætlunar. Jafnframt bendir nefndin á að fjármagn til samgöngumála hafi verið skorið það harkalega niður frá hrúni, að sú aukning sem gerð er að tillögu í samgönguáætlun, er ekki nægjanleg til þess að mæta þörfum atvinnulífs og samfélaga á Vestfjörðum. Hvetja verður Alþingi nú við afgreiðslu samgönguáætlunar að auka fjármagn til verkefna innan áætlunarinnar, til þess að þau verði langt kominn við lok áætlunartímabils (sjá kort sem fylgir minnisblaðinu).

- Fagna ber úrsskurði Skipulagsstofnunar um að heimila umhverfismat á leið Þ-H í Gufudalssveit. Sú ákvörðun mun kalla á auknar rannsóknir á umhverfi og lífríki svæðisins og því verður að tryggja að þær rannsóknir verði fjármagnaðar þannig ekki verði um frekari tafir á þessu mikilvæga verkefni.
- Flýta útboði og framkvæmd Dýrafjarðarganga þannig hefja megi framkvæmdir haustið 2016. Dýrafjarðargöng eru meginforsenda fyrir eflingu fiskeldis á Vestfjörðum t.d. uppbyggingu miðlægrar þjónustu og fyrir ferðaþjónustu á Vestfjörðum með bættu aðgengi að Dynjanda.
- Flýta framkvæmdum á Veidileysuhálsi á Strandavegi. Endurbygging vegar um Veidileysuháls mun gera mögulegt að hækka snjósmokstursstig og lengja þannig verulega nýtingu Strandavegar árið um kring, fyrir samfélag og atvinnulíf í Árneshreppi
- Auka fjármagn til rannsókna er varða nýja jarðgangakosti s.s. Álftafjarðargöng og hefja undirbúning að könnun á öðrum jarðgangakostum á Vestfjörðum til frekari eflingar samfélagi og atvinnulífi á svæðinu.

Ályktun 59. Fjórðungsþings Vestfirðinga.

Bættar samgöngur á Vestfjörðum eru hagsmunir allra

59. Fjórðungsþing Vestfirðinga haldið á Þingeyri 3.-4. október 2014 gerir þá skýlausu kröfu til stjórnvalda að staðið verði við fyrirheit allra stjórn málaflókka um að samgöngubætur á Vestfjörðum fái forgang í Samgönguáætlun til skemmri og lengri tíma. Hagkerfi og vaxtarmöguleikar Vestfjarða líða fyrir það að vegir og fjarskipti eru á mörgum stöðum árum og áratugum á eftir því sem gerist og gengur í nútímasamfélagi.

Brýnustu úrlausnarefnin eru:

1. Að ákveða og koma í framkvæmd vegagerð um Gufudalssveit í Barðastrandarsýslu á Vestfjarðavegi 60 eigi síðar en á árinu 2015.
2. Að standa við áætlanir og fyrirheit um gerð Dýrafjarðarganga 2016-2019 og að endurgerð vega um Dynjandisheiði verður flýtt eins og kostur er.
3. Að vinna að uppbyggingu nýs vegar í Árneshrepp í áföngum, þar sem byrjað verði á vegi um Veiðileysuháls og Bjarnarfjarðarháls.
4. Að jarðgöng á milli Ísafjarðar og Súðavíkur komist inn á Samgönguáætlun, sem næstu jarðgöng á eftir Dýrafjarðargöngum.

Með þessum áföngum verður loks hægt að segja að allir þéttbýlisstaðir á Vestfjörðum og öll byggðarlög hafi komist í ásættanlegt vegasamband innan héraðs og við aðra landshluta.

Fjórðungsþing Vestfirðinga minnir á, að á meðan stór hluti vega á Vestfjörðum er ekki kominn með bundið slitlag, er mikilvægt að tryggja fjármuni til viðhalds. Viðhald vega er mikilvægur öryggisþáttur sem ekki má gleymast.

Fjórðungsþing Vestfirðinga krefst þess að farið verði í endurbætur á vegum að helstu ferðamannaperlum Vestfjarða, svo sem Látrabjargi, Dynjanda, Trékyllisvík og Kaldalóni til að styðja uppbyggingu ferðaþjónustu og auka öryggi vegfarenda. Ljóst má vera að íslenskt þjóðfélag verður af miklum tekjum á ári hverju vegna vegaleysis á þessum stöðum.

Fjórðungsþing ályktar um láglendisveg um Gufudalssveit

Fjórðungsþing Vestfirðinga tekur undir samþykkt stjórnar FV frá 20. september síðastliðnum og beinir því til stjórnvalda að ljúka án frekari tafa undirbúningi og ákvarðanatöku, svo hægt sé að hefja lagningu nýs láglendisvegar um Gufudalssveit (Vestfjarðavegur 60) á árinu 2015.

Fjórðungsþing Vestfirðinga telur í þeim efnum, algjörlega óásættanlegt að teifa málið með því að kæra það til Úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Þessi framkvæmd er grundvallaratriði fyrir öryggi vegfarenda og eflingu byggðar á Vestfjörðum og má ekki dragast meira en þegar er raunin. Sú óvissa sem uppi hefur verið um framkvæmdina síðustu árin er óþolandi og hamlandi fyrir uppbyggingu og vöxt atvinnulífsins á Vestfjörðum. Það er krafa Vestfirðinga að það muni ekki bitna á öðrum nauðsynlegum samgönguverkefnum á Vestfjörðum, ef verkefnið verður kostnaðarsamara en að hefur verið stefnt hingað til.

Innanlandsflug til Ísafjarðar, Bíldudals og á Gjögur eru almenningssamgöngur

Áætlunarflug á milli Reykjavíkur og Ísafjarðar, Bíldudals og Gjögurs eru mikilvægustu almenningssamgöngur Vestfirðinga og lifað byggðanna stóran hluta ársins. Brýnt er að standa vörð um þá þjónustu og öryggi sem flugsamgöngur veita íbúum á Vestfjörðum. Ljúka þarf lagningu slitlags á flugvöllinn á Gjögri. Fjármagn til endurbóta á flugvöllunum á Þingeyri, Bíldudal og Ísafirði hefur verið

skorið niður við trog og verður ekki við það unað lengur. Þá minnir Fjórðungsþing á að mikilvægi Reykjavíkurflogvallar fyrir samgöngur á milli landsbyggðar og höfuðborgar verður aldrei of oft ítrekað.

Um hringtengingu ljósleiðara um Vestfirði

Þrátt fyrir verulegar umbætur á nettengingum undanfarið hafa nýlegir atburðir sýnt svo ekki verður um villst að hringtenging ljósleiðara um Vestfirði er alger forsenda þess að atvinnulíf og samfélag Vestfjarða nái að standa jafnfætis öðrum byggðarlögum í landinu. Fjórðungsþing Vestfirðinga heitir á stjórnvöld að standa við gefin fyrirheit um skjóta úrlausn þeirra mála. Lagning ljósleiðara frá botni Hrútafjarðar norður Strandir til Strandabyggðar og Kaldrananeshrepps þýðir að þessi svæði fá loks viðunandi netsamband sem er forsenda áframhaldandi uppbyggingar á svæðunum. Tenging Strandabyggðar við Ísafjörð gegnum Djúpið lokar hringnum og þannig mun gagnaflutningsnet um Vestfirði verða grundvöllur bættra búsetuskilyrða á Vestfjörðum og auka öryggi íbúa.

Um strandsiglingar

Fjórðungsþing Vestfirðinga leggur áherslu á að stjórnvöld haldi vöku sinni og tryggi framhald sjóflutninga í kringum landið.

Innanlandsflug

59. Fjórðungsþing Vestfirðinga haldið á Þingeyri dagana 3.-4. október 2014 mótmælir harðlega niðurskurði þeim sem birtist í fjárlagafrumvarpi ársins 2015 er snýr að flugvöllum og niðurgreiðslum til innanlandsflugs.

Það er mikið áhyggjuefni að framlög séu lækkuð um 5,2% til ISAVIA vegna flugvalla- og flugleiðsöguþjónustu. Engin fyrirmæli eru um hvar eða hvernig skuli standa að lækkuninni og er því ISAVIA í sjálfsvald sett hvort flugvöllum verði lokað eða þjónusta skert. Ljóst er þó að einhvers staðar mun þessi lækkun koma fram. Í ofanálæg lækka styrkir til innanlandsflugs um 4 m.kr., og hefur fjárlagaliðurinn lækkað um 90 m.kr. frá árinu 2009. Áætlunarflugvöllum hefur fækkað en kostnaður flugrekenda hefur hækkað á sama tíma. Til að bæta í skömmina þá hafa stjórnvöld á hverjum tíma tekið til sín sparnað vegna fækkunar áætlunarflugvalla, í stað þess að nýta fjárveitinguna til að halda öðru flugi í horfinu. Að óbreyttu stafar innanlandsfluginu mikil ógn af fyrirætlunum ríkisvaldsins sem birtast í fjárlögum 2015. Þar hljóta Vestfirðirnir að vera í hættu.

59. Fjórðungsþing Vestfirðinga leggur mikla áherslu á að þessi stefna sem sett er fram í fjárlagafrumvarpinu verði endurskoðuð, enda er innanlandsflugið lífæð landsins, bæði hvað varðar fólks- og vöruflutninga. Ljóst er að aukinn niðurskurður á þessu sviði hefði alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir landið allt. Fjórðungsþing hvetur jafnframt stjórnvöld til að breyta reglugerðum þannig að hægt sé að færa fjármagn frá Keflavíkurflogvelli og inn í innanlandsflugið, enda hlýtur það að styðja við hvort annað, innanlandsflugið og millilandaflugið. Fordæmi fyrir slíku má meðal annars finna í Noregi.

Uppbygging alþjóðaflugvallar á Vestfjörðum

59. Fjórðungsþing Vestfirðinga haldið á Þingeyri 3. og 4. október 2014 skorar á stjórnvöld að hefja undirbúning að uppbyggingu alþjóðaflugvallar á Vestfjörðum. Í ljósi nálægðar við gjöful fiskimið, mikla uppbyggingu fiskeldis og aukins áhuga erlendra ferðamanna á fjórðungnum er alþjóðlegur flugvöllur mikilvæg forsenda fyrir frekari atvinnuuppbyggingu í landshlutanum. Alþjóðlegur flugvöllur mun einnig jafna samkeppnisstöðu fjórðungsins við aðra landshluta sem og búsetuskilyrði á milli þeirra.

Minnisblað um þingsályktun um samgönguáætlun 2015-2018.

2. júní 2015

Til umhverfis og samgöngunefndar Alþingis

Frá Fjórðungssambandi Vestfirðinga

Samgöngunefnd Fjórðungssambands Vestfirðinga fjallaði um þingsályktun um samgönguáætlun 2015-2018 á fundi nefndarinnar þann 1. júní 2015. Nefndin telur mikilvægt að nú sé loks komin fram samgönguáætlun sem taki á brýnustu verkefnum sem vestfirsk samfélög og atvinnulíf hafa beðið eftir um langt árabil. Þetta eru framkvæmdir sem hér segir; **Vestfjarðavegur 60 um Gufudalssveit, Dýrafjarðargöng, Dynjandisheiði og Strandavegur norður í Árneshrepp.** Einnig er mikilvægt að aukið fjármagn er nú sett til viðhalds vegakerfisins og til vetrarþjónustu og að aukið fé er til viðhalds á áætlunarflugvöllum.

Nefndin styður því samþykkt samgönguáætlunar. Jafnframt bendir nefndin á að fjármagn til samgöngumála hafi verið skorið það harkalega niður frá hrúni, að sú aukning sem gerð er að tillögu í samgönguáætlun, er ekki nægjanleg til þess að mæta þörfum atvinnulífs og samfélaga á Vestfjörðum. Hvetja verður Alþingi nú við afgreiðslu samgönguáætlunar að auka fjármagn til verkefna innan áætlunarinnar, til þess að þau verði langt kominn við lok áætlunartímabils (sjá kort sem fylgir minnisblaðinu).

- Fagna ber úrsskurði Skipulagsstofnunar um að heimila umhverfismat á leið Þ-H í Gufudalssveit. Sú ákvörðun mun kalla á auknar rannsóknir á umhverfi og lífríki svæðisins og því verður að tryggja að þær rannsóknir verði fjármagnaðar þannig ekki verði um frekari tafir á þessu mikilvæga verkefni.
- Flýta útboði og framkvæmd Dýrafjarðarganga þannig hefja megi framkvæmdir haustið 2016. Dýrafjarðargöng eru meginforsenda fyrir eflingu fiskeldis á Vestfjörðum t.d. uppbyggingu miðlægrar þjónustu og fyrir ferðaþjónustu á Vestfjörðum með bættu aðgengi að Dynjanda.
- Flýta framkvæmdum á Veiðileysuhálsi á Strandavegi. Endurbygging vegar um Veiðileysuháls mun gera mögulegt að hækka snjómokstursstig og lengja þannig verulega nýtingu Strandavegar árið um kring, fyrir samfélag og atvinnulíf í Árneshreppi
- Auka fjármagn til rannsókna er varða nýja jarðgangakosti s.s. Álftafjarðargöng og hefja undirbúning að könnun á öðrum jarðgangakostum á Vestfjörðum til frekari eflingar samfélagi og atvinnulífi á svæðinu.

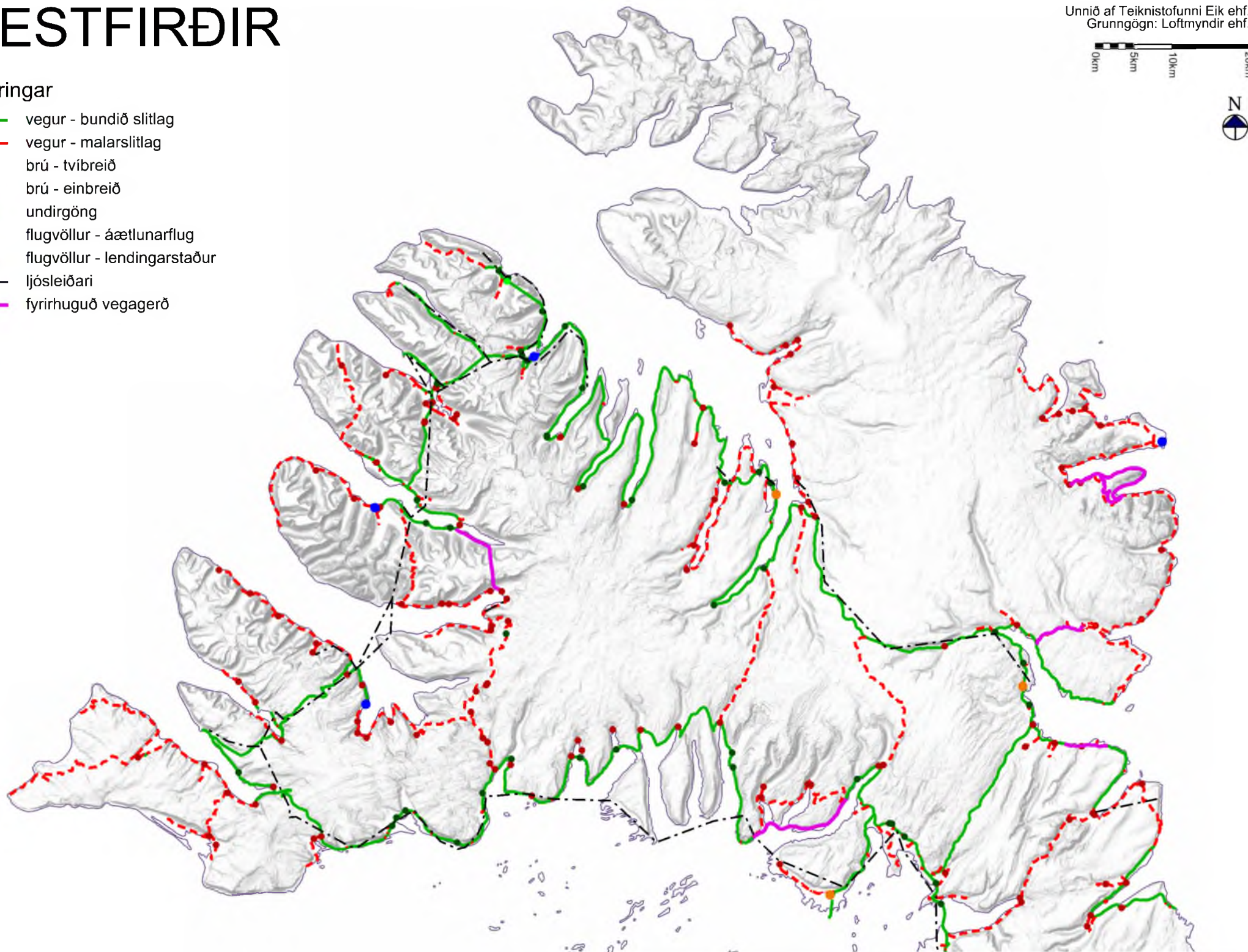
VESTFIRÐIR

Skýringar

- vegur - bundið slitlag
- - - vegur - malarslitlag
- brú - tvíbreið
- brú - einbreið
- undirgöng
- flugvöllur - áætlunarflug
- flugvöllur - landingarstaður
- - - ljósleiðari
- fyrirhuguð vegagerð

Unnið af Teiknistofunni Eik ehf.
Grunngögn: Loftmyndir ehf.

0km 5km 10km 20km



Minnisblað

Móttakandi: Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Varðandi: Grindavíkurhöfn-Miðgarður

1504031

Dags.: 15.06.2015

Málefni: Umsögn um Samgönguáætlun 2015-2018

Afrit: Innanríkisráðuneytið Vegagerðin siglingasvið

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun 2015-2018

Í tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun 2015-2018 er gert ráð fyrir framlögum til endurbyggingar 180 metra af viðlegukanti Miðgarðs. Sjá nánar í Töflu 2 um *Fjárveitingar til hafna í grunnneti, nýframkvæmdir* á árunum 2017-2018 að fjárhæð 154,8 milljónir.

Í tillöguna vantar framlög vegna 77 metra kafla og vegna nauðsynlegrar dýpkunar. Í minnisblaði Siglingasviðs Vegagerðarinnar um enduruppbyggingu Miðgarðs, dags. 8. maí 2015 er heildarverkefninu gerð góð skil. Jafnframt er fyrirbyggjandi frumhönnunartillaga um útfærslu framkvæmdarinnar, *Grindavíkurhöfn, Miðgarður endurbygging-stálþil og dýpkun*, dags. maí 2015. Að mati Siglingasviðs Vegagerðarinnar er heildarkostnaður við verkið 1.026 milljónir og hlutur ríkisins 588 milljónir.

Grindavíkurbær leggur til eftirfarandi breytingatillögu.

Breytingatillaga:

Að fylgt verði tillögu Siglingasviðs Vegagerðarinnar um útfærslu og frumhönnun endurbyggingu Miðgarðs og nauðsynlega dýpkun.

- Að fjármögnun verksins verði þannig háttað að heimilt verði að hefja hönnun og gerð útboðsgagna á árinu 2015, þannig að framkvæmdir geti hafist á árinu 2016.
- Að verkið verði unnið í tveimur áföngum og verktími verði að hámarki þrjú ár, þ.e. á árunum 2016-2018.
- Að í fjárlögum árána 2016-2018 verði gert ráð fyrir framlögum til verksins sem uppfylli skyldur ríkisins, eða að núvirði um tæpar 600 milljónir króna.
 - Í meðfylgjandi töflu má sjá tillöguna eins og hún liggur fyrir í Samgönguáætlun annarsvegar og hinsvegar breytingatillögu Grindavíkurbæjar.

	2016	2017	2018	Alls
Til endurbyggingar Miðgarðs, 180 metrar		67,2	87,6	154,8
Tillaga Grindavíkur með vísan til minnisblaðs Vegagerðar	180	230	180	590

Farið er fram á að greiðslupátttaka ríkisins sé í samræmi við 7. gr. laga nr. 119/2014 um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003, þ.e. 75% vegna endurbóta og 60% vegna nýframkvæmda. Grindavíkurbær er reiðubúinn að fjármagna sinn hlut framkvæmdanna.

Rökstuðningur:

Að mati Grindavíkurbæjar er afar mikilvægt að horfa til þjóðhagslegs mikilvægis samgöngumannvirkja þegar verkefnum er forgangsraðað. Grindavíkurhöfn er ein af

grunnstoðum sjávarútvegs á Íslandi og í fjórða sæti yfir þær hafnir landsins sem skapa mest aflaverðmæti.

Í meðfylgjandi töflu má sjá yfirlit yfir þær 11 hafnir á landinu sem hafa flesta lengdarmetra í viðlegukanti og verðmæti þess afla sem þar var landað á árinu 2013. Eins og sjá má er verðmæti afla á hvern meter viðlegukants í Grindavík næsthæst á landinu. Endurspeglar sú staðreynd það útgerðarmynstur og þjónustu sem Grindavíkurhöfn stendur fyrir. Afar mikilvægt er að allir viðlegukantar séu í notkun og geti veitt þjónustu hratt og örugglega, svo skip komist sem fyrst aftur á sjó til veiða.

Umsvif við höfnina hafa vaxið jafnt og þétt undanfarin ár og munu halda áfram að vaxa vegna nýrrar fiskvinnslu Vísis hf. og aukningar í kvóta á komandi fiskveiðiári.

Viðlegukantar, metrar	Höfn	Verðmæti afla 2013	Kr/m
6.616	Reykjavíkurhöfn	23.311.108	3.523
2.045	Vestmannaeyjar	15.745.153	7.699
1.600	Akureyri	4.125.542	2.578
1.300	Hafnarfjörður	4.970.935	3.824
1.294	Ísafjörður	5.403.383	4.176
1.200	Þorlákshöfn	2.609.232	2.174
1.043	Siglufjörður	6.604.093	6.332
976	Akraneshöfn	1.150.096	1.178
950	Grindavík	9.759.454	10.273
775	Neskaupstaður	13.987.178	18.048
788	Ólafsvík	2.545.567	3.230
520	Sandgerði	2.672.785	5.140

Til skýringa er rétt að geta þess að hinar hafnirnar hafa umtalsvert meiri umsvif og tekjur af vöruflutningum en Grindavíkurhöfn, þannig að til samanburðar er Sandgerðishöfn með á listanum sem hefur álíka mikil umsvif af vöruflutningum og Grindavíkurhöfn.

Þrátt fyrir mikil umsvif og þjóðhagslegt mikilvægi eru tekjur hafnarinnar takmarkaðar, eða um 180 milljónir árlega. Tekjur ríkissjóðs af þeim umsvifum sem Grindavíkurhöfn skapar eru mun meiri, hvort sem litið er til skatttekna eða veiðigjalda. Afla sem landað er í Grindavíkurhöfn hefur árlega skilað þjóðarþúinu tugum milljarða í erlendum gjaldeyri, en það sem vantað hefur upp á rekstur hafnarinnar verið sett á framfærslu íbúa bæjarins því höfnin hefur ekki staðið undir afborgunum lána.

Grindavíkurbær er hlynntur þeirri útfærslu og frumhönnun sem Siglingasvið Vegagerðarinnar hefur lagt fram og telur ekkert standa í vegi fyrir því að halda undirbúningi og hönnun verksins áfram.

Í tillögunni er gert ráð fyrir framlögum til endurbyggingar 180 metra af viðlegukanti Miðgarðs í Töflu 2 um *Fjárveitingar til hafna í grunnneti, nýframkvæmdir* á árunum 2017-2018 að fjárhæð 154,8 milljónir. Í tillöguna vantar framlög vegna 77 metra kafla og vegna nauðsynlegrar dýpkunar. Í minnisblaði Siglingasviðs Vegagerðarinnar um enduruppbyggingu Miðgarðs, dags. 8. maí 2015 er heildarverkefninu gerð góð skil. Jafnframt er fyrirbyggjandi frumhönnunartillaga um útfærslu framkvæmdarinnar, *Grindavíkurhöfn, Miðgarður endurbygging-stálpil og dýpkun*, dags. maí 2015.

Afar brýnt er að hefja framkvæmdir sem fyrst og koma Miðgarði í fulla notkun. Grindavíkurhöfn hefur þurft að vísa skipum frá vegna plássleysis, því þungatakmörkanir eru á bryggjunni, erfitt er að afhenda rafmagn og sum skipanna eru of djúprist.

Nánari upplýsingvar veita undirritaðir.

Róbert Ragnarsson, bæjarstjóri og Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri



HAFNARFJÖRÐUR

Innanríkisráðuneytið
Ólöf Nordal ráðherra
Sölvhólsögötu 7
101 Reykjavík

Hafnarfirði, 3. júní 2015.

Varðar mislæg gatnamót í Hafnarfirði

Með erindi þessu er lögð áhersla á mikilvægi þess að flýtt sé framkvæmdum við öruggar tengingar Vallahverfis og iðnaðarhverfa í suðvesturhluta Hafnarfjarðar til að tryggja öryggi fólks sem þar býr og starfar. Jafnframt að greiða úr umferðarmálum þessara hverfa. Þetta snýst fyrst og fremst um mislæg gatnamót Krýsuvíkurvegar. Þessi gatnamót Reykjanesbrautar eru nauðsynleg og löngu orðin tímabær og má líta á að framlög til vegamála í Hafnarfirði undanfarin ár hafa verið mun lægra en til aðliggjandi sveitarfélaga.

Til að komast út úr Vallahverfinu í dag þurfa þeir sem lengsta leið eiga að fara í gegnum 12 hringtorg til að komast út á mislæg og örygg gatnamót við Strandgötu eða að öðrum kosti að fara gegnum 7 hringtorg út á hin hættulegu T-gatnamót Krýsuvíkurvegar og Reykjanesbrautar. Við endurbætur á Krýsuvíkurvegi fyrir nokkrum árum var hann til bráðabirgða tengdur við einföld T-gatnamót inn í iðnaðarhverfið Hellnahraun 1 og þannig er staðan enn. Þau gatnamót eru ekki ætluð til framtíðar þar sem þau eru hættuleg vegna umferðarhraða á Reykjanesbraut. Bílar eru að taka vinstri beygju frá austri inn í hverfið og til vesturs út úr hverfinu, hvort tveggja í veg fyrir hraða umferð á Reykjanesbraut þ.m.t. stórir vöruflutningabílar í mismunandi akstursskilyrðum. Slíkt er óásættanlegt vegna öryggis íbúanna, m.a. fyrir sjúkrabíla og slökkvibíla, sjá meðfylgjandi bréf slökkviliðsstjóra Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins, dags. 18. maí 2015. Varðandi iðnaðarhverfin í Hellnahrauni og Selhrauni, þá fer öll umferð til og frá þeim einnig um þessi hættulegu T-gatnamót, sjá meðfylgjandi mynd, ásamt grjótfutningabílum úr námum í upplandinu. Þegar mislægu gatnamótin koma verða T-gatnamótin lögð af og aðkoma í iðnaðarhverfið verður frá gatnamótum á Krýsuvíkurveginum.

Mislæg gatnamót Krýsuvíkurvegar við Reykjanesbraut eru á vegaáætlun árið 2018-2020. Vegna mikillar fjölgunar íbúa á Völlum og vaxandi starfssemi fyrirtækja í iðnaðarhverfunum er það mikið hagsmuna- og öryggismál fyrir áframhaldandi uppbyggingu að þessari framkvæmd verði flýtt þannig að hún komi til framkvæmda sem fyrst og verði lokið eigi síðar en 2016. Íbúar á Völlum eru nú rúmlega 4.800 og þeir sem búa í syðri hluta hverfisins nota nú þegar þessi T-gatnamót. Með frekari uppbyggingu á næstu svæðum Valla munu þeir íbúar, um 1.500 manns, einnig nota gatnamótin. Fyrirtækjum á iðnaðarsvæðunum mun einnig fjölga og auk þess er að hefjast mikil uppbygging Icelandair á miðsvæði



HAFNARFJÖRÐUR

Valla og má búast við að rútur til og frá Keflavík muni nota gatnamótin. Ástandið á því aðeins eftir að versna á næstu árum. Einnig má nefna að á Völlum er stærsti grunnskóli landsins og er það mikið öryggisatriði að eiga útkomu um örugg gatnamót ef leiðin að gatnamótunum við Strandgötu lokast af einhverjum ástæðum.

Af þessu má sjá að það er mikið hagsmunamál og öryggismál fyrir Hafnarfjörð að þessi mislægu gatnamót komi sem allra fyrst og eigi síðar en 2016. Samkvæmt áliti Vegagerðarinnar geta þessi mislægu gatnamót komið ein sér og þá hugsanlega sem fyrsti áfangi tvöföldunar Reykjanesbrautar frá þeim að Kaldárselsvegi. Það er yfirlýst stefna Vegagerðarinnar að flest eða öll gatnamót Reykjanesbrautar séu mislæg. Séu talin gatnamót frá Reykjanesbæ að Hafnarfirði eru 6 þeirra mislæg og sum þeirra að lítilli eða engri byggð, sjá meðfylgjandi loftmynd af mislægum gatnamótum í Innri Njarðvíkum. Þau gatnamót eru ætluð að þjóna fyrirhugaðri byggð. Milli Hafnarfjarðar og Vesturlandsvegar gegnum Garðabæ og Kópavog eru 4 mislæg gatnamót og engin gatnamót í fleti. Í Hafnarfirði eru einungis 3 mislæg gatnamót á Reykjanesbraut, þar af ein sem einungis þjóna álverinu í Straumsvík, en 5 gatnamót í fleti. Sú staða er að okkar mati óviðunandi.

Meðfylgjandi er mynd af Vallahverfinu sem sýnir tengingu Vallahverfisins við Reykjanesbraut. Myndin sýnir mikilvægi þess að mislæg gatnamót verði sett upp til að tengja Krýsuvíkurveg við Reykjanesbraut.

Með vísan til framanritaðs með áherlsu á öryggi fyrir íbúa o.fl. fer Hafnarfjarðarkaupstaður fram á að séð verði til þess að mislægt gatnamót Krýsuvíkurvegar og Reykjanesbrautar verði komin í notkun eigi síðar en í lok árs 2016.

Virðingarfyllt,

Haraldur L. Haraldsson,
bæjarstjóri.

Afrit sent: Umhverfis- og samgöngunefnd, þingmönnum Suðvesturkjördæmis og vegamálastjóra

Hjálagt: Bréf slökkviliðsstjóra SHS, dags. 18. maí 2015, og tvær myndir.



Reykjavík, 18. maí 2015

Haraldur Líndal Haraldsson, bæjarstjóri
Ráðhúsi Hafnarfjarðar
Strandgötu 6
220 Hafnarfjörður

Varðar: Úrbætur á aðkomu viðbragðsaðila í Vallahverfið

Vallahverfið hefur verið í hraðri uppbyggingu síðastliðin ár og ákveðin reynsla komin á viðbragð Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins (SHS) í hverfið. Útköllum hefur fjölgað í takt við þróun íbúafjölda, en íbúar hverfisins eru nú vel yfir 4.000 og það telst því nokkuð fjölmennt hverfi á íslenskan mælikvarða.

Núverandi aðkoma SHS að Vallahverfinu er hvorki í takt við aðalskipulag svæðisins né ásættanleg. Að vissu leyti er gert ráð fyrir að aðkoma viðbragðsaðila sé eftir Ásbraut sem er á löngum köflum einbreið og því ómögulegt fyrir venjulega umferð að hleypa viðbragðsaðilum framúr. Einnig er mikið magn af hringtorgum á Ásbrautinni sem dregur verulega úr viðbragðsflyti. Annar möguleiki er að keyra eftir Reykjanesbrautinni að Straumsvík og tengjast Krýsuvíkurveginum og þvera með því Reykjanesbrautina, sem er ekki viðunandi lausn m.t.t. umferðaröryggis. Vert er að hafa í huga þegar þessi mál eru skoðuð að viðbragðstími þeirra sem veita neyðarþjónustu, eins og lögreglu, slökkviliðs og sjúkraflutninga, er grundvallarforsenda fyrir árangri þeirra.

Í ljósi þeirrar reynslu sem SHS hefur af útköllum í Vallahverfið undanfarin ár vill undirritaður leggja eftirfarandi til:

Að yfirvöld Hafnarfjarðar beiti sér hið fyrsta fyrir úrbótum á aðkomu viðbragðsaðila í hverfið með því að aðalskipulag Hafnarfjarðar 2013 - 2025 nái fram að ganga.

Í skipulaginu er gert ráð fyrir að meginaðkoma viðbragðsaðila í Vallahverfið sé með tengingu Krýsuvíkurvegar við Reykjanesbraut með mislægum gatnamótum. Aðalskipulag hverfisins uppfyllir þær kröfur sem almennt eru gerðar til skipulags hvað varðar öryggi íbúa gagnvart aðkomu viðbragðsaðila.

Til að undirstrika mikilvægi þess að ráðist verði í úrbætur hið fyrsta má benda á að ítrekað hefur hverfið einangrast þegar eitthvað hreyfir við veðri og það jafnvel vegna þess að ein illa búin bifreið hefur stíflað allt flæði. Íbúar hafa ekki komist leiðar sinnar og viðbragðsaðilar ekki getað sinnt mögulegum beiðnum á sama tíma.

Undirritaður er reiðubúinn að veita frekari upplýsingar og/eða rökstuðning ef þess er óskað.

Virðingarfyllt,


Jón Viðar Matthíasson,
slökkviliðsstjóri Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins.



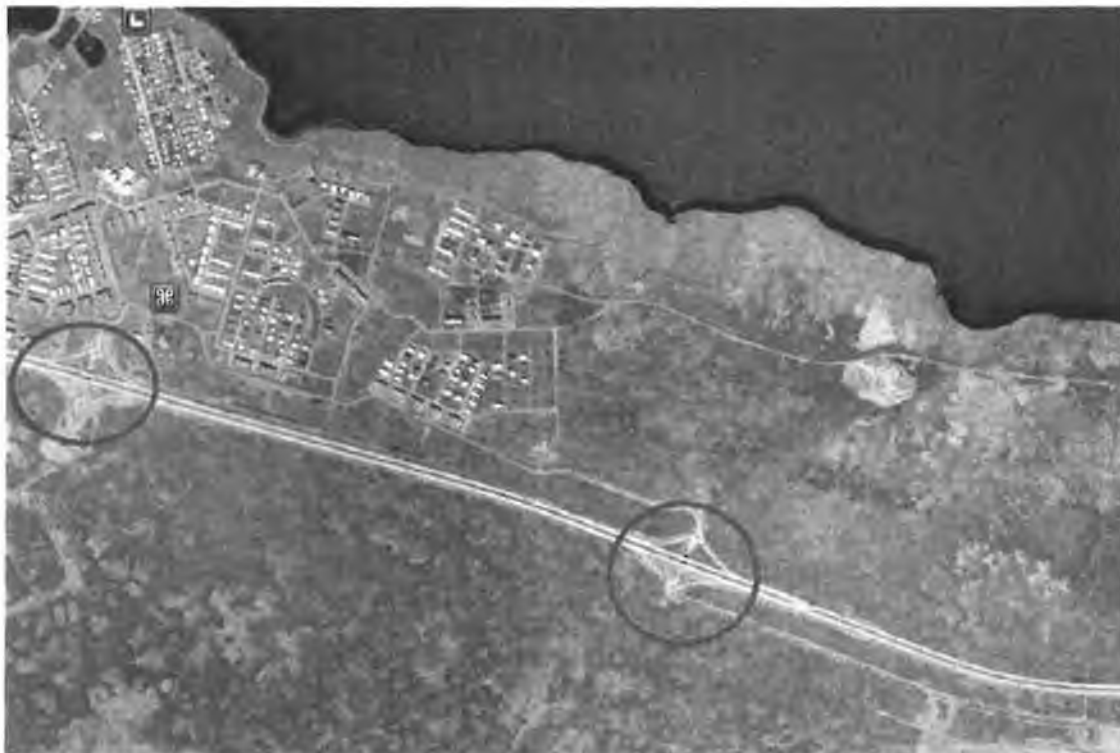
HAFNARFJÖRÐUR



Vallahverfi



HAFNARFJÖRÐUR



Innri-Njarðvík



HAFNARFJÖRÐUR

	Hafnarfjarðarbær
Innk:	15/6 2015
Málsnr:	1505292
Bréfal:	561

Innanríkisráðuneytið
Ólöf Nordal, innanríkisráðherra

Sölvhólgötu 7
101 Reykjavík

Hafnarfirði, 11. júní 2015
1505292 AUT

Mislæg gatnamót Krýsuvíkurveg og Reykjanesbrautar

Á fundi bæjarstjórnar 10. júní sl. var eftirfarandi áskorun samþykkt:

"Með vísan til erindis bæjarstjóra til innanríkisráðherra, dags. 3. júní 2015, og erindis slökkviliðsstjóra SHS, dags. 18. maí 2015, skorar bæjarstjórn Hafnarfjarðar á innanríkisráðherra, umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis og vegamálastjóra að sjá til þess að ekki verði frekari töf á framkvæmdum við mislæg gatnamót Krýsuvíkurveg og Reykjanesbrautar og framkvæmdir hefjist nú þegar. Samkvæmt samgönguáætlun 2007-2010 voru framkvæmdir við mislæg gatnamót við Krýsuvíkurveg áætlaðar á árunum 2008-2009. Þrátt fyrir mikla uppbyggingu á svæðinu og fjölgun íbúa síðustu ár gerir núverandi vegaáætlun hins vegar ekki ráð fyrir að ráðist verði í framkvæmdirnar fyrr en á árunum 2018-2020. Í Vallahverfinu í Hafnarfirði eru um 4.800 íbúar og mun fjölga á næstu misserum. Í hverfinu er stærsti grunnskóli landsins, auk leikskóla, íþróttamannvirkja og fjölbreyttrar atvinnustarfsemi. Núverandi vegtenging þjónar ekki lengur hverfinu og leið inn og úr innsta hluta hverfisins er bæði löng og þröng. Dæmi eru um að hverfið hafi lokast tímabundið vegna fannfergis og bílar festst í þröngum götum á milli hringtorga og í hringtorgum. Núverandi T laga gatnamót Krýsuvíkurveg og Reykjanesbrautar eru helsta samgönguæð inn í iðnaðarhverfið sunnan Reykjanesbrautar. Mikil uppbygging er á iðnaðarsvæðinu, umferð til og frá iðnaðarhverfinu fer í gegnum þessi T laga gatnamót þar sem umferð á Reykjanesbraut er mjög hröð og því mikil slysaþætta til staðar. Óbreytt ástand getur því við ákveðnar aðstæður leitt til þess að hættuástand skapast. Því er mikilvægt að ekki verði frekari tafir á framkvæmdum við mislæg gatnamót Krýsuvíkurveg og Reykjanesbrautar, enda munu þau bæta mjög samgöngur á svæðinu og auka öryggi í hverfinu."

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,


Haraldur Lindal, Haraldsson
bæjarstjóri

Hjálagt: Erindi Icelandair dags., 5. júní sl. og íbúasamtaka Vallahverfis dags., 8. júní sl.

Sent: Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, þingmönnum suðvesturkjördæmis og vegamálastjóra

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
b.t. nefndarrítara
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavíkurlugvelli, 5. júní 2015

Efni: Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018 (770. mál)

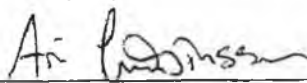
Með ofangreindri þingsályktunartillögu hyggst Alþingi álykta, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að á árunum 2015–2018 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við fyrirhugaða verkefnaáætlun sem er hluti af og innan ramma samgönguáætlunar fyrir árin 2011–2022 þar sem mörkuð er stefna og markmið sett fyrir allar greinar samgangna á gildistíma áætlunarinnar.

Í fyrirbyggjandi tillögu er meðal annars fjallað um fjármögnun mislægra gatnamóta á mörkum Krýsuvíkurvegar og Reykjanesbrautar en gert er ráð fyrir að 1.000 milljónum verði varið til þessara framkvæmda árið 2018. Icelandair telur mikilvægt að ráðist verði fyrir í þessa framkvæmd vegna þeirrar uppbyggingar sem fyrirhuguð er í Vallahverfi Hafnarfjarðar. Þar má nefna að Icelandair stendur nú að umfangsmiklum framkvæmdum á Flugvöllum þar sem opnað hefur verið þjálfunarsetur en jafnframt er áætlað að færa hluta af starfsemi fyrirtækisins þangað að frekara leyti.

Með vísan til þess sem að ofan greinir má ætla að mikil umferð verði á svæðinu af hálfu áhafna og annarra starfsmanna Icelandair. Áhafnir koma til með að mæta til starfa á Flugvöllum og áhafnarútur sem fara til Keflavíkurflugvallar þurfa þá að keyra í gegnum hverfið. Þessar breytingar á starfseminni munu koma til framkvæmda strax í haust þannig að veruleg umferðaraukning mun verða á svæðinu frá þeim tíma. Að mati Icelandair eru núverandi gatnamót á svæðinu ekki fullnægjandi til þess að anna aukinni umferð á svæðinu. Það er því öryggisatriði að koma á fót mislægum gatnamótum sem allra fyrst.

Í ljósi ofangreinds leggur Icelandair áherslu á að umræddri framkvæmd verði flýtt og komi hún til framkvæmda eigi síðar en árið 2016.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair ehf.



Ari Guðjónsson hdl.

Innanríkisráðuneytið
Ólöf Nordal ráðherra
Sölvhólsgrötu 7
101 Reykjavík

Hafnarfirði 8. júní 2015

Mislæg gatnamót Reykjanesbrautar og Krísvíkurvegar

Íbúasamtök Vallahverfis í Hafnarfirði vill með bréfi þessu benda á mikilvægi þess að framkvæmdum við mislæg gatnamót Reykjanesbrautar og Krísvíkurvegar verði flýtt þannig að þeim verði að lokið eigi síðar en 2016.

Á vegaáætlun er gert ráð fyrir því að farið verði í þessa framkvæmd á árunum 2018-2020 en það teljum við óásættanlegt. Íbúar Vallahverfisins telja nú tæplega fimm þúsund, en aðkoman að hverfinu í dag felst í annars vegar einbreiðum vegi með fjölda hringtorga og hins vegar einbreiðum vegi með T-tengingu við Reykjanesbrautina.

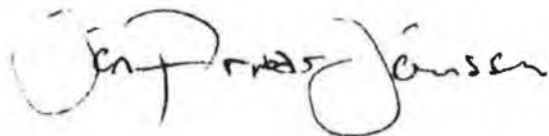
Síðast liðinn vetur gerðist það tvisvar sinnum að hverfið lokaðist í kjölfar mikillar snjókomu, enda erfitt um vik á þröngum vegum með fjölda hringtorga. Það þarf aðeins eina vanbúna bifreið á hvorum vegi til að loka hverfinu algjörlega. Í raun má það teljast guðsmiði að ekki hafi af þessum sökum orðið stórskaði, þar sem hvorki sjúkrabílar né slökkvibílar elga aðgang að hverfinu þegar svo háttar. Raunar þarf ekki snjó til að stórskaði gæti orðið því allur forgangsakstur er bundinn vandkvæðum þar sem bifreiðar geta hvergi vikið frá.

Núverandi T-tenging við Reykjanesbraut getur ekki talist ásættanleg, þar keyra bifreiðar á leið inn og út úr hverfinu í veg fyrir hraða umferð Reykjanesbrautarinnar. Oft hefur legið við stórslys og í raun aðeins timaspursmál hvenær alvarlegt slys verður á þessum stað. Sökum fjölda hringtorga á hinni leiðinni, nýta margir íbúar Vallanna sér þessi gatnamót. Sérstaklega á það við um þá íbúa sem innst búa í hverfinu en þeir þyrftu annars að keyra að lágmarki í gegnum níu hringtorg. Framtíðar uppbygging Vallahverfisins verður í Skarðshlíðinni sem er enn innar í hverfinu, en þar er meðal annars gert ráð fyrir grunnskóla. Fyrir er á Völlum stærsti grunnskóli landsins.

Aukin atvinnuuppbygging, s.s. starfsemi Ícelandair á þessu svæði auk hótels kemur auk þess til með að auka umferð um þessi gatnamót.

Það er von okkar að beiðni okkar verði vel tekið og málið sett í þann forgang sem það á skilið.

Með fyrirfram þökkum,
Fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Vallahverfisins,



Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
b.t. nefndarritara
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavíkurflugvelli, 5. júní 2015

Efni: Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018 (770. mál)

Með ofangreindri þingsályktunartillögu hyggst Alþingi álykta, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að á árunum 2015–2018 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við fyrirhugaða verkefnaáætlun sem er hluti af og innan ramma samgönguáætlunar fyrir árin 2011–2022 þar sem mörkuð er stefna og markmið sett fyrir allar greinar samgangna á gildistíma áætlunarinnar.

Í fyrirbyggjandi tillögu er meðal annars fjallað um fjármögnun mislægra gatnamóta á mörkum Krýsuvíkurveggar og Reykjanesbrautar en gert er ráð fyrir að 1.000 milljónum verði varið til þessara framkvæmda árið 2018. Icelandair telur mikilvægt að ráðist verði fyrir í þessa framkvæmd vegna þeirrar uppbyggingar sem fyrirhuguð er í Vallahverfi Hafnarfjarðar. Þar má nefna að Icelandair stendur nú að umfangsmiklum framkvæmdum á Flugvöllum þar sem opnað hefur verið þjálfunarsetur en jafnframt er áætlað að færa hluta af starfsemi fyrirtækisins þangað að frekara leyti.

Með vísan til þess sem að ofan greinir má ætla að mikil umferð verði á svæðinu af hálfu áhafna og annarra starfsmanna Icelandair. Áhafnir koma til með að mæta til starfa á Flugvöllum og áhafnarútur sem fara til Keflavíkurflugvallar þurfa þá að keyra í gegnum hverfið. Þessar breytingar á starfseminni munu koma til framkvæmda strax í haust þannig að veruleg umferðaraukning mun verða á svæðinu frá þeim tíma. Að mati Icelandair eru núverandi gatnamót á svæðinu ekki fullnægjandi til þess að anna aukinni umferð á svæðinu. Það er því öryggisatriði að koma á fót mislægum gatnamótum sem allra fyrst.

Í ljósi ofangreinds leggur Icelandair áherslu á að umræddri framkvæmd verði flýtt og komi hún til framkvæmda eigi síðar en árið 2016.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair ehf.


Ari Guðjónsson hdl.

Minnisblað

Viðhaldspörf flugvalla í innanlandskerfi og brýnar nýframkvæmdir

Reykjavíkflugvelli, 19. júní 2015
1405013GUJ

Á fundi Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis 10. júní 2015 var óskað eftir að Isavia ohf. skilaði til nefndarinnar minnisblaði þar sem kæmi fram:

- Viðhaldspörf flugvalla næstu árin miðað við óbreyttan fjölda flugvalla og þjónustustig þeirra.
- Brýnar nauðsynlegar nýfjárfestingar á næstu árum á flugvöllum í innanlandskerfi.

Viðhaldspörf flugvalla 2015-2018

Áætluð viðhaldspörf flugvalla og landingarstaða, miðað við óbreyttan fjölda flugvalla og óbreytt þjónustustig er:

Upphæðir í m.kr.	2015*	2016	2017	2018	Hvert ár þar á eftir
Flugvellar í grunnneti (áætlunarfl.)	360	1.022	686	792	555
Lendingarstaðir án áætlunarflugs	11	188	67	26	45
Samtals	371	1.209	753	819	600
Vöntun m.v. þingsályktun	-	602	69	69	

* Árið 2015 er miðað við fjárveitingar frá Alþingi, ekki þörf.

Ef ekki kemur til viðbótarfjármagns 2016-2018 mun það hafa áhrif á:

- Yfirborðsviðhald flugbrautar á Bíldudal.
- Endurnýjun flugleiðsögubúnaðar í Vestmannaeyjum.
- Endurnýjun rafkerfa og ljósabúnaðar á Bíldudal, Grímsey og Þórshöfn.
- Endurnýjun veðurbúnaðar á Húsavík og Vopnafirði.
- Endurnýjun veður - og fjarskiptabúnaðar á Þingeyri.
- Viðhald bygginga í eigu ríkisins.
- Yfirborðsviðhald flugbrauta á Breiðdalsvík, Skógum, Reykhólum, Mývatni, Sandskeiði (vélflugbraut), Stóra-Kroppi, Blönduósi, Rífi, Búðardal, Djúpavogi, Kópaskeri, Stykkishólmi, Hólmavík, Fagurhólsmýri og Raufarhöfn.

Þetta getur haft þau áhrif að þjónusta skerðist á flugvöllum eða að þeir loki alveg. Þannig gæti þurft að slökkva á ljósabúnaði á áætlunarflugvöllum ef ástand hans kemur að öryggismörkum. Ef ástand flugbrauta nálgast öryggismörk verður að loka viðkomandi flugvelli. Mögulegt er að ástand flugbrauta og búnaðar verði í lagi eftir þennan tíma, en ekki er hægt að ábyrgjast það. Meðal þeirra flugvalla sem eru að nálgast öryggismörk eru áætlunarflugvellar og landingarstaðir sem eru mikilvægir fyrir leiguflug, skóla- og einkaflug.

Einnig gæti ástand annarra landingarstaða sem ekki eru nefndir hér orðið slíkt að það nálgast öryggismörk.

Brýnar nauðsynlegar nýfjárfestingar á næstu árum

Til að viðhalda óbreyttri þjónustu á flugvöllum í innanlandskerfi Isavia er uppsetning nýs kögunarbúnaðar fyrir Akureyrarflugvöll eina nýframkvæmdin sem Isavia telur mjög brýna. Aðrar framkvæmdir stuðla að auknu öryggi, bættri aðstöðu og þjónustu fyrir notendur flugvallanna. Ákvörðun um forgangsörðun þeirra er ekki í höndum Isavia og tekur fyrirtækið því ekki afstöðu til þess en tilgreinir þess í stað áætlaðan kostnað þeirra.

Kögunarbúnaður fyrir Akureyrarflugvöll

Ratstjá flugvallarins er að ganga úr sér og talið er að hægt sé að halda henni í notkun út árið 2017. Án kögunarbúnaðar yrðu skilyrði skert til sjúkraflugs og millilandaflugs um flugvöllinn. Áætlað er að endurnýjun ratsjár kosti um 1.000 m.kr. Verið er að leita ódýrari kosta við kögunarþjónustu og gert er ráð fyrir að farið verði í rannsóknarverkefni á þeim kostum á árinu 2016. Rannsóknarverkefnið mun kosta um 10 m.kr. og gert er ráð fyrir því á Samgönguáætlun 2016. Þegar niðurstöður liggja fyrir í því verkefni er mikilvægt, ef ekki á að koma til skerðingar á þjónustu Akureyrarflugvallar, að fjármagn til kaupa og uppsetningar á nýjum kögunarbúnaði verði til staðar.

Aðrar nýfjárfestingar sem bæta aðstöðu og þjónustu

Áætlaður kostnaður hér að neðan er í mörgum tilfellum byggður á verðbættum eldri frumkostnaðaráætlunum. Farið verður í nákvæmari áætlanagerð ef líklegt þykir að farið verði í verkefni.

Upphæðir í m.kr.	Áætlaður kostnaður	Megintilgangur
Flugstöð Reykjavík	1.800	Bætt aðstaða fyrir flugfarþega
Klæðing Norðfjarðarflugvallar	145	Bættir notkunarmöguleikar allt árið fyrir sjúkraflug
Tækjageymsla Reykjavík	137	Eykur rekstraröryggi tækjabúnaðar
Endurnýjun flughlaða Reykjavík	506	Lækkun árlegs viðhaldskostnaðar og betri olíuskiljun
Stækkun flughlaðs Akureyri	870	Fjölgun loftfara á flugvellinum samtímis möguleg. Varaflugvallahlutverk. Búið að veita 50 m.kr. til verksins.
Stækkun flugstöðvar Akureyri	1.100	Ef millilandaflug eykst mikið er stækkun flugstöðvar nauðsynleg. Núverandi flugstöð tekur við núverandi magni millilandaflugs.
ILS flugleiðsögubúnaður Akureyri	76	Bætir þjónustu
Veðurbúnaður Bíldudalur, Gjögur, Húsavík, Þórshöfn, Vopnafjörður, Hornafjörður, Grímsey	24	Bætir þjónustu
Malbikun bílastæða Akureyri, Reykjavík, Egilsstaðir, Ísafjörður	190	Bætt aðstaða fyrir flugfarþega

Stækkun flughlaðs Egilsstaðir	400	Fjölgun loftfara á flugvellinum samtímis möguleg. Varaflugvallahlutverk fyrir 3 B757 þotur.
Tækjageymsla Egilsstaðir	115	Eykur rekstraröryggi tækjabúnaðar
Öryggissvæði Vestmannaeyjar	27	Frávik frá reglugerð lokast
Öryggissvæði Ísafjörður	28	Gjöthleðslu vantar
Tækja- og sandgeymsla Bíldudal	107	Eykur rekstraröryggi tækjabúnaðar
Öryggissvæði Gjögur	72	Frávik frá reglugerð lokast



ÍSAFJARÐARBÆR

Hafnarstræti 1 | 400 Ísafjörður
S: 450 8000 | Fax: 450 8008 | www.isafjordur.is

Nefndarsvið Alþingis
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Ísafjörður, 10. júní 2015
2015020078

Efni: 770. mál, umsögn bæjarstjórnar Ísafjarðarbæjar

Hér með tilkynnist eftirfarandi umsögn bæjarstjórnar Ísafjarðarbæjar sem samþykkt var á 362. fundi bæjarstjórnar sem haldinn var 4. júní sl.:

„Bæjarstjórn Ísafjarðarbæjar tekur undir ályktun Hafnarstjórnar vegna tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2015-2018, útreið Ísafjarðarhafna í samgönguáætlun er mjög alvarlegt mál og ekki til þess fallið að styrkja undirstöður sveitarfélags sem býr í erfiðu umhverfi. Sú staðreynd að ríkið tekur ekki þátt í brýnum hafnarbótum eins og lög gera ráð fyrir hefur verið Ísafjarðarbæ þungur baggi og verður því ástandi að linna.

Bæjarstjórn vill enn fremur benda á að hvert ár sem líður án þess að vinna hefst við Dýrafjarðargöng er verulegt tjón fyrir efnahagssvæðið á Vestfjörðum og tefur aðra uppbyggingu á svæðinu, eins og t.d. bætt raforkuöryggi, uppbyggingu í ferðaþjónustu og fiskeldi og samstarf fyrirtækja. Því er nauðsynlegt að þeim framkvæmdum verði flýtt um eitt ár frá því sem fram kemur í tillögunni.

„Einnig er vert að benda á að ef ekki verður lagt fé í viðhald þeirra vega sem elstir eru òg verst farnir í Ísafjarðardjúpi þá er hætt við að þeir verði alfarið ónýtir þegar tímabili áætlunarinnar lýkur.“

Virðingarfyllst,

Þórdís Sif Sigurðardóttir
bæjarritari

From: Gísli Halldór Halldórsson [<mailto:gisli@isafiordur.is>]

Sent: 5. júní 2015 14:33

To: Heimir Skarphéðinsson; Höskuldur Þór Þórhallsson

Cc: Katrín Júlíusdóttir; Haraldur Einarsson; Birgir Ármannsson; Elín Hirst; Jón Þór Ólafsson; Róbert Marshall; Svandís Svavarsdóttir; Vilhjálmur Árnason

Subject: Ísafjarðarbær - samgönguáætlun 2015-2018 - Hafnarmál - umsagnir

Sæl öll.

Ég tel mjög brýnt að upplýsa tafarlaust um þau miklu vandamál sem við Ísafjarðarbæ blasa í tengslum við hafnarmál.

Um leið og ég ítreka þakklæti fyrir fund okkar með samgöngunefnd í vikunni vil ég koma á framfæri ályktunum Ísafjarðarbæjar um samgöngumál og frekari skýringum, með sérstakri áherslu á hafnarmál. Ekki var gott að fara yfir þessi mál í smáatriðum á fundinum með Samgöngunefnd, enda var þar margt til umræðu. Ég vonast til að verða með hafnarstjóra og formanni hafnarstjórnar í höfuðborginni í næstu viku og bjóðumst við til að hitta þá sem sig geta.

Meginvandi Ísafjarðarbæjar er að alltof mörg mál eru í ólestri vegna skorts á framkvæmdum og í ofanálag hafa ríkisstofnanir vegna fjárskorts ekki staðið skil á mótframlagi vegna verkefna sem Ísafjarðarhafnir hafa ráðist í, standa um 50 milljónir út af borðinu.

Það sem nú brennur heitast á okkur er svokölluð þybba, stuðpúði sem gerir stuttum hafnarkanti kleyft að taka við löngum skipum af öryggi, án hans nýttast með takmörkuðum hætti dýrar framkvæmdir sem að baki eru, nema við bestu veðuraðstæður.

Einnig sviður í vasanum nærri 50 milljóna króna vöntun á framlagi ríkisins vegna lokinna framkvæmda, 27 m.kr. frá 2014 og um 20 m.kr. vegna 2013.

Ég læt fylgja hér í viðhengi þau verkefni sem um ræðir og brýnt er að verði framkvæmd á tímabilinu 2015 – 2018, sá listi var sendur frá okkur í nóvember síðastliðinn en hefur þó enn ekki náð að setja mark sitt á samgönguáætlun 2015-2018.

Það er sjálfsagt að geta þess einnig að á öðrum sviðum en hafnarmálum hafa safnast upp miklar óunnar framkvæmdir og viðhald á innviðum í sveitarfélaginu á síðustu 20 árum og vinnum við hörðum höndum að því að leysa brýnustu og ábatasömustu verkefnin. Við erum því illa í stakk búin til þess að takast á við frekari hindranir.

Ályktun bæjarstjórnar frá í gær, 4. júní 2015, er svohljóðandi:

Bæjarstjórn Ísafjarðarbæjar tekur undir ályktun Hafnarstjórnar vegna tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2015 -2018, útreið Ísafjarðarhafna í samgönguáætlun er mjög alvarlegt mál og ekki til þess fallið að styrkja undirstöður sveitarfélags sem býr í erfiðu umhverfi. Sú staðreynd að ríkið tekur ekki þátt í brýnum hafnarbótum eins og lög gera ráð fyrir hefur verið Ísafjarðarbæ þungur baggi og verður því ástandi að linna.

Bæjarstjórn vill enn fremur benda á að hvert ár sem líður án þess að vinna hefjist við Dýrafjarðargöng er verulegt tjón fyrir efnahagssvæðið á Vestfjörðum og tefur aðra uppbyggingu á svæðinu, eins og t.d. bætt raforkuöryggi, uppbyggingu í ferðaþjónustu og fiskeldi og samstarf fyrirtækja. Því er nauðsynlegt að þeim framkvæmdum verði flýtt um eitt ár frá því sem fram kemur í tillögunni. Einnig er vert að benda á að ef ekki verður lagt fé í viðhald þeirra vega sem elstir eru og verst farnir í Ísafjarðardjúpi þá er hætt við að þeir verði alfarið ónýtir þegar tímabili áætlunarinnar lýkur.

Ályktun Hafnarstjórnar frá 19. maí 2015:

Hafnarstjórn ítrekar fyrri umsókn um styrkveitingu til byggingar þybbu á Mávagarði á Ísafirði.

Hafnarstjórn bendir á að nýtt hafnarmannvirki Mávagarðs hafi verið hannað og byggt í kjölfar efnahagshruns og niðurskurður á framkvæmdafé hafi verið hafnasjóði þung byrði og seinni hluti byggingar mannvirkisins hafi verið byggður með framlagi hafnasjóðs að 90% hluta og standi eftir óuppgert gagnvart fjárveitingarvaldinu þar sem á Samgönguáætlun var gert ráð fyrir fjármögnun hafnamannvirkisins sem upphaflega átti að vera 60-40%.

Hafnarstjórn Ísafjarðarbæjar leggur áherslu á að hlutur hafnasjóðs verði leiðréttur sem og að tryggð verði fjármögnun í þann hluta sem nú er verið að hanna sem mun verða þess valdandi að hægt verði að taka skip að Mávagarði með fullu öryggi en því miður virðist vera að hent hafi verið útaf borðinu þeim hluti hafnarmannvirkisins sem mestu máli skiptir varðandi það að taka olíuskip upp að bryggjunni svo að nægjanlegs öryggis sé gætt.

Því miður hefur reynslan sýnt núna í þetta eina ár sem liðið er frá því að mannvirkið var tekið í notkun að við vissar veðurfarslegar aðstæður getur skapast stórhætta á að stjórnbúnaður skipa laskist.

Einnig óskar hafnarstjórn eftir því að framkvæmdum á Suðureyri verði flýtt fram til ársins 2017, sem og að leiðréttur verði hlutur ríkisins í seinni hluta þess verks sem lokið var við á síðasta ári þar sem fjárframlag ríkisins var löngu uppuríð og hafnasjóður Ísafjarðarbæjar stóð einn undir því að klára verkið svo sómi varð að með 100% fjármögnun þess hluta verksins. Hafnarstjórn óskar eindregið eftir því að þessi sérstaða hafnarinnar gagnvart ríkisvaldinu verði skoðuð sérstaklega og komið verði til móts við hafnasjóð til leiðréttingar.

Gísli H. Halldórsson

Bæjarstjóri Ísafjarðarbæjar

Ísafjarðarbær, Stjórnsýsluhúsinu, Pósthólf 56, 400 Ísafjörður.

Sími: 450 8000, Fax: 450 8008, Netfang: gisli@isafiordur.is - Vefur: www.isafiordur.is

Vegagerðin	SAMGÖNGUÁÆTLUN 2015 - 2018 UMSÓKN UM FRAMLAG	Höfn/svf.: Ísafjarðarbær
Borgartúni 5-7		Útfyllt af: Guðm. M Kristjánssyni
105 Reykjavík		Dags: 06/11/2014 uppf: 05/06/15

Ár	Verkefni	Stutt lýsing á verkefnum (helstu stærðir) og markmiðum framkvæmda
2015	Mávagarður Ísafirði. Gerður verði stuðkantur við enda Mávagarðs og Stormpolli uppá enda Mávagrðs.	Upphaflega þegar Mávagarður var hannaður þá var fyrirhugað að gera brúsa utan um endann á Mávagrð en var síðar skorið niður. Það hefur komið í ljós að Hafnarmannvirkið Mávagarður er ófullnægjandi til að þjónusta þau Olíuskip sem þangað koma og oft liggur við stórslysi þar sem afturendi skips hefur engan kant til að leggjast að. Gera verður ráð fyrir að verkefnið Stuðkantur og Stormpolli kosti 30 milljónir .
	Hafskipakantur á Flateyri	Hafskipakantur á Flateyri byggður árin 2000 til 2003 hefur sigið og er svo komið að endinn fer á kaf við sjávarhæð 2,2 mtr. Hafskipakanturinn er byggður í hæðarkvóta 3,3m en hefur sigið um 90 sentimetra. Það er mat okkar að hönnuður og eftirlitsaðili verksins beri á þessu ábyrgð og að það sé þeirra að lagfæra þetta. Ef óskað er þá skal þetta rökstutt sérstaklega en málið er vel kunnugt innan stofnunarinnar. Kostnaður óráðinn, tugir eða hundruð milljóna .
	Flotbryggja Flateyri	Vegna mikilla umsvifa sjóstangveiðibáta þá er nauðsynlegt að byggja upp sér aðstöðu fyrir þennan iðnað. Gert er ráð fyrir að byggja 16 báta flotbryggju með básum fyrir bátana. Kostnaður 30 milljónir .
	Innsiglingamerki í Skutulsfirði	Nauðsynlegt er orðið að endurnýja með öllu Innsiglingamerki á Kirkjubólshlíð og Stekkjarnefi þar sem búnaður er orðinn gamall og rekstaröryggi hefur verið erfitt að eiga við sökum hve gamall og úr sér genginn búnaðurinn er. Kostnaður 10-15 milljónir
2016	Dráttarbátur 35-40 tn dráttargeta.	Árið 2014 var Ísafjarðarhöfn skilgreind sem Neyðarhöfn. Bæði af því ætlunarverkefni og eins og að fjölgun af komum Skemmtiferðaskipa og hve stærð þeirra hefur aukist þá er nauðsynlegt að fá stærri og öflugri bát í þjónustu hafnarinnar. Árið 2006 komu 22 skip en 2014 45 skip og áætlað 2015 59 skip. Þess má geta að á núverandi bát er hvorki dráttarspil né slökkvibúnaður til að kljást við eldsvoða á sjó. Núverandi bátur Sturla Halldórsson myndi seljast uppí kaupverð. 6-800 milj.
	Löndunarkantur á Suðureyri	Seinnihluti endurbyggingar löndunarkants á Suðureyri. Fyrri hluti er að klárast núna haustið 2014. Verkefnið er brýnt þar sem um er að ræða gamalt og illa farið stálþil frá árinu 1955 er að ræða. Kostnaður 100 milljónir
2017	Gamli Olíumúli á Polli Ísafirði.	Gamallt hafnarmannvirki sem þarfnast endurbyggingar. Um er að ræða einungis léttu lagfæringu til þess að koma í veg fyrir að mannvirkið sé hættulegt þeim sem um það fara. Hugmynd er um að klæða bryggjuna að utan með timbri og setja svo kjarnaggrjót innan í til uppfyllingar. Hafnarmannvirkið mun nýttast skútueigendum til framtíðar. Kostnaður 10-20 mkr.
	Dýpkun á Sundunum á Ísafirði	Verkefni sem lengi hefur verið reiknað með að fara í. Þetta er nauðsynlegt til þess að geta tekið stærri Skemmtiferðaskip inn á Ásgeirsbakka. Reikna má með að þetta sé umfangsmikið verk og bent er á Skýrslu unna af Siglingastofnun árið 2011 varðandi málið. Kostnaður gæti verið um 500 m.kr.
2018	Endurnýjun stálþils í bátahöfn og enda Ásgeirsbakka á Ísafirði	Endurnýja þarf stálþil á gamla Fagraneskanti sem nú heitir Bátahöfn 80 mtr frá árinu 1965 einnig að endurnýjað verði samhliða stálþilið við norðurenda Ásgeirskants 70 mtr frá árinu 1970. Um 2,5 m.kr. metrinn eða alls 375 m.kr.



Umhverfis- og samgöngunefnd,
Skrifstofu Alþingis,
150 Reykjavík.

Reykjanesbær, 31.05. 2015.

Efni: Ósk um stuðning við hafnarframkvæmdir í Helguvík á Samgönguáætlun 2015-2018.

Reykjaneshöfn sendi inn umsókn um framlag vegna hafnarframkvæmda í Helguvík á samgönguáætlun 2015 – 2018 til Vegagerðarinnar (Siglingasviðs) þann 6. nóvember 2014, en Reykjaneshöfn uppfyllir allar kröfur til slíks stuðnings í nýju hafnalögunum.

Einnig óskar Reykjaneshöfn eftir að vegir að höfn innan Helguvíkursvæðis komist inn á Samgönguáætlun á grundvelli vegalaga.

Nú hefur ný samgönguáætlun verið lögð fram og engin framlög áætluð til Helguvíkur, því óskar Reykjaneshöfn eftir fundi með Umhverfis- og samgöngunefnd til að ræða ofangreint sem allra fyrst, þar sem samgönguáætlunin er kominn á dagskrá Alþingis.

Með vinsemi og virðingu,

f.h. Reykjaneshafnar

Pétur Jóhannsson, hafnarstjóri

F.h. Reykjanesbæjar

Kjartan Már Kjartansson, bæjarstjóri

Hjálagt sendist:

Bréf Reykjaneshafnar til Innanríkisráðuneytis dags. 27.05. 2015 ásamt samantekt hafnarstjóra dags. 24.4. 2015 sem afhent var 4.5. 2015 á fundi í ANR, og svörum við spurningum Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins við vinnu sérlaganna.





Innanríkisráðuneytið,
b.t. Ólafar Nordal innanríkisráðherra,
Sölvhólsgrötu 7,
101 Reykjavík.

Reykjanesbær, 29.05. 2015.

Efni: Ósk um stuðning við hafnarframkvæmdir í Helguvík á Samgönguáætlun 2015-2018.

Reykjaneshöfn hefur óskað eftir stuðningi ríkisins í langan tíma og ríkisstjórnin samþykkti þann 5. desember 2014 stuðning við uppbyggingu innviða á iðnaðarsvæðinu í Helguvík samkvæmt þingsályktun um stefnumótandi byggðáætlun fyrir árin 2014–2017, þar sem er tekið fram, að ríkisstjórnin muni styðja við frekari uppbyggingu innviða á Helguvíkursvæðinu með sambærilegum hætti og gert var á iðnaðarsvæðinu á Bakka.

Undanfarna mánuði hefur verið unnið að því að útbúa sérlæg um Helguvík hjá Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu í samvinnu við Reykjanesbæ og Reykjaneshöfn.

Þegar hafnalögunum var breytt í 16. desember 2014, þar sem opnað var fyrir ríkisstyrk til hafnargerðar, er eðlilegt að stuðningur við hafnarframkvæmdir í Helguvík byggist á nýju hafnalögunum frekar en sérlægum.

Reykjaneshöfn sendi inn óskir um ríkisstyrk vegna hafnarframkvæmda í Helguvík á samgönguáætlun 2015 – 2018 til Vegagerðarinnar (Siglingasviðs) þann 6. nóvember 2014, en Reykjaneshöfn uppfyllir allar kröfur til slíks stuðnings í nýju hafnalögunum.

Einnig óskar Reykjaneshöfn eftir að vegir að höfn innan Helguvíkursvæðis komist inn á Samgönguáætlun á grundvelli vegalaga.

Það er ósk okkar að Innanríkisráðuneytið og Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið aðstoði við að tryggja fjármagn til Helguvíkur inn á Samgönguáætlun 2015 – 2018 á þessum grundvelli.

Nú hefur ný samgönguáætlun verið lögð fram og engin framlög áætluð til Helguvíkur, því óskar Reykjaneshöfn eftir fundi með Innanríkisráðherra og Atvinnuvega- og nýsköpunarráðherra til að ræða ofangreint sem allra fyrst, þar sem samgönguáætlunin er kominn á dagskrá Alþingis.

Með vinsemd og virðingu,

f.h. Reykjaneshafnar


Pétur Jóhannsson, hafnarstjóri

F.h. Reykjanesbæjar


Kjartan Már Kjartansson, bæjarstjóri

Afrit sent:

Ragnheiði Elínu Árnadóttur, ANR ráðherra
Kristjáni Skarphéðinssyni, ráðuneytisstjóra ANR
Ragnhildi Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri IRR
Hreinn Haraldsson, forstjóri Vegagerðarinnar.
Sigurður Áss Grétarsson, forstöðumaður siglingasviðs Vegagerðarinnar.

Hjálagt sendist:

Svör við spurningum Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins við vinnu sérлагanna.
Samantekt hafnarstjóra dags. 24.4. 2015 sem afhent var 4.5. 2015 á fundi í ANR.

Helguvíkurhöfn.

NATO byggði á árunum 1987 til 1989 grjótnargarð og olúbryggju fyrir tankasvæði sitt í Helguvík, eftir að Keflavíkurkaupstaður og ríkið gerðu leigusamning um Helguvík 21.04.1983, en þar var samþykkt, að vandlega yrði gætt að höfnin kæmi að sem fyllstum notum við frekari hafnargerð í Helguvík.

Reykjaneshöfn fékk 60% ríkisstyrk að fjárhæð 152 mkr. á árunum 1994 – 1996 við hafnarframkvæmdir á 150 m. stálþilskanti hafnarinnar í Helguvík.

Reykjaneshöfn undirritaði hafnarsamning og lóðarsamning þann 27.04. 2006 við Norðurál um framkvæmdir tengdum álveri fyrirtækisins í Helguvík.

Viðauki var gerður við hafnarsamninginn þann 13.05. 2008, þar sem hafnarsvæðinu og lóðinni var breytt og stækkuð, þannig að álverið yrði innan marka Sveitarfélagsins Garðs.

Á árinu 2006 var þegar farið að óska eftir ríkisframlagi við hafnarframkvæmdirnar sem tengdust álverinu, og gerði Siglingastofnun (nú Vegagerðin) verk- og kostnaðaráætlun um hafnargerðina, og var fysta opinbera minnisblaðið dags. 27.9. 2007.

Viðbrögð stjórnvalda frá árinu 2006 til ársins 2009 voru ávallt þau, að ekkert yrði aðhafst í að styrkja Reykjaneshöfn með ríkisframlagi fyrr en uppbygging stóriðjufyrirtækja hæfist. Þótt Norðurál hæfi uppbyggingu álversins á árinu 2008 og Reykjaneshöfn hafnarframkvæmdir við dýpkun og gerð skjólvarnargarðs á árunum 2008 - 2010, til að standa við gerða samninga við Norðurál, þá fékkst engin ríkisstyrkur frá stjórnvöldum.

Samgönguráðuneytið svaraði Reykjaneshöfn með meðfylgjandi bréfi dags. 23.6. 2009 að ekki væri hægt að verða við ósk hafnarinnar um ríkisstyrki á samgönguáætlun 2009 – 2012, þar sem þá-gildandi hafnalög heimiluðu það ekki, en Reyðarfjarðarhöfn var styrkt samkvæmt eldri hafnalögum og gert var ráð fyrir þeim á samgönguáætlun 2003 – 2006.

Eigi að koma til fjárveitinga úr ríkissjóði til Helguvíkur, þarf annað vort að breyta hafnalögunum eða fá til þess heimild í sérlögum eins og gert var í tilfelli Landeyjarhafnar.

Árni Johnsen og fleiri góðir þingmenn reyndu án árangurs á árunum 2010 og 2011 að koma inn sérlögum um ríkisstyrk til Helguvíkur.

En nú tóku ný hafnalög gildi 16.12. 2014, sem heimila ríkisstyrki til hafnagerðar á Íslandi á ný. Þann 06.11. 2014 sendi Reykjaneshöfn Vegagerðinni umsókn um ríkisframlag skv. 25. gr. hafnalaga, sem er fyrir hafnarframkvæmdum í Samgönguáætlun 2015 – 2018. Ennþá hefur Samgönguáætlunin 2015 – 2018 ekki verið lögð fyrir Alþingi.

Það er ljóst að Reykjaneshöfn þarf að hefja framkvæmdir við hafnargerð á árinu 2015 til að uppfylla samninga sína við United Silicon hf. og þarfnast staðfestingar stjórnvalda, að fjárveiting fáiast á fjárlögum ársins 2016, sem ríkisstyrkur til hafnagerðar skv. hafnalögum.

Ég tel ógerlegt að samþykki fáiast með sérlögum um Helguvík með samþykki ESA, sérstaklega, þar sem það má ekki hefja framkvæmdir fyrr en samþykki ESA liggur fyrir. United Silicon hóf byggingarframkvæmdir í ársbyrjun 2015 og Reykjaneshöfn þarf að hefja hafnarframkvæmdir á árinu 2015.

En það er í lagi ef unnið er eftir hafnalögunum, sem ESA hefur samþykkt. Sjá hér á næstu síðu hversu lengi það tók Norðurþing til að fá samþykki ESA.

Samkvæmt upplýsingum frá Norðurþingi um afgreiðslutíma hjá ESA:

ESA fjallaði um Bakkauppbygginguna í tvennu lagi. Annars vegar um uppbyggingu hafnarinnar og hins vegar ívilnanir PCC.

ESA fékk tilkynningu 11. júní 2013 um uppbyggingu Húsavíkurhafnar og aðkomu ríkisins að henni, niðurstaðan var kynnt 26. febrúar 2014. (8,5 mánuði).

ESA fékk tilkynningu 4. júlí 2013 um ívilnanasamning við PCC, niðurstaðan lá fyrir 12. mars 2014. (rúma 8 mánuði).

Undirbúningsvinna hófst samt töluvert fyrr. Fyrstu skjölin sem sveitarfélagið er að skila til ráðuneytisins vegna ESA-umfjöllunar er frá því síðla árs 2012 þannig að allur ferillinn tók vel á annað ár.

Jafnframt skilst mér að drög að þeim sérlögum fyrir Helguvík, sem unnið hefur verið að hjá Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu feli í sér víkandi lán til Reykjaneshafnar, en ekki sé um beinan ríkisstyrk að ræða.

Reykjaneshöfn er ekki heimilt að bæta við skuldum hafnarinnar samkvæmt samkomulagi við lánveitendur árið 2011 og Reykjanesbær einnig gagnvart Eftirlitsnefnd sveitarfélaga á árinu 2014.

Að öllu framansögðu finnst mér eina leiðin út úr þessum erfiðleikum sveitarfélagsins og hafnarinnar, að ríkisstyrkur verði veittur samkvæmt gildandi hafnalögum og komist inn á samgönguáætlun 2015 – 2018.

Reykjanesbær, 24.04. 2015.

*Pétur Jóhannsson,
hafnarstjóri Reykjaneshafnar.*

Hjálagt:

Bréf Samgönguráðuneytis dags. 23.6. 2009.



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu 150 Reykjavík

kennitala: 550269-1639

sími: 545 8200 bréfasími: 562 1702

postur@sam.stjr.is

www.samgonguraduneyti.is

Reykjaneshöfn
Árni Sigfússon, bæjarstjóri
Víkurbraut 11
230 Keflavík

Reykjavík 23. júní 2009
Tilv.: SAM09050038/4.2.1

Efni: Hafnarframkvæmdir í Helguvík

Samgönguráðuneytið vísar til erindis yðar, fyrir hönd Reykjaneshafnar, dags. 4. maí 2009, þar sem þér óskið eftir því að hafnarframkvæmdir í Helguvík komist inn á samgönguáætlun 2009-2012.

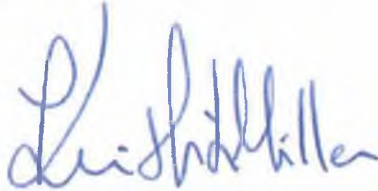
Umrædd verkefni í Helguvík voru hvorki í samgönguáætlun 2007 - 2010, né drögum að 12 ára samgönguáætlun 2007-2018, þar sem 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003 heimilar ekki framlög úr ríkissjóði til þeirra. Meginregla laganna, sem tóku gildi þann 1. júlí 2003, er að ekki sé heimilt að styrkja stækkun hafna. Undanþága frá því ákvæði var veitt með bráðabirgðaákvæði II í lögunum en að því tilskildu að umræddar framkvæmdir væru þegar komnar inn á samgönguáætlun áráanna 2005-2008. Ákvæðið er svohljóðandi:

Þrátt fyrir 24. gr. þessara laga er ríkissjóði heimilt að styrkja framkvæmdir í höfnum, sbr. ákvæði um greiðslupátttöku í eldri hafnalögum, nr. 23/1994, með síðari breytingum, til ársloka 2010. Þetta á við um framkvæmdir sem skilgreindar eru í siglingamálakafla samgönguáætlunar 2005-2008 og þær framkvæmdir sem koma inn í siglingamálakafla samgönguáætlunar 2007-2010 vegna endurskoðunar á áformum samgönguyfirvalda um að hafnir skuli jafnsettar á aðlögunartíma nýrra hafnalaga. Í þessu sambandi má benda á framkvæmdir við Reyðarfjarðarhöfn en þær voru ríkisstyrktar skv. eldri hafnalögum, enda gert ráð fyrir þeim í samgönguáætlun 2003-2006.

Eigi að koma til fjárveiting úr ríkissjóði til þeirra verkefna sem tiltekin eru í erindi yðar þarf annað hvort að breyta hafnalögunum eða fá til þess heimild í sérlægum eins og gert var í tilfelli Landeyjahafnar.

Skv. a. lið 24. gr. er einungis heimilt að styrkja lagfæringar á skjólgörðum og viðhaldsdýpkanir og skv. b. og c. lið sömu greinar er einungis heimilt að veita styrki ef tekjur hafnarsjóðsins eru undir ákveðnum mörkum. Reykjaneshöfn er langt fyrir ofan þau mörk.

Þetta tilkynnist yður hér með.



Kristján L. Möller



Ragnhildur Hjaltadóttir

Ljósrit: Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri

Vegagerðin Borgartúni 5-7 105 Reykjavík	SAMGÖNGUÁÆTLUN 2015 - 2018 UMSÓKN UM FRAMLAG	Höfn/svç.: Reykjaneshöfn
		Útfyllt af: Péttri Jóhannssyni
		Dags: 06.11. 2014

Ár	Verkefni	Stutt lýsing á verkefnum (helstu stærðir) og markmiðum framkvæmda
2015	Dýpkun vesturhluta Helguvíkur.	Dýkpa fram af vesturenda 150m stálþilskantsins í Helguvík í – 12 m dýpi, þar sem fyrirhuguð er mikil skipaumferð í tengslum við álver Norðuráls. Dýkpa framan við nýjan 360m viðlegukant í vesturhluta Helguvíkur í - 14,5m dýpi, þar sem fyrirhuguð er mikil skipaumferð í tengslum við næstu áfanga í uppbyggingu verksmiðja og fyrirtækja á iðnaðarsvæðinu í Helguvík. (Öll dýpkun framkvæmd 2008 – 2010).
	Endurbæta sjóvarnargarð í Helguvík um 150m.	Endurbæta sjóvarnargarð um 150m í austur frá núverandi sjóvarnargarði við Natobryggjuna í Helguvík (framkv. 2008 - 2010).
	Sjóvörn við Básinn í Keflavík	Styrkja núverandi sjóvörn, sem hefur sigið s.l. 2 ár.
	Sjóvörn við Hafnir.	Sjóvörn vestan við hafnargarðinn í Höfnum þarfnast lagfæringar og styrkingar, en þar er fyrir veikburða sjóvörn, sem mun rofna við vond vestanveður, sem koma alltaf með nokkurra ára millibili. Byggt er að þéttast í námunda við þetta svæði. Viðbót 200 m. í suður.
	Framlenging 150 m stálþilskantsins í Helguvík um 160m	Framlengja 150 m stálþilskantinn um 60 m í austur og 100 m í vestur. Framlengingarnar verða steinsteyptir stauraviðlegukantar. Nauðsynlegt sbr. aukna flutninga v/ framkvæmda United Silicon hf., Thorsil ehf., Norðuráls, ofl. verksmiðja í Helguvík og á Reykjanesi.
	Þekja við nýja 160 m kantinn	Steypa og malbika þekju við 160 m. viðlegukantana, raflagnir og lýsing.
2016	Nýr 360m hafnarbakki í vesturhluta Helguvíkur.	Nýr 360 m. steinsteyptur stauraviðlegukantur í vesturhluta Helguvíkur sem mun þjóna yfir 200 m. löngum djúpristum farskipum fyrir Norðurál og annan þungavarning á 186 hektara iðnaðar- og hafnarsvæðinu í Helguvík. Jafnframt viðlegukantur fyrir gámaskip kísilveranna ofl. Nauðsynleg vegna djúpristu þessa skipa, og til að þjónusta við þau gangi snuðrulaust þegar starfsemi verður komin í tvær eða fleiri verksmiðjur með hafnsækinnu starfsemi.
2017	Þekja við nýja 360m hafnarbakkan í vesturhluta Helguvíkur	Steypa og malbika þekju, raflagnir og lýsing, ári eftir framkvæmdir við viðlegukantinn.
	Dráttarbátur	Dráttarbátur með 30 tonna togkraft.
	Tengivegur milli hafnarbakka	Tengivegur milli núverandi hafnarbakka og nýja 360 m hafnarbakans 180 m. langur með 7,5 m. breiðri akbraut.
2018		



REYKJANESHÖFN

Framkvæmdir og ósk um ríkisframlög

Hafnarframkvæmdir í Helguvík:	Framkv.kostn. kr.	Ríkisframlag %	Ríkisframlag kr.
2008- Dýpkun vesturhluta Helguvíkur	983.695.996	60%	470.292.907
2010: Grjótnargardur í Helguvík, 150 m. lenging	274.793.564	60%	131.375.409
	1.258.489.560		601.668.316
Hafnarbakki A1 - Súlskantur og vatnsútflutningur	916.700.000	60%	443.564.516
Hafnarbakki A2. Gámakantur fyrir ál-, kísilver ofl.	435.600.000	60%	210.774.194
Hafnarbakki B fyrir United Silicon ofl.	356.200.000	60%	172.354.839
Hafnarbakki C fyrir Thorsil ofl.	222.000.000	60%	107.419.355
Hafnarsvæði og sprengingar	310.000.000	60%	150.000.000
Tengivegur á milli A2 og B-C	13.100.000	60%	6.338.710
Dráttarbátur (án VSK)	370.000.000	60%	222.000.000
	2.313.600.000		1.162.451.613
SAMTALS vegna hafnar:	3.572.089.560		1.764.119.929

Vegagerð í Helguvík:		Ríkisframlag %	Ríkisframlag kr.
Stakksbraut	208.083.025	100%	167.808.891
Berghólabraut	263.725.109	100%	212.681.540
Hólmeigsbraut	235.681.412	100%	190.065.655
SAMTALS vegna vegagerðar:	707.489.546		570.556.085
Alls:	4.279.579.106		2.334.676.014

Framangreint leiðir til eftirfarandi greiðsluflæðis:		Ríkisframlag %	Ríkisframlag kr.
2015: Hafnarbakki B lenging og kantur	301.000.000	60%	145.645.161
2016: Hafnarbakki C lenging og kantur	190.200.000	60%	92.032.258
Þekja og frágangur á hafnarbökkum B og C	87.000.000	60%	42.096.774
Lokið við gerð Berghólabrautar	65.084.612	100%	52.487.590
Samtals 2016:	342.284.612		186.616.623
2016: Dýpkun vesturhluta Helguvíkur	983.695.996	60%	475.981.934
Grjótnargardur í Helguvík, 150 m. lenging	274.793.564	60%	132.964.628
Samtals 2016:	1.258.489.560		608.946.561
2017: Hafnarbakki A2 - gámaðiðlegukantur reistur	320.600.000	60%	155.129.032
Hafnarbakki A2 - þekja og frágangur	115.000.000	60%	55.645.161
Tengivegur á milli A2 og B-C	13.100.000	60%	6.338.710
Samtals 2017:	448.700.000		217.112.903
2018: Dráttarbátur (án VSK)	370.000.000	60%	222.000.000
Lokið við gerð Hólmeigsbrautar - eftir nýjum iðnaðarverkefnum	160.257.681	100%	129.240.065
Samtals 2018:	530.257.681		351.240.065
Síðar: Hafnarbakki A1 (álver og vatnsútflutningur)	916.700.000	60%	443.564.516
Hafnarsvæði og sprengingar	310.000.000	60%	150.000.000
Ótímasett: Greiðsla vegna fyrri áfanga við vegagerð	482.147.253	100%	388.828.430
Samtals síðar:	1.398.847.253 kr.		832.392.946
ALLS:	4.279.579.106	Alls:	2.341.954.260

Ofangreindar fjárhæðir eru með VSK

Ríkisstyrkur án VSK

Reykjaneshöfn og iðnaðarsvæðið í Helgúvík:

1) Stutt sögulegt yfirlit yfir þróun iðnaðarsvæðisins í Helgúvík m.a. hvers vegna var ákveðið að byggja upp iðnaðarsvæði í Helgúvík en ekki á öðru svæði og hvernig var sú ákvörðun tekin. Eru til greiningar um val á staðningu á Suðurnesjum undir iðnaðarstarfsemi m.a. út af orkunýtingu o.fl.? Einnig þarf að koma fram upplýsingar um aðkomu Reykjaneshafnar og Reykjanesbæjar um fyrirhugaða uppbyggingu álversins og staða málsins á því í dag.

Við ákvörðun Keflavíkurkaupstaðar árið 1983 var samþykkt að leigja ríkinu land og aðstöðu í Helgúvík fyrir oliubryggju, eftir að oliubryggja við Keflavíkurhöfn eyðilagðist í óveðri. Þá var strax ákveðið að bærinn gætti nýtt sér Helgúvík sem hafnarsvæði innan grjótnargarðs NATO. Oliubryggjan var tekin í notkun í desember 1989 og núverandi 150 m. viðlegukantur Reykjaneshafnar á árinu 1995. Reykjaneshöfn gerði samning um jarðvegsskipti á lóð Norðuráls að Stakksbraut 1 í Garði með efni sem sprengt var vestan við væntanlegan 360 m. viðlegukant sem mun m.a. nýtast álverinu. Einnig var undirritaður þann 27.4. 2006 hafnarsamningur milli Norðuráls og Reykjaneshafnar um hafnargjöld ofl., þar sem Reykjaneshöfn skuldbatt sig til að byggja 360 m. viðlegukant fyrir súráls- og gámaskip opinn öllum viðskiptavinum hafnarinnar. Viðlegukanturinn mun einnig nýtast öðrum fyrirtækjum í Helgúvík m.a. við gámaflutninga ofl. Síðan var undirritaður samningur um leyfisveitingar og gjaldtöku vegna fyrirhugaðs álvers Norðuráls ehf. á iðnaðarsvæðinu við Helgúvíkurhöfn milli Reykjanesbæjar, Sveitarfélagsins Garðs, Reykjaneshafnar og Norðuráls um skipulagsmál, gatnagerðargjöld, byggingarleyfisgjöld og fasteignaskatt þann 4.1. 2007.

2) Lýsingu á Helgúvíkursvæðinu eins og það er í dag, þ.e. hvaða starfsemi er nú þegar á svæðinu og hver er fyrirhuguð starfsemi. Einnig þarf að koma fram uppl. um ef Reykjaneshöfn er í viðræðum við e-h um úthlutun á lóð/lóðum undir atvinnustarfsemi. Sjá einnig greiningu í viðhengi, unnið af Sveini Þorgrímssyni.

Í Helgúvík eru nú starfandi eldsneytisbirgðastöð Nato rekin af Oliudreifingu ehf., fiskimjölsverksmiðja Sildarvinnslunnar hf., loðnuflokkun Helgúvíkurmjöls hf., sementsbirgðastöð Aalborg Portland ehf., sorpeyðingarstöðin Kalka, Hringrás ehf., Gámaþjónustan ehf., Steypustöðin ehf., Múrbúðin og fleiri smærri iðnaðar fyrirtæki og geymsluhúsnæði. Fyrirhugað er að reisa álver Norðuráls, kísilver United Silicon hf., kísilver Thorsil ehf., vatnsútflutningur Brúarfoss ehf. og endurvinnsla dekkja af G2 Partners ehf.

3) Upplýsingar um stærð Helgúvíkursvæðisins og skiptingu á landinu, þ.e. hversu margir hektarar eru nýttir fyrir atvinnustarfsemi, hversu margir hektarar eru nýttir fyrir höfnina og hversu margir hektarar eru nýttir fyrir aðra starfsemi ef við á. Einnig þarf að koma fram upplýsingar um hversu margar lóðir eru nú þegar lausar til leiga og/eða áætlaðar til leigu undir atvinnustarfsemi ásamt stærð per lóðar. Best væri að fá þessar uppl. í excel skjali. Sjá einnig greiningu í viðhengi, unnið af Sveini Þorgrímssyni. Ef fyrirhugað er að selja lóð/lóðir þarf að tilgreina það sérstaklega með sama hætti og lýst er með leigu á lóðum.

Stærð atvinnusvæðisins í Helgúvík innan marka Reykjanesbæjar er 197,4 ha., þar af er hafnarsvæðið 30 ha. Atvinnusvæðið í Sveitarfélaginu Garði er 113,7 ha lóð Norðuráls að Stakksbraut 1 og oliubirgðastöð NATO 20,4 ha. samtals 134,1 ha. Óúthlutaðar lóðir í Helgúvík í dag eru 82,7 ha.

4) Uppl. um verðmæti lóða sem eru lausar fyrir atvinnustarfsemi ef þær liggja fyrir. Annars uppl. um áætlað verð þeirra ef hægt er og þá hvað forsendur liggja þar að baki.

Áætlað verðmæti óúthlutaðra lóða verður 1.406 mkr. og miðast það við 20 ára leigutekjur lóðanna (sem eru tæpar 1.700 kr. á ferm. í lóðarleigu yfir 20 ára tímabil). Það byggist á bókhalds- og reiknings-skilavenjum sveitarfélaganna og eru lóðir Reykjaneshafnar í efnahagsreikningi 2013 metnar á 512 mkr. eftir þeirri reikningsskilavenju.

Ef hins vegar eru reiknuð gatnagerðargjöld út frá gjaldskrá lóðagjalda Reykjaneshafnar að gefnum 30% afslætti á lóðir með ívilnunar samninga, þá er mat lóðanna 2.404 mkr., en eftir er að draga frá holræsa- og gatnagerðarkostnað þannig að áætlunin yrði mjög svipuð reikningsskilavenjunni.

5) Rök fyrir því hvers vegna nauðsynlegt sé að ráðast nú í framkv. sem um ræðir, þ.e. hafnar- og vegaframkvæmdir? Hvers vegna er ekki hægt að nýta aðrar hafnir í eigu Reykjaneshafnar? Væri hægt að bíða með framkv. við Helguvík þar til búið væri að rétta stöðu Reykjaneshafnar og/eða Reykjaneshafnar? Rök sem mæla gegn því?

Nauðsynlegt er að lengja núverandi 150 m. viðlegukantinn í Helguvík um 100 m. í vestur vegna löndunarbúnaðar United Silicon, þar sem hráefnið fer með færriböndum beint inn á lóð fyrirtækisins norðan við viðlegukantinn. Sama gildir um 60 m. lengingu í austur fyrir löndunarbúna Thorsil ehf., þannig að hægt sé að taka á móti 2 skipum í einu fyrir þá starfsemi sem er í dag í Helguvík og fyrir þessi nýju kísilver. Aðrar hafnir í eigu Reykjaneshafnar í Keflavík og Njarðvík eru of langt frá verksmiðjunum, sem fyrirtækin sætta sig ekki við. Samningar Reykjaneshafnar við kísilverin skuldbinda Reykjaneshöfn til að byggja viðlegukantana samhliða uppbyggingu kísilveranna.

6) Er Reykjaneshöfn í beinni samkeppni við aðrar hafnir í eigu annarra en Reykjaneshafnar, þ.e. ef tekið er mið af skilgr. atvinnusvæði sem er allt Suðurnesið og höfuðborgarsvæðið. Hvernig er aðstaða annarra hafna á svæðinu. Gætu flutningarnar ekki farið fram t.d. gegnum Straumsvík?

Reykjaneshöfn er ekki í beinni samkeppni við aðrar hafnir á Suðurnesjum og höfuðborgarsvæðinu með því að þjónusta kísil- og álver. Samkeppni við atvinnusvæðið á Grundartanga felst í dag fyrst og fremst gagnvart fyrirtækjum sem eru með léttan iðnað eins og nýjasta dæmið með Silicon Material sýnir.

7) Staðfesting frá Reykjaneshöfn að Helguvíkurhöfnin sé opin fyrir alla og að þar njóti engin sérkjara, þ.e. umfram það sem er heimilt að veita gegnum opinbera gjaldskrá. Ef e-h njóta sérkjara umfram það sem getið er í gjaldskrá þurfum við að fá uppl. um hver hún sé og hver/hverjir njóta hennar.

Enginn viðskiptavinur Reykjaneshafnar nýtur sérkjara umfram opinbera gjaldskrá nema Norðurál, en hafnargjöldin sem þeir greiða eru hliðstæð öðrum álverum á Íslandi. Oliudreifning er með sér samning vörugjalda á innfluttu eldsneyti USD 1,- per tonn. En sá samningur er í raun óvirkur, þar sem allt eldsneyti sem er flutt inn er nýtt á Keflavíkurflugvelli og innheimtast þá vörugjöld beint til N1, OLÍS og Skeljungs skv. Gjaldskrá, og ODR fær sinn USD 1,- endurgreiddan. Ekki reynir á vörugjöld ODR fyrir en að oliubigðastöðin verður tankabú, og eldsneytið geymt og útflutt síðar, en ekki notað á Íslandi.

Síðan hafa þau fyrirtæki sem hafa fengið ívilnunarmaninga gagnvart ríki og sveitarfélaginu í Helguvík fengið 30% afslátt á gatnagerðargjöldum, sbr. lóðargjaldskrá Reykjaneshafnar, þ.e. 30% af 60% lóðargjöldum, þar sem gatnagerðargjöldin eru 60% af lóðargjaldinu, en 40% lóðargjaldsins er fyrir jarðvegsskipti lóðar.

8) Upplýsingar um Reykjaneshöfn, kt. og heimilisfestu. Einnig upplýsingar um hver sé eigandi hafnarinnar, hvernig rekstri hennar sé háttað og hvaða hafnir heyra undir Reykjaneshöfn. Vinsamlega sendið gögn með þessum lið, sbr. lög/reglugerðir

Reykjaneshöfn er með kt. 410190-1099, að Víkurbraut 11, 230 Reykjaneshafnar. Reykjaneshafnar er 100% eignandi hafnarinnar og hún rekin sem B-hluta stofnun Reykjaneshafnar. Reykjaneshöfn rekur eftirtalin hafnarsvæði í Reykjaneshafnar: Helguvíkurhöfn, smábátahöfnina í Gróf, Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn og smábátabyrggi í Höfnum. Reykjaneshöfn rekur atvinnusvæði við Njarðvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn og Helguvíkurhöfn og innheimtir lóðargjöld og lóðarleigu af þeim. Sjá meðf. Hafnarreglugerð.

9) Eftirfarandi upplýsingar úr ársreikningum Reykjaneshafnar sem og úr öðrum fjárhagsgögnum fyrir tímabilið 2011-2013 í excel skjölum:

a. Stöðu efnahagsreikninga fyrir tímabilið 2011-2013
Sjá meðf. excelskjöl

b. Tekjur vegna starfsems í Helguvík sundurliðað eftir eðli þeirra sbr. gjaldskrá hafnarinnar. Ef Helguvík er ekki sérstakl. sundurliðað þurfum við að áætla hlutfallið eins og nefnt var á fundinum
Sjá meðf. excelskjöl

c. Magntölur um inn- og útflutning frá höfninni, skipt eftir eðli starfsems frá 2011-2014, ef við á
Sjá meðf. excelskjöl

d. Ég fékk frá Reykjaneshöfn lista í excelskjali um leigugjöld af atvinnustarfsemi í Helgúvík vegna undirbúnings fyrir tilkynningu til ESA út af fjárfestingum Thorsil. Er sá listi tæmandi? Ef svo er þarf að eingöngu að bæta við uppl. um hver gjöldin voru á tímabilinu 2011-2013.
Sjá meðf. excelskjöl

e. Helstu kostnaðarliðir sundurliðað fyrir Helgúvík eða áætlun
Sjá meðf. excelskjöl

f. Ráðuneytið hefur gögn um áætlaðar tekjur (vörugjöld) vegna út- og innflutninga United Silicon og Thorsil. Frá fyrsta ári þar til verksmiðjurnar hafa náð fullum afköstum. *Ég mun senda tekjuáætlunina til ykkar til athugasemda ca. í lok næstu viku Hvað hafa margir einstaklingar notið fjárhagsaðstoðar hjá öðrum sveitarfélögum á Suðurnesjum á sama tímabili, eftir kyni? Sama þróun hefur verið í sveitarfélögunum í kringum okkur og hjá Reykjanesbæ hvað fjárhagsaðstoðina varðar. Ég er ekki með tölulegar upplýsingar frá hinum sveitarfélögunum en búin að biðja um þær og kem þeim áfram um leið og þær detta inn.*

18) Stutta lýsingu hvernig þróun hefur verið á fjárhagsaðstoðinni og sérstaklega áhrifin á síðustu árum, þ.e. eftir að einstaklingur hefur nýtt sér atvinnuleysisbætur að fullu.

10) Uppl. um hvaða möguleika Reykjaneshöfn hefur til að leggja fram eigið fé til framkvæmdanna og hver sú fjárhæð gæti orðið, þ.e. hvað ræður höfnin við og skiptingu fjárhæðar á framkv. tímanum. Reykjaneshöfn getur lagt fram hluta lóðagjaldatekna á móti framlagi ríkisins til hafnargerðarinnar. Bæði kísilverin hjá United Silicon og Thorsil ehf. munu greiða lóðagjöld á árinu 2015 og 2016. Síðar munu frekari lóðagjaldatekjur koma með nýjum fyrirtækjum sem Reykjaneshöfn mun semja við.

11) Rök og gögn sem sýna að Reykjaneshöfn sé ekki heimilt ef við á, að taka lán til að fjármagna ný verkefni.

Sjá meðfylgjandi samkomulag sem gert var við lánveitendur árið 2011, þar sem Reykjaneshöfn og Reykjanesbær skuldbundu sig gagnvart lánveitnedum við endurfjármögnun skulda hafnarinnar. Í útgáfulýsingu skuldabréfa sem skráð eru í opnum skuldabréfaflokkum Reykjaneshafnar í Kauphöll lið 2.2. eru ákvæði um að ekki sé heimilt að taka ný lán. Ef ákveðið er brotið eru gjaldfellingarheimildir lánveitenda heimilar.

12) Ef Reykjaneshöfn er heimilt að taka lán til framkv. við Helgúvík, hver gæti sú fjárhæð orðið? Yrði allt lánið greitt út í einu lagi eða á e-h tímabili? Hvar yrði lánið tekið? Væri það t.d. tekið að láni gegnum Lánasjóð sveitarfélaga? á hvaða kjörum má áætla að lánið yrði á og lengd lánsins

Reykjaneshöfn er ekki heimilt að taka lán til framkvæmda við Helgúvík, sbr. svar við spurningu nr. 11.

Reykjanesbær:

13) Stöðu efnahagsreikninga fyrir tímabilið 2011-2013
Sjá meðf. excelskjöl.

14) Uppl. um hvaða möguleika Reykjanesbær hefur til að leggja fram fjármagn/eigið fé til framkvæmdanna og hver sú fjárhæð gæti orðið, þ.e. hvað ræður bærinn við og þá skiptingu fjárhæðar á framkv. tímanum.
Andvirði fasteignaskatts í Helgúvík 50 mkr. á ári sem víkandi lán, og við sölu á skuldabréfum Magma 500 mkr. á árinu 2017, sem er 25% af söluverðinu, og er tilgreint í skuldbindingu RNB við lánveitendur Reykjaneshafnar frá árinu 2011.

15) Rök ásamt gögnum um að Reykjanesbæ sé ekki heimilt að taka lán til að fjármagna ný verkefni.

Samkomulag við Eftirlitsnefnd sveitarfélaga sem gert var á árinu 2014.

16) Upplýsingar um hlutverk og aðkomu Reykjanesbæjar að rekstri hafnarinnar m.t.t. Helguvíkursvæðisins.

Reykjanesbær styður við alla uppbyggingu nýrra atvinnufyrirtækja sem munu skapa ný hálaunastörf sem sérstök þörf er á, þar sem meðallaun íbúa Reykjanesbæjar eru mjög lág á landsvísi. Auk þess er atvinnleysi í Reykjanesbæ mest á Íslandi.

Aðkoma RNB felst fyrst og frest í því að koma á móts við ný fyrirtæki við gerð ívilnunar samninga með því að gefa tímabundið í 10 ár eftir 50% fasteignaskatts, sem mun koma til baka í hærri útsvari launþega, bæði við uppbyggingu og rekstur fyrirtækjanna.

Félags- og efnahagsleg staða íbúa í Reykjanesbæ

Það eru góðar greiningar um efnahags- og félagslega stöðu Suðurnesjar í Stöðugreiningu 2014 sem Byggðastofnun hefur birt. Við munum styðjast mikið við þær uppl. ásamt leita gagna hjá vinnumálastofnun. Það sem vantar inn í myndina eru eftirfarandi uppl:

17) Hvað hafa margir einstaklingar notið fjárhagsaðstoðar hjá Reykjanesbæ og ef unnt væri að afla sömu uppl. hjá öðrum sveitarfélögum á Suðurnesjum á tímabilinu 2001-2014, sundurliðað eftir kyni. Ef erfitt reynist að afla gagna frá öðrum sveitarfélögum þá mun ég óska eftir aðstoð hagstofunnar en það getur orðið tímafrekari.

	Kk	Kvk	Samtals
2011	240	265	505
2012	258	278	536
2013	296	285	581
2014	265	275	540

Fækkunin sem við sjáum árið 2014 er í yngstu aldurshópnum, bæði hjá konum og körlum, þ.e. aldurshópnum undir 20 ára og 20 – 39 ára. Flest þau úrræði sem sett hafa verið á fót hafa verið til að mæta þessum aldurshópi.

Kynjahlutafallið öll árin er nokkuð jafnt í kringum 50%, konur ívið fleiri fyrir utan árið 2013.

Hvað hafa margir einstaklingar notið fjárhagsaðstoðar hjá öðrum sveitarfélögum á Suðurnesjum á sama tímabili, eftir kyni? Sama þróun hefur verið í sveitarfélögunum í kringum okkur og hjá Reykjanesbæ hvað fjárhagsaðstoðina varðar. Ég er ekki með tölulegar upplýsingar frá hinum sveitarfélögum en búin að biðja um þær og kem þeim áfram um leið og þær detta inn.

18) Stutta lýsingu hvernig þróunin hefur verið á fjárhagsaðstöðinni og sérstaklega áhrifin á síðustu árum, þ.e. eftir að einstaklingur hefur nýtt atvinnuleysisbæturnar að fullu.

Fjölgunar á fjárhagsaðstöð sveitarfélagsins fór að gæta strax 2008 og hefur farið vaxandi til ársins 2014, en það ár fækkaði einstaklingum á fjárhagsaðstöð aðeins á milli ára.

Í Reykjanesbæ var áætlað að 82 einstaklingar myndu fullnýta bótarétt sinn árið 2012, 146 árið 2013 og 139 árið 2014. Um síðustu áramót(2014/2015) gátu 26 manns með lögheimili í Reykjanesbæ fullnýtt bótarétt sinn hjá Vinnumálastofnun og 40 til viðbótar á fyrstu 6 mánuðum ársins 2015. Ekki hefur borist áætlun um fjölda einstaklinga sem gætu fullnýtt bótarétt sinn allt árið 2015.

Miðað við niðurstöðu könnunar Vinnumálastofnunar og Velferðarráðuneytisins sem unnin var af Maskínu í desember 2014, meðal þeirra sem fullnýtt höfðu bótarétt sinn frá ársbyrjun 2013 til haustsins 2014, má leiða af niðurstöðu þeirra könnunar að 41.3% þeirra sem fullnýta bótarétt sinn hjá Vinnumálastofnun eigi rétt á og fái fjárhagsaðstöð frá sínu sveitarfélagi á Suðurnesjum, á móti 27,1% þeirra sem fullnýtt hafa bótarétt sinn hjá Vinnumálastofnun í öðrum sveitarfélögum.

Samhliða því að fjárhagsaðstoðin hafi aukist hjá sveitarfélaginu þá hefur tímallengt einstaklinga á fjárhagsaðstoð lengst. Meðaltalsupphæð fjárhagsaðstoðar á einstaklinga hefur því aukist milli ára.

Börn á framfæri þeirra einstaklinga sem framfleyta sér á fjárhagsaðstoð sveitarfélagsins hafa á þessu tímabili verið á milli tvö og þrjú hundruð.

19) Er Umboðsmaður skuldara enn með sérstakt útibú á Suðurnesjunum?

Útibúinu á Suðurnesjum var lokað 1. September 2014.

Hefur Reykjanesbær upplýsingar um fjölda heimila sem hafa sótt um fjárhagsráðgjöf hjá umboðsmanni skuldara fyrir tímabilið 2011 – 2014? Og hversu margir hafa fengið samþykki fyrir greiðsluaðlögun sama tímabil?

Meðfylgjandi tafla sýnir fjölda umsókna þar sem umsækjendur eru búsettir á Suðurnesjum og hafa sótt um greiðsluerfiðleikaúrræði.

Á bak við hverja umsókn um fjárhagsaðstoð v/skiptakostnaðar er alltaf bara einn umsækjandi. En tveir geta sótt saman um greiðsluaðlögun eða ráðgjöf.

Fjárhagsaðstoð v/skiptakostnaðar	98
2014	92
2015	6
Greiðsluaðlögun	624
2010	156
2011	265
2012	75
2013	54
2014	67
2015	7
Ráðgjöf	489
2011	77
2012	179
2013	116
2014	108
2015	9
Grand Total	1.211

Alls hafa 517 umsóknir, þar sem umsækjendur eru búsettir á Suðurnesjum fengið samþykka umsókn og farið í greiðsluaðlögunarumleitanir. Að meðaltali er um 70% þeirra mála sem hafa farið í greiðsluaðlögunarumleitanir sem hafa endað með samningi eða nauðasamningi.

HELGUNVÍK





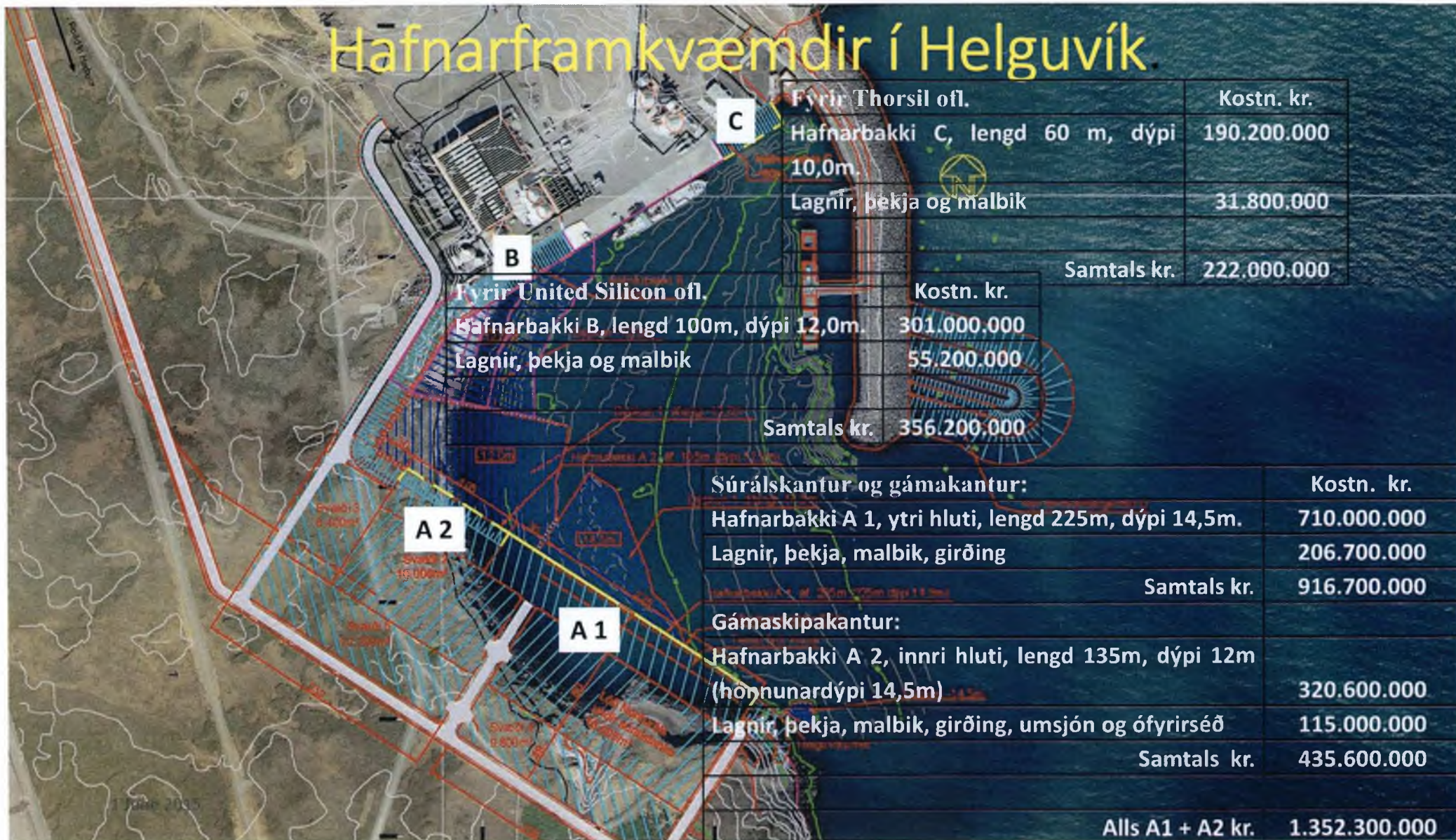
HELGUVÍK

180 ha svæði með 1.760 ha upplandi (Ásbrú Norður)

1 June 2015



Hafnarframkvæmdir í Helguvík



Fyrir Thorsil ofl.	Kostn. kr.
Hafnarbakki C, lengd 60 m, dýpi 10,0m.	190.200.000
Lagnir, þekja og malbik	31.800.000
Samtals kr.	222.000.000

Fyrir United Silicon ofl.	Kostn. kr.
Hafnarbakki B, lengd 100m, dýpi 12,0m.	301.000.000
Lagnir, þekja og malbik	55.200.000
Samtals kr.	356.200.000

Súrálskantur og gámaskipakantur:	Kostn. kr.
Hafnarbakki A 1, ytri hluti, lengd 225m, dýpi 14,5m.	710.000.000
Lagnir, þekja, malbik, girðing	206.700.000
Samtals kr.	916.700.000

Gámaskipakantur:	
Hafnarbakki A 2, innri hluti, lengd 135m, dýpi 12m (hönnunardýpi 14,5m)	320.600.000
Lagnir, þekja, malbik, girðing, umsjón og ófyrirséð	115.000.000
Samtals kr.	435.600.000

Alls A1 + A2 kr. 1.352.300.000



Reykjavík, 12. júní 2015
2015060006

Alþingi - Umhverfis- og samgöngunefnd

150 REYKJAVÍK

Á fundi íþróttar- og tómstundaráðs Reykjavíkur í dag var samþykkt eftirfarandi tillaga:

Íþróttar- og tómstundaráð óskar eftir því við ríkisvaldið að bundið slitlag verði lagt á veginn, sem liggur að útivistarsvæðinu í Skálafelli og að umrædd framkvæmd verði áfram á samgönguáætlun.

Virðingarfyllst,

Ómar Einarsson,
sviðsstjóri.



SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Alþingi
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 18. júní 2015

1506112SA GB
Málalykill: 401

Efni: Umsögn um þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2014-2018, 770. mál

Vísað er til fundar fulltrúa landshlutasamtaka sveitarfélaga og Sambands íslenskra sveitarfélaga með umhverfis- og samgöngunefnd um ofangreint mál, sem haldinn var 2. júní sl. Til fundarins var boðað með sólarhrings fyrirvara og gafst af þeirri ástæðu lítil tími til undirbúnings fyrir þá umræðu sem fram fór á fundinum.

Samband íslenskra sveitarfélaga hefur að jafnaði látið nægja að vísa til umsagna landshlutasamtaka og einstakra sveitarfélaga um þær áherslur sem fram koma í samgönguáætlun. Tilfni er þó til þess að árétta nokkur atriði sem fram koma í stefnumörkun sambandsins fyrir tímabilið 2014-2018. Jafnframt eru í þessari umsögn tilgreind atriði sem fulltrúi sambandsins nefndi á fundi með nefndinni, með hliðsjón af stefnumörkuninni.

Stefnumörkun sambandsins 2014-2018

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. (3.2.6)

Sambandið skal gæta hagsmuna sveitarfélaga við mótun löggjafar um gjalddöku 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. (3.2.22)

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. (3.4.15)

Sambandið skal vinna að því, í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga, að tryggja öruggan laga- og rekstrargrundvöll fyrir heildstætt kerfi almenningssamgangna milli og innan landshluta. (3.4.20)



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. (3.4.21)

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. (3.4.22)

Sambandið skal beita sér fyrir því að í opinberri stefnumótun um ferðapjónustu og uppbyggingu innviða í samgöngumálum verði horft til þess að fjölga komum og brottförum erlendra ferðamanna á öðrum stöðum en SV-horninu. (3.4.24)

Sambandið skal beita sér fyrir því að sem fyrst verði hafnar viðræður milli ríkis og sveitarfélaga um að sjúkraflutningar verði verkefni sveitarfélaga, þar sem aðstæður gera það hagkvæmt. (3.4.27)

Ábendingar sambandsins við samgönguáætlun

Eins og áður segir gafst lítill tími til undirbúnings fyrir fund með umhverfis- og samgöngunefnd 2. júní sl. Margir gestir voru einnig á fundinum og var því eingöngu hægt að nefna örfá atriði í stuttu máli:

1. Yfirfærsla þjóðvega í þéttbýli

Með lögum nr. 14/2015 voru gerðar nokkrar breytingar á vegalögum, nr. 80/2007. Sérstök ástæða er til þess að nefna að nýtt bráðabirgðaákvæði bættist við lögin, sem hljóðar svo: „Vegagerðinni er heimilt að semja við sveitarfélög um yfirfærslu vega frá Vegagerðinni til sveitarfélaga sem færðust úr flokki stofnvega við gildistöku laga nr. 80/2007. Heimilt er að Vegagerðin annist veghald veganna eða semji við sveitarfélögin um það til ársloka 2019.“

Ekki verður séð að í samgönguáætlun sé áætlað fjármagn til þess að tryggja að skilavegir verði yfirfærðir til sveitarfélaga í viðunandi ástandi, líkt og samið hefur verið um, en í skýringum við frumvarp sem varð að lögum nr. 14/2015 segir m.a.: „Varðandi heimild til samningagerðar fyrir Vegagerðina, vegna yfirfærslu vega til sveitarfélaga, er ekki gert ráð fyrir að í yfirfærslunni felist aukinn kostnaður fyrir sveitarfélögin. Sveitarfélögin hafa ekki tekið við þessum vegum, þrátt fyrir lagabreytinguna 2008, og hefur því kostnaður við veghald verið alfarið hjá Vegagerðinni. Gert er ráð fyrir að það fjármagn sem nú er á hendi Vegagerðarinnar vegna veghalds þessara vega færist yfir til sveitarfélaganna samhliða yfirfærslunni á grundvelli samninga. Er gert ráð fyrir að allir skilavegir, þ.e. vegir sem sveitarfélögum bar að taka við með gildistöku gildandi vegalaga, verði komnir í hendur sveitarfélaganna árið 2019.“¹

¹ Hægt er að nálgast greinargerð vegalaganefndar og umsögn sambandsins um frumvarp til breytinga á vegalögum á heimasíðu sambandsins: <http://www.samband.is/tidindi/9.-tbl.-2014/vegalog/>



Af hálfu sambandsins er því lögð áhersla á að umhverfis- og samgöngunefnd kanni hvort þetta verkefni rúmist innan fjárheimilda Vegagerðarinnar á gildistíma samgönguáætlunar og leggi til úrbætur ef þörf krefur.

2. Staða almenningssamgangna

Eins og nefndinni er kunnugt hafa verið töluverðir hnökrar á framkvæmd almenningssamgangna milli og innan landshluta frá því að Vegagerðin gerði samninga við landshlutasamtök utan höfuðborgarsvæðisins árið 2012. Vandamál hafa annars vegar snúið að fjármögnun verkefnisins, sérstaklega á ákveðnum svæðum, og hins vegar að því að einkaréttur landshlutasamtaka, sem kveðið er á um í samningum við Vegagerðina, hefur ekki notið nægilegrar verndar samkvæmt lögum. Í heildina hefur verkefnið þó gengið langt umfram væntingar hvað varðar farþegafjölda sem nýtir sér þjónustuna.²

Hvað fjármögnunina snertir kemur fram í umsögnum landshlutasamtaka töluverð óánægja með að framlög til almenningssamgangna hafa verið skert frá því að samkomulag var undirritað, bæði að krónutölu og raungildi. Þá hafa lagabreytingar einnig haft neikvæð áhrif á rekstur verkefnisins, vegna skerðingar á endurgreiðslum til rekstraraðila almenningssamgangna vegna olúgjalds. Hafa landshlutasamtök óskað eftir því að þeim verði bætt sú skerðing, enda var ekki gert ráð fyrir henni í upphaflegum forsendum verkefnisins. Þá hafa sum landshlutasamtökin einnig orðið fyrir miklum lögfræðikostnaði vegna kærumála, sem flest varða ágreining við einkafyrirtæki sem skýrist af óvönduðum lagaramma um verkefnið.

Við afgreiðslu samgönguáætlunar gefst tækifæri til þess að leiðrétta þann fjárhagsramma sem markaður hefur verið vegna verkefnisins, með tilliti til framangreindra ástæðna.

Frumvarpi til laga um fólksflutninga á landi, 504. mál, var ætlað að bæta úr síðarnefnda annmarkanum. Málið hefur verið til umfjöllunar á nýu fundum umhverfis- og samgöngunefndar í vetur en hefur ekki enn verið afgreitt frá nefndinni. Eðlilegt væri að nefndarálit liti a.m.k. dagsins ljós áður en þingstörfum lýkur á yfirstandandi þingi.

3. Ábendingar sem lúta að fjölgun ferðamanna o.fl.

Eins og fram kemur í upphafi þessarar umsagnar eru ýmsar áherslur í stefnumörkun sambandsins sem lúta að efni samgönguáætlunar. Það vekur m.a. athygli hve afdráttarlaust kemur fram á bls. 57 í áætluninni að það fjármagn sem ætlað er til viðhalds flugvalla nægir ekki fyrir nauðsynlegum verkefnum og segir þar að fjárvöntun nemi um 665 milljónum króna á tímabilinu. Ástand flugvalla var m.a. rætt á landsþingi sambandsins sl. haust og komu fram áhyggjur af því að vegna skorts á

² Áfangaskýrsla Vegagerðarinnar um framkvæmd verkefnisins er aðgengileg hér:
<http://www.samband.is/media/samgongumal/Skyrsla---ALMENNINGSSAMGONGUR.pdf>



nauðsynlegu viðhaldi væri ástandi flugvalla sífellt að hraka. Ljóst er að þetta ástand er óviðunandi til lengdar og styður ekki við áherslu í stefnumörkun sambandsins um fjölgun á komum og brottförum erlendra ferðamanna á öðrum stöðum en SV-horninu.

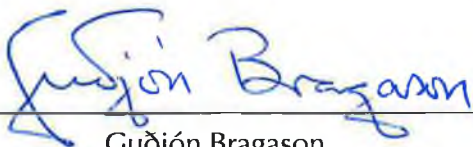
Lítið kemur fram í þingsályktunartillögunni um þær áskoranir sem felast í stórauðnum fjölda erlendra ferðamanna sem koma til landsins. Ljóst er að álag á vegi að vinsælum ferðamannastöðum hefur aukist mikið og hlýtur að vera þörf á því að bregðast við með auknum fjárveitingum til viðhalds slíkra vega. Einnig er mikilvægt að Vegagerðin hafi fjármagn til að byggja upp áfangastaði fyrir ferðamenn og bílastæði þar sem þörf er á. Á það að sjálfsögðu ekki eingöngu við um ferðamannastaði í eigu og umsjón ríkisins.

Sambandið minnir á að tekjur ríkisins af aukinni umferð á vegum eru verulegar. Eðlilegt er að verulegur hluti þeirrar tekjuaukningar verði settur í mótvægisáðgerðir til að bregðast við áhrifum aukinnar umferðar og bæta öryggi í umferðinni. Má þar m.a. nefna áherslu á að bæta merkingar til að auka öryggi ferðamanna, fjölga útskotum á útsýnisstöðum o.m.fl. Ekki verður séð að mikil áhersla sé lögð á þessi atriði í áætluninni.

Til fróðleiks fylgir minnisblað sambandsins um nýlega 850 m.kr. úthlutun ríkisstjórnarinnar til uppbyggingar á ferðamannastöðum í eigu og umsjón ríkisins, ásamt bókun stjórnar sambandsins frá 29. maí sl., sem snertir þau álitaefni sem hér er vakið máls á.

Virðingarfyllt

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA


Guðjón Bragason
sviðsstjóri lögfræði- og velferðarsviðs

Fylgiskjal:

Minnisblað dags. 27. maí 2015 ásamt bókun stjórnar sambandsins frá 29. maí 2015



Fylgiskjal

Minnisblað

Móttakandi: Stjórn Sambands íslenskra
sveitarfélaga

Dags.: 27. maí 2015

Sendandi: Guðjón Bragason

Málsnr.: 1106014SA
Málalykill: 060

Efni: Úthlutun á 850 m.kr. til framkvæmda á ferðamannastöðum árið 2015

Í fréttatilkynningu frá atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti og umhverfis- og auðlindaráðuneyti, dags. 26. maí sl., kemur fram að ríkisstjórnin hefur samþykkt að verja í sumar 850 milljónum króna til brýnna uppbyggingar- og verndaraðgerða á ferðamannastöðum sem eru í eigu eða umsjón ríkisins.

Almennt er ekki ástæða til annars en að fagna þessu útspili ríkisstjórnarinnar, til að mæta brýnni þörf á þeim ferðamannastöðum sem úthlutunin nær til. Hafa ber þó í huga að úthlutunin kemur í framhaldi af fréttum um að hætt hafi verið við lagasetningu um náttúrupassa, sem áætlað var að myndi skila um 1.000 m.kr. á ári til framkvæmda á ferðamannastöðum. Í því frumvarpi, og einnig í frumvarpi til laga um landsáætlun um uppbyggingu innviða fyrir ferðamenn til verndar náttúru og menningarsögulegum minjum, var gert ráð fyrir að ferðamannastaðir í eigu og umsjón ríkis og sveitarfélaga ættu sjálfkrafa aðild að náttúrupassa og landsáætlun. Ríki og sveitarfélög áttu því að vera jafnstæð við úthlutun fjármuna.

Það er því ákveðið áhyggjuefni, nú þegar fyrir liggur að ekki hefur verið tekin ákvörðun um framtíðarfyrirkomulag á fjármögnun ferðamannastaða, að hvergi kemur fram í fréttatilkynningunni að áform séu uppi um að ríkið muni beina fjármunum til uppbyggingar á ferðamannastöðum í eigu eða umsjón sveitarfélaga. Raunar hafa yfirlýsingar ráðherra ríkisstjórnarinnar ekki gefið tilefni til bjartsýni um að vænta megi slíkra úthlutana, sbr. viðtal við Ragnheiði Elínu Árnadóttur ráðherra ferðamála í Fréttablaðinu 30. apríl sl., en þar segir m.a.:

[...] Verið er að skilgreina hvaða ferðamannastaðir heyri undir ríkið, hver staðan sé á hverjum þeirra og hvernig uppbygging verður tryggð á næstu árum.

„Og hún verður tryggð. Við munum axla okkar ábyrgð,“ segir Ragnheiður og bætir við að þrátt fyrir að erfitt sé að áætla hvað þurfi nákvæmlega til þá sé hægt að gefa sér með nokkurri vissu að milljarð þurfi árlega á næstu árum. Með þá tölu sé unnið í ráðuneytunum fjórum sem koma að verkefninu. „En þá standa einkaaðilar og sveitarfélögin eftir. Fyrst heildarlausnin, náttúrupassinn, verður ekki ofan á verða allir að axla sína ábyrgð, ríkið, sveitarfélögin, einkaaðilar



og ferðapjónustan sjálf. Það er ekki bara hægt að horfa til ríkisins með fjármögnun þessara brýnu verkefna.”

Ljóst má vera að afstaða ríkisins er töluvert breytt frá árinu 2014, þegar einnig var tilkynnt um sérstaka úthlutun til uppbyggingar á ferðamannastöðum, að fjárhæð 380 m.kr. Mikið samráð var þá haft við Samband íslenskra sveitarfélaga við undirbúning úthlutunarinnar og er óhætt að segja að sveitarfélögin hafi fengið sanngjarnan hlut af þeim fjármunum sem þá var úthlutað. Sú er ekki raunin að þessu sinni.

Staða ferðamannastaða í eigu og umsjá sveitarfélaga

Eins og alkunna er hafa tekjur sveitarfélaga ekki aukist mikið vegna fjölgunar ferðamanna til landsins, öfugt við tekjur ríkisins, en með nýlegum breytingum á lögum um virðisaukaskatt er fyrirséð að tekjuaukning ríkisins verði enn meiri á næstu árum. Jákvætt er að hluta þeirra tekna verði varið til að varðveita og byggja upp ferðamannastaði auk þess sem ríkisstjórnin hefur einnig tilkynnt að auknu fé verði varið til viðhalds á vegum á þessu ári.

Í aðkomu sinni að undirbúningi fyrrgreindra lagafrumvarpa um náttúrupassa og landsáætlun hefur sambandið haldið því á lofti að sveitarfélögin telja það mjög íþyngjandi að þurfa að reiða fram 50% mótframlag vegna uppbyggingar á ferðamannastöðum. Í umsögnum sambandsins var því farið mjög jákvæðum orðum um þá afstöðu sem fram kom í báðum frumvörpum, að framvegis myndu hvorki ríki né sveitarfélög standa frammi fyrir slíkum kröfum heldur yrði full fjármögnun tryggð.

Eins og staðan er í dag hefur Framkvæmdasjóður ferðamannastaða úthlutað öllu fjármagni sem hann hefur til ráðstöfunar á fjárlögum yfirstandandi árs. Ekki er þó útilokað að hægt verði að auglýsa eftir umsóknum í sjóðinn í haust en væntanlega yrðu þá mjög takmarkaðir fjármunir til ráðstöfunar, sem væru eftirstöðvar ónýttar styrkja. Þess má vænta að ef til slíkrar úthlutunar kemur verði áfram gerð krafa um 50% mótframlag framkvæmdaraðila.

Sveitarfélög geta í ljósi þessarar stöðu mögulega farið að huga að því að afla tekna til nauðsynlegra framkvæmda á ferðamannastöðum í þeirra eigu eða umsjá með því að stofna bílastæðasjóði og hefja töku stöðugjalda eða annarra þjónustugjalda. Slík gjaldtaka er þó misjafnlega fýsileg og mun eðli máls samkvæmt aðallega koma til álita á fjölsóttum stöðum. Í ýmsum tilvikum má jafnframt vænta þess að gjaldtaka verði háð samþykki landeigenda.

Aðkoma stjórnar sambandsins

Að áliti undirritaðs er tilefni til þess að stjórn sambandsins ræði þessa stöðu og álykti mögulega um nauðsyn þess að horft verði heildstætt á þörf fyrir vernd og uppbyggingu ferðamannastaða, m.a. til þess að dreifa umferð ferðamanna sem best um landið, í stað þess að beina fjármagni nánast eingöngu til þjóðgarða og annarra svæða sem eru í eigu eða umsjón ríkisins, líkt og gert er í þessari úthlutun ríkisstjórnarinnar.

GB



Niðurstaða stjórnar 29. maí 2015

Lagt fram minnisblað lögfræði- og velferðarsviðs sambandsins, dags. 27. maí 2015, um úthlutun ríkisstjórnar á 850 m.kr. til framkvæmda á ferðamannastöðum árið 2015. Eftirfarandi samþykkt gerð samhljóða:

Stjórn Sambands íslenskra sveitarfélaga lýsir vonbrigðum með þá ákvörðun ríkisstjórnarinnar, sem tilkynnt var 26. maí sl., að sérstök 850 m.kr. fjárveiting á árinu 2015 til brýnna uppbyggingar- og verndaraðgerða á ferðamannastöðum skuli vera einskorðuð við ferðamannastaði í eigu eða umsjón ríkisins. Í sambærilegri úthlutun á árinu 2014 var haft náið samráð við sambandið um framkvæmd úthlutunar og var niðurstaðan sú að af 385 m.kr. úthlutun rann rúmur helmingur til ferðamannastaða í eigu eða umsjón sveitarfélaga.

Stjórnin felur formanni og framkvæmdastjóra sambandsins að óska eftir fundi með ráðherra ferðamála, þar sem kallað verði eftir skýringum á þessu breytta verklagi. Jafnframt verði ræddar leiðir til þess að tryggja áframhaldandi uppbyggingar- og verndaraðgerðir á ferðamannastöðum í eigu eða umsjón sveitarfélaga, sem verða ekki síður fyrir álagi en þeir ferðamannastaðir sem ríkið ber ábyrgð á. Tekjuaukning sveitarfélaga af fjölgun ferðamanna er hins vegar hlutfallslega mjög lítil í samanburði við tekjuaukningu ríkisins af stóru auknum umsvifum í ferðaþjónustu á síðustu árum. Af hálfu stjórnarinnar er lögð áhersla á að horft verði heildstætt og til nokkurra ára í senn á þörf fyrir framkvæmdir á ferðamannastöðum. Eðlilegt er að allir ferðamannastaðir í eigu eða umsjón opinberra aðila njóti jafnræðis við ákvarðanir um úthlutun skattfjár, í stað þess að sveitarfélögin þurfi að leggja fram 50% mótframlag vegna framkvæmda á ferðamannastöðum í þeirra umsjón. Aðeins með því móti er hægt að tryggja að fjölgun ferðamanna til landsins valdi ekki tjóni á mikilvægum ferðamannastöðum.



SAMBAND SVEITARFÉLAGA
Á SUÐURNESJUM

Skógarbraut 945 • 235 Reykjanesbær • Kt. 640479-0279
Sími 420 3288 • Netfang sss@sss.is

Alþingi 10.6.2015

Málsnr.: 1505119
Málalykill: 0345

Ályktun send öllum þingmönnum Suðurkjördæmis og hlutaðeigandi ráðherrum.

770. mál

Ályktun um atvinnumál

Aðalfundur Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum, haldinn í Vogum 12. – 13. september 2014 leggur áherslu á mikilvægi þess að nauðsynleg skilyrði verði sköpuð til uppbyggingar öflugs atvinnulífs á Suðurnesjum.

Aðalfundurinn hvetur ríkisvaldið til að leggja sitt af mörkum í samstarfi við sveitarfélögin á svæðinu svo aðstæður fyrir þau fyrirtæki sem vilja hasla sér völl á Suðurnesjum séu til staðar. Auk almennra aðgerða telur aðalfundurinn nauðsynlegt að ríkisvaldið gæti jafnræðis þannig að iðnaðar- og hafnarsvæðið í Helguvík njóti sambærilegs stuðnings og verið er að veita framkvæmdum á Bakka við Húsavík með sérstakri löggjöf.

Ríkisvaldið er sérstaklega hvatt til að huga að flutningi opinberra stofnana og með fjölgun opinberra starfa til Suðurnesja, sem lið í þessari ráðstöfun. Jafnframt er ríkisvaldið hvatt til að huga vel að allri áætlanagerð m.a. uppbyggingu raforkumannvirkja, samgangna og fl. í tengslum við framtíðaruppbyggingu atvinnulífs á Suðurnesjum. Atvinnuleysi á Suðurnesjum er mest á landsvísu því er mikil þörf fyrir uppbyggingu nýrra starfa á svæðinu.

Fundurinn krefst þess að ríkisvaldið leggist á árarnar með sveitarstjórnarmönnum og öðrum hagsmunaaðilum og stuðli að því að ný atvinnutækifæri verði til á Suðurnesjum.

Samþykkt.

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



Reykjavík 15. júní 2015

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018. 770. mál.

Samtök ferðapjónustunnar (samtökin) hafa farið yfir ofangreinda þingsályktunartillögu og vilja koma eftirfarandi á framfæri:

Samtökin vilja byrja á því að lýsa ánægju með það aukna fjármagn sem ríkisstjórnin hefur sett í uppbyggingu ferðamannavega, m.a. um Kaldadal, Uxahryggjaleið og Dettifossleið ásamt fjármagni í brýnt viðhald vegakerfisins. Samtímis vilja samtökin koma á framfæri sömu gagnrýni og fram kom í umsögn um samgönguáætlun 2013 - 2016 þar sem lýst var yfir vonbrigðum með að ekkert samráð hafi verið haft við atvinnugreinina við gerð samgönguáætlunar og að talsvert skorti enn á fjármagn til viðhalds bæði hvað varðar vegi og flugvelli. Samgönguinnviðir eru lífæð atvinnulífs á Íslandi og forsenda þess að byggð þróist víðsvegar um landið. Það er því eðli málsins samkvæmt mjög mikilvægt að hagsmunaaðilar fái tækifæri á fyrstu stigum áætlunargerðar að koma að borðinu.

Í frumvarpi að samgönguáætlun 2015 – 2018 kemur fram óbreytt stefna yfirvalda í samgöngumálum. Hvað flugmálin varðar er ekki einungis um óbreytta stöðu að ræða heldur mun skortur á fjármagni til viðhalds valda því að innviðir þess hluta samgöngukerfisins sem flugið stendur fyrir halda áfram að grotna niður í stað þess að styrkjast í takt við aukinn fjölda ferðamanna sem sækja landið heim. Samtökin mótmæla harðlega skorti á framlögum til viðhalds á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði.

Staðan sem flugmál búa við er eftirfarandi:

- *Framlög til flugmála hafa lækkað að raunvirði um 70% frá árinu 2007*
- *Farþegaþjöldi á Keflavíkurflugvelli hefur aukist gríðarlega undanfarin ár*
- *Farþegaþjöldi í innanlandskerfi hefur dregist saman*
- *Innanlandsflugvellir þarfnast viðhalds og endurbóta*
- *Fjárfestingarþörf á Keflavíkurflugvelli er gríðarleg*
- *Að óbreyttu stefnir í lokun flugvalla og skerta þjónustu*
- *Varaflugvellir milliandaflugs standa ekki lengur undir hlutverki sínu, ekkert samhengi er á milli aukins millilandaflugs og uppbyggingar á varaflugvallarkerfi fyrir millilandaflug.*

Samgönguáætlun gerir ekki greinarmun á innanlandsflugvallarkerfi og flugvöllum sem hafa hlutverk varaflugvalla millilandaflugs en skipta má framkvæmdaverkefnum í flugmálum á Íslandi í tvennt:

- a) Flugvallarkerfi fyrir innanlandsflug og grasrót flugs á landinu, kennsluflug er hluti af því.
- b) Varaflugvellir fyrir millilandaflug.

Hvað lið a) varðar þá er komist mjög skýrt að orði í greinargerð með samgönguáætlun en þar kemur fram að töluvert fjármagn vanti til viðhalds og framkvæmda á flugvöllum í grunnneti. Skv. áætlun ISAVIA sem er að mati SAF mjög hófleg vantar kr. 665 millj. upp á nauðsynlegustu framkvæmdir.

Hvað lið b) varðar er ekki gert ráð fyrir neinni uppbyggingu eða viðhaldi á varaflugvöllum millilandaflugs sem eru flugvellir í Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum en á sama tíma gera spár ráð fyrir að farþegum um Keflavíkurflugvöll verði um 5 milljónir árið 2016 og fjölgi um 28% frá árinu 2014. Einnig gera spár ráð fyrir að farþegar um Keflavíkurflugvöll verði 6-7 milljónir árið 2020 og eru það um 20 farþegar á hverja 1.000 íbúa hér á landi. Til samanburðar er bent á að gert er ráð fyrir að farþegar um Kastrup flugvöll verði um 6 á hverja 1.000 íbúa í Danmörku árið 2020.

Samhliða mikilli aukningu erlendra ferðamanna hingað til lands, er það yfirlýst stefna stjórnvalda að dreifa ferðamönnum betur um landið og er aukafjárveiting til uppbyggingar ferðamannavega á Vesturlandi og Norðurlandi liður í þeirri stefnu. Það sem veldur þó sérstökum áhyggjum er að skortur á viðhaldi flugvalla og uppbyggingu annarra flugöryggislegra þátta leiðir til skerts flugöryggis sem ekki er hægt að sætta sig við.

SAF hafa miklar áhyggjur af minnkandi framlögum til vegmála og vert að minna á að skv. skýrslu innanríkisráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar árið 2012 var aðeins um helmingur af opinberum gjöldum sem lögð voru á bifreiðaeigendur nýtt til vegamála það ár. Ekkert í núverandi áætlun gefur til kynna að hlutfallið muni aukast á ný. Samtökin lýsa einnig yfir miklum vonbrigðum með að áherslur um uppbyggingu og viðhald Kjalvegjar sem lagðar hafa verið fram af hálfu SAF á fundi með innanríkisráðherra komi ekki fram í samgönguáætlun 2015 - 2018.

Samtökin telja að margar að þeim mannvirkjaframkvæmdum sem boðaðar eru á vegakerfi landsins séu jákvæðar og til þess fallnar að bæta vegakerfið. Gerð jarðgangna getur verið mikil samgöngubót en samtökin telja þó að miðað við þann skort á fjármagni sem veitt er í samgönguáætlun eigi frekar að huga að viðhaldi og forgangsraða við uppbyggingu almenna vegakerfisins með eftirfarandi atriði í huga:

- **Endurnýjun og úrbætur á almenna vegakerfinu**
- **Gæta að öryggismálum og forvörnum með núll markmið í huga þ.e. að útrýma slysum í umferð**
- **Vetrarviðhald verði fært undir sér lið í samgönguáætlun**
- **Útrýming einbreiðra brúa en þær eru meira en helmingur allra brúa yfir 4m að lengd á þjóðvegum landsins. Meðalaldur einbreiðra brúa er um 50 ár**

- *Nauðsynlegt er að huga að áframhaldandi uppbyggingu og umbótum á ferðamannavegum þannig að verkefni eins og Dettifossvegur klárast og að Kjalvegur og fleiri vegir á hálendinu verði gerðir að uppbyggðum ferðamannavegum, að mestu í núverandi vegstæði.*
- *Með vel gerðum ferðamannavegum skapast grundvöllur fyrir bættu öryggi ferðamanna og ferðþjónustu allt árið um allt land*
- *Með uppbyggðum ferðamannavegum verða mörk utanvegaaksturs skýrari*

Nauðsynlegt að samgönguáætlun sé í samræmi við stefnu stjórnvalda í ferðamálum en ferðþjónusta er stærsta útflutningsgrein Íslands og tækifæri til vaxtar eru mikil um allt land. Erlendum ferðamönnum utan háannar hefur fjölgað um 153% á árunum 2010 til 2015 og er Ísland búið að festa sig í sessi sem vetraráfangastaður erlendra ferðamanna eftir sameignlegt markaðsáttak stjórnvalda og ferðþjónustunnar undir merkjum Ísland allt árið. Eitt af meginmarkmiðum samgönguáætlunar 2015 -2018 er að huga samgöngubótum með tilliti til uppbyggingar og þróunar ferðþjónustu. Í ljósi aukins fjölda ferðamanna að vetri telja SAF nauðsynlegt að samgönguáætlun geri skýrt ráð fyrir vetrarviðhaldi undir sér lið en það er ekki minnst á það í fyrirliggjandi áætlun.

Samtökin vilja koma á framfæri áhyggjum af skorti á samráði og samstarfi við þjónustuaðila flugs á Íslandi, ISAVIA en mikilvægt er að skapa fyrirkomulag um flugmál hér á landi sem byggir á einni heild.

Ljóst er að sameining stofnana sem sinnt hafa samgöngumálum hefur mistekist og með sparnaðaraðgerðum skapast mikil áhætta á því að Ísland einangrist í samskiptum við sambærileg yfirvöld á alþjóðavettvangi.

Samtök ferðþjónustunnar vilja að lokum koma á framfæri ábendingu um að þau hafa í samtarfi við Vegagerð, Samgöngustofu og aðra aðila unnið að útgáfu fræðsluefnis fyrir erlenda ferðamenn en þetta kemur ekki rétt fram í greinargerðinni.

Virðingarfyllst

f.h. Samtaka ferðþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson



Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 5. júní 2015

Fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015 til 2018, mál 770

Samtök iðnaðarins þakka fyrir að hafa fengið tækifæri til að til að hitta umhverfis- og samgöngunefnd í kjölfar þess að mælt var fyrir samgönguáætlun á Alþingi. Samtökin vilja nú árétta helstu áherslur sínar í kjölfar þess fundar.

Í stað þess að hnýta í einstök atriði eða jafnvel vegakafla vilja samtökin benda á áherslur sem taldar eru mikilvæg forsenda samkeppnishæfs samfélags en sterkir innviðir og greiðar og öruggar samgöngur skipta miklu máli í því samhengi.

Helstu áherslur:

Fyrst og fremst þarf aukið fjármagn til meginstofnþátta og grunnstoða svo vegakerfið beri betur umferð og flutninga á þjóðvegum. Það þarf aukið fjármagn í viðhald vega svo Vegagerðin geti sinnt nauðsynlegu viðhaldi en vegakerfið hefur sjaldan eða aldrei verið í verra ástandi en nú. Það skiptir sköpum að vegir, sérstaklega flutningaleiðir, hafi nægjanlegt burðarþol allt árið um kring en þeir fjármunir sem Vegagerðinni er úthlutað í dag duga ekki til.

Byggður verði tvöfaldur akvegur milli Borgarness og Selfoss með tengingu við tvöfalda Reykjanesbraut.

Mikilvægt er að ráðist verði í gerð Sundabrautar, enda er hún afgerandi varðandi flutning vöru og aðfanga milli borgarinnar, aðliggjandi athafnasvæðis við Grundartanga og framtíðar iðnaðar- og athafnasvæðis á Esjumelum.

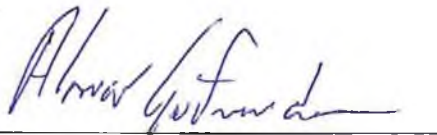
Nauðsynlegt er að hringvegurinn verði varðaður tvöföldum brúm og einbreiðar brýr verði látnar víkja.

Samtökin telja að til greina komi að fjármagna einstakar stórar framkvæmdir í vegakerfinu með notendagjöldum (einkaframkvæmd/PPP).

Samkvæmt þeirri meginreglu að þeir greiða sem nota, leggja samtökin til að við lagningu vega til tiltekinna nota og jafnvel fyrir afmarkaða hópa, verði þær framkvæmdir fjármagnaðar með notkunargjöldum. Þetta á til að mynda einkar vel við um ferðamannavegi sem alla jafna nýtast ekki öðrum.

Á fundinum með umhverfis- og samgöngunefnd var jafnframt viðruð hugmynd um að einkavæða og selja Keflavíkurflugvöll að hluta eða öllu og nýta fjarmagnið til innviðafjárfestinga á fleiri sviðum en eingöngu samgöngumálum. Við skoðun nefndar á vegum innanríkisráðuneytisins í vetur kemur fram að margar nauðsynlegar samgöngubætur eru einfaldlega of litlar til að bera einkafjármögnun auk þess sem gjarnan er vöntun á tekjustreymi. Þessi atriði gæti hinsvegar einkavæðing Keflavíkurflugvallar leyst. Bent er sérstaklega á að nær allir alþjóðlegir flugvellir í Evrópu eru einkareknir og því ekki fjarstæðukennt að skoða þennan valkost vel.

f.h. Samtaka iðnaðarins



Almar Guðmundsson,
Framkvæmdastjóri SI



Árni Jóhannsson,
Forstöðumaður mannvirkjasviðs



Alþingi – nefndasvið
B.t. Umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Selfossi, 5. júní 2015

Efni: Umsögn SASS um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2015 - 2018

Á stjórnafundi SASS fyrr í dag var eftirfarandi samþykkt:

Almennt: Lögð er áhersla á að tekin verði upp ný vinnubrögð í samgöngumálum, hvað varðar áætlanir, ákvarðanir og framkvæmdir við samgöngumannvirkni. Við skiptingu fjármuna er eðlilegast að horfa á landið í heild, beina þarf fjármunum í þær framkvæmdir sem eru brýnastar hverju sinni og forgangsraða þarf framkvæmdum á landinu í heild m.t.t. umferðar- og öryggissjónarmiða. Lögð er áhersla á að meiri fjármunum verði varið á næstu árum til rannsókna í samgöngumálum og við áætlanagerð verði höfð hliðsjón af umferðarspám, s.s. vegna fjölgunar ferðamanna.

Almenningssamgöngur: Í þingsályktuninni er ekki gert ráð fyrir hækkunum vegna almenningssamgangna, óbreytt framlag á milli ári. Skorað er á ríkisvaldið að standa við þá samninga sem gerðir hafa verið og jafnframt verði tillit tekið til breytinga á endurgreiðslu olíugjalds.

Umferðaröryggi: Mikilvægt er að tryggja öryggi allra vegfarenda með stórauðnu fjármagni til viðhalds samgöngumannvirkja. Viðhald vega hefur ekki verið í takt við fjölgun vegfarenda og því brýnt að bæta úr því án tafar. Í samgönguáætluninni er einungis gert ráð fyrir því að endurnýja 6-7% af flatarmáli bundins slitlags á hverju ári en hlutdeildin ætti að vera nær 10-12%. Lagt er til að lögð verði megináhersla á þetta verkefni á næstu árum.

Fækkun einbreiðra brúa: Lögð er áhersla á að verulegt átak verði gert í samgöngumálum í V- og A-Skaftafellssýslum. Farið verði hraðar í fækkun einbreiðra brúa á Þjóðvegi 1 en gert er ráð fyrir í samgönguáætluninni en fjöldi þeirra er í V- og A-Skaftafellssýslum eða rúmlega 20 talsins. Um mikið umferðaröryggismál er að ræða og í samræmi við það markmið áætlunarinnar að styrkja meginflutningsleiðir og auka öryggi vegfarenda.

Suðulandsvegur á milli Hveragerðis og Selfoss: Stjórn SASS lýsir yfir ánægju sinni með að í samgönguáætluninni er gert ráð fyrir vegabótum á milli Selfoss og Hveragerðis.

Hafnir: Lögð er áhersla á að tryggt verði fé til dýpkunar sunnlenskra hafna, þ.e. Hornafjarðarhafnar, Landeyjahafnar, Vestmannaeyjahafnar og Þorlákshafnar. Sérstaklega er mikilvægt að vinna að framtíðarlausn innsiglingar um Hornafjarðarós Grynnslin.

Það er fagnaðarefni að endurbætur Þorlákshafnar séu hluti samgönguáætlunarinnar. Endurbæturnar eru mikilvægt hagsmunamál fyrir Suðurland en höfnin er stórt tækifæri til öflugrar atvinnuuppbyggingar á Suðurlandi. Lögð er áhersla á að framkvæmdum verði flýtt en áætlað fjármagn til verksins á tímabilinu er aðeins um fjórðungur af heildarkostnaði skv. frumkostnaðaráætlun Vegagerðarinnar.

Brúargerð yfir Hornafjarðarfljót verði flýtt: Lögð er áhersla á að framkvæmdum við brú yfir Hornafjarðarfljót verði flýtt ásamt tilheyrandi vegarlagningu. Núverandi brú er léleg og stórvarasöm. Framkvæmdin er arðsöm og mun stytta hringveginn um 11 km.

Lokaorð: Ekki er hægt að láta hjá líða að gagnrýna þann stutta umsagnarfrest sem sveitarfélögunum er gefinn til umsagnar um jafnmikilvægt mál og samgönguáætlun Alþingis. Hér með er skorað á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að endurskoða verklag nefndarinnar að þessu leyti.

Virðingarfyllst,
f.h. stjórnar SASS



Bjarni Guðmundsson,
framkvæmdastjóri



Alþingi
Umhverfis- og samgögnunefnd
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Kópavogi, 10. júní 2015
HÁP

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrri árin 2015 - 2018

Í framhaldi af fundi umhverfis- og samgögnunefndar Alþingis þann 5. júní gerir SSH eftirfarandi umsögn.

SSH vekur athygli á að samkvæmt tillögunni er um talsverða lækkun á framlagi til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu frá samningi innanríkis- og fjármálaráðuneytisins við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu. Upphæðin er einungis 87% af því sem ráð hefur verið gert.

Samningurinn var undirritaður í september 2012. Hann er settur upp sem 10 ára þróunarverkefni um að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á samningstímanum. Í samningnum er gert ráð fyrir að til SSH renni árlega 90% af heildarupphæð sem ætluð er til að styrkja almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Þau 10% sem eftir eru renna til nágranna landshluta og eru liður í því að efla almenningssamgöngur til og frá höfuðborgarsvæðinu. Samningurinn kveður á um að árleg styrkfjárhæðin til SSH sé 900 mkr. sem taki breytingum í samræmi við svo kallað strætóvísitölu¹.

Miðað við breytingar á á strætóvísitölunni frá 1. september 2012 ætti heildarframlag til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu að vera að 1.030 mkr. og hlutdeild SSH 927 mkr. Miðað við þingsályktunartillöguna verður hlutdeild SSH 806 mkr. Ekki er hægt að sjá neina umfjöllum sem skýrir af hverju lækka beri fjárhæðina. Samningurinn kveður á um að árangursmat skuli gert á tveggja ára fresti. Samkvæmt árangursmati SSH frá 2014 lágu fyrir greinagóðar vísbendingar um jákvæðan árangur eftir fyrstu tvö árin. Annað árangursmat verður gert á næsta ári en þá er 2/5 af verkefnistímanum liðin. Þá ætti að gefast góð mynd af stöðu mála og jafnframt hægt að meta hvort ástæða sé að breyta forsendum samningsins.

SSH bendir á að um langtímaverkefni er að ræða sem krefst úthalds og stöðugleika. Það er því óheppilegt ef það fjármagn sem reiknað er með í aðgerðir hjá Strætó Bs. skilar sér ekki. SSH leggur því til við umhverfis- og samgögnunefnd að árlegt framlag til almenningssamgangna verði hækkað úr 896 mkr. í 1.030.

Virðingarfyllt,

Hrafnkell Á. Proppé

¹ Hm svo kallaða Strætóvísitala er samsett úr þremur þáttum a) 1% breyting á launavísitölu breytir styrkfjárhæð um 0,48%, b) 1% breyting á vísitölu díselolíu breytir styrkfjárhæð um 0,22% og c) 1% breyting á vísitölu neysluverðs breytir styrkfjárhæð um 0,30%.

svæðisskipulagsstjóri

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Höskuldur Þórhallsson formaður, Katrín Júlíusdóttir 1. vara-formaður, Haraldur Einarsson 2. vara-formaður, Birgir Ármannsson, Elin Hirst, Jón Þór Ólafsson, Róbert Marshall, Svandís Svavarsdóttir, Vilhjálmur Árnason

Sauðárkróki 3. júní 2015.

Málefni: Minnisblað v/ tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015-2018.

Ágæta Umhverfis- og samgöngunefnd. Mánudaginn 1. júní barst SSNV tölvupóstur frá nefndarsviði Alþingis þar sem boðað var til fundar með nefndinni þriðjudaginn 2. júní kl. 10:00. Framkvæmdastjóri SSNV kom stutt inn á fundinn í gegnum síma þar sem hann lagði ríka áherslu á að fulltrúar Norðurlands vestra fengju áheyrn nefndarinnar sem fyrst. Jafnframt var greint frá því að SSNV myndi senda nefndinni minnisblað með ábendingu og áherslum svæðisins, eins fljótt og auðið er þar sem ekki gafst svigrúm til þess fyrir boðaðan fund.

Áður en lengra er haldið er rétt að líta á áætlunina eins og hún kemur okkur fyrir sjónir er varðar starfssvæði SSNV.

	2015	2016	2017	2018
Framlög ríkisins ma. króna	21.667	23.853	24.580	25.329

1.2 Stofn- og tengivegir – samtals um 25 ma.kr. á 4 árum.

Norðurland vestra?

Bls. 7 - Norðursvæði - engin framkvæmd á Norðurlandi vestra

Bls. 8 – Sameiginlegt og óskipt (ca. 1.500millj. á ári) – engar upplýsingar um innihald.

(Vinsamlega athugið að ekki ein króna er merkt Norðurlandi vestra hvað stofn- og tengivegi varðar)

1.3. Hafnarframkvæmdir og sjóvarnir

<u>Hafnarframkvæmdir</u>	2015	2016	2017	2018
Bls. 10 – Skagaströnd (Endurbygging Ásgarðs)	2,6	108,8	94,5	
- Sauðárkrókur (Varnargarður við smábátahöfn)		10,2		

Sjóvarnir 2015-2018

Bls. 14 – Skagaströnd (norðan við Réttarholt)	11,2
- Skagabyggð (Vík, Kálfshamarsvík)	14,4
- Skagafjörður (Reykir, Hraun)	8,5

Aðrir flugvellir og landingarstaðir

Bls. 20 – Sauðárkrókur	3	3
- Blönduós		5

Þegar áætlunin er skoðuð þá kemur í ljós að 261,2 m.kr. eru merktar Norðurlandi vestra, heildar fjármagið á þessum tíma er um 95,4 m.kr. 0,27% af þessum fjármunum er settur í innviðaverkefni á starfssvæði SSNV. Innviði sem flestir geti verið sammála um að skipta sköpum í þróun mannlífs og atvinnustarfsemi. Yfirferð yfir áætlunina veldur, svo vægt sé til orða tekið, miklum vonbrigðum. Vissulega er það svo að allir hafa skilning á því að ekki sé hægt að fara í öll verkefni sem um ræðir, enda listinn langur. Á hinn bóginn er erfitt að skilja hvers vegna einn landshluti er einfaldlega skilinn eftir er varðar stofn- og tengivegi á tímabili áætlunarinnar. Það er okkar von að Umhverfis- og samgöngunefndarmenn hafi skilning á því að vart sé hægt að una slíkri niðurstöðu.

Á Ársþingi SSNV 2014., sem haldið var á Hvammstanga 16.-17. október 2014, var lögð rík áhersla á að unnið verði áfram að uppbyggingu vega á Norðurlandi vestra og þingið mótmældi harðlega því fálæti sem landshlutanum hefur verið sýnt þegar kemur að nýframkvæmdum í Samgönguáætlun 2011-2022. Leggja þarf áherslu á að hlutur Norðurlands vestra verði réttur í þeirri vinnu sem nú er að hefjast við endurskoðun Samgönguáætlunar.

Sveitarstjórnarmenn á Norðurlandi vestra hafa lagt á það áherslu að byggja upp greiðari samgöngur innansvæðis, m.a. með viðhaldi núverandi vegakerfis og stækkun atvinnu- og skólasóknarsvæða að leiðarljósi.

Aukin umferð ferðafólks kallar víða á úrbætur á héraðsvegum af öryggissjónarmiðum og nauðsynlegt er að leggja héraðs- og tengivegi bundnu slitlagi. Þar með er ekki sagt að í öllum tilvikum þurfi að vera um að ræða tvíbreiða vegi. Þingið beinir því til innanríkisráðherra að eftirfarandi framkvæmdir á Norðurlandi vestra verði settar á samgönguáætlun:

- Þverárfallsvegur: Endurbygging Skagastrandarvegar frá Þjóðvegi 1 að Höskuldsstöðum.
- Héraðs- og tengivegir: Afar brýnt er að stórbæta viðhald héraðs- og tengivega í Húnavatns- og Skagafjarðarsýslum og að þeir verði lagðir bundnu slitlagi. Ekki er ásættanlegt að hagsmunir íbúa á Norðurlandi vestra verði áfram fyrir borð bornir þegar kemur að úthlutun fjármuna til viðhalds og nýframkvæmda héraðs- og tengivega. Þingið krefst þess að fjármunir til héraðs- og tengivega á starfssvæði SSNV verði stórauðnir frá núgildandi Samgönguáætlun, jafnframt verði úthlutað í nýrri áætlun fjármunum til að halda megi áfram nauðsynlegri uppbyggingu og viðhaldi. Eftirfarandi framkvæmdir eru áherslur ársþingsins:
 - ✓ Vatnsnesvegur 711
 - ✓ Miðfjarðarvegur 704
 - ✓ Þingeyravegur 721
 - ✓ Svínvetningabraut 731
 - ✓ Skagavegur 745
 - ✓ Skagafjarðarvegur 752
 - ✓ Reykjastrandarvegur 744
 - ✓ Tindastólsvegur 746
 - ✓ Hegranesvegur 764
- Þjóðvegur 1: Áfram verði unnið að viðhaldi og breikkun þjóðvegar 1 á starfssvæði SSNV.
- Vegstæði um Holtavörðuheidi: Nú þegar verði hafnar athuganir á lækkun vegstæðis þjóðvegar 1 um Holtavörðuheidi og sú framkvæmd sett á Samgönguáætlun.

- Kjalvegur: Sívaxandi umferð um Kjalveg krefst mun meira viðhalds og þjónustu en verið hefur. Þingið skorar á samgönguyfirvöld að bæta hér úr.
- Jafnframt skorar þingið á innanríkisráðherra að tryggja áætlunarflug til Sauðárkróks og minnir á að óviðunandi er að Norðurland vestra verði eini landshlutinn, sem ekki liggur að höfuðborgarsvæðinu, sem ekki nýtur þjónustu innanlandsflugs. Þingið skorar á innanríkisráðherra að láta kanna kosti þess að gera Alexandersflugvöll á Sauðárkróki að varaflugvelli fyrir Keflavíkurflugvöll, Reykjavíkurflugvöll og Akureyrarflugvöll.

Eins og fram kemur að framan, eru aðilar meðvitaðir um að ekki sé hægt að uppfylla allar óskir um framkvæmdir á starfssvæði SSNV sem og í öðrum landshlutum. Í ljósi þessa þá leggja forsvarmenn SSNV áherslu á að eftirfarandi verkefni fari inn á samgönguáætlun. Þau eru;

1. **Þverárfjallsvegur:** Endurbygging Skagastrandarvegur frá þjóðvegi 1 að Höskuldsstöðum. Ástæður eru sem hér segir.
 - a. Endurbygging þessa vegarkafli er sameiginlegt áherslumál sveitarfélaga á Norðurlandi vestra sem hafa bent á að umferðapungi um veginn hefur margfaldast með auknum umferðapunga um Þverárfjall.
 - b. Mikil umferð stórra og þungra flutningabíla er hluti af þeirri aukningu.
 - c. Aukin umferðapungi er skýr vísbending um hagkvæmni þessarar leiðar en með henni dregur úr álagi á Norðurlandsveg um Langadal og Vatnsskarð.
 - d. Þessi hluti Skagastrandarvegur er orðinn mjög lélegur og þolir ekki þá auknu umferð sem á honum er. Hann stenst heldur engan veginn þær hönnunarkröfur sem Vegagerðin gerir til slíkra samgöngumannvirkja þar sem hann er of mjór og á honum nokkrar hættulegar beygjur og blindhæðir.
 - e. Vegarkaflinn er talinn einn af hættulegri vegaköflum landsins.
2. **Héraðs- og tengivegir.** Rík áhersla er lögð á að fjármunum verði veitt í að bæta viðhald og eftir atvikum lagt bundið slitlag á þá sem fjölfarnir eru. Í þessu samhengi ber að benda sérstaklega á þrjá vegkafla þ.e. Vatnsneshringinn í Húnaþingi vestra sem er orðinn mjög umferðarþungur, Hegranesveg (764) í Skagafirði og skv. talningu bíla á Reykjastrandarvegi í fyrrasumar, er þar orðinn gríðarleg þörf á endurbótum. Hafa ber í huga að ferðamönnum fer ört fjölgandi á umræddum leiðum. Að lokum skal bent á að hringvegur 1 í gegnum Blönduós þarfnast viðhalds.

Virðingarfyllt,
F.h. Samtaka Sveitarfélaga á Norðurlandi vestra

Bergur Elías Ágústsson,
Framkvæmdastjóri SSNV.



SSV

Samtök sveitarfélaga
á Vesturlandi

Borgarnesi 16.06 2015

Samgönguáætlun 2015-2018

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Efni; umsögn Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi um þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018.

Almennt

Stjórn Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) tók til umræðu á fundi sínu 10. júní s.l. tillögu að þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018, þingskjal 1341, mál 770.

Stjórn SSV fagnar því að frumvarp til þingsályktunar um samgönguáætlun sé til meðferðar Alþingis og ítrekar mikilvægi þess að á hverjum tíma sé unnið í samræmi við samþykktu samgönguáætlun. Samgöngumál eru afar mikilvægur málaflokkur og því nauðsynlegt að fjárveitingar til málaflokksins verði auknar á komandi árum, bæði til nýframkvæmda og viðhalds.

Framkvæmdir á Vesturlandi

Stjórn SSV fagnar þeim áherslum sem koma fram í samgönguáætlun um uppbyggingu vegar um Uxahryggi og Kaldadal. Áætlað er að verja 500 mkr til þessara framkvæmda á árunum 2016 og 2017. Þessi fjárveiting ásamt sérstakri aukafjárveitingu á árinu 2015 sem innanríkisráðherra hefur kynnt mun vonandi nægja til þess að ljúka áætluðum endurbótum á veginum inn Lundareykjardal (Uxahryggjarveg) og á veginn frá Þingvöllum að gatnamótum Kaldadalsvegur og Uxahryggjavegar. Þessar vegabætur munu skapa gríðarleg tækifæri í ferðaþjónustu með tengingu Vesturlands og Suðurlands, auk þess sem það skapast ný tækifæri til samstarfs á milli landshluta. Þá er vegurinn mikilvægur innanhéraðsvegur í Borgarfirði og um árabili hefur verið nauðsynlegt að endurbæta hann til að skapa tryggari samgöngur og draga úr slyshættu.

Það er jafnframt ánægjulegt sjá að samgönguáætlun gerir ráð fyrir fjárveitingum til hafnarframkvæmda á Snæfellsnesi. Stjórn bendir hins vegar á að mikil þörf er á frekari fjárveitingu til uppbyggingar á Snæfellsnesi í tengslum við aukna hafnsækna atvinnustarfsemi.

Þegar horft er til heildarfjárveitinga uppbyggingar stofn- og tengivega á Vestursvæði Vegagerðarinnar (Vesturland og Vestfirðir) má sjá að tæpir sex milljarðar fara til framkvæmda á þessu svæði. Af þessu fjármagni fara rúmlega 90% til vega á Vestfjörðum, en aðeins tæp 10% á Vesturland eða 500 mkr. Stjórn SSV tekur undir mikilvægi þess að farið verði í nauðsynlega uppbyggingu á Vestfjörðum, en bendir jafnframt á að hún má ekki verða til þess að mikilvægum framkvæmdum á Vesturlandi verði

ýtt til hliðar og Vestlendingar líði fyrir það að vera á sama svæði í skipulagi Vegagerðarinnar og Vestfirðingar. Því skiptir miklu máli að hækka fjárveitingar til Vesturlands á áætlunartímanum

Á Vesturlandi eru mikilvægar framkvæmdir sem þarf að veita fjármagni til. Þar má helst nefna;

Fróðarárheiði; það er orðið mjög brýnt að ljúka framkvæmdum og lagningu bundins slitlags á Fróðarárheiði, en þessi framkvæmd hefur verið lengi á áætlun og átti að ljúka á árinu 2009. Stjórn SSV leggur áherslu á að byrjað verði á þessari framkvæmd á áætlunartímanum.

Skógarströnd og Laxárdalsheiði; Vegur um Skógarströnd tengir saman Snæfellsnes og Dalabyggð. Með auknum fjölda ferðamanna hefur umferð um veginn aukist og því orðið enn mikilvægara en áður að leggja bundið slitlag á veginn um Skógarströnd. Sama má segja um veginn um Laxárdalsheiði sem tengir Norðurland við Dalabyggð, Snæfellsnes og Vestfirði, það er orðið nauðsynlegt að leggja bundið slitlag á veginn um heiðina.

Stjórn SSV telur afar mikilvægt að unnið verði markvisst að endurbótum á tengivegum á Vesturlandi og því sé mikilvægt að fjárveiting til tengivega hækki mun meira en áætlað er, en samkvæmt áætluninni er gert ráð fyrir að fjárveitingar verði árlega á bilinu 910 til 966 mkr. Það sama á við um framkvæmdir vegna breikkunar brúa, en árlega á aðeins að verja 100 mkr til þessa verkefnis. Í Dalabyggð eru þrjár einbreiðar brýr á vegi 60, Vestfjarðarvegi. Þessar brýr eru því miður slysagildrur og því afar brýnt að breikka þær.

Nauðsynlegt er að hækka fjárveitingar til viðhalds vega á Vesturlandi og áréttar stjórn SSV mikilvægi þess að þegar verði ráðist í viðhald á vegi 54 Snæfellsnesvegi. Ástand vegarins er orðið mjög slæmt, en um hann fara miklir þungflutningar á hverjum degi.

Að lokum ítrekar stjórn mikilvægi þess að nú þegar hefjist undirbúningur að tvöföldun Vesturlandsvegar á Kjalarnesi. Mikil umferð fer um veginn, enda er hann tenging Vestlendinga, Vestfirðinga, Norðlendinga og hluta Austfirðinga við höfuðborgarsvæðið. Búið er að tvöfalda Reykjanesbrautina og framkvæmdir um Hellsisheiði og Suðarland eru komnar vel á veg. Tvöföldun Vesturlandsvegar snýst um að bæta umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur á milli höfuðborgarinnar og áðurnefndra landshluta. Hluti af þessari framkvæmd á Vesturlandsvegi er síðan Sundabrautin sem verður að komast sem fyrst á framkvæmdastig.

Af framsögðu má sjá að það er gríðarlega mikilvægt að ráðst sem fyrst í frekari samgöngubætur á Vesturlandi og því þarf að hækka fjárveitingar á samgönguáætlun til landshlutans.

Með vinsemd og virðingu

SAMTÖK SVEITARFÉLAGA
Á VESTURLANDI

Páll S. Brynjarsson

Framkvæmdastjóri SSV



Alþingi 10.6.2015

Málsnr.: 1505119
Málalykill: 0.34.5

770.mál

Nokkrir punktar vegna Suðurbryggju Sandgerðishafnar Tekið saman 10.06.2015

Með þessum punktum fylgja tvö fylgiskjöl:

- Umsókn Sandgerðisbæjar vegna samgönguáætlunar dagsett 06.11.2014.
- Minnisblað frá Vegagerðinni dags. 24.02.2015 vegna ástandskoðunar Suðurbryggjunnar í Sandgerðishöfn.

Sótt um vegna tærðra stálþila.

Það hefur legið fyrir í nokkur ár að Suðurbryggjan í Sandgerðishöfn þarfnast mikils viðhalds vegna tæringar stálþila, sem leiðir til þess að fylling lekur út sem síðan veikir þekju. Á þetta er bent í umsókn Sandgerðisbæjar vegna samgönguáætlunar sem er dagsett 06.11.2014 og fylgir hér með. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

Stálþil suðurbryggju hefur látið verulega á sjá vegna tæringar og eru m.a. komin stór göt í þilið þar sem efni flæðir út. Þilið er orðið u.þ.b. 35 ára gamalt. Þekjan ofan á bryggjunni er farin að síga umtalsvert og vatnslagnir farnar að aflagst. Um er að ræða fremsta hluta bryggjunnar eða ca. 60m kafla sitt hvoru megin auk endans sem er ca. 30m.

Þekjan ofan á bryggjunni er farin að síga umtalsvert og vatnslagnir farnar að aflagst. Um er að ræða fremsta hluta bryggjunnar eða ca. 60m kafla sitt hvoru megin auk endans sem er ca. 30m.

Minnisblað Vegagerðarinnar vegna Suðurbryggjunnar í febrúar 2015.

Hafnarsvið Vegagerðarinnar vann minnisblað dagsett 24.02.2015 vegna ástandskoðunnar Suðurbryggjunnar og þar kemur fram að varanleg lagfæring á bryggjunni er að reka nýtt stálþil fram við það gamla og festa það við stög gömlu bryggjunnar. Brjóta þurfi upp og fjarlægja gömlu þekjuna, skipta um lagnir og steypa síðan nýja þekju. Jafnframt kemur fram að áætlaður kostnaður við endurnýjun fremri hluta bryggjunnar, þ.e. 144 m. af stálþili með þekju og lögnum sé um 400 milljónir króna með virðisaukaskatti. Jafnframt kemur fram í minnisblaðinu að takmarka þurfi umferð um bryggjuna verði ekki gripið til varanlegra lagfæringa. Þetta minnisblað frá 24.02.2015 fylgir hér með sem fylgiskjal.

Suðurbryggjan fer inn á tillögu að samgönguáætlun 2015-2018.

Það var síðan 09.04.2015 sem Sandgerðisbæ barst tölvupóstur frá Guðmundi Helgasyni f.h. Vegagerðarinnar þar sem tilkynnt var um að í tillögu að samgönguáætlun 2015-2018 væri gert ráð fyrir verkinu „Endurbygging Suðurbryggju, stálþil (145 m.)“ á árinu 2018 og væru 97 milljónir króna ætlaðar í verkið og að hlutur Sandgerðisbæjar vegna þessa yrði kr. 19,6 milljónir króna. Málið var tekið fyrir á fundi hafnarráðs Sandgerðisbæjar 16.04.2015 þar sem ráðið gerði eftirfarandi bókun:

Hafnarráð samþykkir að endurbygging stálþils Suðurbryggju verði sett á samgönguáætlun 2015-2018 í samræmi við erindi Vegagerðarinnar frá 09.04.2015 og felur hafnarstjórnar að ganga frá erindi til Vegagerðarinnar þess efnis. Hafnarráð vill þó benda á að upphæði sem gert er ráð fyrir í verkið er ekki nema fjórðungur af þeim kostnaði sem kemur fram að verkið kosti í minnisblaði Vegagerðarinnar frá 24.02.2015.

Var þessi afgreiðsla hafnarráðs síðan staðfest bæði í bæjarráði 28.04.2018 og á fundi bæjarstjórnar 05.05.2015.

Mikilvæg höfn en erfið fjárhagsstaða.

Það er mikilvægt að benda á tvennt. Annars vegar að mikilvægi Sandgerðishafnar er ekki bara fyrir Sandgerðinga heldur öll Suðurnesin og í raun landið allt. Þetta má m.a. sjá í samþykktu svæðisskipulagi Suðurnesja 2008-2024 þar sem fram kemur að Sandgerðishöfn og Grindavíkurhöfn eru skilgreindar sem einu fiskihafnirnar á svæðinu. Hins vegar verður að benda á að fjárhagsstaða Sandgerðisbæjar hefur verið þröng síðustu ár. Unnið hefur verið markvist í fjármálum sveitarfélagsins í samræmi við samkomulag við ráðherra sveitarstjórnarmála með það að markmiði að sveitarfélagið standist fjárhagsleg viðmið sveitarstjórnarlaga innan þess tímaramma sem gefinn er. Þessi fjárhagslega staða heftir mjög svigrúm Sandgerðisbæjar til fjárfestingar. Þó er rétt að halda því til haga að endurskipulagning rekstrar og skulda sveitarfélagsins hefur verið árangursrík og enginn ástæða til ætla annað en að rekstrarjafnvæði verði náð á árinu 2017 og skuldaviðmiðum náð árið 2019 í samræmi við áætlanir eins og kemur skýrt fram í ársreikningum Sandgerðisbæjar fyrir árið 2014 sem eru aðgengilegir á heimasíðu sveitarfélagsins.

Grípa verður til aðgerða sem fyrst.

Af ofangreindu og þeim fylgigögnum sem hér fylgja má vera ljóst að það er rík þörf til að grípa til aðgerða sem fyrst vegna nauðsynlegs viðhalds á þili Suðurbryggjunnar í Sandgerðishöfn. Því er mikilvægt að verkið sé inni á samgönguáætlun. Hjá Sandgerðisbæ er vilji til þess að fara í verkefnið en það verður ekki gert án aðkomu ríkisins enda ekki fjárhagslegir burðir til þess að sveitarfélagið standi að verkefninu eitt.

*Ólafur Þór Ólafsson
forseti bæjarstjórnar Sandgerðisbæjar
og starfandi bæjarstjóri*

Minnisblað

Til: Sandgerðishöfn

Frá: Vegagerðin hafnarsvið, JPS/SÁG.

Dags: 24.02.2015

Varðar: Suðurbryggja, ástandsskoðun.

Köfunarþjónusta Sigurðar ehf. ástandsskoðaði og þykktarmældi stálpilið á Suðurbryggju þann 3. nóvember 2014.

Gerð bryggju og aldur:

Suðurbryggja var byggð í tveim áföngum. Fyrri áfanginn sem er 60 m langur var byggður á árunum 1978-1980 og seinni áfanginn sem er 40 m langur á árunum 1984-1986.

Bryggjan liggur hornrétt út frá landi með viðlega á báða vegu.

Heildarlengd bryggju er 100 m og er heildar lengd stálþils sem um liggur hana 224 m. Hún gerð úr 10 mm þykkum stálþilsplötum með 6,0 – 6,5 m viðlegudýpi. Lengstu stálþilsplöturnar eru 13,3 m og rekstrardýpið er 2,0 m. Á bryggjunni er steypur kantur, raflagnir, vatnslagnir og steypur þekja.

Bryggjan er hönnuð fyrir alla almenna notkun og er hún nú í fullri notkunn fyrir löndun og útskipun. Bryggjan er gerð fyrir hámarksálag 2 tonn/m².



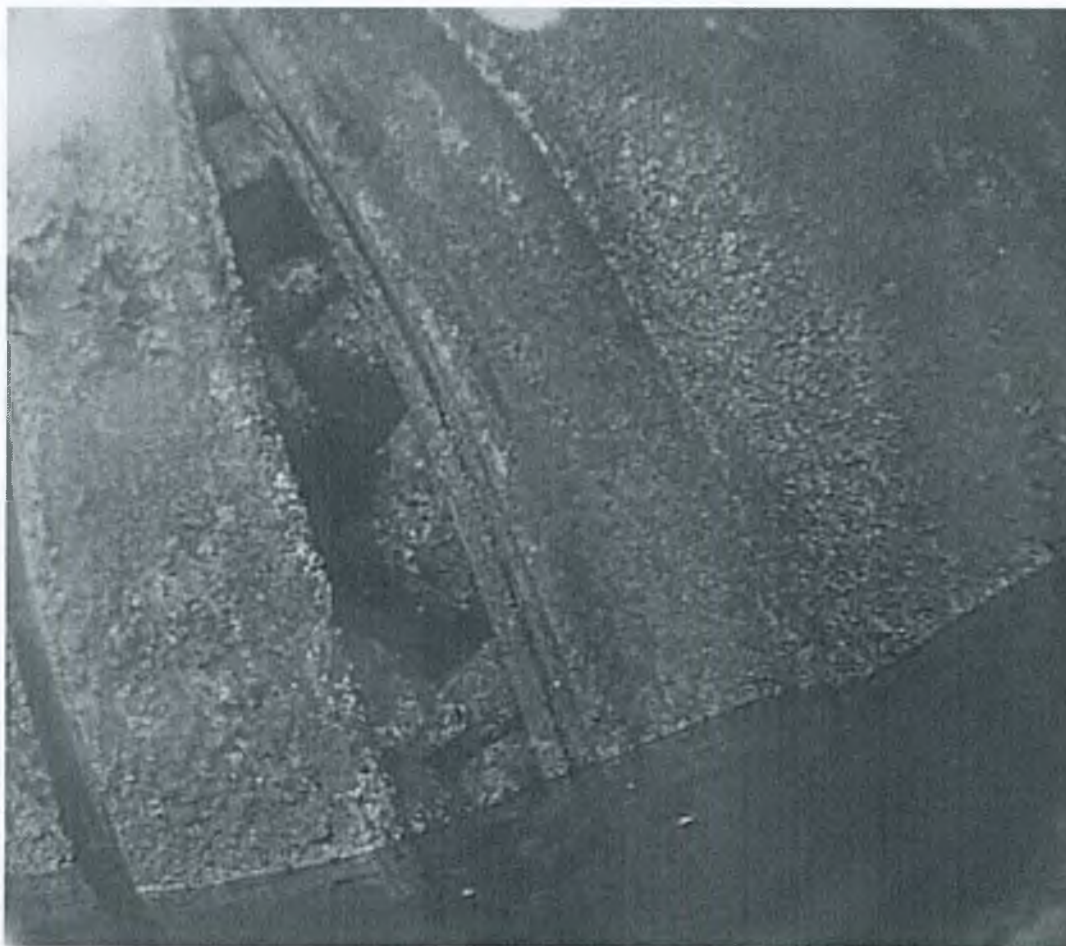
Ástand bryggju:

Kafað var með þilinu að norðanverðu og við gafl og það þykktarmælt með 5 m millibili. Einnig voru skráð göt sem eru komin á það. Það er ljóst að elsti hluti þils er gegnumtærður. Tæring er eftir endilöngum kantinum á ca. 100 cm kafla kringum lægstu mögulegu fjöru.

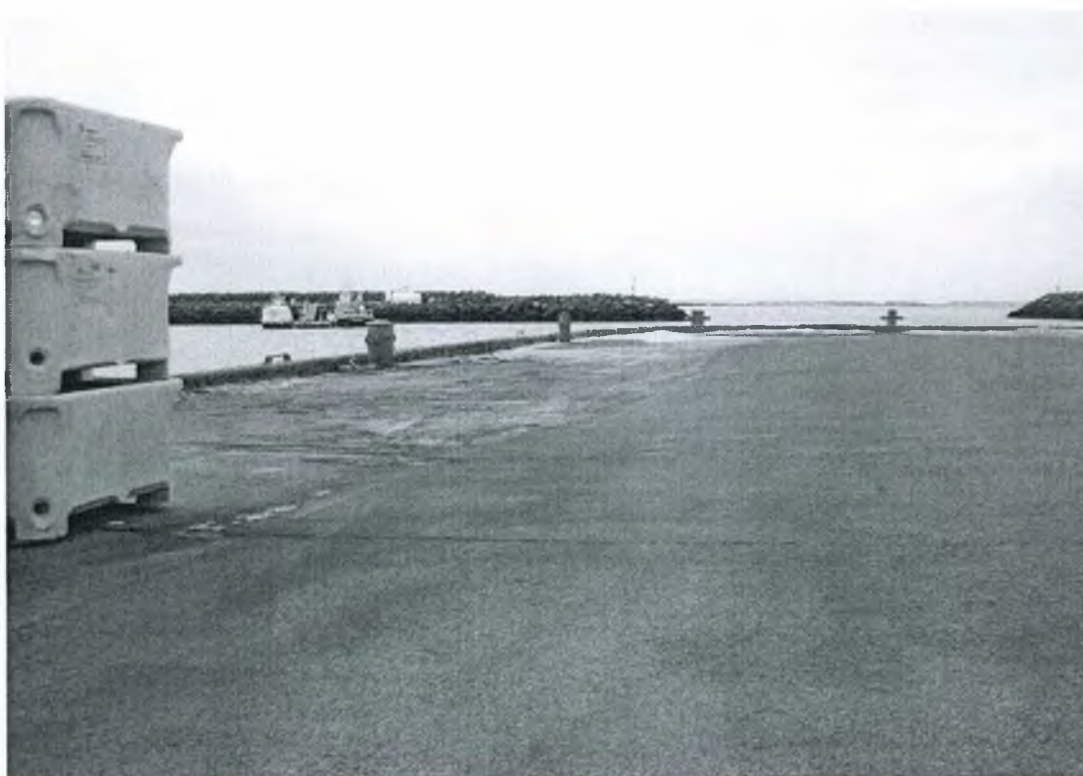
Stálþilið er í sæmilegu ástandi ofan við og neðan við tæringa svæðin. Þykktarmælingar sýna að þykkt stálþilsins er frá tæpum 10 mm sem er nálægt framleiðslu þykkt þilsins niður í ekki neitt. Ef tekið er meðaltal af þykktarmælingum í kóta 0,0 m þá er meðalþykkt þilsins þar um 2,0 mm.

Á bryggjunni hafa víða myndast göt vegna tæringa, einnig er rifa á þilinu við gafl eftir ásiglingu. Eitthvað af fyllingarefnum hefur skolast út um göt á þilinu. Þekjan er hönnuð með halla frá miðju að sitt hvorum bryggju kantinum. Fyllingin undir þekjunni hefur sigð og þekjan með, þannig að hún vatnslosar sig ekki lengur og stór pollur myndast sitt hvor megin við miðju. Vatnið sem situr í slakkanum vill fúlna og lífrænn úrgangur úldnar. Mikil vinna hjá hafnarvörðum fer í að þrifa upp úr pollunum. Á vetrum verður mjög hált á bryggjunni þegar frýs í pollum. Einnig er ljós að næst kanti er holrými undir þekjunni. Gera hefur þurft við vatnlagnir á tveim stöðum þar sem þær hafa rofnað við sig á fyllingu.

Steyptur kantur og pollar eru í ágætu ásigkomulagi. Björgunarstigar eru mjög lélegir, neðsta þrepið er ónýtt í þeim öllum. Björgunarstigar bryggjunnar uppfylla ekki lengur öryggiskröfur.



Rifa hefur myndast á þilið, fínefni úr fyllingu skolast út



Vatn safnast í polla á bryggjunni.



Tæringargat á útbaki stálþilsplötu

Burðarhæfi stálþils:

Fyllingin innan við þilið hefur væntanlega þakast með tímanum og hvílir ekki eins þungt á þilinu og í upphafi. Utanaðkomandi atburður eins og t.d. jarðskjálfti gæti komið hreyfingu á fyllinguna þannig að hún leggist með fullum þunga á þilið og þá er hætt við að það gefi sig. Burðarhæfi polla hefur ekki minnkað og þola þeir álag vegna viðlegu skipa í vindi jafn vel og áður.

Ljóst er út frá mælingu þils að burðargetan er mjög skert og ef tekið er mið af meðalþykkt er burðargetan aðeins um 20% af upprunalegum styrk þilsins sem ekki er fullnægjandi. Notkun bryggjunnar verður að takmarkast við léttu umferð á þeim svæðum þar sem þilið er mest tært.

Lagt er til að engin þungaumferð verði nær bryggjuköntum en 5m og gildir það um fremstu 60 metrana. Lagt er til að setja upp viðvörðunarkerki og mála gula lína meðfram bryggju.

Úrbætur :

Köfunarþjónusta Sigurðar býðst til að gera við skemmdir á stálþilinu með því að rafsjóða járnplötur yfir götin og ryðverja það síðan með zinkskautum. Kostirnir við þessa aðgerð er að komið er í veg fyrir frekari tæringu og útskolun á fyllingarefnum stöðvast.

Ókostirnir við þessa aðgerð er að burðarhæfi þilsins eykst ekki. Viðgerðin endurheimtir aldrei fyrri styrk þilsins, eingöngu er hægt að líta á aðgerðina sem fyrirbyggjandi fyrir frekari tæringu og útskolun. Takmarka þarf eftir sem áður álag á henni þar sem þilið er lélegast.

Varanleg lagfæring á bryggjunni er að reka nýtt stálþil framan við það gamla og festa það við stög gömlu bryggjunnar. Brjóta þarf upp og fjarlægja gömlu þekjuna, skipta um lagnir og steypa síðan nýja þekju.

Áætlaður kostnaður við endurnýjun á fremri hlutanum þ.e. 144 m af stálþili með þekju og lögnum er um 400 millj. kr. m/vsk. Þar af er framlag Gert er ráð fyrir að dýpi við bryggju haldist óbeytt og núverandi stög séu nýtt. Ef það breytist eykst kostnaður. Sprengja þarf skurð fyrir þili. Verktími er rúmt ár.

Ritað JÞS.

Vegagerðin Borgartúni 5-7 105 Reykjavík	SAMGÖNGUÁÆTLUN 2015 - 2018 UMSÓKN UM FRAMLAG	Höfn/svf.: Sandgerðisbær
		Útfyllt af: Jón Ben Einarsson
		Dags: 06.11.2014

Ár	Verkefni	Stutt lýsing á verkefnum (helstu stærðir) og markmiðum framkvæmda
2015	Hafnarframkvæmdir: Suðurbryggja – viðhald/viðgerð þíls	Stálþil suðurbryggju hefur látið verulega á sjá vegna tæringar og eru m.a. komin stór göt í þilið þar sem efni flæðir út. Þilið er orðið u.þ.b. 35 ára gamalt. Þekjan ofan á bryggjunni er farin að síga umtalsvert og vatnslagnir farnar að aflagst. Um er að ræða fremsta hluta bryggjunnar eða ca. 60m kafla sitt hvoru megin auk endans sem er ca. 30m.
	Hafnarframkvæmdir: Norðurgarður – dýpkun	Nauðsynlegt er að ráðast í dýpkun í botni Norðurgarðs undir löndunarkrönum eða ca. 20m út frá bryggjunni á 60-80m kafla. Tveir löndunarkranar eru á þessu svæði sem ná ekki orðið að þjónusta nema allra minnstu smábátana og því hamlar núv. dýpt á þessu svæði verulega rekstri hafnarinnar.
2016	Sjóvarnir: Suðurgarður	Grjótvörn á ysta legg Suðurgarðs (er í áætlun 2013-16).
	Sjóvarnir: Norðurkotstjörn	Endurbýggja og styrkja vörn við æðarvarp (300m – 2.200 m ³ - er í áætlun 2013-16).
	Sjóvarnir: Eyktarhólmi – Hólkot, sunnan Setbergs.	Styrkja malarkamb til að draga úr flóðahættu í tún og tjarnir (100m – 1.500 m ³ – er í áætlun 2013-16).
	Sjóvarnir: Sunnan Hvalsnestorfu við Hrossatjörn	Byggja upp kambrof milli sjávar og tjamar (100m – 1.500 m ³ - er í áætlun 2013-16).
2017	Hafnarframkvæmdir: Suðurbryggja – endurbýgging þekju.	Þekjan ofan á bryggjunni er farin að síga umtalsvert og vatnslagnir farnar að aflagst. Um er að ræða fremsta hluta bryggjunnar eða ca. 60m kafla sitt hvoru megin auk endans sem er ca. 30m.
2018	Hafnarframkvæmdir: Suðurbryggja – endurbýgging þíls.	Stálþil suðurbryggju hefur látið verulega á sjá vegna tæringar og eru m.a. komin stór göt í þilið þar sem efni flæðir út. Þilið er orðið u.þ.b. 35 ára gamalt.



SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR

Kl. Svöðuf 455/9 Sími: 470 2300 – Fax: 472 1585

Þvöðholt 15 – Hálmargata 44 – 710 Seyðisfjörður

Vefbúnaður: www.seydisfjardur.is – Veffang: veffang@seydisfjardur.is

Alþingi
b.t. alþingismanna
Alþingi við Austurvöll
150 Reykjavík

Seyðisfirði 12. júní 2015

ERINDI TIL ALÞINGISMANNA

Á 1699. fundi bæjarstjórnar Seyðisfjarðar 10. júní 2015 voru Fjarðarheiðargöng á dagskrá. Bæjarstjórn samþykkti eins og kemur fram í bókun hér á eftir eftirfarandi áskorun, feitletrað til umhverfis- samgöngunefndar og alþingismanna.

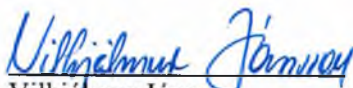
5. Fundargerð bæjarráðs nr. 2327

Svohljóðandi tillaga lögð fram.

**„Bæjarstjórn tekur undir svohljóðandi ályktun bæjarráðs sem fram kemur í lið 1:
„Í samgönguáætlun 2015-2018 er gert ráð fyrir 70 milljónum króna á ári til rannsókna við Seyðisfjarðargöng undir Fjarðarheiði. Bæjarráð Seyðisfjarðar leggur megináherslu á að rannsóknarborunum vegna ganganna verði lokið á árinu 2015 til að unnt verði að vinna áfram að úrvinnslu og hönnun á næstu tveimur árum. Bæjarráð skorar því á umhverfis- og samgöngunefnd að leggja til að færðir verði fjármunir innan áætlunarinnar með það að leiðarljósi. Bæjarráð bendir á að líkur eru á að þannig náist betri nýting rannsóknarfjárins.“
Bæjarstjórn ítrekar að rannsóknum og undirbúningi ljúki á árinu 2016. Jafnframt verði lögð áhersla á að framkvæmdir við Seyðisfjarðargöng undir Fjarðarheiði hefjist á fyrsta tímabili samgönguáætlunar eða ekki síðar en 2017. Bæjarstjórn Seyðisfjarðar ítrekar vilja til viðræðna um að veggjöld verði liður í fjármögnun Seyðisfjarðarganga, enda verði það til að flýta fyrir ákvörðun um framkvæmd þeirra. Bæjarstjórn skorar á alþingismenn að styðja þessar réttmætu kröfur Seyðisfirðinga.“**

Fundargerð og tillögur samþykktar með öllum greiddum atkvæðum.

Virðingarfyllst,


Vilhjálmur Jónsson

Afrit: Innanríkisráðherra
Vegamálastjóri



SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR

SEYÐISFJARÐAR
RÁÐGJAFINGUR
HAFNARSTRÆTI 10
800 SEYÐISFJARÐAR
Símanúmer: 460 88 88
Vefur: www.seydisfjardur.is

Alþingi
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis
Alþingi við Austurvöll
150 Reykjavík

Seyðisfirði 4. júní 2015

ERINDI TIL UMHVERFIS- OG SAMGÖNGUNEFNDAR ALÞINGIS

Á 2327. fundi bæjarráðs Seyðisfjarðar í gær 3. júní 2015 voru Fjarðarheiðargöng á dagskrá og kynnti bæjarstjóri erindi sem hann lagði fyrir umhverfis- og samgöngunefnd á fundi sem nefndin hélt 2. júní síðastliðinn með fulltrúum Sambands íslenskra sveitarfélaga, landshlutasamtaka sveitarfélaga og sveitarfélaga. Bæjarráð samþykkti eins og kemur fram í bókun hér á eftir eftirfarandi áskorun, feitletrað til umhverfis- samgöngunefndar.

1. Fjarðarheiðargöng. Á fundinn undir þessum lið mætti Arnbjörg Sveinsdóttir forseti bæjarstjórnar. Bæjarstjóri fór yfir fund sem hann sat fyrir hönd kaupstaðarins ásamt fulltrúum sveitarfélaga, landshlutasamtaka og Sambands íslenskra sveitarfélaga með umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis í gær og kynnti erindi sem hann lagði fyrir nefndina. Bæjarráð áréttar sérstaklega sjónarmið bæjarstjórnar Seyðisfjarðar sem fram koma í erindinu og varða Fjarðarheiðargöng með eftirfarandi ályktun:

„Í samgönguáætlun 2015-2018 er gert ráð fyrir 70 milljónum króna á ári til rannsókna við Seyðisfjarðargöng undir Fjarðarheiði. Bæjarráð Seyðisfjarðar leggur megináherslu á að rannsóknarborunum vegna ganganna verði lokið á árinu 2015 til að unnt verði að vinna áfram að úrvinnslu og hönnun á næstu tveimur árum. Bæjarráð skorar því á umhverfis- og samgöngunefnd að leggja til að færðir verði fjármunir innan áætlunarinnar með það að leiðarljósi. Bæjarráð bendir á að líkur eru á að þannig náist betri nýting rannsóknarfjárins.“

F.h. bæjarráðs
virðingarfyllst,


Vilhjálmur Jónsson

Afrit: Þingmenn Norðausturkjördæmis
Innanríkisráðherra
Vegamálastjóri

Seyðisfjarðarkaupstaður

Erindi
Seyðisfjarðarkaupstaðar
fyrir fund með
umhverfis- og
samgöngunefnd
2. júní 2015





Yfirlit

Fjarðarheiðargöng	3
Fjarðarheiðarvegur	4
Brú á Austdalsá	4
Strandabakki – lenging.	5
Bjólfsbakki	5
Innanlandsflug	5
Egilsstaðaflugvöllur	5



Undirritaður þakkar fyrir boð á fund umhverfis- og samgöngunefndar þann 2. júní til að fá tækifæri til að kynna áherslur bæjarstjórnar vegna þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2014-2018. Jafnframt eru bæjarfulltrúar tilbúnir til að mæta á fund nefndarinnar til að ræða og skýra áherslur sínar enn frekar.

Eftirfarandi er samantekt vegna helstu atriði vegna þeirra verkefna sem bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar leggur áherslu á vegna samgöngumála.

Fjarðarheiðargöng

Seyðisfjarðargöng eru í samgönguáætlun. Í sumar hófst fyrsti áfangi rannsóknar með kjarnaborunum í samræmi við rannsóknaráætlun Vegagerðarinnar. Afar brýnt er að áætluninni verði fram haldið og að nægt fjármagn fáiist til hennar. Við það verði miðað að framkvæmdir við þau geti hafist strax að við verklok Norðfjarðarganga eða fyrr. Minnt er á að bæjarstjórn Seyðisfjarðar hefur ítrekað tekið fram í að hún er reiðubúin til viðræðna um að göngin verði að hluta fjármögnuð með veggjaldi til að flýta fyrir að af þessari bráðnauðsynlegu framkvæmd geti orðið sem fyrst. Það er nokkuð frábrugðið kröfum annars staðar frá um samgöngubætur þar sem veggjald hefur verið afsagt með öllu. Seyðfirðingar hafa í rúma þrjá áratugi talað fyrir gerð jarðganga undir Fjarðarheiði og fylgja helstu röksemdir hér á eftir.

- Ófærð og vandræði á Fjarðarheiðinni standa gjarnan yfir í nokkra daga í senn, dæmi eru um allt að sjö daga samfelld tímabil þar sem erfitt og ómögulegt hefur verið að komast yfir. Um 10 kílómetrar af háheiðinni eru í um og yfir 600 metra hæð yfir sjávarmáli.
- Útköll björgunarsveitanna á Seyðisfirði og Egilsstöðum hafa aukist mjög mikið síðastliðin ár vegna erfiðrar vetrarfærðar á Fjarðarheiði og komandi vetur hefur þegar minnt á sig.
- Margir veigra sér við því að fara yfir heiðina nema hún sé alveg greiðfær og fólk þorir ekki á heiðina vegna hálfu, skafrennings og blindu. Þessar aðstæður valda því mikilli einangrun fyrir fjölda fólks.
- Leiðin er varasöm jafnvel við bestu aðstæður að sumarlagi þar sem krappar beygjur og brekkur og umferð oft nokkuð mikil. Sérstaklega geta skapast erfiðar aðstæður í þoku og þegar saman fer þoka og myrkur.
- Mikil atvinnu- og skólasókn er yfir Fjarðarheiði í báðar áttir þar sem hluti bæjarbúa sækir vinnu og stundar nám daglega í nágrannabyggðarlögum.
- Stór hluti íbúabyggðar á Seyðisfirði er á skilgreindum ofanflóðahættusvæðum. Ef hættuástand skapaðist og/eða snjóflóð féllu eru Seyðfirðingar mjög háðir því að samgöngur um þennan eina akveg séu greiðfærar.
- Seyðisfjörður er landamærabær og eina vegtenging bílaumferðar til og frá Evrópu liggur þar um.
- Siglingar Norrænu hafa mikil áhrif á ferðapjónustu um allt land samkvæmt rannsókn á þróun ferðapjónustu á Íslandi. Því er mikilvægt að enn frekar sé hægt að fjölga ferðamönnum sem ekki verður gert nema með öruggum samgöngum um Fjarðarheiði.
- Þeir sem nýta fragtþjónustu ferjunnar sem segja má að sé hraðbraut á sjó verða að geta treyst á að koma farmi sínum í skip. Alltof oft hefur það gerst að farmur hefur ekki komist á tilsettum tíma vegna ófærðar. Þetta ógnar heilsárssiglingum verulega.
- Öruggar samgöngur frá Seyðisfirði eru nauðsynlegar til að komast í sjúkraflug og á Fjórðungssjúkrahúsið í Neskaupstað þar sem fæðingardeildin er m.a. staðsett.
- Samgöngur við flugvöllinn á Egilsstöðum þarf að tryggja þegar kemur að öryggi og allri sérfræðiþjónustu lækna við íbúana. Aðgengi að flugvelli er einnig mikilvægt fyrir tengingu við höfuðborgarsvæðið þar sem stærstur hluti opinberrar stjórnsýslu er staðsett.



- Heilbrigði og öryggi Seyðfirðinga er ógnað vegna tíðrar ófærðar yfir heiðina.
- Löggæsla hefur verið verulega skert á Seyðisfirði og lögreglustöðin hefur m.a. verið lögð niður.
- Með aðgreiningu embætta sýslumanna og lögreglustjóra er engin löggæsla til staðar í kaupstaðnum sé heiðin lokuð.
- Samvinna og samstarf sveitarfélaga hefur aukist verulega, m.a. samstarf um félagsþjónustu, skólaþjónustu og málefni fatlaðra.
- Brunavarnir eru í samstarfi sveitarfélagann á Austurlandi og slökkviliðsstjóri staðsettur á Egilsstöðum. Það er mikið öryggismál að samgöngur séu greiðar.
- Byggingaþróun hefur ekki verið hagstæð. Óviðunandi samgöngur er stór þáttur í þeirri þróun. Með jarðgöngum stækkar atvinnusvæði Seyðisfjarðar og nágrannabyggðarlaga.
- Með Fjarðarheiðargöngum opnast möguleiki til að leggja hitaveitu frá Fljótsdalshéraði til Seyðisfjarðar. Samkvæmt fulltrúum Fljótsdalshéraðs m.a. í umsögn um Fjarðarheiðargöng mun hitaveitan vel anna þörf Seyðfirðinga fyrir heitt vatn. Á Seyðisfirði er dreifikerfi fyrir hendi.
- **Aðalfundur Sambands sveitarfélaga á Austurlandi sem haldinn var 19. og 20. september síðastliðinn samþykkti einróma að leggja þunga áherslu á að næsta forgangsmál í jarðgangagerð hér á landi verði Seyðisfjarðarheiðargöng undir Fjarðarheiði og að í ljós aðstæðna íbúa á Seyðisfirði í vegamálum að vetrinum væri brýnt að ljúka rannsóknum á Fjarðarheiði hið fyrsta.**
- Jarðgangamál hafa verið til umfjöllunar á íbúafundum í kaupstaðnum. Einhugur hefur ríkt um leiðarval og mikill áhugi er fyrir verkefninu.

Síðustu tveir vetur fyrir þann sem nýliðinn er voru afar snjóþungir á Fjarðarheiði með tíðum og stundum langvarandi ófærð og lokunum vegarins. Samgöngubætur með Seyðisfjarðargöngum undir Fjarðarheiði munu auka öryggi vegfarenda og íbúa Seyðisfjarðar. Þá munu þær stórauka möguleika íbúa á Austurlandi til sóknar í atvinnu og félagslegu tilliti. Að lokum má benda á að margt að því sem að ofan er talið telst til mannréttinda í nútímasamfélagi. Í skýrslu sem verkfræðistofan EFLA vann fyrir Vegagerðina í febrúar 2011 vegna hugsanlegra munnasvæða fyrir Fjarðarheiðargöng kemur greinilega fram að besta tenging byggðarlaganna á fjörðunum við Hérað yrði með göngum undir Fjarðarheiði.

Bæjarstjórn Seyðisfjarðar leggur megináherslu á að rannsóknarborunum verði lokið á árinu 2015 til að unnt verði að vinna áfram að rannsóknum og úrvinnslu tengdum borunum á næstu tveimur árum. Til þess þarf aukna fjármuni í ár og er því lagt til að skiptingu fjármuna eftir árum vegna verkefnisins verði dreift með það að leiðarljósi.

Fjarðarheiðarvegur

Seyðisfjarðarvegur um Fjarðarheiði liggur í um 600 m. y.s. á allt að 9 km. löngum kafla. Á honum er á köflum mikil snjósofnun og sumstaðar umferð erfið og varasöm út af kófi. Vegagerðin hefur unnið að því að bæta erfiða kafla og brýnt að halda því áfram. Hálfuvarnir eru mjög mikilvægar vegna þess hve umferð er mikil meðal annars stórra bíla með tengivagna. Rétt er að huga að uppsetningu veðurstöðvar í Efri staf sem oft er mjög erfiður og hættulegur við viss veðurskilyrði. Minnt er sérstaklega á tenginu Seyðisfjarðarvegar inn á Borgarfjarðarveg sem var gerð sem bráðabirgðavegur vegna óvissu um staðsetningu á brú á Eyvindará. Þegar komið er Seyðisfjarðarveg inn á Borgarfjarðarveg er komið niður brekku, yfir blindhæð og í krappa beygju.

Brú á Austdalsá

Á Skálanesi yst við sunnanverðan Seyðisfjörð er rekin ferðaþjónusta og náttúru- og menningarsetur. Þangað er nokkuð mikil umferð. Gestafjöldi á ári, samkvæmt nýjustu upplýsingum staðarhaldara er



allt að 10.000 og fer vaxandi en að sjálfsögðu fara mun fleiri um veginn. Á leiðinni eru þrjár óbrúaðar ár sem eru mjög varasamar í leysingum og rigningum og nauðsynlegt er að brúa. Einkum og sér í lagi Austdalsána. Fjöldi fólks lendi í vandræðum og nokkrir urðu fyrir verulegu tjóni í ánni s.l. sumar, auk þess sem oft mátti litlu muna að slys yrðu. Brú sem ber bílaumferð yfir ána er nokkuð mikið mannvirki enda þarf hún að bera rútur og flutningabíla. Óskað er eftir aðkomu ríkisins við fjármögnun brúar þannig að af byggingu geti orðið fyrir sumar 2015.

Strandabakki – lenging.

Vegna fjölgunar stórra skemmtiferðaskipa sem koma til hafnar á Seyðisfirði sem er árangur af markaðsstarfi undanfarinna ára þarf að fara að huga að lengingu viðlegu við Strandabakka. Æskilegt væri að lengja hann um 100 m. að Smábátahöfn og koma jafnframt fyrir flotbryggju vegna báta. Þannig að ferjuhús og aðstaðan í því t.d. upplýsingamiðstöð o.f.l. nýtist þeirri umferð. Þ

Bjólfsbakki

Stálþil á Bjólfsbakka ásamt köntum og þekju þarfnast orðið endurnýjunar og viðgerðar. Vegna vaxandi umferðar skemmtiferðaskipa er afar brýnt að viðhalda og endurbæta Bjólfsbakka til að viðhalda og mæta aukinni þörf fyrir viðlegurými hafnarinnar fyrir stór skip.

Vakin er athygli á ályktun aðalfundar SSA um sérstöðu ferju og skemmtiferðaskipahafnarinnar á Seyðisfirði og að áframhaldandi sterk markaðssetning hennar til styrkja áfangaastaðinn Austurland.

Innanlandsflug

Vegna fjarlægðar er innanlandsflugið Austurlandi ákaflega mikilvægt. Fyrir alla þá sem þurfa að sækja þjónustu ekki síst þá opinberu þjónustu alla sem ákveðið er að eingöngu sé veitt á suðvestur horni landsins. Fyrir Austfirðinga er um að ræða almenningssamgöngur í lofti. Mikilvægt er að innanlandsflugið verði viðurkennt af stjórnvöldum sem almenningssamgöngur og hafi sömu stöðu hvað varðar fjárveitingar og aðrar almenningssamgöngur. Há fargjöld á innanlandsflugi bitna um of á notendum. Einnig er bent á að hátt verði á innanlandsfluginu háir ferðaþjónustuaðilum á austurlandi hvað varðar markaðssetningu einkum hvað varðar vetrartímann. Tryggja þarf til frambúðar flugvöll í Vatnsmýrinni í Reykjavík sem áfram þjónar jafnvel innanlandsfluginu og verið hefur hingað til. Ríkið þarf að taka forystu í þeim efnum.

Egilsstaðaflugvöllur

Vakin er athygli á áformum um markaðssetningu Egilsstaðarflugvallar og farið fram á stuðning við þau. Afar brýnt er að flugvöllurinn verði byggður upp þannig að hann uppfylli kröfur um þjónustustig vegna aukinnar umferðar sem annar augljós kostur sem millilandaflugvöllur og sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll. Einnig þarf að huga að því að byggja flugvöllinn upp með hliðsjón af vaxandi umsvifum vegna rannsókna og hugsanlegrar olíuleitar á Drekasvæðinu. Þá má vænta aukinnar skipaumferðar austur af landinu vegna siglinga um norðurhöf. Staðsetning vallarins í því sambandi er ákjósanleg fyrir þyrlusveit til eftirlits og hugsanlegra björgunaraðgerða.

Að lokum er áréttað að fulltrúar kaupstaðarins eru tilbúnir til að mæta á fund nefndarinnar til að kynna áherslur bæjarstjórnar enn frekar.

Seyðisfirði 1. júní 2015

F.h. bæjarstjórnar Seyðisfjarðar,
Vilhjálmur Jónsson



Til samgöngunefndar Alþingis
Varðandi samgönguáætlun

18. júní 2015

Vegir í Skorradal

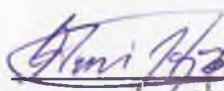
Ágætu fulltrúar í umhverfis- og samgöngunefnd, varðandi vegamál í Skorradal, langar okkur í hreppsnefnd Skorradalshrepps að koma á framfæri að nú er nokkuð langt um liðið frá því unnið hefur verið við varanlega vegagerð í dalnum. Varanlegt slitlag er einungis á hluta vegar nr. 508 að norðanverðu í dalnum, en báðu megin vatnsins er veruleg umferð vegna mikils fjölda sumarhúsa á svæðinu. Eins er rétt að draga athyggli að því að vegur nr. 508 er mjög varasamur á nokkrum stöðum til mynda er leiðin um Hvammsklif verulega mikill faratálmi í snjóum. Varanlegu slitlagi á vegi nr. 508 líkur við landamörk Hvamms, en þaðan og inn að Fitjum við enda vatnsins, er vart hægt að tala um annað en að vegurinn sé lítið meira en vegaslóði. Á Fitjum hefur verið að byggast upp ferðaþjónusta sem kallar á töluverða umferð. Eins hefur aukist verulega umferð þungra faratækja á veginum vegna atvinnustarfsemi skógræktarinnar í Hvammslandinu, það er því verulega mikil þörf á vegabótum á þessu svæði.

Varðandi veg nr. 507 Mófellsstaðaveg og veg nr. 520 í átt að Draghálsi þyrfti að koma varanlegt slitlag en samkvæmt þeim upplýsingum sem við höfum er undirlag þessara vega nokkuð gott, því ætti það að vera til sparnaðar að koma á þessa kafla varanlegu slitlagi til að draga úr viðhaldskostnaði. Við veg nr. 507 er bæði safnstöð fyrir sorp og sundlaug hreppsins og því all nokkur umferð af þeim sökum. Það er þó að öllum líkindum nægilegt að hafa veg nr. 507 með fjöggra metra slitlags breidd og þar að leiðandi því um lægri kostnað að ræða.

Rétt er að benda á að all nokkur eldhætta er í dalnum, vegna þess að þar er fjöldi sumarhúsa og mikill kjarrgróður. Það er því mikil nauðsyn á að um gott vegasamband sé að ræða. Bæði til að koma fólki frá svæðinu og eins til þess að slökkvibílar komist til að athafna sig. Skorradalshreppur fékk á þessu ári úthlutað 1.000.000 kr. úr styrkvegasjóði til lagfæringar á vegi um Vatnshorn og við Bakkakot, þarna er um illfæran vegaslóða að ræða, en er hluti af flóttaleið suður fyrir enda vatnsins og tenging við Draghálsveg nr. 520. Það er mikil nauðsyn á að áfram verði veitt fé til þessara lagfæringa, því leiðin er nánast aðeins fær jeppum eins og hún er nú.

Skorrdælingar vita að um takmarkað fé er að ræða til vegamála, en okkur finnst sem við höfum verið afskiptir á síðustu árum. Það eru yfir sexhundruð frístundarhús á svæðinu auk lögbýla og er því all nokkur umferð af þeim sökum. Það er von okkar að þið takið vel í ósk okkar og styðjið okkur svo að einhverju vegafé sé ráðstafað til áframhaldandi framkvæmda á svæðinu.

Fyrir hönd Skorradalshrepps


Arni Hjörleifsson, Oddviti.




Skorradalshreppur

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd.
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Skorradal, 24.06.2015
1506005 PD

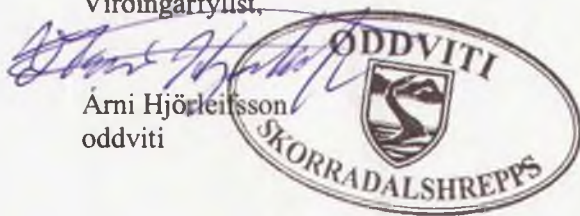
Efni: Viðbótarumsögn við 4 ára samgönguáætlun 2015-2018, mál nr. 770.

Hreppsnefnd Skorradalshrepps lýsir yfir ánægju með áætlaðar fjárveitingar í veginn um Uxahryggi og tekur undir umsögn Sambands sveitarfélaga á Vesturlandi er varðar þann veg. Þar er bent á að þessar vegabætur muni skapa gríðarleg tækifæri í ferðaþjónustu með tengingu Vesturlands og Suðurlands. Vegurinn er einnig mikilvægur innanhéraðsvegur í Borgarfirði og um ára bil hefur verið nauðsynlegt að endurbæta hann til að skapa tryggar samgöngur og draga úr slysaáætlu.

Jafnframt vill hreppsnefnd draga fram athygli að því mikil samgöngubót væri af því að byggja brú yfir Hvítá hjá Stafholtsey til að tengja betur saman og styttu leiðir í Borgarfirði og einnig til að jafna ferðamannastraum. Hvetjum til að þetta verði næsta stórframkvæmd hér á svæðinu og þess getið í samgönguáætlun.

Virðingarfyllst,

Árni Hjörleifsson
oddviti



SKORRADALSHREPPUR

Hvanneyrargötu 3

311 Borgarnesi

Sími: 4311020

Netfang: skorradalur@skorradalur.is

Vegur í Skorradal

20. okt. 2014

Ágætu þingmaður, varðandi vegamál í Skorradal, langar mig að koma á framfæri að nú er nokkuð langt um liðið frá því unnið hefur verið við varanlega vegagerð í Dalnum. Varanlegt slitlag er einungis á hluta vegar no. 508 að norðanverðu í dalnum, en báðu megin vatnsins er veruleg umferð vegna mikils fjölda sumarhúsa á svæðinu. Eins er rétt að draga athyggli að því að vegur no. 508 er mjög varasamur á nokkrum stöðum, til að mynda er leiðin um Hvamsklif verulega mikill farartálmi í snjóum. Þar sem varanlegu slitlagi á vegi no. 508 líkur (við Vatnsenda) og inn að Fitjum við enda vatnsins er vart hækt að tala um annað en að vegurinn sé lítið meira en vegaslóði og er því verulega mikil þörf á vegarbótum á þessu svæði. Varðandi veg no. 507 Mófellstaðaveg og veg no. 520 í átt að Draghálsi þyrfti að koma á varanlegu slitlagi en samkvæmt þeim upplýsingum sem við höfum er undirlag þessara vega nokkuð gott og því ætti það að vera til sparnaðar að koma á þessa kafla varanlegu slitlagi til að draga úr viðhaldskossnaði. Við veg no. 507 er bæði safnstöð fyrir sorp og sundlaug hreppsins og því all nokkur umferð af þeim sökum. Það er þó að öllum líkindum nægilegt að hafa veg no. 507 með fjöggra metra slitlags breidd og þar að leiðandi því um lægri kosnað að ræða. Rétt er að benda á að all nokkur eldhætta er í dalnum, vegna þess að þar er fjöldi sumarhúsa og mikill kjarrgróður. Það er því mikil nauðsin á að um gott vegasamband sé að ræða, bæði til að koma fólki frá svæðinu og eins til þess að slökkvibílar komist til að athafna sig. Skorradalshreppur fékk á þessu ári úthlutað 2,000,000 kr. úr styrkvegasjóði til lagfæringar á vegi um Vatnshorn og við Bakkakot, þarna er um yllfæran vegaslóða að ræða en er hluti af flóttaleið suður fyrir enda vatnsins og tenging við Draghálsveg no. 520. Það er mikil nauðsin á að áfram verði veitt fé til þessara lagfæringa, því leiðin er aðeins fær jeppum eins og hún er nú. Skorrdælingar vita að um takmarkað fé er að ræða til vegamála, en okkur fynnst sem við höfum verið nokkuð afskiptir á síðustu árum. Það eru yfir sexhundruð bústaðir á svæðinu auk lögbýla og er því all nokkur umferð þeim sökum. Það er því von okkar að þú takir vel í ósk okkar og styðjir okkur, svo að einhverju vegafé sé ráðstafað til áframhaldandi framkvæmda á svæðinu.

Bestu kveðjur.
fyrir hönd Skorradalshrepps
Árni Hjörleifsson oddviti.

Til umhverfis og samgöngumálanefndar Alþingis.

Vegna Fjögurra ára samgönguáæltun fyrir árin 2015-2018.

Fyrir hönd hreppsnefndar Svalbarðshrepps vill undirritaður koma á framfæri við nefndina að fjárveitngar sem ætlaðar eru til hérðasvega í framkominni tillögu nálgast það að vera á pari við framlög til reiðvega. Ekki vil ég þó gera lítið úr mikilvægi reiðvega en hérðavegir eru grunnsamgöngu kerfi landsins og þurfa sitt viðhald og endurnýjun og skipta mjög marga miklu máli. Vil ég því hvetja nefndarmenn til að finna leið til að hækka framlög til hérðsvega.

Í Svalbarðshrepp hefur viðhaldi hérðasvega ekkert verið sinnt í um tvo áratugi sögum eilífs fjárskorts. Við erum þolinmótt fólk og höfum skilning á fjárkröggum ríkisins en við megum ekki láta þó það sem við köllum grunnsamgöngu kerfi okkar verða ónýtt og það er ekki sanngjarnt að íbúar þurfi að kosta viðhald hérðavega sjálfir til að halda þeim í lagi.

Virðingarfyllt

Fyrir hönd Hreppsnefndar Svalbarðshrepps.

Sigurður Þór Guðmundsson
Oddviti.



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Skrifstofa Alþingis
150 Reykjavík

Skagafirði, 11. júní 2015

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018

Í framhaldi af fundi byggðarráðs Sveitarfélagsins Skagafjarðar, 11. júní 2015, sendir undirrituð fyrir hönd Sveitarfélagsins Skagafjarðar eftirfarandi umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015-2018.

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 hvað minnsta fjármuni allra landshluta hvað viðhalds- og uppbyggingarverkefni varðar á liðnum árum.

Því miður boðar tillagan áfram slíka stefnu því engir fjármunir eru áætlaðir til Skagafjarðar hvað stofn- og tengivegi varðar, einungis 10,2 m.kr. eru áætlaðar til hafnarframkvæmda, 8,5 m.kr. til sjóvarna og 6 m.kr. til flugvallarins á Sauðárkróki. Samtals eru þetta 24,7 m.kr. sem áætlað er að verja til samgönguverkefna í Skagafirði af 95.400 milljóna króna heildarfjármagni til samgöngumála á tímabilinu 2015-2018 – eða 0,026% af heildarfjármagni.

Ljóst má vera að þessar fjárhæðir sem áætlaðar eru í samgönguverkefni í Skagafirði á næstu 4 árum eru engan veginn fullnægjandi og endurspeгла hvorki þörfina á framkvæmdum né stærð samfélagsins.

Byggðarráð Sveitarfélagsins Skagafjarðar leggur áherslu á að eftirfarandi framkvæmdir verði settar á samgönguáætlun 2015-2018:

Endurbætur vega í Skagafirði

Sveitarfélagið Skagafjörður leggur til eftirfarandi forgangsörðun varðandi bundið slitlag á tengivegi:

- Skagafjarðarvegur nr. 752 frá Stekkjarholti að Jökulsá.
- Hegransvegur nr. 764.
- Ólafsfjarðarvegur nr. 82 frá Ketilási að Molastöðum.
- Reykjastrandarvegur nr. 748.

Jafnframt leggur sveitarfélagið áherslu á:

- Að ný talning á umferð verði gerð á Ásavegi nr. 769 og Sæmundarhlíðarvegi nr. 762.



- Að Tindastólsvegur nr. 746 verði settur á fjárlög á ný en uppbygging vegarins var á samgönguáætlun 2007-2010 og átti að verja til verksins 39 m.kr á þeim tíma. Einnig er bent á að vegurinn að skíðasvæðinu í Tindastóli er eini vegur að skíðasvæði á Íslandi sem ekki hefur verið lagður bundnu slitlagi.

Byggðarráð Sveitarfélagsins Skagafjarðar lýsir yfir þungum áhyggjum af slæmu ástandi malarvega í sveitarfélaginu og telur brýnt að auka fjármagn til viðhalds þeirra. Skagafjörður hefur setið mjög á eftir við úthlutun fjármuna til vegaframkvæmda á liðnum árum og ástand vega því víða mjög bágborið og annars staðar í raun ólíðandi með öllu.

Flugsamgöngur til Sauðárkróks

Góðar og öruggar samgöngur innan og á milli landshluta skipta gríðarlegu máli í byggðalegu tilliti og eru grundvallarþáttur í grunnþjónustu við íbúa landsins.

Í félagshagfræðilegri greiningu sem Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson gerðu um áætlunarflug innanlands og kom út í nóvember árið 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 sínum við áætlunarflug á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks. Kom það til vegna þess að með tilkomu Héðinsfjarðarganga á milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar þótti þáverandi samgöngufyrirvöldum 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 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. 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 Norðurlands vestra, svæðis sem hefur mátt þola mesta hlutfallslega skerðingu opinberra starfa á landinu eftir hrun og gríðarlega fólksfækkun á sama tíma.

Lagt er til að komið verði á áætlunarflugi milli Sauðárkróks og Reykjavíkur að nýju, með fjárhagslegum stuðningi úr ríkissjóði, og er þá 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 eftirsóknarverða til búsetu.“



Hvað varðar fjármagn til þess stuðnings má vitna til þingræðu fyrrverandi innanríkisráðherra frá því í mars 2014 þar sem ráðherrann greindi frá því að fjármagnið sem ríkisvaldið leggur til innanlandsflugs skili sér til baka í þjóðarbúið, og það margfalt meira að segja. Það er því hreinn fjárhagslegur ávinningur af slíkum stuðningi. Þá má vitna í útfærslur grannþjóða okkar hvað varðar stuðning við innanlandsflug og flugvelli en Norðmenn flytja fjármagn úr millilandaflugi til að styðja við bakið á innanlandsflugi. Einnig má benda á að Skotar eru með sérstakt fyrirtæki, Highlands and Islands Airports Limited, sem er almannafyrirtæki í eigu skoska ríkisins, og nýtur opinberra framlaga því Skotar viðurkenna að ákveðnir flugvellir séu mjög mikilvægir fyrir félagslega og efnahagslega velferð þeirra svæða sem þeir þjóna, þrátt fyrir að þeir geti ekki staðið undir sér án stuðnings. Þarna er um að ræða 11 flugvelli, m.a. í Dundee, Inverness en einnig á minni stöðum eins og Barra, Benbecula, Campbeltown, Islay, Kirkwall, Stornoway, Sumburgh, Tiree og Wick.

Stóra-Bretland, þ.m.t. Skotland er í ESB, og Noregur er hluti af Evrópska efnahagssvæðinu þannig að ljóst má vera að ofangreindur stuðningur brýtur ekki í bága við evrópskar reglur.

Hafnir og sjóvarnir

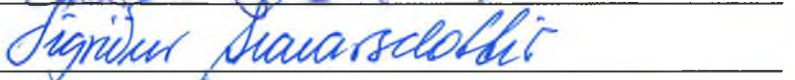
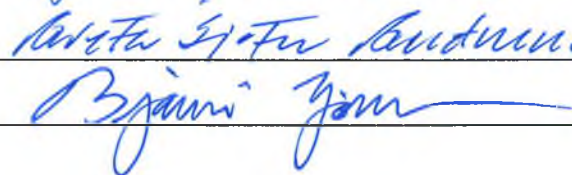
Við breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003, Lög nr. 119 12. desember 2014, með síðari breytingum, er ríkissjóði heimilt að styrkja meira endurbyggingu og endurbætur á höfnum en áður.

Nauðsynlegar viðhalds- og nýframkvæmdir hjá Hafnarsjóði Skagafjarðar til næstu 6 ára eru:

- Viðbætur við Smábátahöfn á Hofsósi
- Frumdýpkun innan hafna í Sauðárkrókshöfn
- Varnargarður við nýja smábátahöfn á Sauðárkróki
- Endurnýjun stálþils og þekju í Sauðárkrókshöfn
- Undirbúningsrannsóknir vegna stækkunar Sauðárkrókshafnar

Með von um góðar undirtekir.

Virðingarfyllt,


Sigríður Hauarsdóttir

Krista E. Friðriksson

Bjarni Jón



Skagafjörður

Ráðhúsinu, Skagfirðingabraut 21 • 550 Sauðárkrúki • S: 455 6000 • F: 455 6001 • Netf.: krokur@skagafjordur.is • Kt.: 5506982349 • Vasknr: 60077

Nefndasvið Alþingis
Reykjavík

Skagafjörður, 11.06.2015
nr. erindis 1506084 HSB

Á 696. fundi byggðarráðs Sveitarfélagsins Skagafjarðar 11. júní 2015 var tekið fyrir neðangreint erindi.

Fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018

Svofelld bókun var gerð:

Lögð fram drög að umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015-2018.

Byggðarráð Sveitarfélagsins Skagafjarðar lýsir vonbrigðum og þungum áhyggjum af framkominni samgönguáætlun 2015-2018 þar sem Skagafjörður er sniðgenginn. Ljóst er að við núverandi tillögur veður vart unað og ólíðandi að ekki verði einni krónu veitt í vegaframkvæmdir í Skagafirði á umræddu tímabili, 2015-2018, sem og að svo virðist vera að búið sé að taka Alexandersflugvöll út úr grunnneti innanlandsflugs. Byggðarráð Sveitarfélagsins Skagafjarðar krefst þess að stjórnvöld endurskoði áform sín og taki tillit til þarfa svæðisins í sinni áætlunargerð.

Þessi afgreiðsla byggðarráðs tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,
f.h. byggðarráðs Sveitarfélagsins Skagafjarðar


Helga S. Bergsdóttir

Afrit; þingmenn Norðvestur kjördæmis, fulltrúar umhverfis og samgöngunefndar Alþingis, vegamálastjóri og formaður samgönguráðs

Umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis
um þingskjal 1341 — 770. mál,
tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018.

Það er fagnaðarefni að endurbætur Þorlákshafnar séu hluti fjögurra ára samgönguáætlunar en verkefnið er mikilvægt hagsmunamál þar sem höfnin er stórt tækifæri til öflugrar atvinnuuppbyggingar á Suðurlandi. Í kafla 1.3 í tillögunni er fjallað um hafnarframkvæmdir og sjóvarnir en á bls. 11 eru listuð upp verkefni í Suðurlandsbæmi og er þar Þorlákshöfn tiltekin með dýpkun og stækkun 2015, dýpkun 2016-17 og endurbyggingu Svartaskersbryggju 2018. Heildarfjárhæðin sem áætluð er til verksins frá ríkinu á þessum fjórum árum er skv. tillögunni 255,3 m.kr. þar af 12,1 til endurbyggingar á Svartaskeri. Frumkostnaðaráætlun Vegagerðar frá árinu 2014 gerir ráð fyrir því að framkvæmdin kosti 1.900 m.kr og því ætti hlutur ríkis að vera á bilinu 1.200 – 1.400 m.kr.

Farið er fram á að auknu fjármagni verði veitt til verkefnisins, framkvæmdum við endurbyggingu Svartaskersbryggju verði flýtt og að bráðnauðsynleg endurbygging Suðurvararbryggju, þ.e. nýtt stálþil, verði sett á áætlun eins og frumáætlun Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir. Þorlákshöfn gerir í sinni fjárhagsáætlun ráð fyrir að verkinu ljúki árið 2018 til samræmis við frumáætlun Vegagerðarinnar. Farið er fram á að greiðsluþátttaka ríkisins sé í samræmi við 7. gr. laga nr. 119/2014 um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003, þ.e. 85% vegna reglubundinnar viðhaldsdýpkunar, 75% vegna endurbóta og 60% vegna nýframkvæmda.

Greinargerð:

Byggðinni í Þorlákshöfn er valinn staður vegna náttúrulegrar hafnaraðstöðu. Landrými er auk þess mikið í umhverfis bæinn, samgöngur eru auðveldar og frekari uppbygging vegatenginga er fjárfesting. Miklir möguleikar eru á uppbyggingu á hafnaraðstöðu, en höfn á þessum stað hefur þá sérstöðu að sigling fram og til baka milli Evrópu og Íslands styttest um hátt í sólarhring ef siglt er í Þorlákshöfn í stað Reykjavíkur eða annarra hafna á Faxaflóasvæðinu.

Þorlákshafnarhöfn og Sveitarfélagið Ölfus hafa undanfarin misseri unnið að stefnumótun í atvinnumálum og skipulagsbreytingum við höfnina. Megin markmið verkefnisins er að byggt verði upp iðnaðarsvæði þar sem lögð er áhersla á að nýta þær auðlindir og landgæði sem til staðar eru, með áherslu á vistvæna starfsemi og að byggð verði upp hafnaraðstaða í Þorlákshöfn samkvæmt þeim kröfum sem gerðar eru til stórskipahafnar. Iðnaðarsvæðinu er ætlað að draga að vistvæna starfsemi sem nýtir aðstöðu og náttúruauðlindir staðarins og alls Suðurlands auk þess að nýta hafnaraðstöðuna fyrir bæði inn- og útflutning. Raunhæfur möguleiki er fyrir hendi á að siglingar gámaskipa til og frá landinu og hugsanlega aðrir vöruflutningar færist að einhverju leyti til Þorlákshafnar vegna landfræðilegrar legu hafnarinnar. Í þessu sambandi má nefna ferjusiglingar milli

Evrópu og Íslands sem verða raunhæfur kostur eftir endurbætur hafnarinnar og hafa töluvert verið ræddar.

Það er þjóðhagslega hagkvæmt að nýta þá sérstöðu sem Þorlákshöfn hefur til uppbyggingar. Uppbygging þar, á þeim forsendum sem til staðar eru í dag, styður við fjölbreytni í atvinnuþróun og bætir búsetuskilyrði. Til að sú framtíðarsýn verði að veruleika þarf uppbyggingu hafnarinnar samhliða uppbyggingu iðnaðarsvæðisins. Nauðsynlegt er að byggja upp hafnaraðstöðu, löndunarrými og geymslusvæði þannig að það nýtist flutningaskipum af þeirri stærð sem mest eru notuð til flutninga til og frá landinu. Sveitarfélagið hefur þegar skipulagt um 500 ha. lands, vestur af byggðinni í Þorlákshöfn, fyrir uppbyggingu við höfnina sem styrkja mun rekstrargrundvöll hennar.

Til áréttingar er um 60% af heildarkostnaði framkvæmdarinnar tímabært og óumflúið viðhald viðlegukanta á Suðurvarargarði og Svartaskeri. Allar líkur eru á því að hagkvæmari hafnarframkvæmd sé ekki að finna hér á landi. Með þessari framkvæmd skapast aukin tækifæri til verðmætaaukningar fyrir þjóðarbúið. Eins og áður hefur verið vikið að styttest siglingarleiðin með slíkri aðstöðu verulega milli Íslands og Evrópu sem opnar möguleika á auknum ferskvöruútflutningi, t.d. á sjávarafurðum, fiskeldisafurðum, landbúnaðarafurðum, fersku vatni og hverskonar drykkjarvöru. Þar sem Þorlákshöfn er í nálægð við stærsta markaðssvæði landsins getur hún leitt til verulegs fjárhagslegs sparnaðar í inn- og útflutningi auk þess sem líta má á hana sem vistvæna þar sem hún kemur til með að draga úr eldsneytisnotkun og þar með útblæstri skipa sem sigla til Þorlákshafnar í stað þess að sigla inn á Faxaflóa á ferð milli Íslands og Evrópu.

Framtíðarsýnin er stórskipahöfn í Þorlákshöfn en ákaflega mikilvægt er að fullklára núverandi höfn áður en hugað verður að slíkri framkvæmd. Eftir endurbætur verður hægt að taka á móti mun stærri skipum en mögulegt er í dag. Það er ekki nokkur vafi á því að viðskiptatækifærum á eftir að fjölga mikið með þessum endurbótum og margir áhugasamir aðilar hafa komið að máli við forsvarsmenn sveitarfélagsins vegna slíkra tækifæra. Í þessu sambandi má nefna stóran fóðurframleiðanda, aðila sem eru að vinna að vatnsútflutningi og drykkjarvöruframleiðendur sem hyggja á stórfelldan útflutning. Suðurland er stærsta landbúnaðarhérað landsins og Suðurland og Suðurnes eru þau svæði sem stærst eru í landeldi á fiski. Það er sérstaklega hagkvæmt að fóðurverksmiðja sé staðsett nærri slíkri starfsemi til að lágmarka flutningskostnað en landflutningur langar leiðir með fóður er ákaflega dýr.

Flestar þær hugmyndir sem nú er unnið með, varðandi aukna uppbyggingu og aukin umsvif á Suðurlandi, hafa komið upp eftir að umræður um endurbætur á Þorlákshöfn urðu opinberar. Það er sammerkt með öllum þessum verkefnum að endurbætur hafnarinnar í allra næstu framtíð eru forsenda þess að af þeim verði. Samfélagið má ekki við því að dráttur verði á framkvæmdunum og er það okkar von og trú að umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis tryggi fjármagn til þessarar mjög svo arðbæru framkvæmdar.

*Gunnsteinn R. Ómarsson, bæjarstjóri
Hjörtur B. Jónsson, hafnarstjóri*

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 5. júní 2015

Efni: Umsögn um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015 til 2018, mál 770

SVP - Samtök verslunar og þjónustu byrja á að þakka fyrir það tækifæri að funda með umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hinn 2. júní sl. í kjölfar þess að mælt var fyrir samgönguáætlun fyrir árin 2015 – 2018, 770. mál, á Alþingi.

Í framhaldi af framangreindum fundi SVP með umhverfis- og samgöngunefnd vilja samtökin árétta helstu áherslur sínar sem kynntar voru á umræddum fundi og benda á þær áherslur sem taldar eru mikilvæg forsenda samkeppnishæfs samfélags, en sterkir innviðir og greiðar og öruggar samgöngur skipta samkeppnishæfni öllu máli.

SVP telja að fyrst og fremst að tryggja þurfi aukið fjármagn til meginstofnþátta og grunnstoða svo vegakerfið beri betur umferð og flutninga á þjóðvegum. Þá þarf einnig að tryggja aukið fjármagn í viðhald vega svo Vegagerðin geti sinnt nauðsynlegu viðhaldi en án alls vafa hefur vegakerfi landsins aldrei verið í verra ástandi en nú er raunin. Það skiptir sköpum að vegir, og sér í lagi flutningaleiðir, verði með nægjanlegt burðarþol allt árið um kring en þeir fjármunir sem Vegagerðinni er úthlutað í dag duga ekki til að tryggja slíkt ástand.

Þá telja SVP mikilvægt mikilvægt að ráðist verði í gerð Sundabrautar, enda er hún afgerandi og mikilvæg grunnstoð hvað varðar flutning vöru og aðfanga milli svæðishluta borgarinnar sem og út úr borginni. Létt væri á umferðarþunga á öðrum vegum, öryggi í samgöngum væri aukið með styttingu vegalengda og aukinni umferðarrýmnd og að síðustu hagræði aukið í samgöngum og atvinnustarfsemi.

Að síðustu telja samtökin að til greina komi að fjármagna einstakar stórar framkvæmdir í vegakerfinu með notendagjöldum og ætti að leita þeirra leiða í stað aðgerðarleysis. Tryggja þarf að ákvörðun um slíkar framkvæmdir grundvallist á fyrirliggjandi upplýsingum hverju sinni, m.a. á útreikningum á hagkvæmni og samanburðar við opinbera framkvæmd, í stað þess að sá valkostur sé útilokaður án frekari upplýsinga eða umræðu og kosti slíkrar framkvæmdar.

Er framangreindum athugasemdum SVP hér með komið á framfæri við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis og gera samtökin að öðru leyti ekki frekari athugasemdir við fyrirliggjandi samgönguáætlun. SVP áskilja sér þó rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og lýsa sig um leið reiðubúin til að funda frekar um efnið sé þess óskað af hálfu nefndarinnar.

F.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Lísbet Einarsdóttir, forstöðumaður flutningasviðs.

Alþingi 9.6.2015

Málsnr.: 1505119

Málalykill: 0345

Ágæta Umhverfis og samgöngunefnd

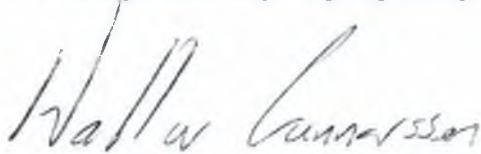
Minja- og Sögufélag Grindavíkur lýsir yfir miklum vonbrigðum með að ekki skuli vera á döfinni að setja upp sjóvörn til að verja gamalt uppsátur og bryggju - Nesvör í Þórkötlustaðanesi, sem hefur númerið GK-011:024 á náttúruminjaskrá. Þar segir meðal annars: „Meðan árabátarnir voru, var Buðlunguvör 013 notuð, alltaf þegar fært þótti, en í öllu misjöfnu var lent í Nesinu eins og kallað var, og áttu þeir Þórkötlustaðamenn því aflann eftir hverja vertíð á tveimur stöðum. Þetta breyttist þegar vélar komu í bátana (trillur). Eftir það var eingöngu lent í Nesinu.“ Þarna eru í dag steiptar leifar bryggjunnar (reist 1932-3) nú uppfullar af grjóti sem sjórinn hefur rutt upp í þær.

Minja- og sögufélag Grindavíkur bendir umhverfis og samgöngunefnd á að ef ekki verður gripið inn í hið bráðasta með sjóvörnum þá munu þessar merku og mikilvægu sjóminjar eyðast á allra næstu árum. Á fáum stöðum á landinu eru minjar eins og þessar jafn aðgengilegar og jafn stutt frá höfuðborgarsvæðinu. Þarna er því einstakt tækifæri til að varðveita minjar um sjósókn, vinnslu og búsetu frá fyrri hluta 20. aldar í seilingarfjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu.

Í fylgigögnum með þessari umsögn eru myndir af þessum söguminjum sem samanstanda af steyptri bryggju, uppsátri þar sem bátar voru dregnir upp ásamt handsnúnu spili sem var notað við þær aðgerðir. Vel sést hvernig sjórinn er að brjóta þessar merku mannvirki niður og moka grjóti yfir þau. Einnig sést á myndum að mikið er af mannvistarleifum í kringum Nesvör svo sem ísbirgi þar sem safnað var snjó á vetrum sem var svo notaður til að kæla fisk.

Því skorum við á háttvirta umhverfis og samgöngunefnd að endurskoða lið nr. 1.3 Hafnarframkvæmdir og sjóvarnir Töflum 6 og 7. um sjóvarnir og koma í veg fyrir að þessar miklu menningarminjar um íslenskan sjávarútveg á Íslandi í upphafi síðustu aldar glatist.

Fyrir hönd stjórnar Minja- og sögufélags Grindavíkur



Hallur J. Gunnarsson, formaður



