

Spurningar frá samgöngunefnd Alþingis

Jón Bjarnason:

- *Listi yfir umhverfissamþykktir.* Stofnanir samgönguráðuneytisins þurfa að framfylgja verulegum fjölda umhverfissamþykktá sem of langt langt mál væri að telja upp hér. Sem dæmi má nefna að Siglingastofnun Íslands hefur eftirlit með gerð og búnaði skipa. Slíkt er gert eftir mjög ítarlegum reglum sem að umhverfisráðuneytið setur. Þær reglur eru oftast en ekki byggðar á reglugerðum og tilskipunum skv. samningnum um EES. Í flugmálunum gildir að mörgu leyti það sama og þar til viðbótar má nefna samþykktir ICAO. Mun minna er um slík ákvæði sem snerta vegagerð, en þar koma þó til aðgerðir vegna losunar GHL sem munu á næstu árum aukast að umfangi.
- *Hvað kostar að byggja upp grunnnetið.* Grunnnet flugvalla og hafna er þegar til og verða framkvæmdir þar einkum endurnýjun og til þess að bregðast við þróun og auka öryggi. Eftirfarandi er tafla sem segir til um hvað kostar að byggja upp grunnnet vega svo það mæti markmiðum samgönguáætlunarinnar. Ekki er meðtalin sérstök fjármögnun að upphæð 4,6 milljarða króna. Á það ber einnig að líta að kröfurnar hafa tilhneigingu til þess að aukast þannig að kostnaður við uppbyggingu grunnnetsins eykst að sama skapi.

Vegir í grunnneti	Kostnaður	Fjármagn	2003-2006	2007-2010	2011-2014
	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.
Aimenn verkefni	5.500	5.400	1.920	1.740	1.740
Höfuðborgarsvæðið	32.900	20.994	5.986	7.246	7.762
Stórverkefni	42.100	26.413	7.840	8.939	9.634
Orku- og iðjuvegir	417	417	417		
Jarðgöng	19.100	13.400	6.400	5.000	2.000
Landsvegir	9.300	840	120	200	520
Samtals	109.317	67.464	22.683	23.125	21.656

- *Almenningssamgöngur til byggðahverfis sbr. Hóla* Almenn bílaeign á Íslandi hefur gert það að verkum að eftirspurn eftir almenningssamgöngum er lítil og farið minnkandi ekki síst þegar komið er niður í fámennar byggðir. Verulega illa gengur að fá farþega til þess að ferðast með sérleyfisbílum og á sú grein undir högg að sækja jafnvel þó um sé að ræða ferðir til mun stærri byggðalaga en þau byggðahverfi sem að hér um ræðir. Fullyrt er hér að eftirspurnin er hverfandi í byggðalögum með undir 200 íbúa. Hér er því fyrst og fremst um það að ræða hvað miklum fjármunum menn eru tilbúnir að verja til þessara verkefna.
- *Forsendur fyrir hvenær vegur telst styrkvegur (ekki nógu góðar)* Forsendur eru skilgreindar í 16. gr. vegagлага. Hvort þær séu óskýrar skal ósagt látið en á það bent að nú á næstunni hyggist samgönguráðuneytið hefja vinnu við tæknilega endurskoðun einstakra greina vegalaga.
- *Grunnnetið – vantar tengingu við stór byggðalög.* Í samgönguáætlun er skilgreint skilyrði fyrir þessum tengingum þ.e. m.v. 100 íbúa þéttbýli. Að mati ráðuneytisins er teygt sig eins langt og mögulegt er m.v. þann mikla kostnað sem þessu markmiði fylgir. Hér er það því fyrst og fremst kostnaðurinn sem ræður eins og svo oft áður.
- *Skoðun á sjóflutningum.* Í samgönguáætlun er sett fram áform um að skoða samkeppisstöðu sjóflutninga vs. landflutninga og leita leiða til þess að leiðrétta mismun sé hann til staðar. Einnig hefur nokkur vinna farið fram á þessu sviði einkum á vegum hafnasambandsins. Fátt bendir til þess að sú þróun sem nú hefur

staðið í um tíu ár verði snúið til baka í fyrirsjáanlegri framtíð. Spyrja mætti hvort það sé í raun einhver sem vilji breytingar til eldra fyrirkomulags. Þjónustan í dag fyrir íbúa dreifbýlisins er nú margfalt betri en áður var.

Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir:

- *Hversu þungt vegur arðsemi framkvæmda við forgangsöröðun á vegum.* Arðsemi er einn af þáttunum sem að lítið er á en ekki sá eini og hversu þungt arðsemin vegur er breytilegt í hverju tilviki fyrir sig. Sem dæmi má nefna að arðsemin getur oft vegið lítið þegar að ráðist er í framkvæmdir til að útrýma hættulegum stöðum á mjög umferðarlitlum vegum. Þessar framkvæmdir geta samt sem áður verið mjög brýnar.
- *Hvaða samráð var haft við umferðaráð við gerð áætlunarinnar.* Vegagerðin starfar með Umferðaráði líkt og öðrum stofnunum sem hún á samskipti við og einn af framkvæmdastjórum hennar hefur starfað sem formaður í rannsóknarnefnd umferðaslysa. Á fund samgönguráðs kom rannsóknarnefnd umferðaslysa. Það er skoðun samgönguráðuneytisins eins og svo oft áður hefur komið fram að núverandi skipan sé óheppileg þar sem ekki fer saman hjá sama ráðherraum pólitísk ábyrgð á samgöngumálum og umferðaröryggismálum líkt og gildir um hinar samgöngugreinarnar tvær.
- *Almenningssamgöngur höfuðborgarsvæðisins – hvað er gert til þess að efla þær.* Í fjögurra ára samgönguáætluninni er lagt til að fara yfir tilhögun og fjármögnun almenningssamgangna í þéttbýli í samráði við sveitarfélögin og fjármálaráðuneyti.
- *Reykjavíkurflygvollur, stað málsins* – Borgaryfirvöld hafa sett fram stefnumótun sína í skipulagsmálum með samþykkt aðalskipulag fram til 2024. Í því kemur fram, að vísu með fyrirvörum sem ekki er víst að séu mikils virði, að aðeins verði ein flugbraut á Reykjavíkurflygvelli eftir 2016. Samgönguyfirvöld hafa margítrekað að völlum sé ekki rekstrarhæfur með aðeins einni flugbraut. Á það hefur greinilega ekki verið hlustað. Í millitiðinni hefur umhverfisráðherra skipað, með hliðsjón af verulegum athugasemdum samgönguráðuneytisins, nefnd til þess að fara yfir þetta mál. Þessi nefnd hefur stöðu nefndar sem hægt er að skipa skv. skipulags- og byggingarlögum þegar að ekki er sátt um svæðaskipulag. Nefndin hefur sérstaklega það hlutverk að kanna hvort mögulegt sé að ná fram samkomulagi um skipulag Vatnsmýrarinnar 2016-2024. Álit slíkrar nefndar hefur þó aðeins gildi náist full samstaða í henni og spurning vaknar um líkurnar á því. Látið verður þó á þetta reyna en á meðan eru málefni Reykjavíkurflygvallar í sömu óvissunni og þ.m.t. bygging nýrrar samgöngumiðstöðvar sem er orðið mjög aðkallandi mál svo ekki sé meira sagt.

Arnbjörg Sveinsdóttir

- *Hvernig er forgangsöröðun háttad í áætluninni.* Forgangsöröðun í hafnaframkvæmdum hefur sl. ár verið unnin í sérstöku líkani sem stofnunin setti upp í samráði við Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. Þar er tekið tillit til ástands mannvirkja, samanburður við staðalkröfur, umferð í höfn ofl. Hvað varðar sjóvarnir er einnig stuðst við líkan sem forgangsraðar með tilliti til ástands sjóvarna, verðmæti þeirra mannvirkja sem er verið að verja og líkur á sjóflóðum. Framkvæmdum flugmála hefur verið forgangsraðað þannig að á fyrsta tímabili verður lögð áhersla á að flugvellir í flokki I uppfylli kröfur um aðflugsbúnað og öryggissvæði þar sem það er mögulegt. Á öðru og þriðja tímabili er stefnt að því að flugvellir í flokki II uppfylli kröfur til flugbrauta og hlaða þar sem því verður við komið. Einnig verður lögð áhersla á endurnýjun aðflugs- og flugleiðsögubúnaðar. Skipting fjár milli höfuðborgarsvæðis og landbyggðarinnar

er ákveðin þannig að jafnmikill hluti af heildarkostnaði á báðum stöðum eins hann var metinn í markmiðum fyrir höfðuborgarssvæðið og lansbyggðina og bæði svæðin fengu hlutfallslega jafnmikið. Röðin er síðan í ríkum mæli ákveð skv. þeim áætlunum sem til eru þ.e. langtímaáætlun i vegagerð eldri vegáætlunum og svæðaskipulagi höfðuborgarsvæðisins.

- *Er til listi yfir hættulega staði á þjóðveginum?* Það eru til úttekt á hættulegum stöðum á þjóðvegakerfinu. Nú þegar er farið á skipulegan hátt að vinna eftir henni.
- *Hvaða tekjustofnar tilheyra grunnnetinu.* Ekki eru til sérstakir tekjustofnar sem eru sérstaklega ætlaðir til þess að byggja upp og reka grunnnetið. Hins vegar er til sérstakir tekjustofnar fyrir vegamál m.a. vörugjald af bensíni og þungaskattur. Sérstakir tekjustofnar fyrir siglingamál eru m.a. vitagjald, skipagjald og sérstakt vörugjald. Sveitarfélögin taka síðan notendagjöld af viðskiptavinum hafna sem standa undir rekstri, viðhaldi og stofnkostnaði að hluta. Sérstakir tekjustofnar eru einnig fyrir flugmál, m.a. flugvallagjald sem rennur til reksturs, framkvæmda og að viðhalda flugvallakerfi landsins.