



Bolungarvík, 20. febrúar 2003.

Alþingi

Erindi nr. Þ 128/1194

komudagur 20.2.2003

Samgöngunefnd Alþingis,
Austurstræti 8 - 10,
150 Reykjavík.

Efni: Umsögn um þingmál nr. 469 og 563/2003: Samgönguáætlun fyrir árin 2003 til 2006 og 2003 til 2014

Fyrir hinu háa Alþingi liggur nú að afgreiða samgönguáætlun til annars vegar fjögurra ára og hins vegar tólf ára. Það er vissulega til mikilla bóta að slíkar heildaráætlanir skuli gerðar þar sem allir þættir samgangna eru til umfjöllunar og margt sem þar horfir til framfara ef samþykkt verður. Hér skal vikið lítillega að einum þætti áætlanna, þ.e. vegaáætlun og þá einungis þeim hluta hennar sem snýr að eftirtöldum atriðum:

- A) Akvörðun um forgangsröð, greiðsla kostnaðar o.fl.
- B) Aðkoma einkaaðila
- C) Samgöngusjóður

A) Akvegir og önnur samgöngumannvirki fyrir bifreiðar eru að jafnaði kostnaðarsamar lausnir til að koma á samgöngum sem uppfylla nútímaþarfir. Því er brýnt að vandað sé til verka og heildarhagsmunir hafðir í huga þegar ákveðið er hvar og hvenær vegir, brýr, jarðgöng o.s.frv. skuli gerð. Það er fyrst og fremst á valdi Alþingis að ákveða þessi atriði í formi vegaáætlana, sem kunnugt er. Oft orkar tvímælis hvar og í hvaða röð rétt er að ráðast í gerð eða endurbætur slíkra mannvirkja og hlýtur það mikið að vera komið undir fyrirhugaðri notkun og kostnaði. Hver sem niðurstaðan verður hefur það ávallt verið ríkissjóður einn sem greiðir. Á seinni árum hafa víða um lönd verið að ryðja sér til rúms ýmsar nýjar aðferðir við uppbyggingu og rekstur innviða, þ.e. vega, veitna o.s.frv. með m.a. svonefndri einkaframkvæmd og einkafjármögnun. Eftir því sem næst verður komist hefur enn sem komið er lítið verið um slíkt fyrirkomulag hérlendis í þeim flokki samgangna sem hér er til umfjöllunar nema við gerð Hvalfjarðarganga. Þar var um að ræða verk sem á sínum tíma kostaði um 5.000 m.kr. og að mestu leyti var unnið og fjármagnað af einkaaðilum en göngin, sem voru tekin í notkun 1998, eru eitt arðsamasta samgöngumannvirki sem hér hefur verið gert. Líklega hefði enn ekki verið hafist handa við gerð ganganna ef einkaaðilar hefðu ekki komið til. Vegna þessa fyrirkomulags er því ekki nema eðlilegt að notendur greiði eitthvað fyrir afnot þeirra. Hitt er verra að ekki er að sjá annað en að veggjöld greiðist einvörðungu vegna þess að einkaaðili reisti og rekur mannvirkið og þarf að fá kostnað sinn endurgreiddan, þótt um þjóðfélagslega mjög arðbært verkefni sé að ræða. Önnur samgöngumannvirki sem kosta álíka fjárhæðir, en ríkið eitt greiðir, eru og verða að óbreyttu alveg án kostnaðar fyrir vegfarendur.

Má sem dæmi nefna að hafin er tvöföldun Reykjanesbrautar og er kostnaður við verkið allt áætlaður um 5.000 m.kr. Hér er um að ræða verk sem sett var framur í forgangsröð en áætlunir þess tíma gerðu ráð fyrir vegna mikils þrýstings og mótmæla frá íbúum á Suðurnesjum - eftir því sem best verður séð þar sem mörg alvarleg slys höfðu orðið á veginum. Af hverju mátti þá ekki samþykkja þessa flýtingu, hvort sem einkaaðilar önnuðust verkið eða ekki, gegn því að vegfarendur greiddu eitthvert ákveðið veggjald? Í fyrsta lagi hefði að margra mati mátt komast af með mun ódýrari veg, svonefndan 2 + 1 veg og í annan stað verða víða slys á umferðarþingum vegum í grennd við Reykjavík, sem þó eru aðeins ein akrein í hvora átt en ekki neinar aðgerðar fyrirhugaðar til breiðunar þeirra í brád. Ef fyrir hvert ökutæki sem um Reykjanesbraut færi að lokinni breiðkun væru greiddar þó ekki væru nema 100 kr. fyrir hverja ferð mætti engu að síður safna saman um eða yfir 300 m.kr. á ári sem nota mætti til að flýta gerð annarra vega sem laga þarf sem fyrst.

Annað dæmi um mikilfenglegt samgöngumannvirki sem ekki er gert ráð fyrir að verði neitt greitt fyrir af notendum eru áformuð veggöng milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar, sem einkum eru ætluð til að koma um 1.350 íbúum Siglufjarðar í öruggt vegsamband við Eyjafjarðarsvæðið og raunar tengja saman tvö byggðarlög á norðanverðum Tröllaskaga. Þar er um að ræða mannvirki sem ekki er annað vitað þegar þetta er ritað en að kosti ekki undir 6.000 m.kr.! Siglufjörður er staður sem þegar er í mjög þokkalegu vegsambandi við bæði Akureyri og Reykjavík. Af hverju eru ekki gert ráð fyrir að vegfarendur greiði einhverja vegtolla fyrir ferðir um þessi göng þegar vegfarendur um Hvalfjarðargöng, sem bæði eru arðsamari, ódýrari og draga mikið úr slyshættu er gert að greiða allt að kr. 1.000 fyrir hverja ferð. Hér er um nánast ólíðandi mismunun að ræða. Þótt umferð um Siglufjarðargöng muni aldrei greiða nema lítið brot af kostnaði er það réttlætismál að greitt sé fyrir ferðir um þau.

Þau rök að vegfarendur um Hvalfjörð eigi val um hvort þeir fari göngin eða aki 40 km lengri leið fyrir fjörðinn þykja ekki haldbær í þessu sambandi.

Hér má einnig nefna Suðurstrandarveg svonefndan en vart verður séð að hann sé það mannvirki sem mest kallar á miðað við ástand vegamála í landinu. Styttling milli Grindavíkur og Þorlákshafnar er innan við 20 km. Hver yrðu viðbrögð ef hann yrði ekki lagður nema vegfarendur þyrftu að greiða gjald fyrir afnot hans. Einnig má nefna veg um Þverárfjall o.s.frv. Á síðastnefndu stöðunum er þó hægt að velja milli leiða.

Hér er um óheppilega mismunun að ræða, þ.e. að á einum stað skuli þurfa að greiða vegtolla en annars staðar ekki þótt aðstæður séu um margt svipaðar. Verður að telja heldur vafasamt að þetta standist siðferðislega svo ekki sé meira sagt og jafnvel lagalega. Minnt skal á að innheimta vegtolla er víða sjálfvirk og þ.a.l. ódýrari en ef hún væri mönnuð.

Í þessu sambandi virðist a.m.k. mega gera kröfu um að byggt verði upp og miðað við ákveðið grunnkerfi samgangna, þar sem fara má um án kostnaðar fyrir vegfarendur, en þar sem verið er að breikka vegi, gera jarðgöng og leggja fleiri en einn veg, sem komast má milli sömu staða, verði vegtollum beitt í auknum mæli til að mismuna ekki vegfarendum um of og halda aftur af mestu ákafamönnum jafnt innan þings sem utan um ótímabærar og e.t.v. óarðbærar framkvæmdir í öllu tilliti.

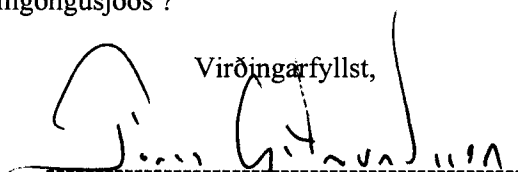
B) Þá kemur að öðru atriði, sem þó tengist hinu fyrra. Á nokkrum stöðum hérlendis hafa einkaaðilar sýnt áhuga á gerð samgöngumannvirkja með það í huga að fá hluta kostnaðar eða hann allan endurgreiddan með vegtollum. Nánast engar reglur gilda um slíka aðkomu einkaaðila að gerð og fjármögnun samgöngumannvirkja.

Sem dæmi um mannvirki sem einkaaðilar hafa sýnt áhuga á að gera eru vegur milli Hólmavíkur og Gilsfjarðar um Arnkötuldal og Gautsdal, sem stytta heilsársleið frá hringveginum til Hólmavíkur og norðanverðra Vestfjarða um 40 km og félag sem undirritaður er í fyrirsvari fyrir, hefur óskað viðræðna um að fá að koma að. Þeim erindum, sem m.a. hefur verið beint til Vegagerðarinnar hefur þó ekki verið svarað með formlegum hætti. Hugmyndir eru til um svokallaðan Norðurveg milli Akureyrar og Reykjavíkur, sem stytta leið um allt að 85 km; göng undir Vaðlaheiði, sem stytta leið um 15 km o.fl. Einnig mætti víða viðhafa þessa aðferð í þéttbýli.

Í dæmunum hér að framan er um að ræða mannvirki sem aldrei verða að öllu leyti fjármögnuð með vegtollum og því þyrfti ríkið með einhverju móti að vera þátttakandi í gerð þeirra. Brýnt er því að sem allra fyrst verði mótuð stefna og settar almennar reglur um beitingu vegtolla og þátt og ábyrgð einkaaðila við gerð samgöngumannvirkja, ekki síst fjármögnun þeirra. Það skal fullyrst að meiri þátttaka einkaaðila við fjármögnun samgöngumannvirkja gegn því að fá kostnað endurgreiddan að hluta eða öllu leyti með veggjöldum mundi leysa ýmsa krafta úr læðingi, krafta sem leiddu til öflugri uppbyggingar innviða samfélagsins og ekki hefur mikið farið fyrir hérlendis. Þá mundi slíkt fyrirkomulag auka ábyrgð og faglega umfjöllun um þennan mála-flokk. Því er brýnt að með markvissum hætti verði hugað að þessum atriðum áður en samgönguáætlanir fyrir árin 2003 til 2006 og 2003 til 2014 verða samþykktar.

C) Undirritaður hefur áður á opinberum vettvangi vakið máls á hugmyndum um svonefndan samgöngusjóð sem fjármagnaði samgöngumannvirki (vegi o.þ.h.) á móti einkaaðilum og eftir atvikum legði lið við fyrstu skrefin við undirbúning og hönnun mannvirkis. (Sjá grein undirritaðs í Morgunblaðinu 9. júlí 2002, sem hér er talsvert byggð á) Sem hluta af fjármunum sem leggja mætti í slíkan sjóð var bent á söluandvirði banka og annarra fyrirtækja í eigu ríkisins. Nú hefur þeim fjármunum mikið til verið ráðstafað og því sýnast fjármunir sem eitthvað munar um ekki verða fengnir nema af tekjustofnum Vegagerðarinnar og síðar e.t.v. af þeim veggjöldum sem áður hafa verið nefnd. Þó má benda á bifreiðagjöld, sem lögð eru á allar bifreiðar og komið var á með lögum nr. 39/1988. Af þeim tekjustofni renna beint í ríkissjóð um 2.500 m.kr. á ári. Væri það ekki beinlínis rökrétt að hluti af þessum tekjustofni rynni til væntanlegs samgöngusjóðs ?

Virðingarfyllst,



Jónas Guðmundsson,
stjórnarformaður í Leið ehf.,
félagi um einkafjármögnun samgöngumannvirkja