



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík 9. nóvember 2018

Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019- 2033 og samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023

Stjórn Félags íslenskra bifreiðaeigenda hefur fengið til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023 þingskjal 174, 173 mál og um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033. FÍB beinir sjónum aðalega að þeim hluta samgönguáætlunar sem fjallar um framkvæmdir á vegakerfinu, nýframkvæmdir, viðhald vega og umferðaröryggisáætlun. Í lögum FÍB segir m.a.: Félagið vill stuðla að auknum valkostum og frelsi í samgöngum. Félagið vill tryggja hreyfanleika með hagsýni, umhverfisvitund og öryggi vegfarenda að leiðarljósi.

Fjármagn

Það er mat FÍB að átaks sé þörf í viðhaldi og nýframkvæmdum vega, sérstaklega vegna þeirrar vanrækslu sem vegakerfið hefur mátt þola á liðnum árum. Fram kemur að áætlunin taki mið af ramma fjármálaáætlunar fyrir árin 2019-2023. Það er jákvætt að í samgönguáætlun eigi framlög til vegafremkvæmda að aukast næstu þrjú árin samanborið við síðustu ár. Það virðist ekki metnaður til að halda áfram á sömu braut til langs tíma því gert er ráð fyrir að skera áætlunina niður um 5.400 m.kr. þegar árið 2022. Við þessar aðstæður boða ráðamenn nýja bílaskatta í formi vegtolla þvert á vilja meirihluta þjóðarinnar. Það sætir furðu að stjórnáamenn og stjórnáamflakkar gangi á bak orða sinna og leggi til stórukna skattheimtu til þess eins að mæta því að verja svipuðu hlutfalli þjóðartekna til vegabóta líkt og var á árunum fyrir hrun. Stjórn FÍB hafnar og mótmælir hugmyndum um vegtolla, veggjöld eða notendagjöld ofan á þá miklu skatta sem þegar eru lagðir á eign og rekstur fjölskyldubílsins.

Samkvæmt framlögðu frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2019 má áætla að tekjur ríkissjóðs af bílum og umferð verði um 80 milljarðar króna. Skatttekjur ríkissjóðs af eldsneyti fyrir utan virðisaukaskatt eru áætlaðar um 29,4 milljarðar króna, kílómetragjald af ökutækjum á að gefa af sér 1,2 milljarða króna og bifreiðagjaldið á að skila 7,7 milljörðum í ríkissjóð. Til viðbótar eru ýmiss önnur gjöld og skattar sem tengjast notkun ökutækja s.s. umferðaröryggis-, vanrækslu- og skráningargjald sem aflar ríkissjóði árlega um 2 milljörðum króna. Tekjur ríkissjóðs af notkun ökutækja fyrir utan virðisaukaskatt verða því um 40 milljarðar króna árið 2019. Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun er gert ráð fyrir að til framkvæmda á vegakerfinu 2019 verði varið ríflega 23,5 milljörðum króna og að framlög til þjónustu vega verði ríflega 5,5 milljarðar króna.



Fjármögnun stærri vegaf framkvæmda með gjaldtöku hefur verið áberandi í umræðunni að undanfögnu. Sumir ráðherrar í ríkisstjórninni hafa viðrað að leggja þessa auknu skatta á almenning. Í þingsályktunartillögunni er talað um notendagjöld til að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins. Ráðherrar sem fyrir skömmu voru andvígir vegtollum, telja væntanlega að notendagjald hljómi betur í eyrum kjósenda en vegtollur. Notendagjald er eitt form af vegtulli og þar með nýr skattur á bíleigendur ofan á það sem þegar er innheimt.

Bjarni Benediktsson, fjármálaráðherra, sagði á haustdögum að fjárframlög ríkisins til vegamála væru að aukast en að bæta þurfi enn frekar í fjármögnunina. Bjarni sagði stöðuna það alvarlega að taka verði pólitíska afstöðu um það hvort flýta eigi tilteknum mikilvægum stórum samgöngubótum með sérstakri gjaldtöku eða vegtollum. Þarna boðar fjármálaráðherra hækkun skatta.

Stjórn FÍB afhenti Ögmundi Jónassyni, innanríkisráðherra, mótmæli 41.000 kosningabærra Íslendinga gegn vegtollum þann 13. janúar 2011. Undirskriftasöfnunin hófst 3. janúar á vefsíðu FÍB og stóð í aðeins 8 daga. Alls mótmæltu 41.000 einstaklingar eða rúmlega 18% Íslendinga 18 ára og eldri fyrirhuguðum vegtollum. Þetta var ein stærsta undirskriftasöfnun sem um getur í Íslandssögunni og aldrei hafa jafn margar undirskriftir safnast á jafn skömmum tíma. Félagið auglýsti þessa söfnun ekki sérstaklega, sendi þara út fréttatilkynningu og fjallaði um málið á heimasíðu FÍB.

Eins og gefur að skilja var hlutfall mótmælanna stærra á þeim svæðum sem mest sveið undan fyrirhuguðum gjöldunum á þeim tíma. Þannig skrifuðu 32% kosningabærra manna í Árborg undir mótmælin, 42% í Hveragerði, 31% í Reykjanesbæ, 28% í Grindavík, 25% í Mosfellsbæ, 38% á Kjalarnesi og 24% á Akranesi. Í sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu var hlutfallið að jafnaði tæp 20%. Mótmælin sýndu ljóslega hug landsmanna til hinna lítt geðfelldu hugmynda stjórnvalda að ætla að mismuna íbúum landsins með sérstakri skattheimtu eftir búsetu. Meirihluti þjóðarinnar er andsnúin því að taka fáeina fjölfarna kafla þjóðvegakerfis, sem byggðir hafa verið upp með skattaframlagi bíleigenda, úr sameiginlegri eigu allra landsmanna og færa þá á forræði hlutafélaga.

Markmið FÍB með undirskriftasöfnuninni var að opna augu stjórnvalda fyrir því glapræði að reisa tollamúra til að fjármagna vegaf framkvæmdir. Samkvæmt gögnum frá Noregi má áætla að hlutfall innheimtukostnaðar vegtolla sé ekki undir 15%. Vegna mannfæðar og umferðarmagns hér á landi er það hlutfall líklega vanreiknað. Til viðbótar greiða vegfarendur virðisaukaskatt af vegtollum.

Á bls. 36 í langtíma áætluninni er fjallað sérstaklega um notendagjöld á vegfarendur. Ný nefnd hefur verið skipuð sem á að fjalla um gjaldtöku af umferð á vegum. Nefndin á að skoða almenna gjaldtöku og sértæka af einstökum mannvirkjum. Þessi vísa hefur oft verið kveðin undanfarin ár. Rökstuðningurinn er sá að sambærileg framlög líkt og undanliðin ár úr ríkissjóði til uppbyggingar vegakerfisins mæti ekki uppbyggingar- og viðhaldsþörf. Það er rétt að framlög til byggingar og viðhalds vega eru ónóg og endurspegla alls ekki skatttekjur ríkissjóðs af bílum og umferð.

Það er furðuleg ályktun að fjölskyldubíllinn sé ekki að leggja næg framlög í formi skatta til uppbyggingar og viðhalds vega. Líklega er notkun einkabílsins eina samgönguformið sem borgar ríflega með sér til samneyslunnar. Framlög til vega hafa verið langt undir skatttekjum hins opinbera af notkun ökutækja í mörg ár. Eign og rekstur fjölskyldubílsins vegur lang þyngst í skattlagningu á umferðina en á sama tíma er það sú notkun sem vegur minnst í sliti á vegum og viðhaldi. Fyrir 10 árum kom eftirfarandi fram í svari samgönguráðherra við fyrirspurn þingmanns um hlutfallslegt niðurbrot vega (burðarþolslega) eftir mismunandi ökutækjum:

Ein ferð flutningabíls án tengivagns með 80% hleðslu gæti valdið svipuðum niðurbrotsáhrifum og 9.000 ferðir 1.800 kg fólksbílfreiðar.

Ein ferð flutningabíls með tengivagn og 80% hleðslu gæti valdið svipuðum niðurbrotsáhrifum

og 12.000 ferðir 1.800 kg fólksbifreiðar.

Aukið niðurbrot þungra bifreiða á vegum, umfram það niðurbrot sem léttari bifreiðar valda, byggist á því að við ákveðin þyngdarmörk margfaldast áhrif á burðarlag vegarins.

Niðurbrotsáhrif þungra bifreiða á burðarþol vega geta verið breytileg, m.a. eftir styrkleika vegar og búnaði ökutækja. Þannig verður hlutfallslegt niðurbrot þungrar bifreiðar meira á vegi með veika uppbyggingu heldur en á vegum með sterka uppbyggingu.

Á sama tíma og við sjáum þessar yfirlýsingar frá ráðamönnum og gælur við vegtolla þá erum við reglulega minnt á furðulegar ákvarðanir um ráðstöfun vegafjár með samþykki meirihluta Alþingis. Hér verður aðeins tekið á tveim alvarlegum ákvörðunum:

Vaðalheiðargöng. Alþingi fór á svig við reglur um ríkisábyrgðir varðandi fjármögnum Vaðlaheiðarganga. Framúrkeyrslan við framkvæmdina stefnir í að fara yfir 10 milljarða króna auk margra missera frestunar á opnun ganganna og enginn virðist bera ábyrgð.

Göng undir Húsavíkurhöfða. Á sínum tíma ákvað ríkisstjórn Íslands að grafa göng undir Húsavíkurhöfða milli hafnarinnar við Húsavík og iðnaðarsvæðisins á Bakka. Í upphafi var gert ráð fyrir að kostnaður við framkvæmdina að Bakka yrði 1,8 milljarðar króna. Endanlegur kostnaður er um 4 milljarðar króna. Allur viðbótarkostnaðurinn rann létt í gegnum fjárveitingavaldið og engin virðist bera ábyrgð á þessari misnotkun á almannafé og framúrkeyrslu á framkvæmdatímanum. Það fóru 4 milljarðar króna í sértæka vegagerð undir Húsavíkurhöfða til styrktar mengandi stóriðju. Vegurinn er lokaður til afnota fyrir aðra vegfarendur en þá sem eiga erindi til eða frá PCC kísilverksmiðjunni. Vegfarendur um land allt borguðu framkvæmdina en mega ekki nota *eigin* veg. Þetta var og er undarleg opinber framkvæmd sem þjónar á engan hátt almennum vegfarendum. Það nýjasta í þessum farsa er að nú er þess krafist, og ráðherrar í ríkisstjórn Íslands taka undir það, að rekstur þessara ganga og vegar sem aðeins er fyrir PCC sé kostaður af vegasjóði almennra vegfarenda.

Umferðaröryggi

Slysaskráningar Samgöngustofu bera vitni um þær þjáningar og hörmungar sem fylgja umferðarslysum. Á tímabilinu frá 2013 til 2017 létust 69 manns í umferðarslysum, 936 slösuðust alvarlega og 5.529 slösuðust lítilega. Fram kemur í umfjöllun um umferðaröryggisáætlun (bls.35 í 5 ára samgönguáætluninni) að árlegur samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum sé 40 – 60 milljarðar króna. Neðar á þeirri síðu er innlegg um framkvæmdir Vegagerðarinnar og umferðaröryggisrýni nýrra vega. Þar er einnig einföld og góð upptalning á helstu aðgerðum Vegagerðarinnar til að ná markmiðum umferðaröryggisáætlunar. Áherslurnar í þessum stutta kafla um umferðaröryggisáætlun á tímabilinu eru jákvæðar og yfirmarkmiðið göfugt um að Ísland verði í hópi þeirra fimm Evrópuþjóða sem búa við besta umferðaröryggið.

Mjög veigamikill þáttur í auknu umferðaröryggi er öruggari vegir. Í umfjöllun langtímaáætlunarinnar (bls.37) undir fyrirsögninni *Forgangsröðun vegaf framkvæmda* eru aðgerðir til að auka umferðaröryggi nefndar. Fram kemur í kafla 2.2. í langtímaáætluninni undir fyrirsögninni *Markmið um öruggari samgöngur* (bls. 34) segir að allar aðgerðir lúti að því að hámarka öryggi, vernda mannslíf og standa jafnfætis þeim ríkjum er fremst standa í öryggismálum.

Það er skoðun stjórnar FÍB að umferðaröryggi eigi að vega þyngst við forgangsröðun verkefna í samgöngumálum á landi. Öruggr umferð varðar hvert mannsbarn og mun skila ríkulegum arði til samfélagsins í heild.

Öryggismat FÍB og EuroRAP á 4.200 kílómetrum íslenska vegakerfisins var kynnt þann 20. mars í vor. Veghlutar fá stjórnur út frá öryggisstöðlum EuroRAP. Samhliða kynningunni var EuroRAP

gagnagrunnur íslenska vegakerfisins gerður aðgengilegur á netinu. Því fleiri stjórnur sem vegarkafklar fá, þess meira telst öryggi þeirra. Niðurstöður öryggismatsins eru sláandi því aðeins 25% íslenskra vega eru með þrjár stjórnur eða meira. Markmiðið er að allir vegir verði að lágmarki þriggja stjórnur.

Íslenska vegakerfið er byggt upp miðað við allt annað samfélag en við búum við í dag. Samhliða fjölgun ferðamanna eykst akstur um vegi landsins. Það þarf að huga sérstaklega að leiðum sem eru eftirsóknarverðar af ferðamönnum. Þetta snýst ekki bara um framkvæmdir heldur ekki síður um viðhald og bætta þjónustu allt árið um kring. Hættulegir vegir vega að öryggi vegfarenda.

Hræðileg slys í umferðinni eru nóturlegur vitnisburður um óviðunandi ástand. Það þarf þjóðaráttak til að draga úr þeim hörmungum og þjáningum sem fylgja umferðarslysum. Fjárfestum í öryggi, það margborgar sig fyrir allt samfélagið.

Áherslur varðandi samgöngur

FÍB tekur undir margar áherslur stjórnvalda og hugmyndir um aðgerðir varðandi samgöngur og umferð sem settar eru fram í samgönguáætlun. Orð eru eitt, aðgerðir annað, FÍB hvetur stjórnvöld til dáða á þessu sviði.

EuroRAP öryggismatið er áfelligdómur en í leiðinni mikilvægt tæki fyrir samgönguyfirvöld til að bæta öryggi og forgangsröðun til framtíðar. Stjórnugjöf EuroRAP öryggismatsins sýnir hvar aðgerða er þörf og hvað þarf að gera til að auka öryggi vega og þar með vegfarenda. EuroRAP gagnagrunnur íslenska vegakerfisins er aðgengilegur á netinu til ráðgjafar fyrir stjórnvöld, veghaldara, veghönnuði, verkataka, tryggingafélög og aðra sem láta sig umferðaröryggi varða.

Reynsla annarra þjóða sýnir að fyrir hverja krónu sem varið er til að bæta vegaöryggi hagnast þjóðfélagið að jafnaði um tvær til fjórar krónur í fækkun slysa. Til mikils er að vinna fyrir okkur Íslendinga. Um 75% af vegakerfinu er með eina eða tvær stjórnur í öryggisúttekt EuroRAP. Fyrir hverja eina stjórnur sem vegur uppfærast sýnir reynslan að slysum fækkar um helming.

Það ríkir ekki sátt um skiptingu framlaga til nýframkvæmda og endurbóta á vegakerfinu í samgönguáætlun. Mestur samfélagslegur ávinningur næst ef farið er í brýnar vegabætur á umferðarþyngstu vegum landsins. Greið og hindrunarlaus umferð dregur úr útblæstri og mengun. Það þarf að tryggja góðar og öruggar samgöngur um land allt en forgangsröðun út frá öryggi og umferðarþunga skilar mestum arði.

Fram kemur í áætluninni að enn sé að finna 39 einbreiðar brýr á hringveginum en margar þeirra verða endurnýjaðar. Á fyrsta tímabili áætlunarinnar mun einbreiðum brúm á hringveginum fækka um níu. Miðað við áætlunina eiga ennþá að vera 30 einbreiðar brýr á hringveginum eftir 5 ár. 30 brýr er allt of mikið á megin umferðaræð Íslands þegar hátt í fjórðungur 21. aldarinnar er liðinn.

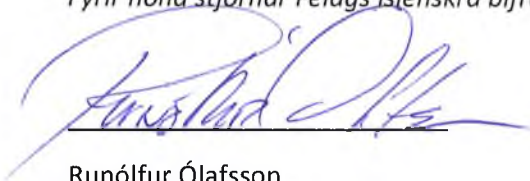
Nýlegt banaslys á Reykjanesbraut skapaði umræður um forgangsröðun framkvæmda og arðsemi framkvæmda. Það hefur því miður tekið allt of langan tíma að klára tvöföldun Reykjanesbrautar sem er tengibraut Íslands við umheiminn. Margföldun erlendra gesta og aukin umsvif á flugvallarsvæðinu gera verkefnið enn meira aðkallandi. Það er nánast móðgun við vegfarendur og skattgreiðendur að ætla að setja þau skilyrði varðandi sjálfsgóðar endurbætur á Reykjanesbraut að ekkert sé hægt að gera nema með því leggja á almenning nýja skatta í formi vegtolla. Þetta er sá vegakafli á landinum sem gefur ríkissjóði hvað ríkulegastar tekjur vegna notkunarskatta vegfarenda.

Það er neikvætt að Hringvegurinn frá Fossvöllum að Bæjarhálsi á Suðurlandsvegi sem er flöskuháls á umferðarflæði innan höfuðborgarsvæðisins og aðgengi umferðar milli Suðurlands og borgarinnar er

ekki á áætlun fyrr en eftir 2024. Það er jákvætt að tvöföldun frá Bæjarhálsi að Vesturlandsvegi sé á áætlun 2019. Þessir veghlutar eru með allra umferðarþyngstu vegum á Hringveginum.

Varðandi forgangs röðun framkvæmda þá telur FÍB mikilvægt að fagaðilar leiði þá vinnu í samráði við kjörna fulltrúa almennings. Við það verk verði tekið mið af þjóðhagslegri arðsemi, umferðaröryggi, atvinnuuppbyggingu og samfélagsþróun. FÍB býður fram krafta sína og þekkingu við slíka vinnu.

Fyrir hönd stjórnar Félags Íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri