

Frumvarp til fjáralaga

fyrir árið 2007.

Flm.: Kristinn H. Gunnarsson, Guðjón A. Kristjánsson,
Grétar Mar Jónsson, Jón Magnússon.

1. gr.

Við 6. gr. fjáralaga fyrir árið 2007 bætist nýr töluliður, svohljóðandi:

7.15 Að semja við hlutafélagið Spöl hf. um að ríkið yfirtaki veggöngin undir Hvalfjörð ásamt tilheyrandi mannvirkjum og skuldum félagsins vegna ganganna og fella þá strax niður veggjalðið um göngin.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Flutningsmenn leggja til að ríkið yfirtaki nú þegar Hvalfjarðargöngin og skuldir sem þeim tilheyra. Samkvæmt gildandi samningi milli ríkisins og Spalar hf. mun ríkið eignast göngin ásamt tilheyrandi mannvirkjum án endurgjalds við lok samningstíma árið 2018. Eftirstöðvar skuldanna eru um 3,9 milljarðar kr. sem verða greiddar upp á næstu 11 árum. Gert er ráð fyrir því samkvæmt frumvarpinu að fjármálaráðherra, fyrir hönd ríkisins, semji við Spöl hf. um yfirtöku eigna og skulda félagsins strax á þessu ári og samhliða verði veggjalðið fellt niður. Ríkissjóður annist síðan greiðslu af áhvílandi skuldum.

Talið var á sínum tíma þegar þessi tilhögun var ákveðin árið 1990 að þróunin yrði á þann veg að víðar yrðu kostnaðarsöm umferðarmannvirki fjármögnuð með sambærilegum hætti. Reyndin hefur orðið sú að Hvalfjarðargöng eru eini kaflinn á þjóðvegum landsins þar sem innheimt er sérstakt veggjald til viðbótar sköttum og gjöldum sem umferðin ber. Þykja ekki forsendur til þess að viðhalda gjaldtöku í Hvalfjarðargöngum í því ljósi.

Gjaldtakan hefur áhrif á búsetuþróun og búsetuskilyrði, einkum á Vesturlandi eins og kemur glögglega fram í álitserð sem Vífill Karlsson hagfræðingur vann fyrir 1. flutningsmann í desember 2004. Miðað við tilteknar forsendur telur Vífill að heildarávinningur Vestlendinga af niðurfellingu gjaldsins verða á bilinu 4,5–5,0 milljarðar kr. að núvirði eða að jafnaði 275–306 millj. kr. árlega.

Síðan álitserðin var samin hefur Spölur endursamið um skuldir sínar og hugsanlega hefur það einhver áhrif á fyrrgreint mat, en það hefur ekki verið athugað sérstaklega. Þó vilja flutningsmenn setja fram það mat sitt að í heild leiði af skuldbreytingunni óveruleg áhrif og því megi styðjast við álitserð Vífils Karlssonar og fá með henni gott mat á þeim ávinningi sem leiðir af niðurfellingu gjaldsins.

Í álitserðinni kemur fram að ávinningurinn fyrir Vestlendinga birtist einkum í herra virði fasteigna, hærri launum, lækkandi vöruverði, aukinni þjónustu og auknu atvinnuúrvali og atvinnuöryggi. Áhrifanna mundi einnig gæta í fjarlægari landshlutum, svo sem á Vestfjörð-

um, Norðurlandi og jafnvel Austfjörðum. Þá er líka um að ræða ávinning í hina áttina, það er að segja íbúar höfuðborgarsvæðisins munu einnig njóta góðs af afnámi gjaldtökunnar og telur Vífill Karlsson að sá ávinningur geti verið meiri í krónum talið ef eitthvað er.

Athyglisvert er að árlegur ávinningur Vestlendinga af því að fella niður veggjaldið er langt í það jafnmikill og ávinningur af Hvalfjarðargöngunum sjálfum. Í októbermánuði 2004 kom út vönduð skýrsla um áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði og búsetuþróun á Vesturlandi, sem Vífill Karlsson vann fyrir samtök sveitarfélaga á Vesturlandi. Niðurstaða hans er að árlegur ávinningur þeirra sé um 500 millj. kr. Niðurfelling veggjaldsins mun auka þennan ávinning um 60%.

Þetta má orða á annan veg, sem sé þann að ákvörðun um að hafa veggjald hafi valdið því að aðeins 60% af mögulegum ávinningi Vestlendinga af Hvalfjarðargöngunum hafi skilað sér til íbúanna og þeir því farið á mis við framfarir, sem því nemur, sem hefðu annars orðið eftir að göngin voru tekin í notkun. Sama er líklegt að eigi við um íbúa höfuðborgarsvæðisins, ávinningur þeirra af göngunum er verulegur og veggjaldið hefur dregið úr honum.

Flutningsmenn leggja áherslu á gildi Hvalfjarðarganganna og nauðsyn þess að ráðist var í gerð þeirra, þrátt fyrir veggjald. En gjaldið hefur hindrað fullan ávinning af göngunum til þessa og flutningsmönnum þykir tímabært að bæta úr með frumvarpi þessu.

Fylgiskjal I.

Álitsgerð um veggjald Hvalfjarðarganganna. (Desember 2004.)

Undirritaður hefur nýlega unnið umfangsmikla rannsókn á áhrifum Hvalfjarðarganga á búsetuþróun og búsetuskilyrði á Vesturlandi. Í kjölfar rannsóknarinnar barst fyrirspurn frá Kristni H. Gunnarssyni, þingmanni í Norðvesturkjördæmi um það hversu mikið Vestlendingar mundu hagnast á niðurfellingu veggjalds um Hvalfjarðargöng sem tæki gildi á miðju ári 2005.

Athugun leiðir í ljós að miðað við tiltekna forsendur mun heildarávinningur Vestlendinga af niðurfellingu veggjalds verða á bilinu 4,5–5,0 ma.kr. að núvirði. Það gerir að jafnaði 275–306 m.kr. að jafnaði árlega.

Ávinningurinn felst m.a. í:

1. *Hærra virði fasteigna.* Í rannsóknnum undirritaðs kom í ljós að fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu hefur áhrif á raunvirði fasteigna. Með vegstyttingum eykst raunvirði fasteigna í dreifbýli og veggjald að samgöngumannvirkjum dregur úr þessum áhrifum og er reyndin í tilfelli Hvalfjarðarganganna.
2. *Hærra launum.* Jafnvel þó rannsókn undirritaðs hafi bent til þess að meðallaun hafi ekki hækkað við opnun ganganna þá er það vegna þess að Akranessvæðið, sem varð mest fyrir núverandi vinnumarkaðslegum áhrifum Hvalfjarðarganganna hefur haft meðaltekjur sem er á svipuðum nótum og á höfuðborgarsvæðinu. Hins vegar mun fjarlæging veggjaldsins stækka vinnumarkað höfuðborgarsvæðisins upp í Borgarnes og jafnvel lengra vestur Mýrar og norður Borgarfjörð. Þar hafa meðaltekjur verið mun lægri heldur

en á höfuðborgarsvæðinu eða sem nemur aðeins 75–80% af meðallaunum höfuðborgarsvæðisins.

3. *Auknu atvinnuúrvali og atvinnuöryggi.* Við stækkun vinnumarkaðarins munu fleiri Vestlendingar upplifa auknið atvinnuúrval og öryggi á vinnumarkaði.
4. *Lækkandi vöruverði.* Með fjarlægingu gjaldsins lækkar flutningskostnaður og það mun renna stöðum undir rekstur lágvöruverðsverslana á fleiri stöðum utan höfuðborgarsvæðisins.
5. *Aukinni þjónustu.* Vegna vaxandi frístundabyggðar og hugsanlega aukinnar andborgarmyndunar, auk lægri flutnings- og ferðakostnaðar, má búast má við aukinni þjónustu sem birtist m.a. í:
 - a. Meira matvöruúrvali.
 - b. Rekstur sérvöruslana verður arðbærari sem leiðir til fjölgunar þeirra og/eða stækkun þar með auknu vöruúrvali.
 - c. Arðbært getur orðið að reka sérhæfða þjónusta á fleiri stöðum.
 - d. Aukið aðgengi Vestlendinga að opinberri þjónustu sem finnst á höfuðborgarsvæðinu.
 - e. Aukin umhverfis- og lífsgæði í formi auðveldara aðgengis að menningar- og skemmtanalífi.

Jafnvel þótt þessari spurningu hafi verið svarað fyrir afmarkaðan landshluta, Vesturland, þá er rökrétt að álykta að áhrif ganganna, sem þegar er nokkur á Vestfjörðum, Norðurlandi vestra, Norðurlandi eystra og jafnvel að Austfjörðum, muni einnig aukast við þetta. Þetta staðfesta gögn sem liggja fyrir í rannsókn undirritaðs um áhrif Hvalfjarðarganganna á Vesturlandi. Þess utan þá er ávinningur höfuðborgarbúa allnokkur og ef eitthvað, sá mesti í krónum og aurum talið fyrir einstakan landshluta. Ávinningur höfuðborgarbúa felst einkum í aðgangi að vinnu- og vörumarkaði auk frístundabyggðar, svo það helsta sé nefnt.

Tekið skal fram að heildartalan er frekar varlega áætluð.

Vífill Karlsson, hagfræðingur.

Fylgiskjal II.

SAMNINGUR
um veltengingu við utanverðan Hvalfjörð,

Með vísan til laga nr. 45/1990 um veltengingu um utanverðan Hvalfjörð gera samgönguráðherra og hlutafélagið Spöluur hf. (félagið) með sér svofelldan

s a m n i n g:

1. gr.

Félagið hefur verið stofnað með hlutafé að fjárhæð 70 - 100 millj. kr. til þess að annast undirbúning, fjármögnun og framkvæmdir við veltengingu við utanverðan Hvalfjörð, svo og rekstur um tiltekinn tíma. Vegagerðin (Vg) verður hluthafi í félaginu með framlagi sem nemur kostnaði við athuganir þær. sem fyrir liggja.

Réttindi og skyldur félagsins samkvæmt samningi þessum eru yfirfæranlegar af hálfu félagsins til tryggingar lántöku og/eða á annan hátt, annað hvort:

- a) með samruna félagsins við annað félag, sem sérstaklega kynni að vera stofnað til að annast fjármögnun, framkvæmdir og rekstur ganganna eða
- b) til annars félags sem mun takast á hendur ábyrgð á fjármögnun, framkvæmd og rekstri ganganna.

Ákvæði samningsins skulu gilda að breyttu breytanda fyrir það félag.

2. gr.

Félagið hefur nú lokið við og lagt fram úttekt á tæknilegri hagkvæmni þess að gera veggöng undir Hvalfjörð um Hnausaskersleið og mun eins fljótt og framkvæmanlegt er ljúka við úttekt á fjárhagslegri hagkvæmni á byggingu og rekstri ganganna og fjármögnun þeirra og kynna niðurstöðurnar fyrir samgönguráðherra, um leið og það er framkvæmanlegt, ásamt áformum félagsins um framhald málsins.

3. gr.

Leiði hagkvæmnisathuganir í ljós, að mati félagsins, að veggöngin geti orðið arðvænt viðskiptafyrirtæki, skal félagið allt til 31. desember 2002 hafa einkarétt á að leggja veggöng um utanverðan Hvalfjörð og innan þess tíma velja þeim stað, kaupa nauðsynleg landsréttindi, hanna verkið og framkvæma og fjármagna það að öllu leyti. Síðastnefnd tímamörk skulu þó framlengjast verði félagið fyrir töfum við framkvæmd verksins vegna töviðráðanlegra orsaka. Verði framkvæmdir í Hvalfirði ekki hafnar innan 4ra ára frá staðfestingu samnings þessa, fellur einkaréttur félagsins þó niður.

Staðsetning og tilhögun mannvirkja hefur verið staðfest af samgönguráðherra. Akbraut í göngum skal vera að lágmarki tvær akreinar. Við ákvörðun um gerð og búnað ganga skal miðað við það, að þau fullnægi norskum stöðlum samkvæmt norskum hönnunareglum um veggöng nr. 021 útgefin af norskum vegagerðinni um tilsvarendi jarðgöng bæði hvað varðar þægindi og öryggi umferðar, svo og um rekstraröryggi ganga.

Samgönguráðuneytið skal afla samþykkis Vg á öllum hönnunarpáttum fyrir veggöngin áður en bygging þeirra hefst.

4. gr.

Samgönguráðherra skuldbindur sig til að greiða fyrir veltengingunni og rekstri vegganganna jafnframt því að:

- a) ábyrgjast eignarnám nauðsynlegs lands vegna byggingar ganganna, ef slíkt aðgerð reynist óhjákvæmiieg;
- b) ljúka við gerð vegar að gangamunnum í samræmi við vegstaðal þann er nefndur er í 5. gr. hér að neðan, eigi síðar en þegar göngin eru tilbúin til notkunar;
- c) halda við vegum í nágrenni ganganna í samræmi við vegstaðla Vg sem vikið er að í 5. gr. hér að neðan;
- d) hætta og endurvekjja ekki opinberan fjárstuðning við rekstur ökutækja- og farþegaferju milli Reykjavíkur og Akraness eða annarra staða þar á milli;
- e) hefja ekki innheimtu vegtolla á vegum í nágrenni ganganna sem hafa myndu neikvæð áhrif á umferð um þau;
- f) hvorki srytta núverandi veg um Hvalfjörð um meira en tvo kílómetra né endurbæta veginn umfram núverandi vegstaðal hans (B3). Endurbyggingu brúa og minniháttar vegstytinga vegna þeirra teljast hluti ofangreindra tveggja kílómetra;
- g) hvorki hindra né trufla rekstur ganganna á gildistíma samnings þessa;
- h) aðstoða við öflun allra nauðsynlegra staðfestinga varðandi skipulag, hönnun og byggingu.

5. gr.

Leggja skal veg í vegflokki B2, sbr. vegstaðal Vg frá Vesturlandsvegi að veggöngunum sunnan fjarðar. Jafnframt skal tengja göng við hringveginn norðan fjarðar og við Akranes. Þessar vegtengingar skulu vera að lágmarki í vegflokki B3. Vegagerð þessi skal fara fram um leið og veggangagerðin þannig að hvoru tveggja sé lokið á sama tíma. Vg annast gerð og viðhald þessara vega og greiðist kostnaður af vegáætlun.

Mörk vegar og ganga skulu vera þar sem sneiðing að göngum hefst frá óhreyfðu jarðvegsyfirborði, ef um göng í bergi er að ræða. Aðilar skulu semja um sambærileg mörk ef um aðrar lausnir er að ræða.

6. gr.

Með samningi þessum er félaginu heimilað að upna veggöng til umferðar og reka þau á viðskiptagrundvelli með innheimtu veggjalds. Rekstrartímabilið telst frá mánaðamótum næst eftir að regluleg gjaldtaka félagsins af umferð hefst. Tímabiliinu lýkur um leið og allur kostnaður við göngin hefur fengið endurgreiddur samkvæmt eftirfarandi uppgjöri:

- 1) Stofnkostnaður og endurbætur á uppfærðu verðlagi hvers tíma miðað við lánskjaravísitölu eða aðra vísitölu sem aðilar koma sér saman um og útfærð með þeim hætti sem aðilar koma sér saman um, eða gengisútreikningi sem aðilar kynnu að koma sér saman um, ef fjármögnun hefur verið með erlendu lánsfé. Einnig hugsanlegar greiðslur skv. 2. mgr. 9. gr. hér á eftir.
- 2) Viðhald og annar rekstrarkostnaður mannvirkjanna.
- 3) Kostnaður við innheimtu veggjalds og eðlilegur stjórnunarkostnaður félagsins vegna starfsemi þess við rekstur ganganna.
- 4) Raunvextir, þ.e. fjármagnsgjöld, þar með talinn kostnaður vegna uppgreiðslu láns fyrir umsaminn tíma (ef um er að ræða), að frádregnum fjármunarekjum að teknu tilliti til reiknaðarar verðbreytingarfærslu. Verðbreytingarfærslan er reiknuð eftir vísitölu skv. lið 1.
- 5) Skattar, sem á félagið verða lagðir.
- 6) Arðgjöf af uppfærðu hlutafé, 14% á ári. (Uppfærsla skal reiknuð eftir vísitölu skv. lið 1).

Félagið skal senda samgönguráðuneytinu árlega ársreikninga sína. Einnig skal senda uppgjör til ákvörðunar á lengd endurgreiðslutímans. Í því uppgjöri skal koma fram að hve miklu leyti tekjur hafa náð að greiða niður kostnað skv. liðum 1) - 6) hér að framan.

Ríkisendurskoðun er heimilt að yfirfara bókhald og reikningskil félagsins í samráði við löggiltan endurskoðanda þess.

Uppfylli samgönguráðuneytið ekki skyldur sínar samkvæmt samningi þessum og bætur ekki úr vanefndum sínum innan tólf mánaða frá skriflegri tilkynningu félagsins um þær, skal ráðuneytið greiða fjárhæð til félagsins sem svara til tekjumissis þess á tímabilinu á þann hátt sem um getur í grein þessari.

7. gr.

Við lok samningstímans skulu veggöngin ásamt tilheyrandi mannvirkjum verða eign ríkisins án endurgjalds til félagsins. Veggöngum skal skilað í góðu ástandi með tilliti til aldurs þeirra samkvæmt úttekt sem gerð verður við afhendingu.

Samgönguráðuneytið hefur heimild, innan þeirra marka sem samningur þessi setur því, til að gera samkomulag við aðra aðila, þ.m.t. lánveitendur og/eða verktaka, um atriði sem tengjast framkvæmd verksins.

8. gr.

Félagið skal hafa frjálshendur um ákvörðun veggjalds sem innheimt yrði fyrir hinar ýmsu tegundir farartækja og á mismunandi tímum árs án flutunar stjórnvalda, allt með hlidsjón af því, að vegfarendur eigi þess alltaf kost að aka fyrir fjórðinn. Óheimilt er að hækka veggjald vegna úmabundinna samgönguferfðleika á leiðinni fyrir Hvalfjörð.

9. gr.

Samkvæmt úrskurði ríkisskattstjóra, dags. 19. 10. 1990, er gjaldskyld umferð um veggöng virðisaukaskattskyld þjónusta og mun félagið þess vegna fá útlagðan virðisaukaskatt endurgreiddan úr íkissjóði.

Samningurinn er við það miðaður að virðisaukaskattur af umferðartekjum verði ekki hærri en 14%, eða eins og af fólksflutningum á hverjum tíma. Komi til hækkunar skattsins umfram 14%, mun ríkissjóður tryggja að sú hækkun hafi ekki áhrif á greiðslugemu félagsins á endurgreiðslutíma stofnlána.

Veggöngin og mannvirki þeim tengd skulu vera undanþegin fasteignamati og þar með úlagningu fasteignagjalda eins og önnur vegamannvirki.

10. gr.

Félagið skal að meirihluta vera í eigu aðila með heimilisfesti á Íslandi og skal nota innlenda þekkingu og vinnuafli eftir því sem kostur er. Félagiði skal úvallt leita hagstæðustu leiða varðandi framkvæmdir og fjárflyun.

11. gr.

Samgönguráðuneytið, Vg og félagið skulu mynda samstarfsnefnd til að fylgjast með og ráðgast um áætlunargerð og framkvæmd verkefnisins, svo og um rekstur vegganganna á samningstímanum, bæði tæknilega og fjárhagslega.

Samgönguráðuneytið skal við lok byggingar vegganganna tryggja að Vg gefi út vonortð til staðfestingar á því að byggingu þeirra sé lokið og að þau hafi verið byggð í samræmi við áður samþykktu hönnunaruppdrætti.

12. gr.

Rísi ágreiningur um framkvæmd þessa samnings, skal honum vísað til meðferðar dómstóla nema um annað verði samið.

Samningur þessi kemur í stað samnings sem upphaflega var gerður 25. janúar 1991 en breytt með samningi dags. 23. júní 1993.

Reykjavík, 22. apríl 1995.

Haraldur Blöndh
 Samgönguráðgjafi
Ástríður Söfnun
 fjármálaráðgjafi

F. h. Spalar hf.
Georgi Þorðarson
Bláa Línur
Ólafur Guðmundsson
 Stjórnari

Fylgiskjal III.

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi:

Áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði og búsetuþróun á Vesturlandi.

Úr skýrslunni Samgöngubætur og búseta eftir Vífil Karlsson hagfræðing.

(Október 2004.)

Rannsóknin fjallar um áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði, búsetuþróun og stöðu atvinnulífsins á Vesturlandi en sem kunnugt er þá stytta þau þjóðveginn á milli höfuðborgarsvæðisins og Akraness um 60 km en 42 km á aðra staði. Sérstaða rannsóknarinnar er að hún er þverfagleg félags- og hagfræðirannsókn auk þess sem hún fjallar um áhrif samgöngubóta á nærumhverfi sitt og er í henni að finna allnokkurt nýnæmi. Þar sem ekki er svo langt um liðið síðan göngin voru opnuð er lögð áhersla á skammtímaáhrif ganganna og einblint er á breytingar frá 1994 til 2004. Vesturlandi er skipt upp í fjögur svæði, Akranessvæði, Borgarfjarðarsvæði, Snæfellsnes og Dali. Til samanburðar voru einnig kannaðar breytingar á svæðum sem ekki hafa notið hliðstæðra samgöngubóta. Viðmiðunarsvæðin eru Árborg og Ölfushreppur fyrir Akranessvæði, Rangárþing eystra og ytra fyrir Borgarfjarðarsvæði, Grindavík, Sandgerði og Gerðahreppur fyrir Snæfellsnes og Mýrdalshreppur fyrir Dali.

Meginniðurstöður skýrslunnar byggjast á könnun sem RHA vann fyrir SSV þróun og ráðgjöf haustið 2003. Spurningalistar voru sendir til 1.484 einstaklinga með búsetu/lögheimili á Vesturlandi. Könnuninni var fylgt eftir með símtölum og bærust svör frá 830 eða 55,9% þátttakenda, sem skiptist þannig að 382 bjuggu á Akranesi, 201 í Borgarfirði, 194 á Snæfellsnesi og 53 í Döllum. Skýrslan byggist einnig á umferðarkönnun Vegagerðarinnar og tölfræðilegum gögnum sem tiltæk eru um Vesturland og samanburðarsvæðin sem nýtt voru bæði í kostnaðar- og nytjagreiðningu auk annarra undirgreininga. Bent skal á að niðurstaða kostnaðar- og nytjagreiðningarinnar er háð þeim forsendum sem hún byggist á.

Kannaðar voru breytingar m.a. á mannfjölda, flutningum, aldursskiptingu, atvinnutekjum, atvinnuleysi og eignamarkaði. Skoðaðir voru þættir eins og lækkun ferðakostnaðar, fækkun slysa, áhrif á vinnumarkaði, vöru- og þjónustumarkaði, eignamarkaði, þjónustu hins opinbera, umhverfis og afkoma atvinnuveganna.

Áhrif Hvalfjarðarganganna má draga saman með því að segja að þau hafi komið Vesturlandi í sömu stöðu og Suðurland var fyrir opnun ganganna. Jafnvel þótt áhrif ganganna á Vesturland hafi verið mikil þá eru sterkar vísbendingar fyrir því að áhrif þeirra á höfuðborgarsvæðið geti verið meiri. Ef litið er til einstakra þátta þá eru helstu niðurstöður eftirfarandi:

Heildarávinningur ganganna er í kringum 503 m.kr. fyrir Vestlendinga alla að jafnaði árlega, þar sem 394 m.kr. falla íbúum á Akranessvæðinu í skaut, um 50 m.kr. til íbúa Borgarfjarðarsvæðis og Snæfellsness hvors um sig og 7 m.kr. til Dalamanna.

Mikil áhrif voru á ferðakostnað Vestlendinga. Hann lækkar um 10–50% allt eftir eðli umferðar og búsetu vegfarenda. Aukin fjölbreytni og öryggi á vinnumarkaði. Jafnvel þótt áhrif ganganna á meðallaun og atvinnuleysi séu ekki marktæk þá eru fjölbreytni starfa og öryggi á vinnumarkaði vissulega jákvæð vinnumarkaðsleg áhrif ganganna.

Lækkun vöruverðs og aukið vöruúrval. Matvöruverð hefur t.a.m. lækkað um 3%. Þess utan hefur úrval matvöru og sérhæfðrar þjónustu aukist. Þróun á sérvöruúrvali hefur hins

vegar verið neikvæð á Akranessvæðinu en jákvæð og frekar jákvæð annars staðar á Vesturlandi.

Á fasteignamarkaði fjölgað eignum og verð hækkar. Verð á íbúðarhúsnæði hefur hækkað eða á eftir að hækka um 13%–18,6% og iðnaðarhúsnæði um 10,5%–15%. Sumarhúsum fjölgað um 1%–4% árlega vegna Hvalfjarðarganganna. Eftirspurn bújarða hefur aukist.

Bætt aðgengi að opinberri þjónustu. Aðgengi Vestlendinga að sérhæfðri heilbrigðisþjónustu og háskólamenntun hefur batnað mjög mikið. Aðgengi að framhaldsskólum og aðstöðu til íþróttar- og tómstundaiðkunar hefur batnað mikið.

Aðgengi Vestlendinga að menningar- og skemmtanalífi hefur tekið mjög jákvæðum breytingum.

Neikvæð umhverfisáhrif í formi hvers kyns mengunar virðast ekki vera almenn en ferðum hefur fjölgað mjög mikið sérstaklega til og frá höfuðborgarsvæðinu eða um 30%.

Í rannsókninni kom skýrt fram að væntingar Vestlendinga til framtíðar Vesturlands hafa stóraukist. Það er einn mikilvægasti árangur Hvalfjarðarganganna þar sem jákvæðar væntingar eru frumforsenda fjárfestinga og framkvæmda í hverju hagkerfi.

Samskipti Vestlendinga við íbúa á höfuðborgarsvæði hafa stóraukist sem sjá má á tölum yfir umferðaraukningu en hún varð a.m.k. 30% vegna Hvalfjarðarganganna.

Opnun Hvalfjarðarganganna hefur leitt og á eftir að leiða til fjölgunar fyrirtækja á Vesturlandi. Á Suðvesturlandi fer mest fyrir fjölgun iðnaðarfyrirtækja en á Norðvesturlandi fyrirtækjum í verslun og þjónustu. Efling þekkingariðnaðar er áberandi á Borgarfjarðarsvæðinu á árunum eftir opnun ganganna og er að öllum líkindum vegna samspils á eflingu háskóla- starfs og tilkomu Hvalfjarðarganga að þakka.

Fullyrða má að Hvalfjarðargöng eigi sinn þátt í því að íbúum hefur fjölgað á Vesturlandi að einhverju ráði í fyrsta skipti í 20 ár jafnvel þótt aðrir þættir hafi byggst upp á sama tíma, eins og stóriðja á Grundartanga og háskólar í Borgarfirði svo dæmi séu tekin. Þetta sést á því að íbúaþróun eflist líka á Snæfellsnesi og í Dölum. Ennþá er fjölgun mest í elstu aldurshópunum. Kynjahalli fer minnkandi.

Vannýtt tækifæri felast einkum í lækkun veggjalds, endurskoðun almenningssamgangna og kynningar á kostum Vesturlands til dvalar í skemmri eða lengri tíma, búsetu og atvinnu- starfsemi. Yfirleitt gildir að áhrifanna gæti mest meðal Vestlendinga sem búa næst göngunum en síðan dregur úr þeim eftir því sem fjær dregur. Þetta og margt fleira kemur í ljós þegar fyrrgreind áhrif eru tekin saman (tafla 1).

Tafla 1: Áhrif Hvalfjarðarganganna.

Hlutlægt mat staðtalna í m.kr. auk huglægs mats spurningakönnunar og rýnihópa.

Attriði	Vestur-land	Akranes-svæði	Borgar-fjarðar-svæði	Snæ-fellsnes	Dalir
<i>Bygging, viðhald & rekstur</i>					
Byggingartími	60	60	0	0	0
Rekstrartími	57	57	0	0	0
Ávöxtun eigin fjár	7	7	0	0	0
<i>Ávinningur notenda</i>					
Ferðakostnaður	482	383	45	48	7
Lægri slysakostnaður	19,5	10,6	6,4	2,1	0,4
<i>Vinumarkaður</i>					
Almenn launaþróun	Hlutlaust	Hlutlaust	Hlutlaust	Hlutlaust	Hlutlaust
Atvinnutækifæri	Jákvætt	Mjög jákvætt	Frekar jákvætt	Hlutlaust	Hlutlaust
Atvinnuöryggi	Frekar jákvætt	Frekar jákvætt	Hlutlaust	Hlutlaust	Hlutlaust
<i>Vöru- & þjónustumarkaður</i>					
Matvöruverð	296	216	34	39	6
Úrval matvöru	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Jákvætt	Frekar jákvætt
Úrval sérvöru	Hlutlaust	Neikvætt	Jákvætt	Frekar jákvætt	Litils háttar Jákvætt
Úrval sérhæfðar þjónustu	Frekar jákvætt	Frekar neikvætt	Jákvætt	Frekar jákvætt	Frekar jákvætt
Þjónusta opinberra stofnana og stjórnsýslu*	Frekar jákvætt	Frekar jákvætt	Frekar jákvætt	Frekar jákvætt	Frekar jákvætt
<i>Eignamarkaður</i>					
Virði íbúða***	321	193	54	69	4
Virði atvinnuhúsnaðis***	62	30	17	14	1
Traustari búsetuvæntingar	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Jákvætt
<i>Þjónusta hins opinbera</i>					
Framhaldsskólamenntun,	Jákvætt	Mjög jákvætt	Frekar jákvætt	Frekar jákvætt	Jákvætt
Háskólamenntun	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Frekar jákvætt	Jákvætt
Sérhæfð heilbrigðisþjón.	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt
Íþróttir- & tómsundaiðkun	Jákvætt	Jákvætt	Frekar jákvætt	Jákvætt	Frekar jákvætt
Almenningssamgöngur	Frekar neikvætt*	Neikvætt*	Frekar neikvætt*	Frekar neikvætt*	Frekar neikvætt*
<i>Umhverfis- & lífsgæði</i>					
Menningarlíf	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt
Skemmtanalíf	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt	Mjög jákvætt
<i>Annad</i>					
Umhverfisáhrif v/aukinnar umferðar**	Hlutlaust	Hlutlaust	Hlutlaust	Hlutlaust	Hlutlaust
Umferðarþungi**	Frekar neikvætt	Frekar neikvætt	Frekar neikvætt	Frekar neikvætt	Frekar neikvætt
Fjölgun ferða einstaklinga	Fjölgað mikið	Fjölgað mikið	Fjölgað	Fjölgað	Frekar fjölgað
Heildarávinningur á ári****	503	394	51	50	7

* Vikið frá megin reglunni vegna mikillar óvissu í svörum.

** Vikið frá megin reglunni vegna mikillar óvissu í svörum og stuðst frekar við niðurstöður opinna, óbeinna spurninga auk rýnihópa.

*** Þar sem komið hefur fram að gangagjaldið fresti ávinningi íbúðarhúsnaðis þá verður þessi upphæð lægri. Ef hin frestast að öllu leyti þá kemur þessi ávinningur 20 árum eftir opinum ganganna sem hefur það í för með sér að ávinningur gæti numið aðeins fjórðungi af útreiknaðri tölunni, eða rétt rúmum 153 m.kr. fyrir Vesturland í heild.

**** Þessi tala er samtala ferðakostnaðar og slysakostnaðar.