

Nefndarálit

um tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018.

Frá meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Sigurberg Björnsson og Friðfinn Skaftason frá innanríkisráðuneyti, Hrein Haraldsson og Eirík Bjarnason frá Vegagerðinni, Hafstein S. Hafsteinsson og Jón Gunnar Vilhelmsson frá fjármála- og efnahagsráðuneyti, Aðalstein Óskarsson og Friðbjörgu Matthíasdóttur frá Fjórðungssambandi Vestfirðinga, Loga Mhá Einarsson og Pétur Þór Jónsson frá Eyþingi, Sigrúnu Blöndal og Björgu Björnsdóttur frá Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi, Dag B. Eggertsson, Pál Guðjónsson og Pétur Ólafsson frá Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Einar Jón Pálsson og Berglindi Kristinsdóttur frá Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum, Bjarna Guðmundsson frá Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga, Björn Línal Traustason og Adolf Berndsen frá Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Pál S. Brynjarsson frá Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi, Guðjón Bragason frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Ingimund Sigurpálsson frá Isavia, Þránd Arnþórsson og Ragnar Róbertsson frá Akstursíþróttasambandi Íslands, Jón F. Bjartmarz og Pál Heiðar Halldórsson frá ríkislögreglustjóra, Gunnar Geir Gunnarsson og Höllu Sigrúnu Sigurðardóttur frá Samgöngustofu, Árna Jóhannsson frá Samtökum iðnaðarins, Friðrik Friðriksson frá Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi, Gísli Gíslason frá Hafnasambandi Íslands, Róbert Ragnarsson og Kristínu Maríu Birgisdóttur frá Grindavíkurbæ, Þorstein Björnsson frá Dalvíkurbyggð, Gunnar Val Sveinsson frá Samtökum ferðaþjónustunnar, Árna Davíðsson frá Landssamtökum hjólreiðamanna, Arnbjörgu Sveinsdóttur, Margréti Guðjónsdóttur og Vilhjálm Jónsson frá Seyðisfjarðarkaupstað, Örn Sigurðsson og Gunnar H. Gunnarsson frá Samtökum um betri byggð, Hörð Guðbrandsson, Óðin Elísson og Guðmund Davíðsson frá Kjósarhreppi, Ísak Erni Kristinsson, Guðberg Ingólf Reynisson, Mörtu Jónsdóttur og Margréti Sanders frá samtökunum Stopp – hingað og ekki lengra og Ólaf Rúnar Ólafsson, Jón Stefánsson og Stefán Árnason frá Eyjafjarðarsveit.

Nefndinni bárust umsagnir um tillöguna frá Akstursíþróttasambandi Íslands, Akureyrarkaupstað, Árneshreppi, Bláskógabyggð, Byggðastofnun, Dalabyggð, Dalvíkurbyggð, Eyþingi, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Fjallabyggð, Fjarðabyggð, Fjórðungssambandi Vestfirðinga, Fljótsdalshéraði, Grímsnes- og Grafningshreppi, Grindavíkurbæ, Hafnarfjarðarbæ, Hafnasambandi Íslands, Hrunamannahreppi, Húnaþingi vestra, Ísafjarðarbæ, Landssamtökum hjólreiðamanna, Mosfellsbæ, Reykjavíkurborg, ríkislögreglustjóra, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi, Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum, Samgöngustofu, Samtökum atvinnulífsins, Samtökum iðnaðarins, Samtökum ferðaþjónustunnar og Samtökum verslunar og þjónustu, Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga, Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi, Samtökum um betri byggð, Sandgerðisbæ, Sauðfjársetri á Ströndum og Ferðaþjónustunni Kirkjubóli á Ströndum, Seyðisfjarðarkaupstað, Sigurpáli Ingibergssyni, Skeiða- og Gnúpverjahreppi,

Skipulagsstofnun, Skorradalshreppi, Skútustaðahreppi, Sveitarfélaginu Hornafirði, Sveitarfélaginu Ölfusi og Vesturbyggð.

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun til fjögurra ára er unnin og lögð fram á grundvelli laga um samgönguáætlun, nr. 33/2008. Skv. 3. gr. laganna skal fjögurra ára áætlun samgönguáætlunar endurskoðuð á tveggja ára fresti og þá unnin ný áætlun fyrir næstu fjögur ár og lögð fram á Alþingi ný þingsályktunartillaga um hana þannig að ávallt sé í gildi samþykkt áætlun fyrir a.m.k. tvö ár í senn. Skv. 2. gr. laganna leggur ráðherra á fjögurra ára fresti fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem mörkuð skal stefna fyrir allar greinar samgangna næstu tólf árin. Fjögurra ára samgönguáætlun skal vera í samræmi við og innan ramma tólf ára samgönguáætlunar. Nú er í gildi ályktun Alþingis nr. 48/140 frá 19. júní 2012, um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022. Sama dag var með ályktun Alþingis nr. 47/140 samþykkt fjögurra ára áætlun fyrir árin 2011–2014. Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016 var lögð fram á Alþingi á 141. löggjafarþingi (575. mál) en var ekki rædd. Hún var aftur lögð fram á 143. löggjafarþingi (495. mál) en hlaut ekki afgreiðslu. Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun var enn lögð fram á 144. löggjafarþingi (770. mál) og var hún þá afgreidd frá umhverfis- og samgöngunefnd en hlaut ekki endanlega afgreiðslu Alþingis. Árið 2015 og það sem af er árinu 2016 hefur því ekki verið í gildi fjögurra ára áætlun og er það í andstöðu við 2. mgr. 3. gr. laga um samgönguáætlun. Nefndin áréttar að í fjögurra ára samgönguáætlun birtist stefnumörkun stjórnvalda í viðhaldi og uppbyggingu samgöngukerfisins með aðkomu lýðræðislega kjörinna fulltrúa á Alþingi. Mikilvægt er því að á hverjum tíma sé í gildi fjögurra ára samgönguáætlun til að byggja þá vinnu á.

Almennt um samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018.

Nefndin hefur nú annað árið í röð fjallað um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018. Fyrri tvö árin byggja á raunframlögum fyrir árið 2015 og fjárlögum fyrir árið 2016. Samkvæmt tillögunni er lagt til að á tímabilinu verði röskum 120 milljörðum kr. varið til framkvæmda í samgöngumálum á árunum 2015–2018. Er það nokkur hækkun frá þeirri tillögu sem lögð var fram á síðasta þingi. Flestir liðir horfa til hækkunar þegar á heildina er litið en einstaka framkvæmdir hafa hækkað eða lækkað frá fyrri áætlun og þá hafa nokkrar framkvæmdir verið færðar til í tíma. Tillögur sem eru gerðar varðandi framlög til vegamála hafa hækkað nokkuð en minni hækkun er á framlögum til hafnamála og flugmála. Við afgreiðslu málsins úr umhverfis- og samgöngunefnd á síðasta þingi voru lagðar til nokkrar breytingar sem sumar hverjar eru nú lagðar til í áætluninni en fjallað verður nánar um þær hér á eftir.

Fjármögnun samgönguáætlunar og fjárfestingar í samgönguinviðum.

Á fund nefndarinnar komu fulltrúar allra landshlutasamtaka en á vettvangi þeirra starfa sveitarfélög landsins saman innan staðbundinna samtaka sem vinna að sameiginlegum hagsmunamálum sveitarfélaganna í hverjum landshluta. Samgöngumál eru þannig í eðli sínu að fjalla þarf um þau með tilliti til hagsmuna landsvæða enda tengja samgöngumannvirki saman byggðir og búa til stærri atvinnusvæði. Þannig gegna þeir grunninnviðir sem samgöngukerfið er veigamiklu hlutverki í þjóðfélaginu. Þróun síðustu áratuga hefur verið sú að atvinnusvæði stækka með tilkomu betri samgangna og veita þannig íbúum aukin tækifæri. Samfara þessari þróun leitar opinber þjónusta eftir því að sameinast í stærri einingar á færri stöðum og þar með eykst víða sú vegalengd sem almenningur þarf að ferðast til að nýta sér þjónustuna. Þá gegna tengi- og héraðsvegir innan hvers landshluta mikilvægu hlutverki fyrir

ýmsa grunnþjónustu eins og skólamál barna og unglinga, löggæslu, slökkviliðsþjónustu og félags- og heilbrigðisþjónustu. Tenggi- og héraðsvegir þjóna einnig því hlutverki að dreifa ferðamönnum betur um svæðið og styrkja atvinnulíf og búsetuskilyrði íbúa. Í þessu sambandi má nefna aðstæður á Snæfellsnesi þar sem Grunnskóli Snæfellsbæjar er starfræktur bæði í Ólafsvík og á Hellissandi en í skólann koma nemendur úr dreifbýli og þéttbýli bæði norðan og sunnan Fróðárheiðar. Færð er oft erfið á heiðinni en vegna skólanna norðan hennar er daglegur skólaakstur með nemendum sem búa sunnan heiðarinnar. Skólaakstur hefur aukist víða á landinu á undanförmum árum með sameiningu og fækkun skóla og hefur hann í sumum tilfellum verið samþættur akstri almenningssamgangna. Viðhaldsþörf á tenggi- og héraðsvegakerfinu hefur safnast upp á síðustu árum og viðhald þeirra því mikilvægt umferðaröryggismál. Að mati meiri hlutans hefur það sýnt sig að samgöngumál eru mikilvæg fyrir byggðaðróun í landinu og forsenda þess að búseta og fjölbreyttara atvinnulíf en nú er geti blómstrað hringinn í kringum landið. Þá mundu viðhaldsverkefni á tenggi- og héraðsvegum dreifast um landið og eru þau sem slík ekki þensluhvetjandi verkefni. Þá gegna flugsamgöngur einnig mikilvægu hlutverki fyrir almenning og opinbera stjórnsýslu, enda eru flestar ríkisstofnanir staðsettar á höfuðborgarsvæðinu en starfa í þágu allra landsmanna, en veruleg viðhaldsþörf er komin á flugvallarkerfi landsins líkt og vikið verður að hér á eftir.

Að mati meiri hlutans er brýnt að forgangsraða verkefnum þannig að umferðaröryggi sé í forgrunni. Í nýframkvæmdum og viðhaldsverkefnum ber að horfa til vega þar sem bæta þarf umferðaröryggi en það er á umferðarmestu vegunum og þar sem ástand vega er orðið mjög slæmt, þar sem eru hættulegir vegarkafar og þar sem eru einbreiðar brýr. Einnig ber að horfa til vega sem eru mikilvægir fyrir nærsamfélagið á hverjum stað sem eru að jafnaði tenggi- og héraðsvegir og mun uppbygging þeirra auka umferðaröryggi. Meiri hlutinn bendir í þessu sambandi á vegi í Eyjafirði, Suðurfjarðavegi í Fjarðabyggð, Skagastrandarveg, vegi í upp-sveitum Suðurlands og Grindavíkurveg sem er afar fjölfarinn vegur vegna Bláa lónsins og aukinna umsvifa í sjávarútvegi í Grindavík.

Á fundum nefndarinnar var fjallað um þá fjármuni sem lagðir eru til í samgöngukerfið og gestir nefndarinnar voru sammála um að áætlunin væri vanfjármögnuð með tilliti til þarfa kerfisins. Varla væri hægt að halda samgöngukerfinu í viðunandi horfi miðað við þau framlög sem lögð væru til og þá kæmi það beinlínis fram á nokkrum stöðum í athugasemdum við tillöguna að fjármunir væru ekki nægir til viðhalds og nýframkvæmda. Þessu tengt var einnig fjallað um fjármögnun kerfisins til framtíðar en nokkur óvissa ríkir um framtíð markaðra tekjustofna sem fjármagna samgönguáætlun að stórum hluta. Með breytingum í orkunotkun í samgöngukerfinu rýrni tekjustofnarnir að óbreyttu en ekki er þó ljóst hversu hratt það gerist. Vegna þessa bendir meiri hlutinn á mikilvægi þess að stjórnvöld verði viðbúin þeim breytingum og geti brugðist við þannig að fjármögnun kerfisins verði ekki í óvissu.

Í tillögunni er gert ráð fyrir því að markaðar tekjur verði á þessu ári tæpir 18 milljarðar kr., árið 2017 tæpir 20 milljarðar kr. og árið 2018 rúmlega 21 milljarður kr. Í athugasemdum við tillöguna kemur fram að til grundvallar áætlun um hækkun markaðra tekna sé reiknað með að gjaldskrár þeirra verði hækkaðar a.m.k. í takt við útgjöld. Þar kemur einnig fram að gjaldskrár markaðra tekna hafi á undanförmum árum ekki hækkað í takt við verðlag sem hafi rýrt tekjustofna Vegagerðarinnar verulega. Ef gjaldskrár markaðra tekna hefði fylgt verðlagi líkt og flestar aðrar opinberar gjaldskrár mundu tekjustofnarnir skila hátt í 23 milljörðum kr. á ári í stað 16 milljarða kr. nú. Mismunur á innheimtu markaðra tekna og heildarútgjöldum til samgöngumála hefur verið greiddur beint úr ríkissjóði og færður sem skuld hjá Vegagerðinni. Að mati meiri hluta nefndarinnar orka þessar bókhaldsfærslur tvímælis og eru til þess fallnar að draga úr framlögum til mikilvægs málaflokks. Að mati meiri hlutans ber því að

vinda ofan af þessari skuld og afskrifa hana enda ljóst að féð kemur allt úr ríkissjóði, hvora leiðina sem það kemur. Þá telur meiri hlutinn, í ljósi þess að samgönguáætlun er vanfjármögnuð eins og vikið hefur verið að, að kanna beri hvort rétt sé að hækka gjaldskrár markaðra tekna Vegagerðarinnar þannig að meira fjármagn fái til ráðstöfunar í þágu samgöngumála.

Framlög til samgöngumála hafa verið lægri eftir hrun fjármálakerfisins árið 2008 en árin þar á undan. Framlög til Vegagerðarinnar sem hlutfall af vergri landsframleiðslu (VLF) eru um 1,1% sem er örlítil hækkun frá fyrri árum. Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir að útgjöld til vegamála sem hlutfall af VLF verði um 1,3% næstu tvö ár. Sögulega séð hefur hlutfallið verið í kringum 1,5% en var þegar hæst lét á undanförunum árum rúmlega 2%, þ.e. árið 2008. Að mati meiri hlutans ber að stefna að því að framlög til samgöngumála séu á bilinu 1,5–2% af VLF og með þessari áætlun og þeim viðbótum sem meiri hlutinn leggur til er tekið skref í þá átt. Mikilvægt er að framlög til samgöngumála fylgi aukinni landsframleiðslu og auknum tekjum.

Umferðaröryggismál.

Að mati meiri hluta nefndarinnar er ástæða til að árétta mikilvægi þess að unnið verði að umferðaröryggismálum. Fjölgun erlendra ferðamanna á vegum landsins skapar ýmsar áskoranir og vandamál sem bregðast þarf við líkt og nýleg slys á ferðamönnum sýna. Umferðaröryggisáætlun Samgöngustofu hefur undanfarin ár ekki verið fjármögnuð líkt og stofnunin hefði kosið en samþykkt samgönguáætlunar skiptir þar töluverðu máli. Efla þarf fræðslu og forvarnir fyrir erlenda ferðamenn sem leigja bíla hér á landi. Bakslag hefur orðið á síðustu árum varðandi fjölda alvarlegra umferðarslysa. Á árinu 2015 létust 16 manns í umferðarslysum og 178 slösuðust alvarlega. Á undanförunum árum hafa hátt í 200 manns látist eða slasast alvarlega í umferðarslysum á hverju ári og er það áhyggjuefni. Kostnaður samfélagsins af umferðarslysum er gríðarlegur en í nýlegu rannsóknarverkefni við Háskólann í Reykjavík er komist að þeirri niðurstöðu að hann hafi verið ríflega 48 milljarðar kr. árið 2015. Samkvæmt skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands frá 2012 var reiknað út að beinn kostnaður heilbrigðiskerfisins vegna umferðarslysa árið 2009 hafi verið um 930 millj. kr. á núverandi verðlagi. Til mikils er því að vinna að fækka umferðarslysum sem auk fjárhagslegra afleiðinga geta haft mikla félagslega og sálræna erfiðleika í för með sér. Meiri hlutinn bendir á að við viðhald vega, endurbyggingu þeirra og hönnun nýrra vega og við val á því hvar ráðist er í framkvæmdir til að auka umferðaröryggi skuli m.a. horfa til EuroRAP-verkefnisins (European Road Assessment Programme) sem Félag íslenskra bifreiðaeiganda er aðili að og sér um framkvæmd á hér á landi. Í verkefninu felst að vegir eru metnir með tilliti til umferðaröryggisþátta í umhverfi þeirra og þeim gefnar stjörnur eftir öryggi. Stefna ber að því að sem flestir vegir hér á landi og þá sérstaklega þeir umferðarþyngstu fái góða öryggiseinkunn í EuroRAP-verkefninu og horfa ber til þess þegar vegir eru lagfærðir með tilliti til öryggisþátta að hættulegustu vegarkafarnir séu þar teknir til skoðunar.

Á fundum nefndarinnar kom fram að nokkur helstu umferðaröryggismál á þjóðvegum landsins væru að breyta skiltum þannig að erlendir ferðamenn skildu þau, aðskilja akstursstefnur á umferðarþyngum vegum og vinna að því að fækka einbreiðum brúm. Í þjóðvegakerfi landsins eru í heild 1.182 brýr og af þeim eru 683 einbreiðar. Af 226 brúm á hringveginum eru 39 einbreiðar. Að mati meiri hlutans er brýnt að fækka einbreiðum brúm og þá sérstaklega á hringveginum þar sem umferðin er mest. Meiri hlutinn fagnar því framkvæmdum við Hornafjarðarfliót þar sem einbreiðar brýr verða breikkaðar.

Meiri hlutinn telur afar jákvætt að á áætlun eru nú framkvæmdir við nokkra af umferðarþyngstu vegum landsins. Brýnt er að þeim verði lokið sem fyrst enda mikið öryggisatriði að aðskilja akstursstefnur á fjölförnum vegum. Í þessu sambandi má nefna að framkvæmdir við breikkun Vesturlandsvegar um Kjalarnes hefjast árið 2018, haldið verður áfram við tvöföldun Reykjanesbrautar, en í fyrsta áfanga þess verks verða framkvæmdir við mislæg gatnamót við Krýsuvíkurveg sem meiri hluti nefndarinnar lagði til á síðasta þingi að yrði hraðað og tekið hefur verið mið af, hringvegurinn milli Hveragerðis og Selfoss verður breikkaður, en brýn þörf hefur lengi verið á að breikka þann vegarkafli, og þá verður lokið við breikkun á veginum frá Hellisheiðarvirkjun að Hveragerði þannig að akstursstefnur verði aðskildar. Með mikilli fyrirhugaðri uppbyggingu á Miðnesheiði og í tengslum við Keflavíkurflugvöll þarf að huga að uppbyggingu nauðsynlegra innviða í nágrenni vallarins, ljúka tvöföldun Reykjanesbrautar alla leið að flugstöðinni auk annarra vega í kringum svæðið svo að umferðarflæði verði greitt og jafnframt gætt að öryggismálum. Á fundi nefndarinnar upplýstu fulltrúar Vegagerðarinnar og innanríkisráðuneytisins að tvöföldun kaflans frá Stekk að flugstöðinni sé inni í drögum að 12 ára samgönguáætlun. Nefndinni er kunnugt um að Vegagerðin vinni nú þegar eftir þeim áformum og telur því einkar brýnt að þau gangi eftir.

Tillaga til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2017–2021.

Alþingi samþykkti í ágúst sl. tillögu fjármála- og efnahagsráðherra til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2017–2021. Tillagan er lögð fram á grundvelli laga um opinber fjármál, nr. 123/2015, en samkvæmt þeim skulu stjórnvöld fylgja fjármálaáætlun um opinber fjármál sem byggð er á fjármálastefnu fyrir sama tímabil en í fjármálaáætlun birtist stefnumótun og framtíðarhorfur stjórnvalda í fjármálum ríkisins. Nokkurt misræmi er milli þeirra fjárhæða sem lagt er til að verði varið í samgöngumál milli fjármálaáætlunarinnar og samgönguáætlunar þótt munurinn sé lágt hlutfall af heildarfjárhæðum beggja áætlananna. Meiri hlutinn telur eigi að síður bagalegt að misræmi sé milli áætlananna, enda til mikils að vinna að farið verði eftir þeim í framkvæmd bæði hvað varðar fjármál hins opinbera og uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins. Að mati meiri hlutans er mikilvægt að horft verði til fjárþarfar samgönguáætlunar við endurskoðun fjármálaáætlunar.

Í byrjun júní samþykkti Alþingi lög um heimild til útboðs vegna nýrrar Vestmannaeyjaferju. Samkvæmt lögnum er Vegagerðinni heimilt að láta fara fram útboð þar sem valið stendur milli þess að gerður verði þjónustusamningur um smíði og rekstur skips til allt að tólf ára eða að samið verði um smíði skips fyrir allt að 4,8 milljarða kr. á verðlagi í árslok 2015. Gert er ráð fyrir smíðinni í tillögu að ríkisfjármálaáætlun innan þess ramma sem ætlaður er samgöngu- og fjarskiptamálum. Nýlega var opnað fyrir útboð í nýja ferju og telur meiri hlutinn mikilvægt að fá sem fyrst úr því skorið hvor leiðin sem lögin heimila verði farin. Þá telur meiri hlutinn mikilvægt að fram fari endurskoðun á þjónustusamningnum við Eimskip með það að leiðarljósi að ferðum verði fjölgað á álagstímum sem og að fargjald farþega haldist óbreytt þótt ófært sé til Landeyjahafnar og sigla þurfi til Þorlákshafnar.

Almenningssamgöngur.

Árið 2012 voru gerðir samningar við landshlutasamtökin utan höfuðborgarsvæðisins um framkvæmd almenningssamgangna en verkefnið kom í kjölfar endurskipulagningar á sérleyfisakstri. Af hálfu landshlutasamtakanna og sveitarfélaganna er lögð mikil áhersla á mikilvægi almenningssamgangna til að jafna búsetuskilyrði og því verði að tryggja rekstrargrundvöll þeirra. Farþegum hefur fjölgað síðustu missiri í flestum landshlutum og almenningssamgöngurnar eru mikilvægar fyrir atvinnu- og námsskilyrði innan landshlutanna. Áhyggjur eru

þó uppi um fjármögnun kerfisins sem og grundvöll einkaréttar á ákveðnum leiðum sem að mati landshlutasamtakanna eru forsenda þess að hægt verði að reka kerfið án viðvarandi taps.

Meiri hlutinn tekur undir þær áhyggjur og telur brýnt að lagður verði traustari lagagrundvöllur undir einkarétt landshlutasamtakanna enda mikilvæg forsenda fyrir rekstri kerfisins. Fjármagn til almenningsamgangna hefur ekki fylgt verðlagi síðustu ár sem gera rekstrar-skilyrði almenningsamgangna á vegum landshlutasamtakanna erfið. Í áætluninni núna eru lagðir til auknir fjármunir til almenningsamgangna til að styrkja rekstrargrunn þeirra sem meiri hlutinn telur afar mikilvægt að gera. Þannig er í áætluninni lagt til 75 millj. kr. viðbótarframlag til almenningsamgangna á landi sem ætlað er að mæta uppsöfnuðum halla.

Meiri hlutinn telur rétt að fjalla stuttlega um endurgreiðslu olíugjalds en fram hefur komið hjá landshlutasamtökunum að endurgreiðslu olíugjalds hafi verið hætt sem geri rekstur almenningsamgangna erfiðan og að taka þurfi upp endurgreiðslu aftur. Endurgreiðsla olíugjalds vegna almenningsamgangna var ákveðin með ákvæði til bráðabirgða V í lögum um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, sbr. lög nr. 146/2012. Samkvæmt ákvæðinu skyldi endurgreiða olíugjald til þeirra sem hafa einkaleyfi samkvæmt samningi við sveitarfélag eða samtök sveitarfélaga til reksturs almenningsvagna í áætlunarferðum innan þéttbýliskjarna sveitarfélags eða samliggjandi þéttbýliskjarna fleiri en eins sveitarfélags. Gilti ákvæðið vegna tímabilsins 1. janúar 2013 til 31. desember 2014 með misháu endurgreiðsluhlutfalli. Ákvæðið átti því samkvæmt orðanna hljóðan aðeins að taka til aksturs innan þéttbýlis en ekki milli landshluta og ekki hefur staðið til að framlengja það. Mikilvægt er að tryggja rekstrargrundvöll almenningsamgangna á landi og að til þess verði notuð ný og sparneytin ökutæki sem menga minna en þau sem eldri eru og skapa þarf rekstraraðilum grundvöll fyrir fjárfestingar á slíkum tækjum með samningum til langs tíma. Stuðningur ríkisins við almenningsamgöngur á landi þarf að vera til þess fallinn að ná þessum markmiðum.

Líkt og rakið hefur verið hefur þróun í opinberri þjónustu verið á þá leið að hún færist á færri staði og sérhæfð þjónusta, líkt og heilbrigðisþjónusta, að miklu leyti aðeins veitt á höfuðborgarsvæðinu. Innanlandsflugið gegnir í þessu sambandi mikilvægu hlutverki sem almenningsamgöngur fyrir þá landsmenn sem búa annars staðar en á suðvesturhorninu. Mikilvægi Reykjavíkurflugvallar sem miðstöðvar sjúkraflugs og innanlandsflugs í landinu er þannig augljóslega mjög mikið. Mikilvægt er að Reykjavíkurflugvöllur verði í óbreyttri mynd á núverandi stað og tryggi þannig greiða aðkomu allra landsmanna að höfuðborgarsvæðinu og þeirri opinberu þjónustu sem veitt er þar.

Aukinn fjöldi ferðamanna.

Fjöldi ferðamanna sem heimsækir landið hefur margfaldast á síðustu árum. Á yfirstandandi ári stefnir í enn eitt metið með um 30% fjölgun ferðamanna miðað við árið í fyrra. Ljóst er að þessi mikla aukning eykur álag á helstu innviði landsins og ekki síst á vegakerfið þar sem flestir ferðamenn sem heimsækja landið koma til að upplifa íslenska náttúru. Þessarar þróunar á að gæta í samgönguáætlun þar sem í fjögurra ára samgönguáætlun ber m.a. að meta og taka tillit til þarfa ferðaþjónustunnar fyrir bættar samgöngur, sbr. 1. mgr. 2. gr. laga nr. 33/2008. Fjöldi ferðamanna leigir bílaleigubíla og keyrir á eigin vegum um landið og aðrir fara í hópferðir. Slit á þjóðvegum eykst með aukinni umferð og þá er umferð ferðamanna um landið mismikil eftir landshlutum. Meiri hlutinn telur mikilvægt að halda áfram að stuðla að betri dreifingu ferðamanna um landið og aukningu annarra ferðamáta, svo sem innanlandsflugs. Með því mætti jafna og minnka álag á þjóðvegi og ferðamannavegi og aðra innviði landsins.

Með fjölgun ferðamanna á þjóðvegum landsins hefur borið á því að stórhætta hafi skapast þegar bílar eru stöðvaðir og þeim lagt út í vegarkant á þjóðvegum á meðan ökumenn og farþegar virða fyrir sér fjölbreytta náttúru landsins. Útskot á vegum og áningarstaðir Vega-gerðarinnar geta hér gegnt miklu öryggishlutverki og vinna þarf að kynningu þeirra fyrir ferðamönnum svo að þeir verði betur nýttir. Einnig er mikilvægt að hættan sem fylgir því að stöðva bíl í vegarkanti verði kynnt ferðamönnum þegar þeir taka bíla á leigu og taka mætti til skoðunar hvort gagn væri af að merkja heila línu í vegarkanta þar sem helst hefur skapast hætta vegna þessa.

Vegaáætlun.

Í áætluninni eru lögð til útgjöld fyrir um 106 milljarða kr. í vega- og hafnaáætlun á tímabilinu. Áhersla í forgangs röðun verkefna er á Vestfjörðum hvað varðar nýframkvæmdir en lagt er til að á seinni hluta tímabilsins verði árlega varið 7 milljörðum kr. til viðhaldsverkefna sem er aukning um 1 milljarð kr. frá því að áætlunin var síðast til meðferðar. Þessar tölur hækka nokkuð nái breytingartillögur meiri hlutans fram að ganga eins og nánar verður vikið að síðar.

Flestir gesta nefndarinnar gerðu athugasemdir við að ekki væri gert ráð fyrir nægilegu fjármagni til að halda vegakerfinu í sæmilegu horfi og ráðast í nauðsynlegar nýframkvæmdir. Meiri hlutinn tekur undir þessar athugasemdir enda kemur víða fram í greinargerð tillögunnar að það fjármagn sem lagt sé til dugi skammt. Þannig kemur fram að árleg viðhaldsþörf vegakerfisins sé í kringum 11 milljarðar kr. en samkvæmt tillögunni er lagt til að á seinni hluta tímabilsins verði sú fjárhæð 7 milljarðar kr. árlega. Þær fjárveitingar duga varla til að verja vegakerfið skemmdum og halda uppi viðunandi þjónustu. Viðhald á vegum hefur verið vanfjármagnað frá hrúni og nú hefur safnast upp mikil viðhaldsþörf og ástand margra vega orðið þannig að kostnaður vegna viðhalds þeirra mun aukast. Auk ónógs fjármagns hefur umferð á vegum aukist með auknum fjölda ferðamanna og er þar m.a. um að ræða aukningu í umferð hópferðabíla sem slíta fjölförnum vegum mikið. Þá getur vanræksla á viðhaldi vega leitt til minna öryggis og aukið líkur á slysum á vegfarendum. Að mati meiri hlutans er afar mikilvægt að auka fé til viðhaldsverkefna á næstu árum í takt við aukna umferð. Meiri hlutinn leggur því til að árin 2017 og 2018 verði samtals 2 milljörðum kr. bætt við í viðhald vega. Mikilvægt er í því sambandi að horfa einnig til höfuðborgarsvæðisins, en helstu stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu eru í eigu og á ábyrgð ríkisins og eru það fjölförnustu vegir landsins.

Fulltrúar sveitarfélaga og landshlutasamtaka sem komu á fund nefndarinnar fjölluðu um vegaframkvæmdir í sínum landshlutum. Í áætluninni er lagt til að ráðist verði í nokkrar mikilvægar framkvæmdir sem rætt hefur verið um síðustu ár og sem meiri hlutinn lagði á síðasta þingi til að yrði hraðað. Má þar nefna undirbúning að nýrri brú yfir Ölfusá og breikkun vegarins milli Hveragerðis og Selfoss, breikkun Vesturlandsvegar á Kjalarnesi en lagt er til að framkvæmdir hefjist þar árið 2018, gerð mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut við Krýsuvíkurveg, að haldið verður áfram framkvæmdum við Uxahryggjaveg, gerð Vestfjarðavegar um Gufudalssveit og endurgerð vegarins um Dynjandisheiði auk annarra minni framkvæmda á Norður- og Austurlandi.

Í áætluninni kemur fram að leitað verði leiða til að fjármagna gerð Sundabrautar með aðkomu einkaaðila. Samtök verslunar og þjónustu og fleiri hafa fagnað þessum fyrirætlunum og tekur meiri hlutinn undir það og bendir á að Sundabraut sé framkvæmd sem henti vel til samstarfs opinberra aðila og einkaaðila. Um dýra framkvæmd er að ræða sem líklegt er að verði mjög vel nýtt og geti þannig skilað góðri arðsemi. Framkvæmdin rúmast ekki innan

Þess ramma sem ætlaður er samgöngumálum í ríkisfjármálaáætlun og því mikill kostur ef hægt er að fjármagna gerð Sundabrautar með aðkomu einkaaðila.

Gestum og umsagnaraðilum nefndarinnar bar öllum saman um að leggja þyrfti meiri fjármuni í viðhald vega og framkvæmdir á tengi- og héraðsvegum og til að fækka einbreiðum brúm. Meiri hluti nefndarinnar leggur því til aukna fjármuni í viðhald þannig að árin 2017 og 2018 verði það 8 milljarðar kr. í stað 7 milljarða kr. Meiri hlutinn leggur einnig til að árin 2017 og 2018 verði árlega veittar 500 millj. kr. aukalega í malbikun tengivega og sömu fjárhæðir í breikkun brúa, auk 100 millj. kr. í framkvæmdir á héraðsvegum.

Auk framangreindra tillagna leggur meiri hlutinn til örfáar breytingar til viðbótar á vegáætlun. Lagt er til að lokið verði við framkvæmdir við Dettifossveg enda mikilvægur vegur fyrir ferðaþjónustu á Norðurlandi, sbr. einnig 1. mgr. 2. gr. laga um samgönguáætlun. Leggur meiri hlutinn til að settar verði 1.600 millj. kr. í verkið sem skiptist jafnt milli árána 2017 og 2018. Með því er hægt að áfangaskipta verkinu þannig að árið 2017 verði farið í veginn frá Ásheiði að Vesturdal og tengingu í Vesturdal og Langadalshöfða og árið 2018 verði ráðist í framkvæmdir frá Vesturdal að Súlnalæk og þaðan að Hnausum og verkinu lokið. Þá leggur meiri hlutinn til að framkvæmdir við Skagastrandaveg verði færðar fram til ársins 2017 og 100 millj. kr. bætt við árið 2018. Einnig leggur meiri hlutinn til að árið 2018 verði settar 200 millj. kr. í Fróðárheiði enda mikilvægur vegur fyrir samfélagið á Snæfellsnesi. Meiri hlutinn leggur til að 150 millj. kr. verði settar í Skeiða- og Hrunamannaveg árið 2018 en um mikilvægan ferðamannaveg á Suðurlandi er að ræða og á sama grundvelli verði 60 millj. kr settar í breikkun Biskupstungnabrautar frá Geysi að Tungufljóti árið 2017. Meiri hlutinn leggur til að framkvæmdir við Bárðardalsveg og Borgarfjarðarveg um Njarðvíkurskriður hefjist árið 2017, 250 millj. kr. verði veittar til hvors vegar það ár og 500 millj. kr. aukalega til Borgarfjarðarvegar árið 2018. Meiri hlutinn leggur til að framkvæmdir hefjist við Hörgárdalsveg árið 2018 og 200 millj. kr. verði veittar til verksins það ár. Þá leggur meiri hlutinn til að 300 millj. kr. verði varið í að ljúka við framkvæmdir við Kjósarskarðsveg á árinu 2017 enda mikilvægt öryggisatriði vegna stóraukins ferðamannastraums um veginn auk þess sem vegurinn mun gegna mikilvægu hlutverki sem varaleið til Reykjavíkur þegar framkvæmdir við tvöföldun Vesturlandsvegar um Kjalarnes hefjast árið 2018. Þá leggur meiri hlutinn til aukið fjármagn til framkvæmda við hringveginn um Hornafjarðarfljót þannig að 250 millj. kr. bætist við árið 2017 og 100 millj. kr. árið 2018. Meiri hlutinn leggur til að árið 2017 verði 400 millj. kr. veittar til nauðsynlegra framkvæmda við brúna yfir Eldvatn hjá Ásum sem skekktist og missti burðarþol í kjölfar mikils rofs á austurbakka árfarvegarins í síðasta Skaftárhlaupi. Að auki leggur meiri hlutinn til að árið 2017 verði 300 millj. kr. veittar til breikkunar hringvegar milli Bæjarháls og Nesbrautar, að á árunum 2017 og 2018 verði árlega veittar 100 millj. kr. til uppbyggingar Skarðsvegar í Skarðsdal og að árið 2018 verði 200 millj. kr. veittar í malbikun vegarins um Berufjarðarbotn, 200 millj. kr. í framkvæmdir við Vatnsnesveg og 60 millj. kr. í Arnarbælisveg.

Undanfarin ár hefur áhersla verið lögð á uppbyggingu hjóltreidastíga á höfuðborgarsvæðinu. Minna hefur verið um slíka áherslu utan borgarmarkanna. Þó komu fulltrúar frá Eyjafjarðarsveit á fund nefndarinnar og kynntu hugmyndir um lagningu hjóltreidastígs milli Hrafnagils og Akureyrar. Á fundinum kom fram að sífellt færðist í aukana að gangandi og hjólandi vegfarendur færu um veginn samhliða aukningu bílaumferðar um hann. Aðstæðurnar sköpuðu mikla slysaþættu, einkum þegar umferð gangandi eða hjólandi vegfarenda og bílaumferð, þar á meðal þungaflutningar, mættust úr mismunandi áttum. Hugmyndir Eyjafjarðarsveitar lúta að því að sveitarfélagið og Akureyrarbær taki höndum saman um verkefnið ásamt stuðningi úr ríkissjóði. Meiri hlutinn fagnar tillögunum og telur einnig að svipuð

sjónarmið eigi við á fleiri stöðum á landinu þar sem hjólreiðar færast sífellt í aukana bæði í frístundaskyni og sem almennur samgöngumáti. Meiri hlutinn leggur því til að árin 2017 og 2018 verði fjárveiting til hjólreiðastíga 30 millj. kr. á ári.

Í kjölfar banaslyss á Reykjanesbraut í júlí 2016 voru stofnuð samtök íbúa á svæðinu sem kalla sig *Stopp – hingað og ekki lengra* og berjast þau fyrir umbótum á veginum. Langtíma-markmið samtakanna er að lokið verði við tvöföldun Reykjanesbrautar alla leið að Leifsstöð en áður en að því kemur er hins vegar nauðsynlegt að ráðist verði í bráðaaðgerðir sem fela í sér gerð tveggja hringtorga við gatnamót við Aðalgötu og Flugvallarveg auk endurbóta á Hafnavegi. Með framkvæmdunum verður öryggi vegfarenda um Reykjanesbraut aukið til muna og hættulegum gatnamótum eytt. Meiri hlutinn tekur undir þessar tillögur og leggur til að á árinu 2017 verði veittar 200 millj. kr. í gerð hringtorganna og á árinu 2018 verði veittar 100 millj. kr. til endurbóta á Hafnavegi en áður en að þeim framkvæmdum getur orðið þarf að ráðast í nauðsynlega skipulagsvinnu á svæðinu. Framkvæmdir við hringtorgin geta hins vegar hafist fljótt og leggur meiri hlutinn áherslu á að það verði enda um verulega umferðarþungun vegarkafla að ræða.

Jarðgöng.

Nú er unnið að framkvæmdum við gerð Norðfjarðarganga. Framkvæmdir hófust árið 2013 og áætlað er að þeim ljúki 2017. Er þá lagt til að framkvæmdir verði hafnar við Dýrafjarðargöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar á Vestfjörðum. Meiri hlutinn áréttar að svo að hægt verði að hefja framkvæmdir við Dýrafjarðargöng þurfi heimild í fjárlögum og samþykktu samgönguáætlun. Þá er á árunum 2015–2018 gert ráð fyrir að unnið verði að jarðfræðisráðgjöf í væntanlegu gangastæði Seyðisfjarðarganga en meiri hlutinn telur að svigrúm sé nú til staðar til að hefja gerð Seyðisfjarðarganga samhliða gerð Dýrafjarðarganga.

Við umræðu í nefndinni um jarðgöng og mikilvægi þeirra fyrir tengingu byggðarlaga og stækkun atvinnusvæða á landsbyggðinni var vikið að rannsókn sem unnin var við Háskólann á Akureyri og Háskóla Íslands þar sem rannsókuð var staða kynjanna fyrir og eftir opnun Héðinsfjarðarganga og áhrif þeirra á vinnumarkaðinn á svæðinu, atvinnutækifæri kvenna og verkaskiptingu á heimilum,¹ en vísbendingar eru um að göngin hafi jákvæð áhrif á atvinnusókn kvenna, þeim standi til boða fjölbreyttari störf og þær nýti nálægðina við þéttbýli í Eyjafirði í meira mæli en áður. Þessar vísbendingar um breytt ferðamynstur kvenna eru afar jákvæðar og gefa til kynna að gerð jarðganga á landsbyggðinni þar sem þéttbýliskjarnar eru tengdir betur saman til að skapa stærra atvinnusvæði hafi jákvæð áhrif á jafnrétti kynjanna.

Í jarðgangaaætluninni kemur fram að samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2016 er 1.490 millj. kr. ráðstafað til jarðganga á Bakka við Húsavík sem tengjast uppbyggingu innviða á svæðinu fyrir stóriðju en heildarkostnaður við jarðgöngin er áætlaður um 3,1 milljarður kr. Árið 2017 er gert ráð fyrir 670 millj. kr. í verkið. Um uppbyggingu innviða á Bakka gilda lög um heimild til handa ráðherra, f.h. ríkissjóðs, til að fjármagna uppbyggingu innviða vegna atvinnustarfsemi í landi Bakka í Norðurþingi, nr. 41/2013. Í a-lið 1. mgr. 1. gr. laganna kemur fram að ráðherra sé heimilt, að fengnum heimildum í fjárlögum, að semja við Vega-gerðina um gerð jarðganganna. Meiri hlutinn bendir á að jarðgöngin verða ekki opin almennungi heldur aðeins notuð af iðnaðarstarfsemi á Bakka sem tenging við Húsavíkurhöfn. Framkvæmdin er því ekki hluti af samgöngukerfi landsins. Lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, gera ráð fyrir því að fjögurra ára samgönguáætlun skuli vera framkvæmdaaætlun

¹ Andrea Hjalmsdóttir og Atli Hafþórsson: Staða kynjanna fyrir og eftir opnun Héðinsfjarðarganga: Samgöngur, viðhorf til vinnumarkaður og verkaskipting á heimilum. 2015.

sem byggja á stefnumörkun tólf ára áætlunar fyrir allar greinar samgangna. Þannig eigi framkvæmdir í samgönguáætlun að vera hluti af samgöngukerfi landsmanna sem almennt skuli opið almenningi. Jarðgöng á Bakka vegna iðnaðaruppbyggingar eiga því ekki heima í samgönguáætlun en þrátt fyrir það leggur meiri hlutinn að svo stöddu ekki til breytingu varðandi framkvæmdina þar sem samið hefur verið sérstaklega við Vegagerðina um framkvæmdina og ábyrgð á henni, líkt og fram kemur í 1. gr. laga nr. 41/2013.

Hafnarframkvæmdir.

Í mörgum höfnum landsins er viðhaldspörf orðin nokkuð knýjandi. Stálþil eru víða orðin gömul og þarfnast endurnýjunar. Fyrir mörg bæjarfélög á landsbyggðinni skipta hafnirnar gríðarlega miklu máli fyrir atvinnulíf og verðmætasköpun. Ekki þarf að hafa mörg orð um mikilvægi sjávarútvegs í mörgum byggðum landsins en einnig gegna hafnirnar mikilvægu hlutverki í tengslum við iðnaðaruppbyggingu, ferðaþjónustu, sjókvíaelði o.fl. Nokkur aukning verður í heildarfjárveitingum til hafnarframkvæmda á síðari hluta tímabilsins en ljóst er þó að þær upphæðir duga ekki fyrir nauðsynlegu viðhaldi og nýframkvæmdir eru fáar. Í nokkrum höfnum eru uppi áætlanir um framkvæmdir þar sem ríkið á að taka þátt í kostnaði á grundvelli hafnalaga, nr. 61/2003. Í nokkru samræmi við þær breytingar sem meiri hlutinn lagði til á síðasta þingi hefur framkvæmdum í Grindavíkurhöfn verið flýtt en fjárveitingar nægja þó ekki til að ljúka við framkvæmdir í höfninni á tímabilinu. Meiri hlutinn leggur þó til nokkra aukningu til endurnýjunar stálþils en umsvif í höfninni hafa aukist nokkuð síðustu missiri. Þá eru framlög til hafnarinnar í Þorlákshöfn einnig hækkuð sem þó nægja ekki heldur til að ljúka framkvæmdum á þessu tímabili en meiri hlutinn leggur til aukna fjármuni þar til sjóvarna og endurbyggingar Svartaskersbryggju og Suðurvararbryggju. Á fjárukalögum fyrir árið 2015 var veitt fjármagn til rannsókna á Grynslunum utan Hornafjarðar. Meiri hlutinn leggur til að framkvæmdir við höfnina á Dalvík verði í áætluninni en fyrir nefndinni kom fram að úthlutað yrði lóð undir fiskvinnsluhús við höfnina sem muni hafa mikil áhrif á atvinnumál bæjarins. Þá leggur meiri hlutinn til viðbætur vegna hafnarinnar á Siglufirði og vegna flotbryggju á Breiðdalsvík og að veittar verði 17 millj. kr. í höfnina á Arnarstapa en sú upphæð kemur til frádráttar framkvæmdum í höfninni á Rífi. Jafnframt leggur meiri hlutinn til að settar verði 35 millj. kr. árið 2017 í endurbyggingu á Suðurgarði í Sandgerði sem er orðinn hættulegur vegna mikillar tæringar.

Ríkisstjórnin hefur undanfarin ár unnið að atvinnuuppbyggingu á Reykjanesi og í því skyni gert fjárfestingarsamninga vegna tveggja verkefna í Helguvík, þ.e. United Silicon hf. og Thorsil ehf. Samningarnir taka til fyrstu áfanga hvors verkefnis en ná ekki til áforma um stækkun. Fjárfestingarsamningarnir fela ekki í sér beina skuldbindingu ríkisins til að tryggja tiltekna innviði í Helguvík heldur er þar kveðið á um tiltekna ívilnanir af hálfu ríkisins. Framkvæmdir United Silicon við byggingu 1. áfanga kísilvers í Helguvík eru nú á lokametrunum og Thorsil hyggst hefja byggingu 1. áfanga kísilversins á næstu missirum. Ljóst er að stækka þarf höfnina í Helguvík en áætlaður kostnaður þeirra fjárfestinga sem þarf að ráðast í svo Helguvíkurhöfn geti sinnt lágmarksstarfsemi sinni í þjónustu við 1. áfanga beggja kísilveranna er um 588 millj. kr. og er áætlaður framkvæmdatími um þrjú ár. Eigi Helguvík að geta sinnt frekari atvinnuuppbyggingu á svæðinu þarf að koma til frekari fjárfestinga sem áætlað er að kosti um 1.400 milljónir kr. Nefndin hefur verið upplýst um að brýnt sé að koma upp 60 metra stálþilsbryggju vegna aukinna umsvifa um höfnina til að koma í veg fyrir skaða sem fyrirsjáanlegt er að truflanir á flutningi um höfnina mundu ella valda. Meiri hlutinn leggur áherslu á að grunnfjárveiting til þessa verks verði tryggð og leggur til að 35 millj. kr. fari í verkið á árinu 2018.

Í óveðri sem gekk yfir landið í desember sl. flæddi sjór upp að og að hluta til yfir flóð-varnargarð í Vík í Mýrdal og olli tjóni. Í samgönguáætlun var gert ráð fyrir ákveðnu fjármagni til endurnýjunar á varnargarðinum á árunum 2017–2019. Í minnisblaði Vegagerðarinnar eru lagðar til viðameiri framkvæmdir vegna tjónsins en áður voru áætlaðar og að framkvæmdum verði flýtt. Er þetta talið nauðsynlegt til að forða frekara tjóni enda er talin mikil hættu á verulegu tjóni á byggingum og landgræðslu og jafnvel á vegum ef annað eins veður gerir að óbreyttu. Meiri hlutinn leggur í þessu skyni til að 52 millj. kr. verði varið í verkið á árinu 2016 og 100 millj. kr. á árinu 2017.

Flugmálaáætlun.

Fé til viðhalds og reglubundinnar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum landsins í fjárlögum fyrir árið 2016 var lækkað úr 733 millj. kr., sem var tillaga meiri hlutans á síðasta þingi, niður í 220 millj. kr. Stofnkostnaður var lækkaður frá tillögu meiri hlutans sem var 146 millj. kr fyrir árið 2016 í 80 millj. kr. Fyrir árin 2017 og 2018 eru lagðar til 720 og 786 millj. kr. í viðhaldskostnað en hins vegar er ekki gert ráð fyrir neinum stofnkostnaði þau ár. Á seinni hluta tímabilsins verða því engar fjárfestingar á flugvöllum landsins utan Keflavíkurflugvallar, en framkvæmdir þar eru utan samgönguáætlunar. Staða innanlandsflugsins og flugvalla á landsbyggðinni er því ekki góð og horfur mjög neikvæðar. Í athugasemdum með tillögunni kemur fram að mikil uppsöfnuð viðhaldsþörf hafi leitt til þess að ekki sé hægt að tryggja notkun núverandi flugvallarmannvirkja og flugleiðsögubúnaðar í mörg missiri í viðbót nema með mikilli aukningu fjármagns og þá verður því fé sem þó fæst forgangsraðað til viðhalds á áætlunarflugvöllum.

Í áætluninni eru ekki lagðir til fjármunir fyrir framkvæmdir við flughlaðið á Akureyrarflugvelli. Unnið hefur verið markvisst að því að undanfögnu að markaðssetja Akureyrarflugvöll og Egilsstaðaflugvöll fyrir millilandaflug. Svo það megi vel vera þarf að byggja upp aðstöðu á flugvöllum til að taka við stórum þotum og þá gegna báðir flugvellir mikilvægu hlutverki sem varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll líkt og sýndi sig þegar gaus í Eyjafjallajökli árið 2010. Við gerð Vaðlaheiðarganga kemur mikið efni sem hægt er að nota í flughlaðið á Akureyrarflugvelli og hefur verið tekið við nokkuð af efni nú þegar. Mikilvægt er að tækifærið til að taka við efninu sé nýtt enda þarf ríkið aðeins að standa straum af kostnaði við að flytja efnið yfir Eyjafjörð. Samkvæmt upplýsingum frá Eyþingi þarf 90 millj. kr. árið 2017 og 70 millj. kr. árið 2018 til að taka við efninu. Leggur meiri hlutinn til breytingu þess efnis.

Jafnframt leggur meiri hlutinn til að 75 millj. kr. fari til uppbyggingar Siglufjarðarflugvallar í Siglufirði og að upphæðin skiptist milli árána 2017 og 2018. Enn fremur er lagt til að 10 millj. kr. verði settar í Sauðárkróksflugvöll árin 2017 og 2018 og einnig er gerð tillaga um 65 millj. kr. til endurnýjunar á aðflugsbúnaði á flugvöllum á Húsavík árið 2018.

Meiri hlutinn telur stöðu innanlandsflugs alvarlega. Á fundum nefndarinnar kom skýrt fram hversu mikilvægt innanlandsflugið er fyrir Austur-, Norður- og Vesturland. Stærstur hluti stjórnsýslunnar er á höfuðborgarsvæðinu auk mikillar opinberrar þjónustu sem aðeins er veitt þar. Innanlandsflugið er því eini raunhæfi ferðamátinn fyrir fjölda landsmanna til að komast til höfuðborgarsvæðisins á skikkanlegum tíma og jafnvel fljúga til baka samdægurs. Innanlandsflugið er því almenningssamgöngur fjölda landsmanna og mikilvægt að ríkið komi að fjármögnun þess líkt og gert er varðandi almenningssamgöngur á landi. Innanlandsflugið er ekki aðeins hentugasti ferðamátinn heldur einnig sá öruggasti og ef fleiri fljúga fækkar bílum á vegum sem aftur eykur öryggi vegfarenda. Efling innanlandsflugs getur einnig verið liður í því að dreifa ferðamönnum betur um landið og dreifa þannig álaginu af þeim en huga

þarf í því sambandi að því að tengja Keflavíkurflugvöll og Reykjavíkurflugvöll betur saman. Meiri hlutinn leggur því til að innanlandsflugið verði styrkt sérstaklega og ekki aðeins þær leiðir sem þegar njóta styrkja heldur allar leiðir svo lækka megi verð og fjölga ferðum. Er þetta liður í að styrkja stöðu flugsamgangna sem hluta af almenningsamgöngukerfinu. Meiri hlutinn leggur til 300 millj. kr. byrjunarframlag árið 2018 til að finna leiðir svo tryggja megi rekstrargrundvöll innanlandsflugsins og hóflegt farmiðaverð. Jafnframt telur meiri hlutinn vert að skoðað verði að minni vélum í millilandaflugi verði veitt heimild til að lenda á Hornafirði, í Vestmannaeyjum og á Ísafirði. Slíkt gæti hjálpað mikið til við dreifingu ferðamanna auk þess sem það minnkaði álag á Keflavíkurflugvelli og yki öryggi í flugi yfir landið.

Mikilvægt er að kannað verði hvort gera megi breytingar á fyrirkomulagi innanlandsflugs, m.a. vegna þeirra samfélagslegu hagsmuna sem fólgna eru í rekstri innanlandsflugs og til að lækka megi farmiðaverð. Nokkrar leiðir hafa verið nefndar í þeim efnum upp á síðkastið en ljóst er að innanlandsflug er nokkuð dýrt og samkvæmt tölum Hagstofunnar hafa flugfargjöld innanlands hækkað um fjórðung á síðustu 12 mánuðum en flugfargjöld í millilandaflugi hafa aðeins hækkað um rúm 6% á sama tíma.² Meiri hlutinn telur að meta þurfi mismunandi leiðir sem eru m.a. að allt innanlandsflug verði boðið út en flugvallargjöld færð að raunkostnaði, hvort gera eigi lengri samning við Isavia en nú er gert eða hvort breyta eigi samningnum þannig að í honum verði bæði kveðið á um rekstur og viðhald innanlandsflugvalla en ekki bara rekstur líkt og nú er, hvort fela eigi Vegagerðinni rekstur annarra flugvalla en millilandaflugvalla þannig að Isavia sjái aðeins um rekstur millilandaflugvalla eða hvort rétt sé að horfa til þeirrar leiðar sem Skotar hafa farið til að halda uppi innanlandsflugi til fámennari svæða á landsbyggðinni sem felur í sér að íbúar þeirra svæða fá afslátt af flugfargjöldum hjá þeim flugfélögum sem taka þátt í því verkefni. Að mati meiri hlutans þarf að skoða framangreinda möguleika til að halda megi úti viðunandi þjónustu á viðráðanlegu verði fyrir alla landsmenn.

Líkt og rakið hefur verið er innanlandsfluginu og flugvöllum sniðinn of þröngur stakkur í samgönguáætlun. Ekki eru lagðar til neinar fjárfestingar á seinni hluta tímabilsins. Á Keflavíkurflugvelli eru hins vegar áætlanir um að ráðast í gífurlegar fjárfestingar á næstu árum og á þessu ári hafa verið ákveðnar fjárfestingar fyrir um 20 milljarða kr. Fjárfestingaráætlun Keflavíkurflugvallar byggist á spám um stöðuga fjölgun flugfarþega um völinn og eru fjármagnaðar af tekjum vallarins og með lántöku. Að mati meiri hlutans skýtur það nokkuð skökku við að ákveðið sé að ráðast í stórar áhættufjárfestingar á Keflavíkurflugvelli fyrir tugi milljarða þegar fjárfestingarþörf í grunnneti flugvalla á Íslandi er knýjandi og þannig að flugvöllum á landsbyggðinni verði lokað á næstu árum ef ekki verður breyting á. Unnið hefur verið markvisst að því undanfarin ár að afmá markaðar tekjur úr lögum og því skýtur það skökku við að miklar tekjur Isavia af rekstri Keflavíkurflugvallar séu eyrnamerkta framkvæmdum á vellinum. Ástæða kann að vera til að endurskoða rekstrarfyrirkomulag Isavia og það hvernig arður sem myndast af rekstri Keflavíkurflugvallar verði nýttur í þágu allra landsmanna og þá til uppbyggingar flugvalla hringinn í kringum landið í stað eins.

² http://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2016/05/27/25_prosent_haekkun_a_innanlandsflugi/

Samantekt á breytingartillögum meiri hluta nefndarinnar.*Vegir.*

- Lagt er til að 250 millj. kr. verði settar í Bárðardalsveg nr. 842 árið 2017.
- Lagt er til að 250 millj. kr. verði settar í Borgarfjarðarveg um Njarðvíkurskriður árið 2017 og framlag til verksins aukið um 500 millj. kr. árið 2018.
- Lagt er til að 200 millj. kr. verði settar í veginn um Berufjarðarbotn árið 2018.
- Lagt er til að framlög til framkvæmda Hringveggar um Hornafjarðarfljót aukist um 250 millj. kr. árið 2017 og um 100 millj. kr. árið 2018.
- Lagt er til að 400 millj. kr. verði settar í styrkingu brúarinnar yfir Eldvatn á árinu 2017.
- Lagt er til að 200 millj. kr. verði settar í Hörgárdalsveg árið 2018.
- Lagt er til að 1.600 millj. kr. verði settar í Dettifossveg og upphæðinni deilt jafnt á milli árunna 2017 og 2018.
- Lagt er til að 200 millj. kr. verði settar í Vatnsnesveg árið 2018.
- Lagt er til að settar verði 200 millj. kr. í Fróðárheiði árið 2018.
- Lagt er til að settar verði 100 millj. kr. í Skagastrandaveg árið 2018 og 50 millj. kr. sem áttu að vera á árinu 2018 færðar til 2017.
- Lagt er til að 200 millj. kr. verði settar í Skarðsveg í Skarðsdal og upphæðinni deilt jafnt milli árunna 2017 og 2018.
- Lagt er til að 300 millj. kr. verði settar í breikkun Hringveggar milli Bæjarháls og Nesbrautar árið 2017.
- Lagt er til að 60 millj. kr. verði settar í Arnarbælisveg árið 2018.
- Lagt er til að 300 millj. kr. verði settar í Kjósarskarðsveg árið 2017.
- Lagt er til að 150 millj. kr. verði settar í Skeiða- og Hrunamannaveg árið 2018.
- Lagt er til að 60 millj. kr. verði varið í fjármögnun breikkunar Biskupstungnabrautar frá Geysi að Tungufljóti árið 2017.
- Lagt er til að á árinu 2017 verði 200 millj. kr. varið í gerð hringtorga við gatnamót Aðalgötu og Flugvallarveggar og Reykjanesbrautar og árið 2018 verði 100 millj. kr. varið í framkvæmdir við Hafnaveg.
- Lagt er til að framlög til breikkunar brúa aukist um 1 milljarð kr. og að fjárhæðin deilist jafnt milli árunna 2017 og 2018.
- Lagt er til að framlög til malbikunar tengivega aukist um 1 milljarð kr. og að fjárhæðin deilist jafnt milli árunna 2017 og 2018.
- Lagt er til að settar verði 100 millj. kr. aukalega í óskiptan stofnkostnað á héraðsvegum árið 2018.
- Lagt er til að fé til viðhalds vega verði aukið um 1 milljarð kr. á ári árin 2017 og 2018.
- Lagt er til að framlög til hjólreiðastíga verði aukin um 30 millj. kr. á ári árin 2017 og 2018.

Hafnir.

- Lagt er til að 18 millj. kr. verði settar í flotbryggju á Breiðdalsvík árið 2017, þ.e. að framlagið hækki um 13,8 millj. kr.
- Lagt er til að til hafnarinnar á Dalvík verði veittar 4,4 millj. kr. árið 2016, 132,6 millj. kr. árið 2017 og 90 millj. kr. árið 2018.
- Lagt er til að til hafnarinnar á Siglufirði verði veittar 124,7 millj. kr. árið 2016 og 2,1 millj. kr. árið 2017.
- Lagt er til að til hafnarinnar í Grindavík verði veittar 136 millj. kr. árið 2017 og 30 millj. kr. árið 2018.

- Lagt er til að settar verði 17 millj. kr. í dýpkun hafnarinnar á Arnarstapa árið 2017.
- Lagt er til að settar verði 35 millj. kr. í endurbyggingu á Suðurgarði í Sandgerði árið 2017.
- Lagt er til að settar verði 48 millj. kr. árið 2016 og 100 millj. kr. árið 2017 í endurnýjun Svartaskersbryggju og Suðurvararbryggju.
- Lagt er til að settar verði 35 millj. kr. í uppbyggingu stálþilsbryggju í Helguvík árið 2018.
- Lagt er til að settar verði 52 millj. kr. 2016 og 100 millj. kr. 2017 í uppbyggingu flóðvarnargarðs í Vík í Mýrdal.

Flugvellir.

- Lagt er til að 90 millj. kr. verði varið í að taka við efni í flughlaðið á Akureyrarflugvelli árið 2017 og 70 millj. kr. árið 2018.
- Lagt er til að 10 millj. kr. verði settar í Sauðárkróksflugvöll árin 2017 og 2018.
- Lagt er til að 65 millj. kr. verði veittar í endurnýjun á aðflugsbúnaði á flugvelli á Húsavík árið 2018.
- Lagt er til að 30 millj. kr. verði settar í Siglufjarðarflugvöll árið 2017 og 35 millj. kr. árið 2018.
- Lagt er til að árið 2018 verði veitt 300 millj. kr. byrjunarframlag til innanlandsflugs sem m.a. er ætlað að stuðla að því að tryggja rekstrargrundvöll innanlandsflugs og hóflegt farmiðaverð.

Að öllu framangreindu virtu leggur meiri hluti nefndarinnar til að tillagan verði samþykkt með þeim breytingum sem skýrðar hafa verið og settar verða fram í sérstöku þingskjali. Róbert Marshall og Ásta Guðrún Helgadóttir voru fjarverandi við afgreiðslu málsins.

Alþingi, 14. september 2016.

Höskuldur Þórhallsson,
form., frsm.

Birgir Ármannsson.

Elín Hirst.

Haraldur Einarsson.

Vilhjálmur Árnason.