

Nefndarálit

um tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020–2024 og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034.

Frá 1. minni hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Tillögur til þingsályktana um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 og árin 2020–2024 eru afgreiddar frá umhverfis- og samgöngunefnd við sérstakar kringumstæður. Heimsfaraldur COVID-19 hefur leitt til hruns víða í atvinnulífi, vaxandi atvinnuleysis og mikils samdráttar í verklegum framkvæmdum. Sem afleiðing þessa hefur ríkissjóður orðið fyrir miklu tekjufalli en að sama skapi gríðarlegum útgjöldum. Ekki sér fyrir endann á afleiðingum faraldursins og umfangi þeirra útgjalda sem falla á ríkissjóð. Því er það mat 1. minni hluta að fjárhagslegar forsendur samgönguáætlunar séu óvenju veikar. Ekki síst eru óvissuþættir margir í ljósi þess að engar upplýsingar liggja fyrir um hvernig fjármálastefnu, fjármálaáætlun og fjárlögum fyrir næsta ár reiðir af.

Fyrsti minni hluti tekur undir meginmarkmið hinnar umfangsmiklu samgönguáætlunar til fimm og fimmtán ára en gerir þó mikla fyrirvara. Þeir fyrirvarar snúast að litlu leyti um einstaka málaflokka eða verkefni en miklu frekar um sýn og áherslur sem nánar er gerð grein fyrir í álitinu þessu.

Orkuskipti í samgöngum.

Orkuskipti í vegasamgöngum eru hafin en í samgönguáætlun er uppbygging innviða fyrir rafvæðingu bifreiða tæplega nefnd utan þess sem tæpt er á að innviðir til notkunar vistvænna orkugjafa í almenningssamgöngum verði til staðar og styðji við nýja umhverfisvæna tækni. Þörf er á stórátaki á þessu sviði sem og öðrum ef von á að verða til þess að Ísland nái þeim markmiðum sem stefnt er að í Parísarsáttmálanum.

Í samgönguáætlun er ekki minnst á rafvæðingu flugs eða undirbúning fyrir þá rafmagnsbyltingu sem er fram undan í flugsamgöngum, jafnvel á allra næstu árum. Mikilvægt er að byrjað verði að móta stefnu um rafvæðingu þeirra flugferða, til að byrja með, sem eru 90 mínútur eða styttri. Þingmenn Samfylkingarinnar hafa lagt fram þingsályktunartillögu þess efnis að fela samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að vinna að því að allar flugferðir sem styttri eru en 90 mínútur verði rafvæddar fyrir árið 2040. Það flug sem helst kemur til álita er innanlands-, almanna- og kennsluflug. Þróunin á rafknúnum flugvélum er hröð um þessar mundir og mörg fyrirtæki í nágrannalöndunum komin langt á veg með að þróa vélar sem myndu henta vel í innanlandsflug. 1. minni hluti áréttar mikilvægi þess að þessi málefni verði sett í forgang.

Rafvæðing hafna er mikið hagsmunamál og vísað til þingsályktunar um aðgerðaáætlun í orkuskiptum nr. 18/146 frá árinu 2017. 1. minni hluti bendir á að markmiðum sem þar eru sett verður ekki náð að óbreyttu í samgönguáætlun. Efla þarf rafinnviði hafna landsins en samkvæmt því sem fram kom á fundum nefndarinnar með sérfróðum gestum stendur skortur á tæknilegum lausnum ekki í vegi fyrir raftengingum í höfnum.

Í sáttmála Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokks og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis segir að ríkisstjórnin stefni að því að allar stærri áætlanir ríkisins verði metnar út frá loftslagsmarkmiðum. Í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum kemur fram að orkuskipti í samgöngum sé annað af tveimur helstu áhersluatriðum þeirrar aðgerðaáætlunar og að líta megi á orkuskipti í samgöngum sömu augum og hitaveituvæðinguna. Ekki er þó að sjá að metnaðurinn í þeim efnunum hafi skilað sér í samgönguáætlun.

Fjármögnun innviða og samvinnuverkefni.

Boðuð er heildarendurskoðun á framtíðarfjármögnun vegakerfisins. Gefið er til kynna að um nýjar fjármögnunarleiðir verði að ræða en engar tillögur þess efnis liggja þó fyrir og algjörlega óljóst hvernig að þeim málum verði staðið. 1. minni hluti varar við óhóflegri gjaldtöku á almennar akstursleiðir íbúa landsins í sínu nærumhverfi og minnir á reynslu Norðmanna í þeim efnunum þar sem veggjöld mæta vaxandi andstöðu almennings.

Í samgönguáætlun eru boðuð notendagjöld í jarðgöngum en útfærsla ekki rædd frekar á þessu stigi. 1. minni hluti leggst gegn svo afdráttarlausu ákvæði og telur óásættanlegt að íbúar sem eiga ekki aðra kosti en að aka um jarðgöng á sínu búsetusvæði taki á sig beinar auknar álögur. Minnt er á að vegfarendur hafa t.d. þegar gert skil á greiðslum vegna Hvalfjarðarganga.

Fyrsti minni hluti tekur undir mikilvægi þess að áformum samkvæmt samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins verði framfylgt og að verkefnum verði forgangsraðað í þágu greiðari umferðar með sem skjótustum og árangursríkustum hætti. Þar leggur 1. minni hluti áherslu á ljósastýringu sem heppilegan og árangursríkan kost sem greiðir fyrir umferð, minnkar tafir og dregur úr útblæstri.

Í samgönguáætlun er sett fram tillaga um sex samvinnuverkefni í vegaf framkvæmdum, svokölluð samvinnuverkefni (e. Public-Privat Partnership, PPP) sem staðsett eru víðs vegar um land. Verkefni eru ólík og fjármögnun þeirra ekki skilgreind að neinu leyti. 1. minni hluti varar við því að grunninnviðir í vegakerfinu séu fjármagnaðir með þessum hætti og án þess að vandaðar úttektir hafi verið gerðar og samráð haft við hagsmunaaðila á viðkomandi svæðum. Á það skortir verulega varðandi þessi áform, t.d. ábatagreiningar, greiðsluvilja, félagsleg áhrif o.fl. Í samvinnuverkefni (PPP) felst að einkaaðili annast fjármögnun í heild eða að hluta eða tekur á sig með öðrum hætti fjárhagslega áhættu af gerð og rekstri opinbers mannvirkis, með heimild til gjaldtöku fyrir notkun.

Mikilvægt er að Alþingi skilgreini nánar hvað felst í hugtakinu samvinnuverkefni í vegaf framkvæmdum. 1. minni hluti telur það algjöra forsendu að það sé skilgreint með formlegum hætti í hvaða tilvikum framkvæmd getur fallið undir þessa skilgreiningu með tilliti til aðkomu ríkissjóðs.

Í nefndaráliti meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar kemur fram að með fjölbreyttari fjármögnun en bara ríkisfé takist að flýta framkvæmdum, efla og styrkja byggðaðróun og atvinnuuppbyggingu. 1. minni hluti setur fyrirvara við þessa röksemdafærslu og bendir á að reynsla annarra þjóða sé sú að framkvæmdir af þessu tagi séu íðulega kostnaðarsamari en aðrir kostir sem þjóðast. Þetta er mikið athugunarefni nú um þessar mundir þegar ríkissjóður hefur greiðan aðgang að afar hagstæðum lánnum á mjög lágum vöxtum. Í þessu samhengi má einnig benda á nýlega umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda um 662. mál (samvinnuverkefni í vegaf framkvæmdum, þskj. 1122) þar sem fram kemur að félagið telji að samvinnuverkefni þau sem á döfinni eru muni verða 33% dýrari en ef ríkið fjármagnaði verkefni.

Vetrarþjónusta.

Fyrsti minni hluti bendir á að vetrarþjónusta á vegum virðist ekki vera eitt af forgangsverkefnum við íbúa dreifðari byggða og fjármunir þeir sömu að krónutölu allt tímabil samgönguáætlunar 2020–2024, sem er ekki ásættanlegt. Fylgdarakstur er ein aðferð við að auka öryggi vegfarenda á veturna en fyrirkomulag slíks aksturs er með öllu óútfært og ekki skilgreint nánar, t.d. af hálfu Vegagerðarinnar.

Flugstefna.

Því er fagnað að nú samhliða samgönguáætlun er í fyrsta sinn lögð fram flugstefna fyrir Ísland og nauðsynlegt að tryggja að varaflugvallarþjónusta verði með því eflað samkvæmt breyttri aðkomu Isavia. Varaflugvallagjald hefur enn ekki verið tekið upp og í samgönguáætlun er þetta efni til skoðunar. Hrinda þarf þessu í framkvæmd sem fyrst sem mikilvægum tekjulið.

Flokkun innanlandsflugvalla er nokkuð á reki og hvetur 1. minni hluti eindregið til þess að grunnhugmyndir um flokkun flugvalla landsins sem nefndar eru í nefndarálitni meiri hlutans verði að veruleika og skilgreindir minni flugvellir fái að einhverju leyti að þjóna hlutverki sínu sem alþjóðaflugvellir.

Hafnir.

Engin heildarstefna liggur fyrir í hafnamálum á Íslandi og aðkallandi að gerð verði gangskör að því hið fyrsta. Margar hafnir þarfnast viðhalds nú þegar og er jafnvel áætlað að viðbótarfjárþörf á næstu árum nemi árlega um 2,2 milljörðum kr. Í samgönguáætlun er þessi þörf ekki höfð til hliðsjónar við afgreiðslu.

Alþingi, 11. júní 2020.

Guðjón S. Brjánsson.