

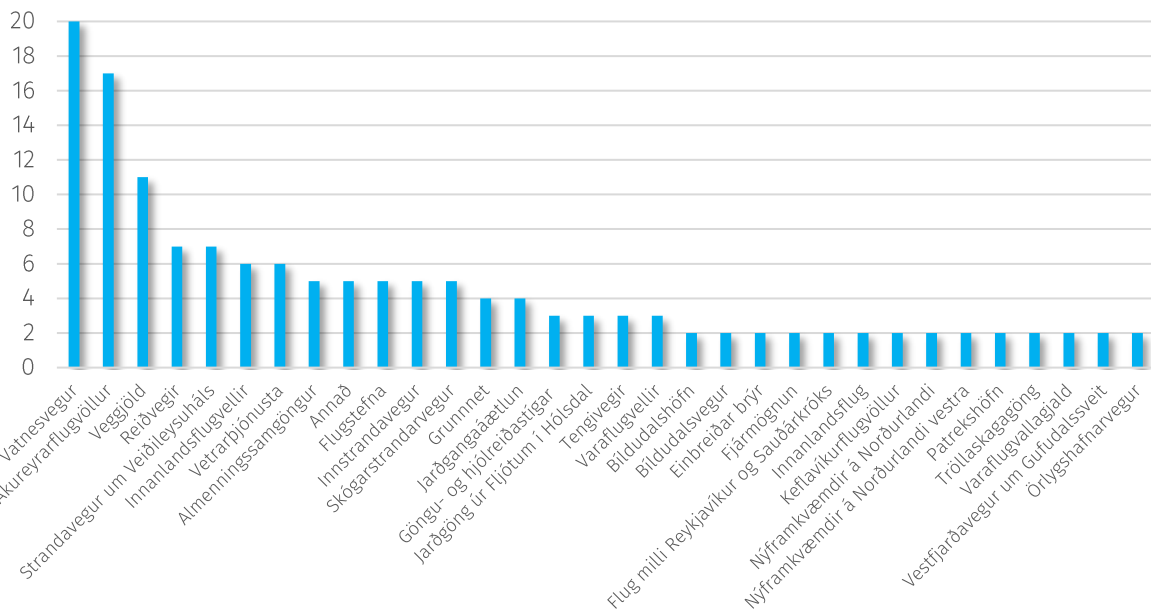


Tillögur að fimmtán ára samgönguáætlun 2020-2034 og fimm ára aðgerðaáætlun 2020-2024 – Niðurstöður samráðs

Inngangur

Drög að fimmtán ára samgönguáætlun 2020-2034 og fimm ára aðgerðaáætlun 2020-2024, ásamt drögum að nýrri flugstefnu og stefnu fyrir almenningssamgöngur milli byggða, voru lagðar fram í Samráðsgátt stjórnvalda þann 17. október 2019. Samráðið stóð í tvær vikur eða til 31. október.

Alls barst 81 umsögn í gáttina, en þar fyrri utan bárust ráðuneytinu 5 umsagnir utan hennar. Alls bárust umsagnir sem flokkaðar voru niður á 220 málefni. Hér verður gert grein fyrir helstu niðurstöðum samráðsins.



Mynd 1: Málefni sem fengu fleiri en eina umsögn.

Flugmál

Heildstæð flugstefna fyrir Ísland er í fyrsta sinn hluti samgönguáætlunar, en hún er grundvöllur stefnumótunar ríkisins í öllum greinum samgangna. Drög að nýrri flugstefnu voru því birt samhliða drögum að fimmtán ára samgönguáætlun 2020-2034 og fimm ára aðgerðaáætlun 2020-2024 í samráðsgátt Stjórnarráðsins til umsagnar um tveggja vikna skeið í október 2019. Fjöldi umsagna bárust og varðaði hluti þeirra efni flugstefnunnar sérstaklega. Tekið verður tillit til þeirra við endanlegan frágang hennar eins og kostur er.

Ein af áherslum flugstefnunnar er að stutt verði við uppbyggingu Akureyrar- og Egilsstaðaflugvalla sem alþjóðlegra fluggátta. Við uppbyggingu innviða þar verði lögð áhersla á að þeir mæti sem best þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli hér á landi og Egilsstaðaflugvöllur verði að því leyti í forgangi. Skoðað verði að taka upp hóflegt varaflugvallagjald sem renni til uppbyggingarinnar.



Þó tekið sé í umsögnum undir þörfina á uppbyggingu varaflugvalla hér á landi gera nokkrir umsagnaraðilar athugasemdir við framangreind áform um upptöku varaflugvallagjalds. Telja þeir m.a. vafa leika á því að slík gjaldtaka standist lög og alþjóðlegar skuldbindingar Íslands, gjaldtaka sé íþyngjandi fyrir flugrekstur á Íslandi og skerði samkeppnisstöðu Keflavíkurflugvallar, ekki síst ef slíkt gjald yrði notað til almennrar uppbyggingar annarra alþjóðaflugvalla landsins.

Vegna þessa vill ráðuneytið leggja áherslu á að álagning varaflugvallagjalds kemur ekki til álita nema tryggt sé að framkvæmd hennar standist bæði íslensk lög og alþjóðlegar skuldbindingar. Þá yrði slík gjaldtaka hófleg og eingöngu nýtt til uppbyggingar og rekstrar á þeim innviðum sem nauðsynlegir eru varaflugvöllum sem þjónað geta millilandaflugumferð hér á landi og þá fyrst og fremst á Egilsstaðaflugvelli, en ekki til almennrar uppbyggingar á alþjóðaflugvöllum. Slík uppbygging á öflugum varaflugvelli hérlendis er flugrekendum til hagsbóta og stuðlar að því að viðhalda miklu flugöryggi hér á landi.

Þá er gagnrýnt að ekki séu lagðir nægir fjármunir til viðhalds- og stofnframkvæmda og endurnýjunar búnaðar á flugvöllum landsins á næstu árum þrátt fyrir að í flugstefnu sé lögð áhersla á öflugt kerfi flugvalla sem svari þörfum þjóðarinnar. Sérstaklega hafa verið gerðar athugasemdir við að lítið fjármagn sé ætlað til slíkra framkvæmda á Akureyrarflugvelli þrátt fyrir mikla og aukna þörf.

Þó ráðuneytið taki undir það að þörf sé á meira fé til slíkra framkvæmda er bent á að fjárveitingar til flugvalla hafa aukist nokkuð á undanförunum árum en þær lögðust nánast af um tíma í kjölfar fjármálahrunsins. Þeim fjárveitingum sem eftir standa þegar rekstur vallanna hefur verið fjármagnaður er varið til framkvæmda á flugvöllum landsins á grundvelli forgangsröðunar í þágu flugöryggis sem Isavia ohf. vinnur fyrir ráðuneytið. Unnið er að því að finna leiðir til þess að auka fjármagn til viðhalds og stofnframkvæmda flugvalla, m.a. með því að Isavia taki að sér rekstur millilandaflugvallanna í auknum mæli.

Vegamál

Margar umsagnir bárust varðandi vegakerfið þá sérstaklega varðandi nýframkvæmdir og forgangsröðun þeirra. Flestar þeirra kölluðu eftir því að framkvæmdum verði flýtt eða að fjármagn til þeirra verði aukið.

Sú einstaka framkvæmd sem gerð voru flestar athugasemdir við var Vatnsnesvegur. Í tillögu þeirri sem í samráði var er gert ráð fyrir að öll framkvæmdin, sem samtals er metin að kosti 3 milljarða kr., verði framkvæmd á árabílinu 2030-34. Var þar m.a. bent á að umferð um hann hafi aukist vegna ferðamanna og að vegurinn væri mjög viðkvæmur fyrir veðurfari sem hefði áhrif á bæði aksturstíma og öryggi. Þeir sem nota veginn hvað mest eru hins vegar skólabörn sem treysta á hann í 9 mánuði á ári. Dæmi væru um að ástand vegarins valdi því að sum skólabörn í sveitinni væru lengur á leiðinni í skóla en reglur um skólaakstur segðu til um.

Þó nokkrar athugasemdir bárust vegna áforma um vegagerð á Ströndum. Voru þar helst tvær framkvæmdir nefndar til sögunar, Innstrandavegur og Strandavegur um Veiðileysuháls. Var þar bent á þann öryggisábata sem framkvæmdirnar hefðu af bættu slitlagi og fækkun á einbreiðum brúm. Einnig var bent á mikilvægi vegbóta á Veiðileysuhálsi varðandi að draga úr vetrareinangrun íbúa í Árneshreppi.



Ákveðið hefur verið að koma til móts við athugasemdir bæði varðandi Vatnsnesveg og Strandaveg um Veiðileysuháls á þann veg að framkvæmdum verði flýtt:

- Vatnsnesvegur sem áður átti að framkvæmast að fullu á þriðja tímabili (3 ma. kr.) er færður framur og hluti er nú unnin á örðu tímabili (0,5 ma. kr. á öðru tímabili og 2,5 ma. kr. á þriðja).
- Strandavegur um Veiðileysuháls sem áður átti að framkvæmast að fullu á öðru tímabili (0,75 ma. kr.) er færður framur og hluti er nú unnin á fyrsta tímabili (0,3 ma. kr. á fyrsta tímabili og 0,45 á öðru tímabili).

Á móti þessari flýtingu færist hluti fjármögnunar Hringvegur milli Akrafjallsvegur og Borgarness frá öðru tímabili yfir á þriðja. Einnig færast 0,2 ma. kr. fjármögnun, af 5,8 ma. kr. heildarfjármögnun, vegna vegur um Dynjandisheiði frá fyrsta tímabili yfir á annað tímabil. Að endingu lækkar áætlað mótframlag vegna samvinnuverkefnis um Hornafjarðarfljót um 0,1 ma. kr.

Þjónusta á vegum

Umsagnir sem bárust varðandi þjónustu á vegum voru flestar varðandi vetrarþjónustu. Var þar lögð áhersla á mikilvægi vetrarþjónustu fyrir umferðaröryggi sérstaklega í ljósi aukinnar umferðar erlendra ferðamanna yfir vetrartímamann.

Í tillögu að samgönguáætlun 2020-2024 er veruleg aukning í framlögum til bæði þjónustu og viðhalds. Þannig aukast framlög um 8,8%, eða tæplega 500 milljónir króna á ári á tímabilinu.

Hafnir

Nokkrar umsagnir bárust varðandi tillögur samgönguáætlunar í uppbyggingu hafnarmannvirkja. Flestar þeirra voru í þá átt að auka bæri framlög og flýta framkvæmdum. Ástæður voru m.a. aukin umsvif og öryggissjónarmið. Fyrir höfnina í Þorlákshöfn var bent á að í ljósi aukinna umsvifa stærra skipa væri orðið brýnt öryggismál að fjárfest yrði í nýjum dráttarbáti.

Í ljósi umsagna var tekin sú ákvörðun að breyta forgangsörðun fjárveitinga til Þorlákshafnar með það að markmiði að hægt verði að fjárfesta í dráttarbáti.

Jarðgangaáætlun

Ábendingar bárust varðandi jarðgangaáætlun. Voru gerðar athugasemdir við forgangsörðun sem og að einstaka jarðgangahugmyndir hafi ekki verið taldar upp í textanum. Einnig var bent á að rétt væri að vinna áætlun til lengri tíma en 15 ára og bera þar saman og forgangsraða fleiri valkostum í jarðgangagerð um landið.

Fallist var á þessar röksemdir og texta jarðgangaáætlunar breytt í þá átt að stefnt sé að því að unnin verði ítarleg jarðgangaáætlun til langs tíma.



Annað

Umsagnir bárust varðandi mun fleiri atriði en talin eru upp hér að ofan. Margar þeirra voru í þá átt að auka eigi framlög til einstakra verkefna eða þjónustubátta eða að framkvæmdum verði flýtt. Gerðar voru nokkrar breytingar í áætluninni til að koma til móts við slíkt en ljóst er þar sem fjárhagsrammi áætlunarinnar er fastur fylgir það því að fyrir hverja framkvæmd sem er flýtt þarf að seinka öðrum. Þar af leiðandi er svigrúm til breytinga takmarkað að þessu sinni. Þær ábendingar sem ekki er hægt að verða við að svo stöddu munu þó áfram nýtast, m.a. við næstu endurnýjun bæði fjármála- og samgönguáætlunar.

Ýmsar ábendingar bárust varðandi efnistöku og umfjöllunarefni samgönguáætlunar. Má þar t.d. nefna þörf fyrir umfjöllun um örflæði, bílastæði, hjóltreiddaáætlun, opinber gjöld og aukna umfjöllun um siglingamál. Ljóst er að í samgönguáætlun er ekki birt sérstök umfjöllun um mál nema að á undan hafi farið fram vönduð undirbúningsvinna. Það er því ekki talið tímabært að bæta nýrri umfjöllun við áætlunina að svo stöddu. Samgönguráð mun síðar taka afstöðu til þess hvort efni standi til að bæta þeim umfjöllunarefnum sem tillögur bárust um við næstu endurnýjun samgönguáætlunar.

Margar ábendingar bárust varðandi gjaldtöku af umferð. Voru þær ýmist með eða á móti gjaldtöku en síðast en ekki síst bárust margar ábendingar varðandi álitamál sem mikilvægt er að taka tillit til þegar kemur að nánari útfærslu gjaldtökunnar. Undir forystu fjármála- og efnahagsráðuneytisins er nú fyrirhugað að sérstakur starfshópur hefji vinnu við að gera tillögu að nýju fyrirkomulagi gjaldtöku af umferð á Íslandi. Þau sjónarmið sem bárust í samráðinu munu nýtast vel í þeirri vinnu.

Ábendingar bárust varðandi það að rétt væri að markmið Samgöngusáttmála myndu bætast við þingsályktunina og þar með staðfestast af Alþingi. Samgöngusáttmálinn er markmiðsdrifinn samningur ríkis og sveitarfélaga sem miða að því að ná tökum á umferðarvanda höfuðborgarsvæðisins og draga úr neikvæðum áhrifum umferðar. Í ljósi þess var fallist á að rétt væri að markmið hans skuli birtast undir viðeigandi markmiðum sem sérstakar áherslur í 15 ára samgönguáætlun.

Uppfærðar tillögur til [fimm ára aðgerðaáætlunar 2020-2024](#) og [fimmtán ára samgönguáætlunar 2020-2034](#) eru nú til meðferðar hjá Alþingi.