



Ísafirði, 10. ágúst 2021.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

sent um samráðgáttina á www.island.is.

Mál ráðuneytis í [samráðsgátt nr. 142/2021](#).

Efni: Hugleiðingar tengdar drögum að grænbók um samgöngumál, sem birtist í samráðsgátt 6. júlí 2021 með athugasemdafresti til 10. ágúst s.á.

Það er vel að þau um margt ágætu drög sem nú liggja fyrir að grænbók um samgöngumál skuli hafa verið sett í samráðsgátt og rýmri tími veittur til að koma á framfæri hugleiðingum sem þeim tengjast en yfirleitt tíðkast í gáttinni þótt reyndar sé hásumar. Það er metið svo að grænbók sé ætlað að fjalla almennt um nálgun á einstök málefni eða verkefni tengd samgöngum en ekki einstaka framkvæmdir og er leitast við að haga því sem hér er ritað með tilliti til þess. Þó er mest horft til samgangna utan höfuðborgarsvæðisins.

Tekið skal fram að flest af því sem hér verður sagt hefur verið komið á framfæri áður af hálfu Samgöngufélagsins á ýmsum stöðum m.a. hér í samráðsgáttinni í tengslum við mál sem þar hafa verið til umfjöllunar eða sem umsögn við lagafrumvörp eða þingsályktanir t.d. um samgönguáætlanir.

I. Samráðs- og upplýsingavettvangur við undirbúning samgönguáætlana:

Í 4. gr. laga nr. 33/2008 um samgönguáætlun, eins og þeim var breytt með 3. gr. laga nr. 53/2018 (x) segir með feitletrun undirritaðs:

4. gr. Samgönguráð.

- Ráðherra skipar samgönguráð sem gerir tillögu til ráðherra að samgönguáætlun og fimm ára aðgerðaáætlun samgönguáætlunar, stefnu og forgangs röðun, að fengnum áherslum ráðherra, sbr. 2. og 3. gr. Í samgönguráði sitja tveir fulltrúar ráðherra og skal annar þeirra vera formaður, forstjóri Vegagerðarinnar, forstjóri Samgöngustofu og forstjóri Ísavia ohf. Þá situr í samgönguráði fulltrúi þeirrar skrifstofu ráðuneytisins sem fer með samgöngumál. Skipunartími samgönguráðs takmarkast við embættistíma þess ráðherra sem skipar.
- Við gerð samgönguáætlunar skal gætt að samráði við hagsmunaaðila. Jafnframt skal almenningi gefinn kostur á að koma að sjónarmiðum sínum og athugasemdum í opnu samráðsferli.

Þrátt fyrir leit hefur þeim sem þetta ritar ekki tekist að finna vettvang þar sem kynna má sér efni væntanlegra áætlana þar sem jafnframt má koma á framfæri óskum, ábendingum eða athugasemdum. Sjá m.a. nánar um þetta umsögn Samgöngufélagsins [hér](#) við drög að fimmtán ára samgönguáætlun 2020-2034 og fimm ára aðgerðaáætlun 2020-2024 (x).

Sýnist mjög þurfa að bæta boðleiðir og bjóða upp á raunverulegt samráð þar sem allur almenningur hefur traustan aðgang að ákvarðanatöku eða a.m.k. að upplýsingum um það sem er í bígerð. Ætti slíkt að vera hægur vandi með öllum þeim möguleikum sem upplýsingatæknin nú býður upp á. T.d. er ekki að sjá upplýsingar um hvort formleg vinna við gerð næstu samgönguáætlunar eða 5 ára aðgerðaráætlun er í gangi og þá hvar hún er stödd og hvaða fjárhagsrammi ráðherra hefur lagt fram til samgönguráðs.

Áður en aðgerðaáætlun samkvæmt ákvæði þessu er unnin leggur ráðherra fram fjárhagsramma til samgönguráðs, sbr. 3. mgr. 3. gr. laga um samgönguáætlun.

Er lagt til að stofnuð verði sívirk samráðsgátt þar sem koma má því á framfæri sem hver og einn hefur til málanna að leggja með rökstuddum og málefnalegum hætti og er öllum aðgengilegt. Ekki síst á þetta við nú þegar ráðherra skv. 2. gr. laga um samgönguáætlun (með undirstrikun undirritaðs) „ . . . leggur á að minnsta kosti þriggja ára fresti fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem mörkuð skal stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu fimmtán árin.”

Þótt samráðsgáttin á vefnum www.island.is sé ágæt svo langt sem hún nær er yfirleitt veittur allt of skammur frestur til að fara yfir málefni sem þar eru kynnt, oft þegar þau eru nánast fullmótuð, ekki síst viðamikil mál eins og drög að samgönguáætlunum og rita um þær umsagnir sem ná máli. Síðast voru drög að samgönguáætlun birt í samráðsgátt og veittur hálfur mánuður til að gera við þau athugasemdir. “Samráð fyrirhugað 17.10.2019-31.10.2019” stóð þar. Sama á raunar við um umsagnarbeiðnir sem sendar eru frá Alþingi, þar er oft mjög knappur tími til að fjalla um mál að gagni, þótt vissulega líði oft góður tími frá framlagningu máls fram til meðferð í þingnefnd, sem síðan kallar eftir umsögnum.

Eins er vefurinn Vegvísir (www.vegvisir.is) um margt ágætur sem almennt yfirlit um stöðu framkvæmda og framkvæmdaáforma en upplýsingar sem þar eru að finna virðast flestar mjög stuttar og almenns eðlis.

Eðlilegast sýnist að miða við að samráðsferli sé í gegn um samgönguráð. Það ágæta ráð virðist hins vegar umlukið nokkrum leyndarhjúpi og ekki gefa kost á athugasemdum, umræðum eða upplýsingum um þau mál sem það hefur til umfjöllunar a.m.k. ekki að eigin frumkvæði Er heldur ekki að sjá að neinar upplýsingar sé að hafa um aðgengi að ráðinu, netfang, sími, póstfang hvað þá að nálgast megi fundargerðir eða önnur slík gögn. Þykir verða að bæta þarna úr (veffangið samgongurad.is virðist t.d. laust!). Ekki er að sjá og vart eðlilegt að erindum verði beint til ráðuneytis eða ráðherra málaflokksins eða einstakra stofnanna, t.d. Vegagerðarinnar. Einnig má minna á hér að eitt sinn voru haldin svokölluð samgönguping með reglulegu millibili en nú hafa þau verið aflögð.

Raunar skal hér lýst efasemdum um að mönnun ráðsins sé að öllu leyti heppileg þar sem forstöðumenn þeirra stofnana sem þar ber að sitja virðast að sumu leyti sitja beggja megin borðs ef svo má segja og eðlilegt að þeir vilji veg sinna stofnana og þeirra verkefna sem þær fara með sem mestan þótt á engan hátt sé verið að efast um hæfni þeirra, fagmennsku eða vilja til góðra verka.

Þótt það snúi e.t.v. meira að formi en efni er engu að síður skv. framansögðu lagt til að sérstakur kafli verði skráður undir heitinu „Áherslur“ í drögunum að grænbókinni með yfirheitið “Markmið um traust samráð við almenning og hagsmunaaðila” Er í þessari tillögu stuðst við orðalag 3. mgr. 4. gr. laga um samgönguáætlun um almenning og hagsmunaaðila. Einnig telst æskilegt að svonefndir hagsmunaaðilar verði skilgreindir sem best. Hugsanlega mætti notast við þá aðferð að hinir ýmsu aðilar geti óskað sérstakrar skráningar sem hagsmunaaðilar samkvæmt þessu ákvæði.

Er því lagt til að bæt verði í drögin

Markmið um traust samráð við almenning og hagsmunaaðila

- a) Haldið skal úti sérstakri samráðsgátt fyrir almenning og hagsmunaaðila um framkvæmdir í samgöngum.
- b) Leitast verði við miðla upplýsinum, skýrslum og öðrum gögnum um einstakar framkvæmdir til skoðunar
- c) Leitast verði við að skilgreina eða skrá hagsmunaaðila.

II. Vald til að hafa áhrif á ákvörðun um gerð samgöngumannvirkja.

Þótt víða sé mikil þörf sé á nýjum samgöngumannvirkjum verða þau ekki gerð nema ítarlegur og oft tímafrekur og kostnaðarsamur undirbúningur eigi sér stað og þeir sem málið varðar á hverjum stað séu hafðir með í ráðum í lögformlegu ferli. Snýr þetta einkum að eigendum lands, stjórn einstakra sveitarfélaga eða samtaka þeirra og loks eru stöðugt vaxandi kröfur um að tekið sé tillit til umhverfisins og því raskað sem allra minnst.

Frægt er að endemum hvernig deilur um leið um Teigsskóg í Reykhólahreppi hefur tafið nauðsynlegar vegaframkvæmdir þar um allt að tvo áratugi til ómælds tjóns fyrir samfélagið á sunnanverðum Vestfjörðum. Fyrst nú hyllir undir að ráðast megi í framkvæmdir. Auk eigenda jarða sem stóðu gegn vegagerð þessa leið, náttúrverndarsamtökum o.fl., stóð tæpt að samþykki hreppsnefndar Reykhólahrepps fengist fyrir útgáfu framkvæmdaleyfis fyrir þessari vegagerð á fundi hreppsnefndar 25. febrúar 2021 þar sem það var samþykkt með þremur atkvæðum gegn einu en einn sat hjá. Sjá fundargerð fundarins á vef sveitarfélagsins [hér](#).

Í Vesturbyggð er í tillögu að aðalskipulagi sem nú er til meðferðar ekki gert ráð fyrir að þvera megi Vatnsfjörð við norðanverðan Breiðafjörð þótt leiða megi lýkur að því að umtalsverður meirihluti jafnt íbúa sveitarfélagsins, íbúa í Vestur-Barðastrandassýslu og Ísafjarðarsýslum svo og íbúar utan Vestfjarða sem yfirleitt hafa skoðun séu á því að rétt sé að þvera fjörðinn. Stóð Samgöngufélagið að könnun um viðhorf til þes að þvera fjörðinn í stað þess að hafa veginn í núverandi veglínu og var afgerandi meirihluti fyrir þverun meða þeirra 398 einstaklinga sem tóku þátt í könnuninni, sem stóð dagna 14. til 23. júní sl. Sjá hér

Alkunna er hvað illa gengur að fá samþykki fyrir veglagningu til styttingar leið milli suðvestur- og norðausturlands í Austur-Húnavatnssýslu um svonefnda Húnavallaleið, sem styttri leið um 14 km og sunnan Varmahlíðar í Skagafirði um svonefnda Vindheimaleið, sem styttri leið um 6 km. Sjá rök fyrir þessum leiðum m.a. hér og hér.

Fleiri dæmi má nefna eins og hugleiðingar um þverun Grunnafjarðar, hjáleið um Borgarnes, Sundabraut o.fl.

Hér er um aðstöðu að ræða sem ekki getur talist boðleg þar sem stjórnir einstakra sveitarfélaga geta nánast tekið heila landshlutana í gíslingu án þess að þurfa á nokkurn hátt að rökstyðja ákvarðanir sínar eða bera á þeim ábyrgð gagnvart vegfarendum. Flestar tillögur að bættum samgöngum snúa að auknu öryggi, styttingu leiða, minni mengun og marghátuðum öðrum samfélagslegum ávinningi þótt vissulega geti ýmis staðbundin sjónarmið haft þarna áhrif. Mest er þetta gert í skjóli svonefnds skipulagsvalds sveitarfélaga, sem reyndar telst vart lagalegt hugtak og er hvergi nefnt í löggjöf. Sveitarfélög eru skipulagsskyld en eru ekki og eiga ekki að vera einráð um hvernig skipulaginu er háttað a.mk. ekki utan þéttbýlis og varðandi innviði sem varða fleiri en íbúa þeirra sjálfra.

Svo er einnig að sjá sem ekki verði farið í umhverfismat framkvæmda til að kanna sem gleggst áhrif einstakra skipulagsskyldra framkvæmda á umhverfi og samfélag nema samþykki sveitarfélags komi til og þannig má nánast loka á frekari úrvinnslu.

Skipulagsstofnun fer stundum mikinn í álitum sínum og spurning hvort ekki þurfi að breyta regluverki varðandi hana. Jafnvel einstakir stjórnámálamenn standa í vegi einstakra framkvæmda, sem á allan hátt teljast arðsamar og horfa til framþróunar.

Með svokölluðu landsskipulagi á að vera hægt að taka ákvarðanir um einstaka framkvæmdir sem einstaka sveitarfélögum er þá skylt að taka í sitt skipulag en ekki er að sjá að því úrræði hafi mikði verið

beitt og ekki að sjá neitt frumkvæði sé að því að gera tillögu að styttingu leiða sem ætti að vera samfélagslega mjög arðsöm þótt umsvif kunni að minnka á stöku stað.

Að öllu þessu athuguðu er lögð áhersla á að í kafla 4.2. „Drög að framtíðarsýn“ þar sem fjallað er um tvö meginmarkmið þar sem í seinna meginmarkmiðinu er fjallað um „Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt.

Við forgangsöröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta að því marki sem heildarhagsmunir ganga því ekki í gegn.

Mjög er brýnt að hugað verði að heildarhagsmunum við ákvörðun um gerð vega eða annarra samgöngumannvirkja og sérhagsmunir látnir víkja fyrir almannahagsmunum. Skal í þessu sambandi minnt á óveðrið í byrjun desember 2020 en í framhaldi þess var ráðist í að skoða regluverk um ýmsa innviði til einföldunar á ákvarðanatöku og regluverks og þá mætti byggja upp sem hraðast.

III. Ýmis atriði í drögunum.

Umferðaröryggi / hámarkshraði Í kaflanum um umferðsröryggi (bls. 11) er rætt um að hraðakstur sé oftast en ekki orskavaldur slysa. Hafa verður í huga að hugtakið hraðakstur er í raun tvenns konar, huglægt og hlutlægt og æskilegt að gera greinarmun þar á. Annars vegar er akstur umfram leyfðan hámarkshraða og hins vegar ekið of hratt miðað við aðstæður þótt heimilaður hámarkshraði hafi verið virtur. Vissulega fer þetta oft saman. Er líklegt að þeirri háttsemi sé oftast um að kenna að aka ekki eftir aðstæðum eða einbeita sér ekki nógu vel að akstrinum þegar slys verða en að ekið sé yfir heimiluðum hámarkshraða.

Að því er varðar heimilaðan hámarkshraða skal minnt á að hann er í aðalatriðum óbreyttur frá umferðarlögum nr. 50/1987 eða 90 km á vegum með bundnu slitlagi og 80 km á öðrum vegum. Aðstæður hafa gjörbreyst jafnt á vegum víða um landið sem og eru ökutæki orðin miklu öruggari og fullkomnari en var 1987. Þykir mega leggja til að hugað verði að hækkingu hraða í 100 km á mörgum nýjum vegarkröflum þar sem umferð er ekki mikil eða undir t.d. 1.000 ökutækjum á dag að meðaltali og innáakstur ekki víða. Telja má víst að stór hluti ökumanna aki á bilinu 90 til 105 km hraða víða úti um landið þegar aðstæður eru góðar. Vel mætti notast við gulu stikurnar sem eru meðfram flestum þjóðvegum til að merkja heimilaðan hraða á hverjum stað, t.d. á fimmtu hverri stiku.

Á malarvegum er heimilaður ökuhraði 80 km á klst., sem á flestum vegum verður að teljast of hár. Fáir malarvegir teljast bera þennan hraða og án efa stór hluti ökumanna, ekki síst erlendir ökumenn, sem eru alls óvanir akstri á slíkum vegum.

Þá skal vakin sérstök athygli á að berjast þarf gegn of hægum akstur sem leiðir til framúraksturs sem í raun er mun varasamari en akstur á bilinu 90 til 100 km. Á fjölförnustu vegum eins t.d. milli Hvalfjarðarganga og Borgarness þykir mega huga að tveggja til þriggja km aukaakgrein á stöku köflum til að „losa um“ umferð en framúrakstur á þeirri leið er víðast mjög varasamur.

Sjá umsögn Samgöngufélagsins um ökuhrað o.fl í tengslum við ný umferðarlög, dags. 11. mars 2019 [hér](#).

Vegrið Í drögunum er lögð áhersla á að aðskilja akstursstefnur á umferðarmestu vegnum. Væri ekki síður þörf á að setja vegrið meðfram ýmsum fáfarnari vegum þar sem bratt er fram af og vegir oft ekki breiðir. Er brýnt að mótuð verði stefna um þetta og ráðist í þetta sem víðast.

Búpeningur á vegum Vinna þarf að aðgerðum til að draga úr ferðum búpenings (og hreindýra) á vegum.

Almenningssamgöngur Virkja þyrfti í ríkari mæli en nú er það sem stundum er nefnt samakstur, þ.e. að eigendur einkabíla geti Boðið öðrum far eftir atvikum undir eftirliti og gegn gjaldi samkvæmt gjaldskrá. Hefur þessi ferðamáti oft komið sér vel fyrir íbúa norðanverða Vestfjarða þegar t.d.

flugsamgöngur raskast. Er þá gjarnan notast við sérstaka fésbókarsíðu. Á vegum Samgöngufélagsins var komið upp vefnum www.bilfar.is, þar sem skrá mætti ósk eða boð um far og ákveðnar reglur um það.

Fjármögnun samgöngumannvirkja Óhjákvæmilegt er að afla aukins fjár til vega- og annarra samgöngframkvæmda. Eftir að rafknúnum ökutækjum fór að fjölga jafn mikið og raun ber vitni og raunar eyða ökutæki æ minna eldsneyti en áður var á hvern ekinn km hafa tekjur af eldsneyti dregist mjög saman frá því sem ella væri. Telja verður eðlilegast fjármögnunin feli í sér gjald af hverju ökutæki fyrir hvern ekinn km t.d. 5 til 6 krónur á alla fólksbíla. Þeir em aka mjög mikið geti fengið aflsátt eða greitt fast gjald af sem miðast t.d. við 20.000 km en ekið umfram það án þess að sæta frekari gjalddöku. Verður þessi leið t.d. að teljast mun farsælli en að ætla að leggja gjöld á akstur í veggöngum eins og hugmyndir virðast uppi um. Gjald á flutningabíla þyrfti auðvitað að vera eitthvað hærra.

Þá skal sá kostur nefur að gera t.d. veginnn milli Keflavíkur og höfuðborgarsvæðins, hugsanlega milli Reykjavíkur og Selfoss og jafnvel víðar þar sem tvöfaldar akbrautir eru í boði þannig úr garði að teljist þola a.m.k. 100 til 110 km hrað á klst. og að þeir sem kjósa að nýta sér heimild til að aka hraðar en á 90 km á klst hverju sinni greiði sérstaklega fyrir það t.d. 200 kr. en þeir sem komast vilja undan slíkri gjalddöku aki einfaldlega á innan við 90 til 95 km hraða m.v. klst og sleppa þannig við greiðslu.. Mætti bjóða þessar endurbætur út og fela einkaaðila að annast allt ut anumhald.

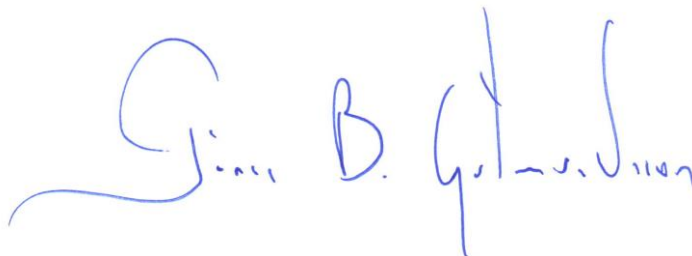
Tekjur af þessu mætti nota til að greiða fyrir nuaðyslegar endurbætur og jafnframt til að halda veginum í toppstandi, koma fyrir ljósskiltum með viðvörunum þegar aðstæður væru varasamar, greiða góða lýsingu o.s.frv. Er eindregið hvatt til að þessi kostur verði aknað gaumgæfilega.

Loftslagsmál Brýnt er að í öllum ákvarðanatökum verði hugað að loftslagsmálum. Skal hér sérstaklega bent á þörf til að draga úr notkun negldra hjólbarða a.m.k. á höfuðborgarsvæðin, bæði vegna aukins slits á vegum, mengunar og hávaða. Ætti hófleg gjalddaka að geta nýst í því sambandi, sjá m.a. umfjöllun á vef Samgöngufélagsins hér

Loftbrú Lýst skal yfir sérstakari ánægju með hina svonefndu loftbrú, til lækkunar flugfargjalda. Sérstaklega skal nefnt það hagræði sem felst í því að þurfa ekki að bóka með lögum fyrirvara til að komast hjá því að lenda í hæsta gjaldflokki. Þó tel ég að vel mætti skoða að breikka útfærslu þannig að þetta næði til fleiri ferða t.d. átta eða 10 en styrkur lækkaði sem því næmi.

Lokaorð Fjöldmörg önnur atriði mætti tína til en hér skal látið staðar numið en sú von sett fram að skipulag samgöngumála verði hugsuð á heildstæðan hátt með þarfir allra þeirra sem komast þurfa um í huga. Gera má ráð fyrir frekari athugasemdum á síðari stigum.

F.h. Samgöngufélagsins



Jónas B. Guðmundsson
fyrirsvarsmaður