



Innviðaráðuneyti
Málefnasvið: Samgöngu- og fjarskiptamál
Sölvhólgötu 7,
101 Reykjavík
irn@irn.is

Sent á Samráðsgátt

Reykjavík, 21. apríl 2023

Efni: Umsögn um hvítbók um samgöngumál og umhverfismatsskýrsla, mál nr. 66/2023.

Samtök iðnaðarins (hér eftir „SI“ eða „samtökin“) hafa tekið til umsagnar hvítbók um samgöngumál og umhverfismatsskýrslu (hér eftir „hvítbókin“), mál nr. 66/2023. Er hvítbókinni ætlað að draga saman stöðumat grænbókar um sama efni sem kom út í september 2021 og niðurstöður af opnum samráðsfundum sem haldnir voru fyrir alla landshluta í október 2022 undir heitinu *Vörðum leiðina saman*. Tilgangur hvítbókar þessarar er að hvetja til umræðu um stefnuna og möguleg áhrif hennar á íslenskt samfélag til skemmri eða lengri tíma. Samtökin fagna framkominni hvítbók en vilja um leið koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum.

Skortur á samráði og greiningu á stöðu stærri ökutækja í vegasamgöngum.

Við undirbúning og gerð hvítbókar er greint frá þeim starfshópum sem stofnaðir voru og var ætlað að vinna að greiningum og tillögum til efnis hennar. Samtökin gagnrýna að hvergi er vikið að stöðu og þörfum stærri ökutækja í vegasamgöngum sem er bagalegt í ljósi þess að um stóran notendahóp vegakerfisins er að ræða. Hvítbókin leggur þó mikið upp úr auknu umferðaröryggi á komandi árum sem hefur bein áhrif á þennan notendahóp og er því fagnað. Eftir stendur þó að greina stöðu þessa stóra notendahóps þegar kemur að þörfum og möguleikum þeirra til orkuskipta, afstöðu þeirra til innviðauppbyggingarþarfar, uppsafnaðri viðhaldspörf o.fl. sem hvítbókinni er ætla að varpa skýru ljósi á. Samtökin vilja þ.a.l. hvetja til enn ríkara samráðs við þennan hóp notenda vegasamgangna við næstu skref undirbúnings stefnu í samgöngumálum.

Aukið umferðaröryggi og viðhaldspörf vegasamgangna.

Líkt og áður er komið inn á leggur hvítbókin mikla áherslu á aukið umferðaröryggi og stefna íslensk stjórnvöld á að verða meðal fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fá dauðsföll og alvarlega slasaða í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa og að dauðsföll af slysum í umferðinni og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um a.m.k. 5% á ári, sbr. áherslu b í kafla 3.2.2 *Markmið um öruggar samgöngur* og lykilviðfangsefni 1.

Þá er stefnt að því að fjárfestingar mæti viðhaldspörf samgönguinnviða svo að gæði þeirra og öryggi haldi sér en mikil uppsöfnuð viðhaldspörf er í þeim innviðum, sbr. áherslu h í kafla 3.2.2 *Markmið um öruggar samgöngur* og lykilviðfangsefni 2.

Að mati samtakanna er hér um óaðskiljanlegar áherslur að ræða enda verður markmiði um aukið umferðaröryggi ekki náð með öðrum hætti en að tryggja viðhald, og um leið gæði og



öryggi, vegasamganga hér á landi. Fram kemur í hvítbókinni að Vegagerðin metur uppsafnaða viðhaldspörf stofnvegakerfisins 70-80 ma.kr. en samkvæmt skýrslu Samtaka iðnaðarins og Félags ráðgjafarverkfræðinga [Innviðir á Íslandi 2021 – ástand og framtíðarhorfur](#), er uppsöfnuð viðhaldspörf vegakerfisins að lágmarki 160-180 ma.kr. sem skiptist svo að 110 ma.kr. fjárfestingarpörf er í viðhaldi vegna stofnvegakerfisins og 50-70 ma.kr. vegna sveitarfélagavega. Forsenda þess að unnt sé að bæta umferðaröryggi samkvæmt markmiðum hvítbókarinnar er að tryggja viðunandi viðhald vegakerfisins og að uppsafnaðri viðhaldspörf sé mætt með skipulögðum og skilvirkum hætti. Fækkun slysa og aukid umferðaröryggi er, eins og fyrr greinir, samofið og algjörlega háð nauðsynlegu viðhaldi. Staðan er sú að það þarf að mæta viðhaldspörf vegakerfisins töluvert betur en gert er í dag á sama tíma og nauðsynlegt er að vinna niður gífurlega uppsafnaða viðhaldspörf vegakerfisins. Í skýrslunni kemur fram að stórir hlutar þjóðvegakerfisins uppfylla ekki lágmarksviðmið sem lúta að hrörnun slitlags, hjólfaradýpt, sprungumyndun, holumyndun og fleiri þáttum er varða gæði vega og snúa þannig beint að öryggi vegfarenda.

Samtökin fagna þeirri tilætlun að unnið verði og innleitt heildstætt umferðaröryggismat á þjóðvegakerfinu. Hér skapast að mati Samtaka iðnaðarins tækifæri til að nýta hæfni hins almenna markaðar til slíkrar vinnu og eru stjórnvöld hvött til þess. Að mati samtakanna er það þjóðhagslega hagkvæmt að útvista verkefnum stjórnvalda til hæfra aðila hins almenna markaðar auk þess sem það hvetur þá aðila til þróunar á þekkingu og kunnáttu sinni á því sviði. Sú þekkingaröflun og kunnáttu er við slíkar aðstæður aðgengileg öllum sem þess óska, burtséð frá því hvort um sé að ræða ríki, sveitarfélög eða fyrirtæki á markaði.

Þá er meðal aðgerða hvítbókar stefnt að því að meta stöðu landsvega utan stofnvegakerfisins (sjá 4.5.5) og vilja samtökin benda á að áður nefnd [skýrsla](#) SI og FRV um stöðu innviða landsins hefur þegar metið viðhaldspörf sveitarfélagavega upp á 50-70 ma.kr. til aðgreiningar á viðhaldspörf stofnvegakerfisins.

Fjármögnun nýframkvæmda og rannsókna.

Hvítbók kveður stórtæk áform vera um uppbyggingu samgönguinnviða á næstu árum og áratugum, sbr. lykilviðfangsefni 3, og taka samtökin undir nauðsyn slíkrar uppbyggingar. Að mati samtakanna er nauðsynlegt í þessu samhengi að tryggja fjölbreytta fjármögnunarmöguleika svo þessi uppbygging verði að veruleika. Hvítbókin tiltekur þar möguleika til fjármögnunar slíkra verkefna í gegnum samvinnuverkefni. Er þar átt við samvinnuverkefni í skilningi laga nr. 80/2020 um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir. Eru þar nefnd þau verkefni sem heimilt er að bjóða út sem samvinnuverkefni. Samkvæmt skilgreiningu laganna er samvinnuverkefni það *[v]erkefni þar sem einkaaðili annast fjármögnun opinbers mannvirkis, í heild eða að hluta, eða tekur með öðrum hætti áhættu af gerð og rekstri þess, eftir atvikum með heimild til gjaldtöku fyrir notkun mannvirkisins á rekstrartíma. Samvinnuverkefni felur að jafnaði í sér samvinnu um eftirtalið: fjármögnun, áætlanagerð, hönnun, uppbyggingu mannvirkja, viðhald, rekstur og annað sem nauðsynlegt er til að ljúka megi framkvæmd og reka mannvirki í tiltekinn tíma.*

Lögin krefjast þess þ.a.l. ekki að samvinna sé höfð um alla þætti samvinnuverkefnis, þ. á m. hönnun þess, en að mati félagsmanna samtakanna er þar, þ.e. í hönnunarfasa verkefna, að finna bestu möguleikana til hagræðingar og tekjuöflunar bæði við framkvæmd verkefnis og eftir



að því lýkur. Er tilgangur og fýsileiki samvinnuverkefna, í mörgum tilvikum, brostinn þegar ekki er gert ráð fyrir samvinnu í skilningi laganna við hönnun verkefnanna. Mikilvægt er þ.a.l. við útfærslur samvinnuverkefna að samvinna sé höfð að leiðarljós strax í fyrstu skrefum þeirra verkefna sem skilgreind eru í lögnum ætli stjórnvöld sér að gera slík verkefni fýsileg fyrir einkaaðila og nýta til fulls þá möguleika sem lög um samvinnuverkefni bjóða upp á. Á það sér í lagi við stærstu verkefni sem skilgreind eru í lögnum, eins og Sundabraut.

Samtökin taka undir þá fullyrðingu hvítabókar um að gera megi ráð fyrir miklu vexti útflutningsgreina sem koma fram í lykilviðfangsefni 6 og að mati samtakanna er útflutningur forsenda hagsældar hér á landi. Mikil vaxtartækifæri eru í iðnaði um þessar mundir og ef af væntanlegum áformum verður munum við sjá meiri hagvöxt á næstu árum en nú er reiknað með í hagvaxtarspám. Iðnaður stendur undir 23% verðmætasköpunar hagkerfisins og mun meira ef óbein áhrif greinarinnar eru tekin með en hlutdeild greinarinnar í hagvexti síðustu tíu ára er 30% og búast má við aukningu hlutdeildarinnar sé litið til næstu ára. Iðnaður er stærsta greinin í útflutningi hagkerfisins og voru útflutningstekjur greinarinnar í fyrra 761 ma.kr. eða 44% útflutningstekna hagkerfisins. Það er því mikið undir því komið að stjórnvöld styðji við þau tækifæri sem til staðar eru og hvetja samtökin stjórnvöld til að ráðast í þjóðhagslega arðvænlegar fjárfestingar í innviðum til að styðja við þau vaxtatækifæri sem til staðar eru hér á landi og um leið tryggja möguleika til aukinnar hagsældar.

Rannsóknarstarf í mannvirkjagerð í heild sinni eru verulega ábótavant og eru samgöngumál og samgöngumannvirki þar engin undantekning. Samtökin fagna þ.a.l. áformum hvítbókar þar sem stefnt er að því að stuðla að öflugum rannsóknarstarfi í samgöngum.

Þá vilja samtökin koma á framfæri ánægju með áform um umbætur í áætlanagerð er varðar samgönguáætlun og verkefnastjórnarsýslu og að komið verði á nýju verklagi við gerð kostnaðaráætlana. Nýverið gáfu Félag ráðgjafarverkfræðinga, Mannvirki – félag verktaka og Samtök arkitektastofa, með stuðningi Framfarasjóðs Samtaka iðnaðarins, út ný viðmið við gerð kostnaðaráætlana sem ætlað er að tryggja lágmarksgæði við gerð þeirra, bæta samræmdan skilning við gerð slíkra áætlana og auka á rekjanleika við framúrkeyrslu verklegra framkvæmda. Þau viðmið og aðferðarfræði er unnt að nálgast á heimasíðunni www.kostnadur.is og eru stjórnvöld og opinberar stofnanir sérstaklega hvattar til að kynna sér efni þeirra og tileinka sér þá aðferðarfræði við þá vinnu sem stefnt er að samkvæmt hvítbókinni, þ.e. að koma á nýju verklagi við gerð kostnaðaráætlana.

Samdráttur í losun kolefnis og orkuskipti.

Stjórnarsáttmáli ríkisstjórnarinnar frá árinu 2021 setur fram metnaðarfull markmið á sviði loftslagsmála, þ.e. að Ísland nái kolefnishlutleysi og fullum orkuskiptum eigi síðar en árið 2040 og verði þá óháð jarðefnaeldsneyti fyrst ríkja. Þá er stefnt að sjálfstæðu landsmarkmiði um 55% samdrátt í losun á beina ábyrgð Íslands (BÁS) fyrir árið 2030 miðað við árið 2005. Losun CO2 innan BÁS er í dag um 3 milljónir tonna á ári, þar af er um 1 milljón tonna frá samgöngum.

Til að greina nánar orkuskipti í samgöngum má skipta notkun niður í fjóra flokka, þ.e. olíunotkun í flugi, skipum, fólksbílum og stærri ökutækjum. Þegar liggja fyrir tæknilausnir til orkuskipta fyrir stærstan hluta fólksbíla. Samtökin ítreka athugasemd sína um skort á samráði og stöðugreiningu vegna stærri ökutækja í vegasamgöngum en vilja um leið benda á að nú



eru einnig að verða aðgengilegar tæknilausnir til orkuskipta fyrir stærri ökutæki. Því ættu stjórnvöld að leggja áherslu á að greiða fyrir orkuskiptum í stærri ökutækjum. Ívilnanir stjórnvalda gagnvart fólksbílum hafa skilað árangri en nú er mikilvægt að innleiða ívilnanir og/eða stuðning sem hentar rekstraraðilum atvinnutækja.

SI ítreka í þessu samhengi að tryggja þarf skilvirkni í orkuskiptum og ábyrga ráðstöfun á opinberu fjármagni. Ættu stjórnvöld að leggja áherslu á að stuðningur taki einnig til orkuskipta í vöru- og fólksflutningsbifreiðum og vinnuvélum en ekki eingöngu ívilnunum til einstaklinga. Ívilnanir vegna fólksbíla, s.s. niðurfelling á virðisaukaskatti eða vörugjöldum, eru ekki til þess fallnar að stuðla að orkuskiptum í vöru- og fólksflutningum atvinnurekenda. Einnig að fé ríkisins sé nýtt með skilvirkum hætti til samdráttar í losun, þ.e. að finna hagkvæmustu leið til að minnka losun. Kerfið verði þannig einfalt í framsetningu og framkvæmd og hraði nauðsynlegum orkuskiptum.

Loks er mikilvægt að kerfið veiti fyrirsjáanleika næsta áratug þeim fyrirtækjum sem hyggja á orkuskipti, þ.e. með grænum hvötum og innviðauppbýggingu, þ.m.t. að áhersla verði lögð á að koma upp nauðsynlegum hleðslu- og áfyllingarstöðvum fyrir stærri tæki um land allt. Þá verði ekki lagðar á nýjar álögur á græn tæki eða græna tækni.

Leggja SI áherslu á að lítið verði til þessara þátta í vinnunni framundan og skora samtökin á íslensk stjórnvöld að leggja grunn að innleiðingu á stuðningskerfi til orkuskipta í vöru- og vinnuvélum þar sem grænir hvatar hafa áhrif með ólíkum hætti en í tilfelli fólksbíla. Slíkt stuðningskerfi þarf að vera óháð tæknilausn, einfalt og gagnsætt, stuðla að góðri nýtingu á opinberum fjármunum og tryggja fyrirsjáanleika til næstu 10 ára en með hlutleysi í tæknilausnum í huga má velja fyrir sér hvort íslenskum stjórnvöldum sé nauðsyn á að koma á fót stuðningskerfi við sjálfbæra lífolúframléiðslu líkt og stefnt er að í hvítbókinni.

Samtökin fagna þá þeirri áherslu sem fram kemur í hvítbókinni þar sem unnið verði að því að lágmarka kolefnisfótspor í mannvirkjagerð í samgönguinnviðum en vilja um leið hvetja stjórnvöld til að horfa til þeirra vinnu sem þegar hefur verið unnin á vettvangi *Byggjum grænni framtíð* er varðar *vegvísi að vistvænni mannvirkjagerð* enda ljóst að margar aðgerðir þess vegvísis sem eiga beina samleið við mannvirkjagerð í samgönguinnviðum.

Samtökin gera ekki frekari athugasemdir við efni hvítbókarinnar að svo stöddu og er framangreindum athugasemdum hér með komið á framfæri við innviðaráðuneytið. Samtökin eru þá fús til fundar um efni umsagnarinnar og hvetja innviðaráðuneytið til slíks samtals sjái þau tilefni til.

Virðingarfyllst,

A handwritten signature in black ink that reads 'Bjartmar Steinn Guðjónsson'.

Bjartmar Steinn Guðjónsson,
viðskiptastjóri á mannvirkjasviði SI