

Allir aðalvegir út frá Reykjavík verði unnir sem einkaframkvæmd

– og greiddir upp með „skuggagjaldaaðferð“, segir samgönguráðaherra sem mun fela samgönguráði að vinna tillögur um þetta við endurskoðun samgönguáætlunar

HÖRÐUR KRISTJÁNSSON

„Ég tel einsýnt að við hugum að því að auka framkvæmdir í vegagerð á forsendum einkaframkvæmdar. Við eigum að nýta okkur þá reynslu sem fengist hefur af Hvalfjarðargöngunum,“ segir Sturla Bóðvarsson samgönguráðaherra. Hann leggur til að allar meginleiðir út frá Reykjavík til austurs og vesturs verði unnar á forsendum einkaframkvæmdar og framkvæmdum þannig hraðað eins og kostur er.

„Ég lét nefnd undir forystu Ingimundar Sigurpálssonar, sem nú er formaður samgönguráðs, vinna á sínum tíma sérstaka skýrslu um einkaframkvæmd í vegagerð og liggur fyrir skýrsla um málið. Ég hef nú undirbúið að samgönguráð fari yfir þennan kost og móti tillögur um hvornig við stöndum að næstu verkefni við einkaframkvæmd í vegagerð. Ég tel að með þessari aðferð getum við hraðað framkvæmdum og skapað alveg nýtt umhverfi í uppbyggingu umferðamannvirkja ekki síst út frá höfuðborgarsvæðinu. Þarna værum við að fara alveg nýjar leiðir í einkaframkvæmdum og um leið gætum við losnað við pólitíska togstreitu um gerð umferðamannvirkja.“

Sturla telur að þetta geti verið lausn og mikilvægt innlegg í framkvæmdaáform hér á landi. „Bæði til að flýta nauðsynlegum framkvæmdum vegna vaxandi umferðar og mæta kröfum vegna aðkallandi umferðaröryggismála. Slysín á þjóðvegunum kalli á röttækar aðgerðir og nýja hugsun við gerð umferðamannvirkja. Allra leiða verður að leita til að auka öryggi á vegunum. Ég vænti þess að t.d. tryggingafélögin hljóti að vera tilbú-



Sturla Bóðvarsson samgönguráðaherra.

VB-mynd HKr

in til samstarfs.

Sundabraut, Hvalfjarðargöng, Suðurlandsvegur

„Því tel ég að við eigum að skoða það núna við endurskoðun samgönguáætlunar að setja í einkaframkvæmd, bæði Suðurlandsveginn frá borgarmörkum austur yfir Hellisheiði og Vesturlandsveginn með Sundabraut. Við horfum fram á að tvöföldun Reykjanesbrautar muni klárast árið 2008. Þá verður tvöföld braut á milli Reykjavíkur og Keflavíkur sem er talin muni anna um-

ferðarþunga næstu áratugin. Það er þegar búið að fjármagna Sundabrautina til fullnustu upp í Grafarvog og við höfum sagt að við ætlum að setja restina á brautinni í einkaframkvæmd. Ég tel því að mjög vel komi til greina að taka efri hluta Sundabrautarinnar, tvöföldun Hvalfjarðarganga og endurbýggingu Vesturlandsvegarins alla leið upp í Norðurárdal í einkaframkvæmd. Með sama hætti yrði Suðurlandsvegurinn endurbýggður sem einkaframkvæmd alla leið að Þjórsárbrú og með nýrri brú yfir Ölfusá.

Þannig yrði sá umferðageisli í allar áttir út frá höfuðborginni orðinn með eins afkastamiklum og öruggum brautum og nokkrum kostur er.

Greitt með „skuggagjaldaaðferð“

Sturla segist ekki gera ráð fyrir að innheimtur verði vegtollur vegna slíkra framkvæmda líkt og gert er í Hvalfjarðargöngum.

„Ég tel heppilegast að þetta verði byggt af einkaaðilum með skuggagjaldaaðferðinni þar sem ríkið borgarinn afnotin í samræmi við notk-

un á 25 til 30 árum. Þá innheimti ríkið sína skatta af bileigendum og greiði síðan til þeirra sem annast framkvæmdirnar miðað við notkun. Með þessu móti getum við hrint verkefnum í framkvæmd á forsendum einkaframkvæmdar á eins skömmum tíma og efnahagsumhverfið gefur okkur tilefni til.“

Ráðherra segir að nokkrir aðilar hafa þegar sýnt þessu áhuga, m.a. Spölur sem byggði Hvalfjarðargöngin. Sjóvá Almennar hafa lýst áhuga á að koma inn á Hellisheiðina. Þá hafi Faxaslóahafnir lýst vilja til samstarfs um Sundabrautina og aukna afkastagetu Hvalfjarðarganga.

„Ég tel því að við eigum að skoða þetta í fullri alvöru. Það myndi gerast þannig að fram færi alútbod og fjárfestar og verktakar myndu byggja upp þessar leiðir annað hvort með 2+2 vegum eða 1+2 vegum eftir því hvornig þeir meta afkastapörfina í ljósi þess hvornig fjárfestingin skili sér best. Þá þarf ekki að koma til rífrildis milli alþingismanna og sveitarstjórnarmanna varðandi það hvort vegirirnir eigi að vera 2+2 eða 1+2 vegir, sem reyndar hafa verið þróaðir á Norðurlöndunum í þágu umferðaröryggis og reynst mjög vel. Heldur verði það kalt mat fjárfesta og þeirra sérfræðinga sem spá um umferðarþunga og leggja mat á nauðsynlegar aðgerðir til að tryggja umferðaröryggi hvaða gerð umferðamannvirkja er valin. Það er mikilvægt að umferðaröryggið verði haft að leiðarljósi. Við eigum að fara þarna nýjar leiðir þannig að við séum ekki að fjárfesta í þjóðvegakerfi með afkastagetu sem engin er þörf er á.“

Sturla telur það ekki vera í verkahring þingmanna eða sveitarstjórnarmanna að móta tillögur um tæknilega gerð umferðamannvirkja svo sem breidd vega og annað er varðar mannvirkjagerðina. Þeir hafi einfaldlega engar forsendur til þess. Slíkt hefur margoft leitt til deilna og umtalsverðra tafa á framkvæmdum, en með því að setja þessar framkvæmdir í einkaframkvæmd með alútbodi þá segir ráðherra að tillögugerðin færast alfarið í hendur sérfræðinga í hönnun og öryggismálum og þeirra sem bera ábyrgð á fjárfestingunni svo sem var við gerð Hvalfjarðarganganna. Eftir sem áður verði að fylgja stöðlum og gæðakröfum sem Vegagerðin setur um vegakerfið.

Viðskiptablaðið

Wednesday, 17 May 2006, p. B2

