



Samtök sveitarfélaga á  
höfuðborgarsvæðinu

Kópavogi, 8. maí 2024

Nefndasvið Alþingis  
Fjárlaganefnd

**Efni: Umsögn Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu við tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2025-2029, 1035. mál.**

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) vilja með umsögn þessari um ofangreinda þingsályktunartillögu leggja sérstaka áherslu á eftirfarandi þætti:

**Samgöngusáttmálinn og rekstur almenningsamgangna.**

Samgöngusáttmáli ríkis og sveitarfélaga var undirritaður 26. september 2019 ásamt samkomulagi um ákveðinn framgang mála varðandi rekstur almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Sameiginlegt félag aðila, Betri samgöngur ohf., var stofnað í október 2020 til að tryggja skilvirka framkvæmd og trausta umgjörð verkefnisins í samstarfi ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Verkefni sáttmálans hafa þróast áfram og einhver þeirra komist til framkvæmda en mikilvægt er að ljúka án frekari tafa þeirri uppfærslu sem unnið hefur verið að í rúmlega ár.

Samgöngusáttmálinn var og er tímamótasamningur, sem innrammar sameiginlega framtíðarsýn ríkisvaldsins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu samgöngumannvirkja á svæðinu eftir langt uppbyggingarhlé, en t.a.m. hafði litlu fjármagni verið veitt til stofnvega á svæðinu á undangengnum árum. Samkomulagið er ekki aðeins merkilegt m.t.t. þess að ríki og sveitarfélög náðu saman um forgangsröðun og fjármögnun samgönguinnviða, heldur endurspeglar það einnig samstöðu sveitarfélaganna í samgöngumálum á grunni svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Markmiðið er að auka umferðaröryggi, bæta samgöngur allra ferðamáta og minnka tafir, stórefla almenningsamgöngur og draga úr mengun af völdum svifryks og losun gróðurhúsalofttegunda til samræmis við loftslagsmarkmið stjórnvalda.

Verkefnið er enn jafnbrynt og það var árið 2019. Í hverri viku fjölga íbúum á höfuðborgarsvæðinu að meðaltali um 90 með tilheyrandi aukningu umferðar sem hefur aldrei mælst eins mikil og nú. Það er þá augljóst þeim sem um höfuðborgarsvæðið fara að umferðarþungi, sér í lagi á álagstímum, hefur mikil áhrif á ferðir fólks um svæðið með auknum töfum, óþægindum og mengun. Mikilvægi þess að bæta samgöngur allra ferðamáta, með stofnvegaframkvæmdum, eflingu almenningsamgangna og frekari lagningu hjóla- og göngustíga eykst því með hverjum degi.

Í mars 2023 varð ljóst að uppfæra þurfti Samgöngusáttmálann og var efnt til viðræðna milli ríkis og sveitarfélaga samkvæmt ákvæðum hans. Hafa viðræður staðið yfir óslitið síðan en enn á eftir að

*gauri*



Samtök sveitarfélaga á  
höfuðborgarsvæðinu

leiða mál til endanlegra lykta. Það að uppfærslu sáttmálans sé ekki lokið er fyrir nokkru farið að hafa töluverð áhrif á framgang verkefna hans með tilheyrandi viðbótarkostnaði. Höfuðborgarsvæðið má alls ekki við frekari töfum.

Vinnan við uppfærsluna hefur m.a. leitt fram mikinn samfélagslegan ábata af Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins sem er metinn um 1.140 ma. kr. núvirt á verðlagi ársins 2023 og innri vextir 9,2% sem er ríflega tvöfalt á við það sem almennt er miðað við í stórum vegaf framkvæmdum. Þetta jafngildir ábata sem nemur þreföldun áætluðum kostnaði af fjárfestingunni. Um er að ræða ábata fyrir vegfarendur vegna styttri ferðatíma hvort sem um er að ræða á einkabifreið, hjólandi eða þá sem nýta sér almenningsamgöngur. Þá eru ótaldir aðrir og ekki síður mikilvægir þættir, s.s. reiknaður heilsufarsábatí vegna hjólréiða og aukinnar hreyfingar sem er samfara nýtingu almenningsamgangna að ónefndu framlagi verkefna sáttmálans til loftlagsmarkmiða stjórnvalda.

Í fjármálaáætlun kemur fram að „í tengslum við viðræður sem standa yfir um viðauka samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins er gert ráð fyrir að framlag til Betri samgangna aukist um 4 ma.kr. frá og með árinu 2025 eða samtals um 20 ma.kr. á tímabili fjármálaáætlunarinnar. Til viðbótar beinum framlögum til Betri samgangna er gert ráð fyrir 20 ma.kr. lánveitingu úr ríkissjóði til verkefnisins á tíma áætlunarinnar“ (bls 67).

Bein framlög og fjármögnun skv. ofangreindu eru að hækka til verkefna sáttmálans. Þrátt fyrir aukin framlög eru samt ennþá fjárhagslegar áskoranir hvað varðar fjármögnun sáttmálans þannig að verkefni hans tefjist ekki enn frekar. Vert er að benda á að hefði fjárstreymi frá ríkinu skv. samgöngusáttmálanum staðist væri fjárhagslega áskorunin minni<sup>1</sup>. Eins og í umsögn SSH um síðustu fjármálaáætlun er lögð mikil áhersla á, að þar til endanleg niðurstaða fái um fjármögnun og fjármögnunarleiðir vegna uppbyggingar samgönguinnviða verði fjármögnun til verkefna Samgöngusáttmálans tryggð með öðrum hætti eins og sáttmálinn gerir ráð fyrir. Mikilvægt er jafnframt að gert sé ráð fyrir þeirri fjármögnun í fjármálaáætlun nú. Í fjármálaáætlun síðasta árs var þetta ávarpað sérstaklega og bent á að fjármögnunargetan þurfi á næstunni að nema 20-25 milljörðum kr. á ári en ekki um 12 milljörðum eins og ráða má af fyrirbyggjandi fjármálaáætlun 2025-2029.

Ekki þarf að fjölyrða um mikilvægi öflugra **almenningsamgangna** í þróun mannvænni svæða og til að ná fram ábata af minni umferðatöfum og lægri samfélagslegum kostnaði vegna samgangna. Ef markmið um breyttar ferðavenjur eiga að ná fram að ganga þá verður ríkið að koma með auknum krafti að rekstri almenningsamgangna enda eru skilvirkar og góðar almenningsamgöngur forsenda þess að fólk nýti sér þær.

Mikilvægt er að horfa á almenningsamgöngur út frá markmiðum og stefnu í loftslagsmálum ríkisins. Í markmiðum Samgöngusáttmálans kemur skýrt fram að stuðla eigi að því að loftslagsverkefnum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag verði náð m.a. með eflingu almenningsamgangna. Í aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í

<sup>1</sup> Samkvæmt sáttmálanum átti að koma til fjármögnun ríkisins frá árinu 2022 í formi flýti- og umferðagjalda eða önnur fjármögnun ríkisins þeirra í stað.



losun gróðurhúsalofttegunda til 2030 er þáttur almenningssamgangna stór og settar fram aðgerðir um að fjölga hlutfalli fólks sem notar almenningssamgöngur. Þá ber að geta þess að 33% uppruna kolefnislosunar á Íslandi kemur frá vegasamgöngum. Skilvirkar og öflugar almenningssamgöngur munu reynast mjög mikilvægar í því að draga úr kolefnislosun á höfuðborgarsvæðinu.

Viðræður hafa staðið yfir um endurskoðun samkomlags um tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna og átti samkvæmt samkomulagi við ríkið frá 26. september 2019 að vera lokið fyrir árslok 2020. Viðræður hafa staðið yfir frá árinu 2021 og niðurstaða liggur ekki enn fyrir þó samtalið hafi þróast í mjög jákvæða átt. Mikilvægt er að ljúka viðræðunum og að merki þessa komi skýrt fram í áætlanagerð ríkisins. Ekki síst út frá því meginsjónarmiði að ríkið ber mikla ábyrgð á og hag af því að vel takist til í þeim verkefnum sem framundan eru, m.a. út frá markmiðum um sjálfbært og kolefnislaust borgarsamfélag.

### **Fjármagn til löggæslu á höfuðborgarsvæðinu**

Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu (LRH) hefur yfir að ráða umdæmi sem telur 243.015 íbúa í sjö sveitarfélögum. Ljóst er að öflug og skilvirk löggæsla varðar sveitarfélögin og íbúa þess miklu er kemur t.a.m. að umferðaröryggi og persónulegu öryggi, en um 25 mál er varða hegningarlagaþrot koma til kasta LRH á degi hverjum.

Sem stærsta lögregluembættið er LRH þá eðlilega leiðandi á landsvísu þegar kemur að framþróun löggæslu, og hefur því ákveðnu hlutverki að gegna hvað það varðar. Til að sinna hlutverki sínu sem skyldi er mikilvægt að LRH fái nauðsynlegt fjármagn, en lögreglumönnum hefur farið fækkandi þrátt fyrir fólksfjölgun og fjölgun afbrota. Fjöldi lögreglumanna á höfuðborgarsvæðinu er þannig 1,2 á hverja eitt þúsund íbúa og er það lægsta hlutfallið á landinu. Til samanburðar er hlutfallið t.d. 3,2 á Suðurnesjum og 2,4 í Vestmannaeyjum. Til að hlutfall lögreglumanna yrði svipað og hjá þeim embættum sem eru með næstlægsta hlutfallið á landinu (1,8), þyrfti að fjölga lögreglumönnum hjá LRH um u.þ.b. 200. Til að efla LRH sem skyldi þarf að koma til aukið fjármagn, en launakostnaður er 85% rekstarkostnaður.

### **Málefni flóttafólks**

Líkt og fram kemur í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun 2025-2029 blasa ýmsar áskoranir við samfélaginu vegna fjölgunar flóttafólks og ljóst er að kostnaður af móttöku þess hefur margfaldast á undanförunum árum. Þá er ljóst að móttaka flóttafólks reynir á margvíslega innviði innan sveitarfélaganna, s.s. þegar kemur að skóla- og frístundamálum, og ljóst er að kostnaður er umfram þær tekjur sem sveitarfélögin fá samkvæmt samningum við ríkið. Móttöku flóttafólks verður því ekki sinnt svo vel sé nema til komi aukið framlag frá ríkinu. Þá er einnig mikilvægt að gera samninga milli ríkis og sveitarfélaga um móttöku flóttafólks til lengri tíma en verið hefur svo unnt sé að skipuleggja móttöku og nauðsynlega innviði og gera áætlanir um þjónustu til þess tíma sem nauðsynlegt er. Er því að mati SSH nauðsynlegt að taka samninga ríkis og sveitarfélaga til endurskoðunar og uppfærslu þannig að taki mið af raunkostnaði.



Samtök sveitarfélaga á  
höfuðborgarsvæðinu

### Fjármögnun málaflokks þjónustu við fatlað fólk

Í fyrri umsögnum sínum um frumvörp til fjárlaga, fjáráukalaga og fjármálaáætlanir hafa SSH ítrekað bent á að mikilvægi þess að fjármögnun málaflokksins verði að fullu tryggð til framtíðar en töluvert hefur hallað á sveitarfélögin í þeim efnum. Samkvæmt greiningu SSH sem framkvæmd var í ágúst mánuði 2023 var uppsafnaður halli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu vegna málaflokksins 41,6 milljarðar kr. á fimm ára tímabili. Þó stigið hafi verið ákveðið skref í rétta átt með samkomulagi ríkis og sveitarfélaga um hækkun útsvarsprósentu í desember 2023 er ljóst að enn er kostnaður umfram tekjur og fyrirséð að kostnaður aukist enn m.a. með auknum lagakröfum til þjónustunnar og fjölgun notenda. SSH vilja árétta þá afstöðu sína að brýnt sé að brúa bilið hjá sveitarfélögunum enda hafi þau haft réttmætar væntingar um að tekjur þeirra vegna málaflokksins ættu að geta staðið undir kostnaði, svo sem lagt var upp með við gerð samkomulags um yfirfærslu á þjónustu við fatlað fólk árið 2010.

### Ferðaþjónusta og gistináttaskattur.

Í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2025-2029 kemur fram að unnið sé að þróun fyrirkomulags um aukna gjalddöku í ferðaþjónustu. Kemur þar einnig fram að unnið sé að því að skoða leiðir til að sveitarfélög hafi auknar tekjur af ferðamönnum til samræmis við áform í stjórnarsáttmála. Rétt er að árétta að í stjórnarsáttmálum síðustu tveggja ríkisstjórna hafa komið fram áform um að gistináttaskattur verði færður til sveitarfélaga þannig að þau njóti góðs af gjalddökunni. Ekki hefur komið til efnda á framangreindu þó óumdeilanlegur kostnaðarauki sveitarfélaganna, s.s. vegna reksturs upplýsingamiðstöðva, ferðamannasvæða og innviða sé samfara ferðaþjónustu. Er því ítrekuð sú afstaða SSH sem jafnframt var lýst í umsögn samtakanna við frumvarp til fjárlaga 2024 að brýnt sé að niðurstaða fái í framangreint hið fyrsta og að samráð verði haft við sveitarfélögin í því sambandi.

Samtökin lýsa sig þá reiðubúin að mæta á fund nefndarinnar og gera frekari grein fyrir umsögn sinni verði eftir því óskað.

Virðingarfyllst,  
f.h. SSH

Páll Björgvin Guðmundsson  
Framkvæmdastjóri SSH