



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Nefndasvið Alþingis
Fjárlaganefnd

Kópavogi, 4. desember 2023.
Málsnr. 1910005/PBG/hh

Efni: Umsögn Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um frumvarp til fjárlagala fyrir árið 2023, 481. mál.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) vilja með umsögn þessari um frumvarp til fjárlagala, sem lagt hefur verið fram á Alþingi og er nú til meðferðar fjárlaganefndar, leggja sérstaka áherslu á eftirfarandi þætti. Jafnframt vísast til umsagnar SSH um frumvarp til fjárlaga 2024, dags. 12. október 2023, og þess fundar sem fulltrúar SSH áttu með fjárlaganefnd í kjölfarið:

Samgöngusáttmálinn

Í umsögn SSH um frumvarp til fjárlaga 2024 kom m.a. eftirfarandi fram um fjármögnun framkvæmda Samgöngusáttmálans:

„Um þessar mundir er unnið að uppfærslu Samgöngusáttmálans skv. verkáætlun um uppfærslu forsenda og undirbúnings viðauka eins og kemur fram í minnisblaði innviðaráðuneytisins og SSH frá 9. mars 2023.

Í Samgöngusáttmálanum liggur fyrir að ætlunin er að framkvæmdir Betri samgangna ohf. á grundvelli Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins verði að stórum hluta til fjármagnadar með flýti- og umferðargjöldum, sbr. f.-lið 3. gr. Samgöngusáttmálans. Ákvörðun um innleiðingu flýti- og umferðargjalda liggur ekki fyrir en gert er ráð fyrir í Samgöngusáttmála að verði ekki af þeirri fjármögnun þá komi til önnur fjármögnun að samsvarandi fjárhæð af hálfu ríkisins. Í tillögu um fjármálaáætlun var töluvert fjallað um orkuskiptin og þær áskoranir sem þau hafa í för með sér með tilliti til tekjuöflunar ríkissjóðs og þær veigamiklu breytingar sem eru fyrirhugaðar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis (sbr. t.d. bls. 60). Samhliða þeim breytingum verði uppbygging samgönguinnviða, þ.á.m. framkvæmdir Samgöngusáttmálans, fjármögnuð að hluta eða öllu leyti með umferðar- eða veggjöldum.

SSH leggja mikla áherslu á að þar til endanleg niðurstaða fæst um fjármögnun og fjármögnunarleiðir vegna uppbyggingar samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu verði fjármögnun til verkefna Samgöngusáttmálans tryggð með öðrum hætti. Mikilvægt er jafnframt að gert sé ráð fyrir þeirri fjármögnun í fjárlögum líkt og í fjármálaáætlun, en þar á bls. 73 var þetta ávarpað sérstaklega en þar segir að þar til uppfærslu kostnaðar- og tímaáætlunar og endanlegri útfærslu á fjármögnunarþörf er lokið fyrir verkefni Betri samgangna sé mögulegt að mæta þurfi fjármögnun með öðrum hætti þar til ætlaðir tekjustofnar geti tekið við.



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Þetta er til samræmis við það sem fram kemur í fjárstreymisáætlun Samgöngusáttmálans, en þar er gert ráð fyrir flýti- og umferðargjöldum og/eða annarri fjármögnun ríkisins til verkefna sáttmálans að fjárhæð 5 milljarðar kr. á ári frá og með árinu 2022. Í fjármálaáætlun kemur hins vegar fram að bein framlög úr ríkissjóði nemi samtals 13 milljörðum kr. á tímabilinu 2024-2028, þ.e. þá sem nemur umsömdum beinum framlögum ríkisins (samgönguáætlun) og verðbótum. SSH áréttar mikilvægi þess að jafnframt sé gert ráð fyrir fyrrgreindu 5 milljarða kr. framlagi ásamt verðbótum þess í fjárlögum, enda megi ætla að brúa þurfi þá fjármögnun með einhverjum hætti uns ætlaðir tekjustofnar taka við.

Verður að telja að framangreint eigi einnig við um fjárlög vegna ársins 2023. Eru athugasemdir SSH því ítrekaðar hvað þetta varðar og mikilvægi þess að gert sé ráð fyrir umræddu framlagi vegna yfirstandandi árs.

Framlag til almenningsamgangna

Eftirfarandi umfjöllun er að finna í umsögn SSH við frumvarp til fjárlaga 2023, dags. 6. október 2022:

„Hinn 7.mái 2012 var undirritað samkomulag til tíu ára á milli ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um eflingu almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu með 1.000 millj. kr. árlegum framlögum á föstu verðlagi úr ríkissjóði, þar af skyldu 900 millj. kr. ganga til eflingar almenningsamgangna innan höfuðborgarsvæðisins og 100 millj. kr. vegna tengingar þess við nálæg atvinnusóknarsvæði. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu skuldbundu sig á móti til að leggja fram a.m.k. sömu fjárhæð að raunvirði og gert var á árinu 2012. Framlögin gengu beint til Strætó bs. sem hefur haldið utan um verkefnið.

Sömu aðilar gerðu með sér sérstakt samkomulag um þetta efni í tengslum við undirritun Samgöngusáttmálans 26. september 2019 þar sem annars vegar var ákveðið að framlengja samkomulagið um 12 ár eftir endurskoðun þess til 2034 og hins vegar ákveðið að miða við að árleg framlög til verkefnisins í tillögu ráðherra til þingsályktunar um samgönguáætlun yrðu að lágmarki óbreytt að raunvirði út tímabilið.

Að störfum hefur verið sérstakur starfshópur sem hefur það hlutverk að vinna tillögur að endurskoðuðu samkomulagi ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um eflingu almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu, til samræmis við framangreint. Eru samningaviðræður nú í fullum gangi.

Ekki þarf að fjölyrða um mikilvægi öflugra almenningsamgangna í þróun mannvænni svæða og til að ná fram ábata af minni umferðartöfum 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 samkomulags um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum (Samgöngusáttmálinn) 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 losun gróðurhúsalofttegunda til 2030 er þáttur almenningsamgangna stór og settar fram aðgerðir um að fjölga hlutfalli fólks sem notar almenningsamgöngur. Í aðgerðakafla A.3 – efling almenningsamgangna kemur fram að aðgerðirnar fela*



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Í sér að styrkja almenningssamgöngur m.a. með framlögum til uppbyggingar Borgarlínu. Í aðgerðaáætluninni er komið inn á breytingar á ferðavenjum og markmið er varðar fjárfestingar í hreinorkuvögnum. "Mat á áhrifum breytinga á ferðahegðun vegna aukinna ívilnana vegna virkra ferðamáta sem og innviða vegna virkra ferðamáta, og ívilnana til að efla almenningssamgöngur, speglast í væntum samdrætti í fjölda ferða með einkabílnum (fólksbifreið). Gert er ráð fyrir að fjöldi ferða með einkabílnum vegna eflra almenningssamgangna og hjólræiða samanlagt minnki úr 76% í um 69% til 2030 og vagnar sem notaðir eru í almenningssamgöngum hjá Strætó verði orðnir hreinorkuvagnar á árinu 2030". Aðgerðaáætlunin endurspeglar því vilja stjórnvalda til þess að efla almenningssamgöngur, ekki bara í fjárfestingu heldur líka í rekstri.

Þá ber að geta þess að 33% uppruna kolefnislosunar á Íslandi kemur frá vegasamgöngum og í því samhengi eru skilvirkar og öflugar almenningssamgöngur mjög mikilvægar.

Í núgildandi samgönguáætlunum endurspeglast vilji ríkisvaldsins í því að efla almenningssamgöngur. Þar kemur m.a. fram að stuðlað verði að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag með eflingu almenningssamgangna, deilihagkerfi í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja. Í því efni verða greindar leiðir til þess að styrkja lagaumhverfi almenningssamgangna svo það styðji við eflingu þjónustunnar og þróun hennar. Þá verði greindar leiðir til að auka samkeppnishæfni almenningssamgangna gagnvart ferðum í bíl þ.m.t. upphæðir fargjalda á móti kostnaði við að reka bifreið. Hvað varðar fjárfestingar felur samgönguáætlun það í sér að stuðlað verði að því að farartæki sem veljast til notkunar í almenningssamgöngukerfinu séu eins vistvæn og kostur er ásamt því að kannaðir verði möguleikar á notkun vistvænna, innlendra orkugjafa."

Verður ekki annað séð en að ofangreind sjónarmið eigi enn að fullu við. Þó vonir standi þá til að ásættanleg niðurstaða verði af yfirstandandi samningaviðræðum þannig að framangreind markmið um öflugri almenningssamgöngur náist er enn árettuð þörf þess að fullnægjandi framlög frá ríkinu til eflingar almenningssamgangna séu tryggð og þeirra skýrt getið í fjárlögum. Ekki verður séð að tekið hafi verið tillit til áður sendra athugasemda hvað þetta varðar og er hvatt til þess að bætt verði úr í fjárukaalögum.

SSH hafa þá itrekað bent á að áætlað tekjutap Strætó bs. vegna áhrifa kórónaveirufaraldursins er á bilinu 1,7 til 2 milljarðar króna. Strætó bs. fékk á árinu 2021 framlag að fjárhæð 120 milljónir kr., en ljóst er að það dugir hvergi til við að mæta því fjárhagslega tapi sem leiddi af faraldrinum. Af fyrirliggjandi frumvarpi til fjárukalaga verður ekki ráðið að um frekari framlög til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, fjölmennasta atvinnu- og búsetusvæði landsins, umfram það sem gert var ráð fyrir í fjárlögum, verði að ræða.

Fjármögnun málaflokks þjónustu við fatlað fólk

Í umsögnum SSH við frumvarp til fjárlaga 2023, dags.6. október 2022, umsögn SSH um frumvarp til fjárukalaga fyrir árið 2022, dags. 14. nóvember 2022, og umsögn SSH um frumvarp til fjárlaga 2024, dags. 12. október 2023 hafa verið gerðar athugasemdir við vanfjármögnun ofangreinds málaflokks. Þar sem frumvarp til fjárukalaga fyrir árið 2023 ber það ekki með sér að tekið hafi



verið tillit til þeirra sjónarmiða sem lýst er í framangreindum umsögnum er nauðsynlegt að árétta fyrri athugasemdir en í athugasemdum SSH við frumvarp til fjárlaga 2024 segir m.a. eftirfarandi:

„Fyrir liggur skýrsla starfshóps um greiningu á kostnaðarþróun í þjónustu við fatlað fólk árin 2018-2020. Í kjölfar útgáfu þeirrar skýrslu og skýrslu starfshóps um heildarendurskoðun laga nr. 38/2010 um þjónustu við fatlað fólk var skipaður starfshópur sem var ætlað að móta tillögur varðandi kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga vegna þjónustu við fatlað fólk. Upphaflega var starfshópnum ætlað að skila tillögum fyrir 15. október 2022 en hann mun enn að störfum.

Samkvæmt fyrstnefndu skýrslunni var rekstrarniðurstaða málaflokksins á árinu 2020 neikvæð um 8,9 milljarða kr. og hafði halli í rekstri málaflokksins þrefaldast milli árana 2018 og 2020. Rekstrarniðurstaða ársins 2021 var þá neikvæð um 14,2 milljarða kr., sem leggst að langstærstu leyti á sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu.

Í greiningu SSH frá því í ágúst 2023 kemur í ljós að samtals halli á málaflöknum hjá sveitarfélögunu á höfuðborgarsvæðinu frá 2018 er 41,6 milljarður kr sbr. töflu 1.

Ár*	Reykjavík	Kópavogur	Hafnarfjörður	Garðabær	Mosfellsbær og Kjós	Seltjarnarnesbær	Samtals
2018	- 2.663.665	- 279.577	- 49.732	- 291.087	- 97.831	- 39.260	- 3.419.134
2019	- 4.086.159	- 275.663	- 278.391	- 380.820	- 98.734	- 76.115	- 5.193.863
2020	- 5.693.618	- 433.958	- 754.708	- 498.359	- 280.980	- 115.612	- 7.775.215
2021	- 7.384.336	- 766.845	- 1.537.179	- 856.045	- 535.560	- 225.742	- 11.303.686
2022	- 9.279.817	- 952.843	- 2.202.140	- 894.471	- 373.895	- 210.942	- 13.912.086
	- 29.107.595	- 2.708.886	- 4.822.150	- 2.920.782	- 1.387.000	- 667.671	- 41.614.084

Tafla 1. Tekjur tengdar þjónustu við fatlað fólk að frádregnum kostnaði við þjónustuna 2018-2022.

* Verðlag hvers árs í þús.kr.

Ljóst er að töluvert hallar á sveitarfélögin þegar kemur að fjármögnun málaflokksins og mikilvægt að nauðsynleg fjármögnun sé tryggð til framtíðar enda má ætla að síst dragi úr kostnaði vegna málaflokksins.

Í fyrirbyggjandi tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun kemur fram (sbr. t.d. bls. 98) að gert sé ráð fyrir varanlegri tilfærslu á fimm milljarða kr. framlagi frá ríki til sveitarfélaga vegna samkomulags um breytingu á fjármögun þjónustu við fatlað fólk, sbr. samkomulag ríkisins við Samband íslenskra sveitarfélaga frá því í desember 2022.

Ljóst er að umrætt framlag dugir ekki til að brúa kostnað sveitarfélaganna vegna málaflokksins og er því brýnt að greining á kostnaðarþróun og tillögur um kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga liggja fyrir sem fyrst, enda hafa sveitarfélögin réttmætar væntingar um að tekjur þeirra vegna málaflokksins eigi að geta staðið undir kostnaði, svo sem lagt var upp með við gerð samkomulags um yfirfærslu á þjónustu við fatlað fólk árið 2010. “

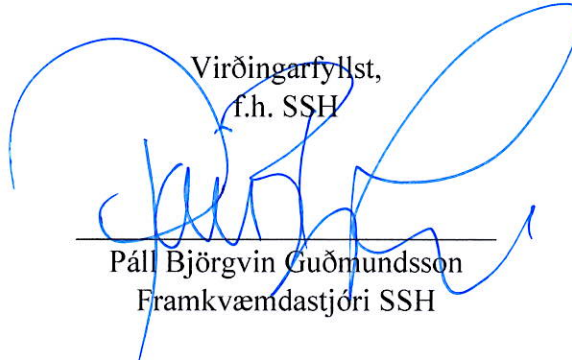
Lengi hefur legið fyrir að það halli verulega á sveitarfélögin þegar kemur að framangreindu, og eins liggur fyrir að meginþungi þessa halla lendir á sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu. Eins og sést í töflu 1 var halli málaflokksins tæpir 14 milljarðar kr. hjá aðildarsveitarfélögum SSH á árinu 2022, og ætla má að hann verði síst minni á árinu 2023 og því brýn þörf leiðréttingar.



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Verður því enn að áréttu ítrekaðar athugasemdir vegna þessa og er hvatt til þess að tekið verði á málinu í fjárukalögum og tryggt að sveitarfélögin fái leiðréttingu til standa undir útgjöldum vegna þessarar þjónustu svo og að fjármögnun vegna hennar verði tryggð til framtíðar.

Virðingarfyllt,
f.h. SSH


Páll Björgvin Guðmundsson
Framkvæmdastjóri SSH

Meðfylgjandi:

Umsögn SSH við frumvarp til fjárlaga 2023.

Umsögn SSH við frumvarp til fjárukalaga fyrir árið 2022.

Umsögn SSH við frumvarp til fjárlaga 2024.



Kópavogi, 6. október 2022.

Nefndasvið Alþingis
Fjárlaganefnd

Efni: Umsögn Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu við frumvarp til fjárlaga, 1. mál.

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

Þjónusta við fatlað fólk

Hinn 30. september 2020 var undirritað samkomulag milli ríkisins og Sambands íslenskra sveitarfélaga um markmið um afkomu og efnahag sveitarfélaga árin 2021–2025 á grundvelli 11. gr. laga um opinber fjármál nr. 123/2015. Í 8. tl. 4. gr. samkomulagsins segir eftirfarandi: „Unnin verði samantekt um kostnaðarþróun í þjónustu við fatlað fólk og sérstak mat lagt á kostnaðaráhrif laga- og reglugerðarbreytinga og stjórnvaldsfyrirmæla í þessum málaflokki undanfarin ár. Að fengnum þessum niðurstöðum verði teknar upp viðræður um hvernig bregðast megi við þessari þróun og hvernig best verði staðið að fjármögnun hennar.”

Á grundvelli þessa starfaði starfshópur félags- og barnamálaráðherra um greiningu á kostnaðarþróun í þjónustu við fatlað fólk. Starfshópurinn hafði það hlutverk að vinna að samantekt um raunkostnað árána 2018, 2019 og 2020 og kostnaðarþróun í þjónustu við fatlað fólk og að leggja sérstakt mat á kostnaðaráhrif laga- og reglugerðarbreytinga og stjórnvaldsfyrirmæla í þessum málaflokki undanfarin ár í samvinnu við starfshóp um heildarendurskoðun laga nr. 38/2018 um þjónustu við fatlað fólk með langvarandi stuðningsþarfir.

Niðurstaðan lá fyrir í aprilmánuði 2022 og leiddi í ljós að halli málaflokksins hjá öllum sveitarfélögum landsins er um 8,9 milljarðar kr. m.v. árið 2020 og hefur verið áætlaður um 12 til 13 milljarða kr. á árinu 2021. Ljóst er að stærsti hluti hallans fellur til hjá sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu eða um 87% miðað við árið 2020.

Í umsögn SSH vegna fjárlaga ársins 2022 var lögð áhersla á að fjármagn yrði tryggt frá ríkinu til þess að koma til móts við fyrirsjáanlegan halla hjá sveitarfélögunum í málaflokknum strax á árinu 2022. Ekkert hefur komið fram, hvorki á árinu 2022 eða í frumvarpi til fjárlaga 2023 sem gefur til kynna að frekara fjármagn sé væntanlegt til sveitarfélaganna vegna hallans. Vart þarf að ítreka mikilvægi þess að fyrirliggjandi halli verði bættur sveitarfélögunum með skýrum fjárheimildum í fjárlögum, enda um afar



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

mikilvæga grunnþjónustu að ræða og brýnt að fjármagn til hennar sé tryggt. Framangreind vanfjármögnun vegna þjónustu við fatlað fólk er ein meginorsök þess fjárhagshalla sem nú birtist í árschlutauppgjörum sveitarfélaganna og ástæðu þess má einkum rekja til aukinna krafna í löggjöf og reglum um hærra þjónustustig. Á landsþingi sveitarfélaganna sem haldið var á Akureyri 29 og 30 september sl. samþykkti þingið ályktun er varðar ofangreint og lagði þunga áherslu á að sveitarfélögin fengju fjárhagslega leiðréttingu frá ríkinu til að standa undir útgjöldum sveitarfélaga vegna þjónustu við fatlað fólk. SSH tekur undir ályktunina í heild sinni en í henni kemur m.a. eftirfarandi fram:

„Sveitarstjórnarlög kveða á um skyldu stjórnvalda að kostnaðarmeta þau verkefni sem sveitarfélögum er falið að sinna. Þjónusta við fatlað fólk er stórlega vanfjármögnuð af hálfu ríkisins og vegur að möguleikum sveitarfélaga til að ná sjálfbærni í rekstri. *Enginn ávinningur er af því fyrir ríkið og samfélagið í heild að sveitarfélög reki verkefni með halla eða taki að sér ný verkefni sem ekki eru fjármögnuð.*“

Þá er rétta að benda á að óvissa ríkir með framlag ríkisins vegna NPA samninga sem fellur að óbreyttu niður um áramót. Frá og með árinu 2023 er gert ráð fyrir því að sveitarfélögin beri ábyrgð á allri fjármögnun NPA samninga án þess að til viðbótarfjármögnunar komi. Tryggja þarf fjármögnun kostnaðaraukans frá ríkinu og er mikilvægt að málið verði leitt til lykta í fjárlögum ársins 2023.

Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu - fjárhagsstaða Strætó bs. vegna Covid-19.

Fjárhagsstaða Strætó bs. er óviðunandi og skv. nýrri fjárhagsgreiningu KPMG þarf um 1,5 milljarð kr. inn í rekstur Strætó bs. til að félagið sé fjárhagslega sjálfbært. Eins og fram hefur komið í umræðum um málið hafði Covid-19 mikil áhrif á reksturinn. Er áætlað að ef tekjustreymi Strætó hefði verið sambærilegt og fyrir heimsfaraldurinn væru uppsafnaðar tekjur um 1,7 til 2,0 milljörðum hærra vegna árana 2020 til 2022 en raunin er.

Eigendavettvangur Strætó bs. fundaði m.a. 26. september 2020 þar sem farið var yfir fjárhagslega stöðu Strætó bs. Á fundinum var lagt fram minnisblað fjármálastjóra sveitarfélaganna sem standa straum af rekstri Strætó með tillögum að lausnum. Niðurstaða fundarins var í stuttu máli sú að leggja til við aðildarsveitarfélögin að þau greiddu viðbótarrekstrarframlag að upphæð 520 millj. kr á næstu vikum til Strætó bs. Þá var staðfest sú ákvörðun stjórnar Strætó bs. að hækka gjaldskrár um 12.5%.

Þá lagði eigendavettvangur Strætó bs. áherslu á að ríkið myndi leggja fram sérstakt fjárframlag vegna áhrifa Covid-19 á rekstur félagsins, til viðbótar því 120 millj. kr. framlagi sem ríkið lagði fram á árinu 2020. Var formönnum stjórnar SSH og Strætó bs. ásamt framkvæmdastjórum falið að ítreka framangreint og bjóða upp á frekari kynningar og umræðu um stöðu Strætó bs. væri þess talin þörf. Var m.a. haldinn fundur með innviðaráðherra 22. september 2022 vegna ofangreindrar bókunar eigendavettvangsins.

Þess ber að geta að ítarleg erindi um áhrif af Covid-19 á rekstur Strætó bs. voru send fjárlaganefnd með bréfum í október og desember 2020. Var erindunum fylgt eftir með fundum m.a. með samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra. Þó fjárhagsleg staða Strætó bs. hafi á þeim tímapunkti þótt ásættanleg, lá ljóst fyrir að áhrif af faraldrinum myndu hafa skaðleg fjárhagsleg áhrif á fjárhag félagsins, sem nú hefur raungerst. Í bréfi til ríkisins 13. janúar 2021 kom m.a. eftirfarandi fram:



„ Líkt og fram hefur komið er afleitt tekjutap vegna áhrifa Covid 19 umtalsvert og getur óhjákvæmilega haft afleiðingar í för með sér m.a. í skertri þjónustu og minni fjárfestingu í umhverfsvænum farartækjum til reksturs almenningsgangna. Slíkar ráðstafanir væru þvert á vilja sveitarfélaganna enda myndi það vinna á móti sameiginlegum markmiðum ríkis og sveitarfélaga í því verkefni að efla almenningsgangur á höfuðborgarsvæðinu og þeim markmiðum sem unnið er að í þeim efnum m.a. er varðar loftslags- og lýðheilsuátt. Eins og fram hefur komið hefur Strætó bs. staðið vaktina í Covid faraldrinum og haldið uppi svo til fullri þjónustu við farþega þó eftirspurnin eftir þjónustu hafi minnkað og þá til að gera farþegum kleift að viðhalda fjarlægðarmörkum í strætisvögnunum og stuðla þannig að því að íbúar höfuðborgarsvæðisins þ.m.t. framlínustarfsmenn gætu komist til og frá vinnu á öruggan hátt.“

Almenningsgangur á höfuðborgarsvæðinu - framlag til almenningsgangna til framtíðar.

Hinn 7.maí 2012 var undirritað samkomulag til tíu ára á milli ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um eflingu almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu með 1.000 millj. kr. árlegum framlögum á föstu verðlagi úr ríkissjóði, þar af skyldu 900 millj. kr. ganga til eflingar almenningsgangna innan höfuðborgarsvæðisins og 100 millj. kr. vegna tengingar þess við nálæg atvinnusóknarsvæði. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu skuldbundu sig á móti til að leggja fram a.m.k. sömu fjárhæð að raunvirði og gert var á árinu 2012. Framlöggin gengu beint til Strætó bs. sem hefur haldið utan um verkefnið.

Sömu aðilar gerðu með sér sérstakt samkomulag um þetta efni í tengslum við undirritun *Samgöngusáttmálans* 26. september 2019 þar sem annars vegar var ákveðið að framlengja samkomulagið um 12 ár eftir endurskoðun þess til 2034 og hins vegar ákveðið að miða við að árleg framlög til verkefnisins í tillögu ráðherra til þingsályktunar um samgönguáætlun yrðu að lágmarki óbreytt að raunvirði út tímabilið.

Að störfum hefur verið sérstakur starfshópur sem hefur það hlutverk að vinna tillögur að endurskoðuðu samkomulagi ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um eflingu almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu, til samræmis við framangreint. Eru samningaviðræður nú í fullum gangi.

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

Mikilvægt er að horfa á almenningsgangur út frá markmiðum og stefnu í loftslagsmálum ríkisins. Í markmiðum samkomulags um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum (Samgöngusáttmálinn) kemur skýrt fram að stuðla eigi að því að loftslagsverkefnum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag verði náð m.a. með **eflingu almenningsgangna**. Í aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda til 2030 er þáttur almenningsgangna stór og settar fram aðgerðir um að fjölga hlutfalli fólks sem notar almenningsgangur. Í aðgerðakafla A.3 – efling almenningsgangna kemur fram að aðgerðirnar fela



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Í sér að styrkja almenningssamgöngur m.a. með framlögum til uppbyggingar Borgarlínu. Í aðgerðaráætluninni er komið inn á breytingar á ferðavenjum og markmið er varðar fjárfestingar í hreinorkuvögnum. *"Mat á áhrifum breytinga á ferðahegðun vegna aukinna ívilnana vegna virkra ferðamáta sem og innviða vegna virkra ferðamáta, og ívilnana til að efla almenningssamgöngur, speglast í væntum samdrætti í fjölda ferða með einkabílnum (fólksbífreid). Gert er ráð fyrir að fjöldi ferða með einkabílnum vegna eflra almenningssamgangna og hjóltreida samanlagt minnki úr 76% í um 69% til 2030 og vagnar sem notaðir eru í almenningssamgöngum hjá Strætó verði orðnir hreinorkuvagnar á árinu 2030".* Aðgerðaáætlunin endurspeglar því vilja stjórnvalda til þess að efla almenningssamgöngur, ekki bara í fjárfestingu heldur líka í rekstri.

Þá ber að geta þess að 33% uppruna kolefnislosunar á Íslandi kemur frá vegasamgöngum og í því samhengi eru skilvirkar og öflugar almenningssamgöngur mjög mikilvægar.

Í núgildandi samgönguáætlunum endurspeglast vilji ríkisvaldsins í því að efla almenningssamgöngur. Þar kemur m.a. fram að stuðlað verði að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag með eflingu almenningssamgangna, deiliahagkerfi í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja. Í því efni verði greindar leiðir til þess að styrkja lagaumhverfi almenningssamgangna svo það styðji við eflingu þjónustunnar og þróun hennar. Þá verði greindar leiðir til að auka samkeppnishæfni almenningssamgangna gagnvart ferðum í bíl þ.m.t. upphæðir fargjalda á móti kostnaði við að reka bífreid. Hvað varðar fjárfestingar felur samgönguáætlun það í sér að stuðlað verði að því að farartæki sem veljast til notkunar í almenningssamgöngukerfinu séu eins vistvæn og kostur er ásamt því að kannaðir verði möguleikar á notkun vistvænna, innlendra orkugjafa.

SSH leggur því ríka áherslu á að fullnægjandi framlög frá ríkinu til eflingar almenningssamgangna séu tryggð og að þeirra sé skýrt getið í fjárlögum. Ekki síst úr frá því meginsjónarmiði að ríkið ber mikla ábyrgð á því að vel takist til í þeim verkefnum sem framundan eru m.a. úr frá markmiðum um sjálfbært og kolefnislaust borgarsamfélag.

Yfirfærsla vega frá ríki til sveitarfélaga

Samkvæmt ákvæði til bráðabirgða í vegalögum nr. 80/2007 var Vegagerðinni heimilt að semja við sveitarfélög um yfirfærslu vega frá Vegagerðinni til sveitarfélaga sem færðust úr flokki stofnvega við gildistöku laganna. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu undirrituðu samninga við Vegagerðina í árslok 2021 en með fyrirvara m.a. um rekstur þeirra til framtíðar.

Í almennum athugasemdum við frumvarp til laga um breytingu á vegalögum nr. 14/2015, segir m.a., í 6. kafla um mat á áhrifum frumvarpsins: *„Varðandi heimild til samningagerðar fyrir Vegagerðina, vegna yfirfærslu vega til sveitarfélaga, er ekki gert ráð fyrir að í yfirfærslunni felist aukinn kostnaður fyrir sveitarfélögin. Sveitarfélögin hafa ekki tekið við þessum vegum, þrátt fyrir lagabreytinguna 2008, og hefjur því kostnaður við veghald verið alfarið hjá Vegagerðinni. Gert er ráð fyrir að það fjármagn sem nú er á*



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

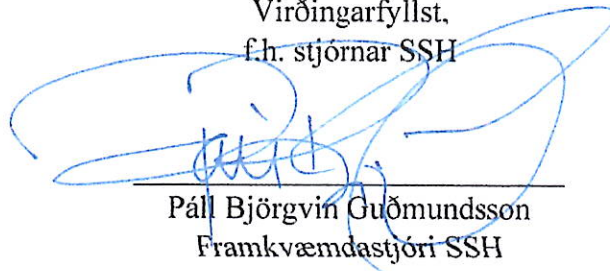
hendi Vegagerðarinnar vegna veghalds þessara vega færist yfir til sveitarfélaganna samhliða yfirfærslunni á grundvelli samninga."

Er því ljóst að vilji og ætlan löggjafans stóð ekki til þess að sveitarfélögin bæru aukinn kostnað af völdum yfirfærslu vega frá ríki til sveitarfélaga. SSH vilja áréttta þetta sérstaklega og mikilvægi þess að tekið sé tillit til þessa í fjárlögum, þ.e. að tryggt sé að það fjármagn sem ríkið hefur hingað til úthlutað til Vegagerðarinnar vegna viðhalds og þjónustu umræddra vega verði til framtíðar greitt sveitarfélögunum.

Sóknaráætlanir landshluta.

SSH leggur áherslu á að framlag ríkisins til sóknaráætlunar landshlutanna verði ekki skert eins og boðað hefur verið. Framlagið hefur skipt höfuðborgarsvæðið miklu máli í áhersluverkefnum sóknaráætlunar höfuðborgarsvæðisins m.a. í undirbúningi stórra verkefna sbr. samræmda flokkun úrgangs, loftlagsáætlun og stofnun áfangastaðastofu til stuðnings við ferðamál svo fátt eitt sé nefnt.

Virðingarfyllst,
f.h. stjórnar SSH



Páll Björgvín Guðmundsson
Framkvæmdastjóri SSH



Kópavogur, 14. nóvember 2022.

Málsnr. 2108006/PBG

Nefndasvið Alþingis
v/ frumvarps til fjárukalaga 2022

B.t.
Fjárlaganefndar.
Umhverfis- og samgöngunefndar.
Velferðarnefndar.

Efni: Athugasemdir vegna frumvarps til fjárukalaga fyrir árið 2022.

Vísað er til fundar SSH með fjárlaganefnd 12.október 2022 í tengslum við umsögn SSH um frumvarp til laga um fjárlög 2023 og fjárukalaga sem birt voru þann 8. nóvember sl. Það eru vonbrigði að í fjárukalögum er ekki tekist á við þann mikla halla sem sveitarfélög landsins standa frammi fyrir og lýst var með ítarlegum hætti í skýrslu sem unnin var í samvinnu sveitarfélaga og félags- og vinnumarkaðsráðuneytisins í maí sl. Þá er, þrátt fyrir viðbótarframlög til almenningssamgangna (þ.e. samningsbundinna ríkisstyrktra flugleiða) að fjárhæð 300 m.kr. til þess að takast á við neikvæða þróun verðlags á árinu, ekki að finna stuðning við rekstur Strætó sem hefur þurft að glíma við þungan rekstur í kjölfar heimsfaraldurs kórónaveiru um tveggja ára skeið.

Vegna málaflokks fatlaðs fólks.

Fram kom að í umsögn SSH vegna fjárlaga ársins 2022 var þá þegar bent á mikilvægi þess að gera upp þann halla sem fyrirsjáanlegur væri á málaflokki fatlaðs fólks á árinu 2022. Niðurstöður skýrslu starfshóps um greiningu á kostnaðarþróun í þjónustu við fatlað fólk sýnir að halli af málflokknum á árinu 2020 var um 8.9 ma.kr. Unnið er að því að taka saman sambærilega greiningu á niðurstöðum ársins 2021 og má ætla að niðurstaðan hafi versnað um allt að 3 ma.kr. og hafi verið allt að 12-13 ma.kr. Ljóst er að stærsti hluti hallans fellur til hjá sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu eða um 87% ef tekið er mið af árinu 2020.

Vanfjármögnun málaflokksins er ein meginorsök þess rekstrarhalla sem hefur birst í árshlutauppgjörum sveitarfélaganna 2022, en þau hafa með ábyrgum hætti brugðist við lögum sem



sett hafa verið um þjónustu við fatlað fólk með langvarandi stuðningsþarfir, án þess að vera fjármögnuð með eðlilegum hætti. Í ályktun XXXVII. Landsþings Sambands íslenskra sveitarfélaga þann 30. september sl. voru send skýr skilaboð til ríkisins um stöðuna, sem varða mikilvægi þess að takast á við vandann og þá ógn sem sjálfbærni sveitarfélaga stafar af stöðunni:

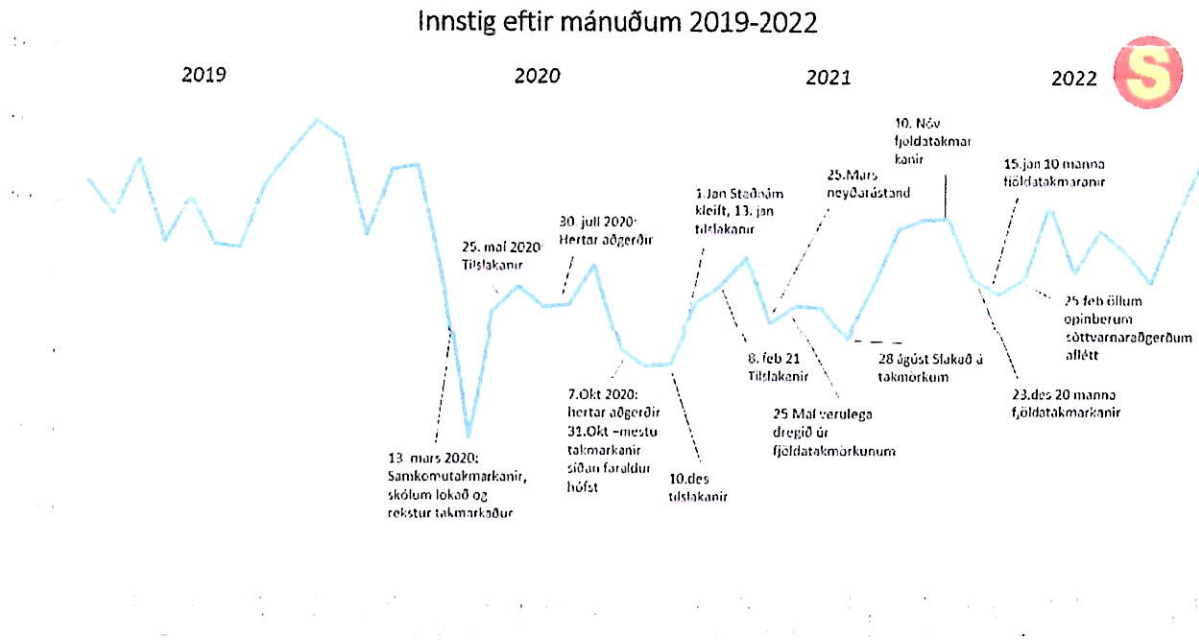
„Í yfirstandandi viðræðum sveitarfélaga og ríkisins leggur sambandið þunga áherslu á að fá fjárhagslega leiðréttingu frá ríkinu til að standa undir útgjöldum sveitarfélaga vegna þjónustu við fatlað fólk, en gríðarlegur vöxtur útgjalda er einkum til kominn vegna aukinna krafna í löggjöf og reglum um hærra þjónustustig. [...] Sveitarstjórnarlög kveða á um skyldu stjórnvalda að kostnaðarmeta þau verkefni sem sveitarfélögum er falið að sinna. Þjónusta við fatlað fólk er stórlega vanfjármögnuð af hálfu ríkisins og vegur að möguleikum sveitarfélaga til að ná sjálfbærni í rekstri. Enginn ávinningur er af því fyrir ríkið og samfélagið í heild að sveitarfélög reki verkefni með halla eða taki að sér ný verkefni sem ekki eru fjármögnuð.“

Nýframlögð fjáráukalög bera það ekki með sér að tekið hafi verið mark á sjónarmiðum sveitarfélaganna vegna þessa máls og er það miður. Mikilvægt er og enn hægt, að taka á þessu máli, þ.e. í fjáráukalögum ársins 2022 og síðan til framtíðar í fjárlögum ríkisins árið 2023. Lögð er þung áhersla á að sveitarfélögin fái fjárhagslega leiðréttingu frá ríkinu til að standa undir útgjöldum vegna þjónustu við fatlað fólk eins og farið hefur verið yfir m.a. á fjármálaráðstefnu sveitarfélaganna í byrjun október þar sem fulltrúar ríkisins tóku þátt. Eins og komið hefur fram er þetta mikið hagsmunamál fyrir sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu en áætlað er að um 87% hallans falli til hjá sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu. Að öðru leyti er vísað til umsagnar SSH vegna fjárlaga ársins 2022.

Vegna almenningsgangna og stöðu Strætó bs.

Á meðfylgjandi mynd á bls 3 má sjá fjölda innstiga í vagna Strætó bs. á tímabilinu 2019 til 2022.

Handwritten signature in blue ink, possibly reading "Jón B".



Mynd 1. Myndin sýnir þróun innstiga í vagna Strætó á tímabilinu 2019 til september 2022.

Greinilega má sjá það hrun sem varð í notkun almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu á því tímabili sem faraldurinn geysaði. Er áætlað að ef tekjustreymi Strætó bs. hefði verið sambærilegt og fyrir heimsfaraldurinn væru uppsafnaðar tekjur um 1,7 til 2,0 milljörðum kr. hærri fyrir árin 2020 til 2022, en raunin er. Er það í raun sú upphæð sem vantar inn í rekstur Strætó bs. í dag. Sveitarfélögin hafa þegar brugðist við þessari stöðu með því að leggja Strætó bs. til fjármagn, hækka gjaldskrár og hagræða í rekstrinum. Samkvæmt skýrslu fjármála- og efnahagsráðherra um mat á árangri aðgerða til að mæta efnahagslegum áhrifum heimsfaraldurs kórónuveiru kemur fram að um 17,5 milljarðar kr. voru greiddir úr ríkissjóði til rekstraraðila vegna neikvæðra áhrifa af Covid-19. Strætó bs. fékk á árinu 2021 framlag að upphæð 120 milljónir kr og ljóst er að sú upphæð dugar hvergi upp í þann mikla halla sem varð á rekstrinum vegna Covid-19. Er því ítrekuð beiðni um að ríkissjóður komi með framlag til reksturs Strætó bs. til að létta sveitarfélögunum það fjárhagslega tap sem orðið hefur vegna faraldursins. Rökstyðja má þessa beiðni með því að sveitarfélögin gerðu það sem þau gátu til að halda upp sem mestri þjónustu á tímum Covid m.a. til að mikilvægir framlínustarfsmenn ættu þess kost að komast til vinnu og sinna þeim mikilvægu störfum sem þurfti á Covid tímanum. Þá hefur komið fram m.a. hjá UITP, alþjóðasamtökum um almenningssamgöngur, mikilvægi þess að ríkisstjórnir haldi áfram að styðja við almenningssamgöngur meðan þær eru að ná sér uppúr þeim öldudal sem þær lentu í við Covid-19 faraldurinn.

Að öðru leyti er vísað til meðfylgjandi umsagnar frá 6. október 2022 og óskað eftir því að fá að fara aftur yfir þessi mál með viðeigandi nefnum og ráðuneytum.



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Virðingarfyllst,

... f.h. stjórnar SSH


Páll Björgvín Guðmundsson
framkvæmdastjóri SSH

Afrit: Sigurður Ingi Jóhannsson – Innviðaráðherra.
Bjarni Benediktsson – Fjármála- og efnahagsráðherra.
Guðmundur Ingi Guðbrandsson – Félagsmála og vinnumarkaðsráðherra.
Ásmundur Einar Daðason – Mennta- og barnamálaráðherra.
Katrín Jakobsdóttir – Forsætisráðherra.



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Nefndasvið Alþingis
Fjárlaganefnd

Kópavogi, 12. október 2023.
Málsnr. 1910005/PBG

Efni: Umsögn Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um frumvarp til fjárlaga 2024, 1. mál.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) vilja með umsögn þessari um frumvarp til fjárlaga 2024 leggja sérstaka áherslu á eftirfarandi þætti:

Samgöngusáttmálinn

Um þessar mundir er unnið að uppfærslu Samgöngusáttmálans skv. verkáætlun um uppfærslu forsenda og undirbúnings viðauka eins og kemur fram í minnisblaði innviðaráðuneytisins og SSH frá 9. mars 2023.

Í Samgöngusáttmálanum liggur fyrir að ætlunin er að framkvæmdir Betri samgangna ohf. á grundvelli Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins verði að stórum hluta til fjármagnaðar með flýti- og umferðargjöldum, sbr. f.-lið 3. gr. Samgöngusáttmálans. Ákvörðun um innleiðingu flýti- og umferðargjalda liggur ekki fyrir en gert er ráð fyrir í Samgöngusáttmála að verði ekki af þeirri fjármögnun þá komi til önnur fjármögnun að samsvarandi fjárhæð af hálfu ríkisins. Í tillögu um fjármálaáætlun var töluvert fjallað um orkuskiptin og þær áskoranir sem þau hafa í för með sér með tilliti til tekjuöflunar ríkissjóðs og þær veigamiklu breytingar sem eru fyrirhugaðar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis (sbr. t.d. bls. 60). Samhliða þeim breytingum verði uppbygging samgönguinnviða, þ.á.m. framkvæmdir Samgöngusáttmálans, fjármögnuð að hluta eða öllu leyti með umferðar- eða veggjöldum.

SSH leggja mikla áherslu á að þar til endanleg niðurstaða fæst um fjármögnun og fjármögnunarleiðir vegna uppbyggingar samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu verði fjármögnun til verkefna Samgöngusáttmálans tryggð með öðrum hætti. Mikilvægt er jafnframt að gert sé ráð fyrir þeirri fjármögnun í fjárlögum líkt og í fjármálaáætlun, en þar á bls. 73 var þetta ávarpað sérstaklega en þar segir að þar til uppfærslu kostnaðar- og tímaáætlunar og endanlegri útfærslu á fjármögnunarpörf er lokið fyrir verkefni Betri samgangna sé mögulegt að mæta þurfi fjármögnun með öðrum hætti þar til ætlaðir tekjustofnar geti tekið við.

Þetta er til samræmis við það sem fram kemur í fjárstreymisáætlun Samgöngusáttmálans, en þar er gert ráð fyrir flýti- og umferðargjöldum og/eða annarri fjármögnun ríkisins til verkefna sáttmálans að fjárhæð 5 milljarðar kr. á ári frá og með árinu 2022. Í fjármálaáætlun kemur hins vegar fram að bein framlög úr ríkissjóði nemi samtals 13 milljörðum kr. á tímabilinu 2024-2028, þ.e. þá sem



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

nemur umsömdum beinum framlögum ríkisins (samgönguáætlun) og verðbótum. SSH áréttar mikilvægi þess að jafnframt sé gert ráð fyrir fyrrgreindu 5 milljarða kr. framlagi ásamt verðbótum þess í fjárlögum, enda megi ætla að brúa þurfi þá fjármögnun með einhverjum hætti uns ætlaðir tekjustofnar taka við.

Framlag til almenningsgangna

Rétt er að áréttar m.a. eftirfarandi umfjöllun SSH sem sett var fram í umsögn samtakanna við frumvarp til fjárlaga 2023, dags. 6. október 2022:

Að störfum hefur verið sérstakur starfshópur sem hefur það hlutverk að vinna tillögur að endurskoduðu samkomulagi ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um eflingu almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu, til samræmis við framangreint. Eru samningaviðræður nú í fullum gangi.

Ekki þarf að fjöllyrða um mikilvægi öflugra almenningsgangna í þróun mannvænni svæða og til að ná fram ábata af minni umferðartöfum 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 almenningsgangna enda eru skilvirkar og góðar almenningsgangur forsenda þess að fólk nýti sér þær.

*Mikilvægt er að horfa á almenningsgangur út frá markmiðum og stefnu í loftslagsmálum ríkisins. Í markmiðum samkomulags um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum (Samgöngusáttmálinn) kemur skýrt fram að stuðla eigi að því að loftslagsverkefnum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag verði náð m.a. með **eflingu almenningsgangna**. Í aðgerðaáætlun Íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda til 2030 er þáttur almenningsgangna stór og settar fram aðgerðir um að fjölga hlutfalli fólks sem notar almenningsgangur. Í aðgerðakafli A.3 – efling almenningsgangna kemur fram að aðgerðirnar fela í sér að styrkja almenningsgangur m.a. með framlögum til uppbyggingar Borgarlínu. Í aðgerðaáætluninni er komið inn á breytingu á ferðahegðun vegna aukinna ívilnana vegna virkra ferðamáta sem og innviða vegna virkra ferðamáta, og ívilnana til að efla almenningsgangur, speglast í væntum samdrætti í fjölda ferða með einkabílum (fólksbífreid). Gert er ráð fyrir að fjöldi ferða með einkabílum vegna eflra almenningsgangna og hjólræða samanlagt minnki úr 76% í um 69% til 2030 og vagnar sem notaðir eru í almenningsgangum hjá Strætó verði orðnir hreinorkuvagnar á árinu 2030". Aðgerðaáætlunin endurspeglar því vilja stjórnvalda til þess að efla almenningsgangur, ekki bara í fjárfestingu heldur líka í rekstri.*

Þá ber að geta þess að 33% uppruna kolefnislosunar á Íslandi kemur frá vegasamgöngum og í því samhengi eru skilvirkar og öflugar almenningsgangur mjög mikilvægar.

Í núgildandi samgönguáætlunum endurspeglast vilji ríkisvaldsins í því að efla almenningsgangur. Þar kemur m.a. fram að stuðlað verði að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag með eflingu almenningsgangna, deiliahagkerfi í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja. Í því efni verða greindar leiðir til þess að styrkja lagaumhverfi almenningsgangna svo það styðji við eflingu hjónustunnar og þróun hennar. Þá verði greindar leiðir til að auka samkeppnishæfni



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

almenningsgangna gagnvart ferðum í bíl þ.m.t. upphæðir fargjalda á móti kostnadi við að reka bifreið. Hvað varðar fjárfestingar felur samgönguáætlun það í sér að stuðlað verði að því að farartæki sem veljast til notkunar í almenningssamgöngukerfinu séu eins vistvæn og kostur er ásamt því að kannadur verði möguleikar á notkun vistvænna, innlendra orkugjafa.

SSH leggja því ríka áherslu á að fullnægjandi framlög frá ríkinu til eflingar almenningsgangna séu tryggð og að þeirra sé skýrt getið í fjárlögum. Ekki síst úr frá því meginsjónarmiði að ríkið ber mikla ábyrgð á því að vel takist til í þeim verkefnum sem framundan eru m.a. úr frá markmiðum um sjálfbært og kolefnislaust borgarsamfélag.

Verður ekki annað séð en að ofangreind sjónarmið eigi enn að fullu við. Eins og fram kemur í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun (bls. 239) er það svo að „Efling almenningsgangna ásamt aukinni hludeild göngu og hjólreiða um allt land er lykilþáttur í því að draga úr umhverfisáhrifum gangna og samræmist vel velsældaráherslu ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutlausu framtíð.“ Er því stefnt, sbr. m.a. markmið samgönguáætlunar, að auknu hlutfalli þeirra sem nýta sér umhverfisvænni samgöngumáta, s.s. almenningsgangur, á næstu árum. Svo þau markmið náist er jafnframt ljóst að fjármagn til þeirra þarf að vera tryggt með aukinni fjárhagslegri aðkomu og ábyrgð ríkisins með sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu.

SSH hafa því miklar væntingar til þess að ásætlanleg niðurstaða verði af yfirstandandi samningaviðræðum þannig að framangreind markmið um öflugri almenningsgangur náist.

Fjármögnun málaflokks þjónustu við fatlað fólk

Fyrir liggur skýrsla starfshóps um greiningu á kostnaðarþróun í þjónustu við fatlað fólk árin 2018-2020. Í kjölfar útgáfu þeirrar skýrslu og skýrslu starfshóps um heildarendurskoðun laga nr. 38/2010 um þjónustu við fatlað fólk var skipaður starfshópur sem var ætlað að móta tillögur varðandi kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga vegna þjónustu við fatlað fólk. Upphaflega var starfshópnum ætlað að skila tillögum fyrir 15. október 2022 en hann mun enn að störfum.

Samkvæmt fyrstnefndu skýrslunni var rekstrarniðurstaða málaflokksins á árinu 2020 neikvæð um 8,9 milljarða kr. og hafði halli í rekstri málaflokksins þrefaldast milli árunna 2018 og 2020. Rekstrarniðurstaða ársins 2021 var þá neikvæð um 14,2 milljarða kr., sem leggst að langstærstu leyti á sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu.

Í greiningu SSH frá því í ágúst 2023 kemur í ljós að samtals halli á málaflokknum hjá sveitarfélögunu á höfuðborgarsvæðinu frá 2018 er 41,6 milljarður kr sbr. töflu 1.



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Ár*	Reykjavík	Kópavogur	Hafnarfjörður	Garðabær	Mosfellsbær og Kjós	Seltjarnarnesbær	Samtals
2018	- 2.663.665	- 279.577	- 49.732	- 291.087	- 97.831	- 39.260	- 3.419.134
2019	- 4.086.159	- 275.663	- 278.391	- 380.820	- 98.734	- 76.115	- 5.193.863
2020	- 5.693.618	- 433.958	- 754.708	- 498.359	- 280.980	- 115.612	- 7.775.215
2021	- 7.384.336	- 766.845	- 1.537.179	- 856.045	- 535.560	- 225.742	- 11.303.686
2022	- 9.279.817	- 952.843	- 2.202.140	- 894.471	- 373.895	- 210.942	- 13.912.086
	- 29.107.595	- 2.708.886	- 4.822.150	- 2.920.782	- 1.387.000	- 667.671	- 41.614.084

Tafla 1. Tekjur tengdar þjónustu við fatlað fólk að frádregnum kostnaði við þjónustuna 2018-2022.

* Verðlag hvers árs í þús.kr.

Ljóst er að töluvert hallar á sveitarfélögin þegar kemur að fjármögnun málaflokksins og mikilvægt að nauðsynleg fjármögnun sé tryggð til framtíðar enda má ætla að síst dragi úr kostnaði vegna málaflokksins.

Í fyrirbyggjandi tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun kemur fram (sbr. t.d. bls. 98) að gert sé ráð fyrir varanlegri tilfærslu á fimm milljarða kr. framlagi frá ríki til sveitarfélaga vegna samkomulags um breytingu á fjármögun þjónustu við fatlað fólk, sbr. samkomulag ríkisins við Samband íslenskra sveitarfélaga frá því í desember 2022.

Ljóst er að umrætt framlag dugir ekki til að brúa kostnað sveitarfélaganna vegna málaflokksins og er því brýnt að greining á kostnaðarþróun og tillögur um kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga liggja fyrir sem fyrst, enda hafa sveitarfélögin réttmætar væntingar um að tekjur þeirra vegna málaflokksins eigi að geta staðið undir kostnaði, svo sem lagt var upp með við gerð samkomulags um yfirfærslu á þjónustu við fatlað fólk árið 2010.

Ívilnun til almenningsamgangna

Stjórnvöld settu ívilnun á virðisaukaskatt vegna umhverfisvænna hópþreifreiða frá 1.janúar 2020 til og með 31.desember 2023. Í fjárlagafrumvarpi 2024 er því ekki gert ráð fyrir því að framlegnja umrædda ívilnun. Endurnýjunarþörf á vögnum sem aka í leiðarkerfi Strætó á höfuðborgarsvæðinu er töluverð og ljóst er að ef ívilnunin veður felld niður mun það hafa mikil áhrif á rekstrarkostnað Strætó eða allt að 5%. Markmið með settri ívilnun voru góð og ríma m.a. vel við markmið ríkisstjórarinnar í loftslagsmálum og heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna. Þá einnig í því ljósi að efla almenningsamgöngur á landinu öllu, og ekki síst á höfuðborgarsvæðinu.

Í tengslum við niðurfellingu á umræddri ívilnum er bent á, að aðilar geti sótt um framlög í Orkusjóð. Ekki verður séð hvernig sömu framlög verði tryggð til aðila í gegnum Orkusjóð og geti því að óbreyttu skapað óvissu m.a. þegar aðilar bjóða í akstur hjá Strætó b.s. og minnkað þannig fyrirsjánleika í rekstri hjá Strætó bs.

SSH leggja því mikla áherslu á að fyrrgreind ívilnun verði áfram í fjárlögum 2024.



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Gistináttaskattur.

Í stjórnarsáttmálum síðustu tveggja ríkisstjórna hafa komið fram áform um að gistináttaskattur verði færður til sveitarfélaga. Lögð er áhersla á að sveitarfélögin njóti góðs af gjaldtökunni og samráð verði haft við sveitarfélögin í því efni.

Móttaka flóttafólks

Samningur um móttöku flóttafólks milli sveitarfélaganna og ríkisins fellur úr gildi um komandi áramót. Móttaka flóttafólks reynir á margvíslega samfélagslega innviði, svo sem skóla- og frístundastarf. Kostnaður sveitarfélaga hefur verið langt umfram tekjur skv. samningum og verði samningurinn framlengdur er mikivægt að endurskoða allar forsendur hans.

Virðingarfyllst,

f.h. SSH

Páll Björgvin Guðmundsson
Frankvæmdastjóri SSH