



# Laumast inn í Vaðlaheiðargöng



Áhugamenn um Vaðlaheiðargöng gera ráð fyrir að fólk vilji alltaf velja göngin frekar en aka hina fallegu leið um Víkurskarð yfir sumarmánuðina og njóta útsýnisins yfir Eyjafjörðinn.

Prátt fyrir að vera neðarlega á lista yfir brýnustu vegabætur eru Vaðlaheiðargöng komin efst á listann yfir stóraðgerðir í samgöngumálum. Áætlað er að hin 7,5 km löngu göng kosti 9-10 milljarða króna með virðisaukaskatti.

Fjármagnskostnaður verður til viðbótar á bilinu 6-10 milljarðar króna, eftir því hvaða vaxtakjör fást á framkvæmdalánunum.

Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra hefur sagt að enga peninga sé að finna í ríkiskassanum til samgönguverkefna umfram þau sem ráðgerð eru í samgönguáætlun – og þar er ekki gert ráð fyrir fjárveitingum til Vaðlaheiðarganga. Á grundvelli þess að vegatollar standi undir göngunum hefur Ögmundur heimilað forval verktaka. Ef allt gengur samkvæmt áætlun og lánveitendur finnast hefjast framkvæmdir með vorinu.

## Hver vill borga 1.100 kr. til að spara 400 kr. og 9 mínútur?

Þeir sem hafa talað fyrir Vaðlaheiðargöngum áætla að umferð stórukist við opnun ganganna og að afar hagstæð lán fái til framkvæmdanna. Þeir reikna jafnframt út að nánast öll umferð á þessari leið fari um göngin og að meðal vegatollur upp á rúmar 800 kr. nægi til að standa undir afborgunum lána og vaxtakostnaði.

Útreikningar FÍB sýna hins vegar að vegatollar undir Vaðlaheiðargöng þurfa að vera 1.100 kr. eða meira fyrir hverja ferð, til að standa undir kostnaði. Þetta eru tvöfalt hærra vegatollar en í Hvalfjarðargöngum. Til að dæmið gangi

upp þarf nánast öll umferð sem ella færi um Víkurskarð að fara um göngin, jafnt sumar sem vetur.

Tímasparnaður af því að fara Vaðlaheiðargöng í stað Víkurskarðs er 9 mínútur og leiðin stytst um 16 km. Bensínsparnaður á þeirri leið er um 400 kr. miðað við bíl sem eyðir 12 lítrum á hundraðið. Val bílstjórans stendur

því um að spara þennan bensínkostnað á móti því að borga tvöfalt til þrefalt hærra upphæð fyrir að fara um göngin.

## Dæmi sem gengur ekki upp

Ljóst er að Vaðlaheiðargöng koma til með að auka umferðaröryggi að vetrarlagi. Víkurskarð lokast að jafnaði einn dag á ári vegna ófærðar og nokkra dagsparta að auki. En þó Víkurskarð

sé óárennilegt í vetrarfæri er þessi hálf-fjallvegur ekkert einsdæmi í íslenska vegakerfinu. Stutt er fyrir Vegagerðina á Akureyri að fara til að moka og hálkuverja og auka þannig umferðaröryggi í Víkurskarði.

Auðvitað hefði verið æskilegast að ríkið kostaði Vaðlaheiðargöng alfarið og engir vegatollar yrðu innheimtir af umferð um þau. Enda borga landsmenn fyrir samgöngumannvirki með bifreiða- og bensínsköttum. Sú staða mun þó vart koma upp á þessum áratug eða þeim næsta að ríkissjóður hafi efni á Vaðlaheiðargöngum. Áhugamenn um Vaðlaheiðargöng hafa hins vegar poppað göngin upp á þeim forsendum að vegatollar dugi fyrir kostnaðinum og því þurfi lítið sem ekkert að sækja til ríkisins nema lánsábyrgð og vegalagningu að gangamunnum.

En það reiknidæmi gengur ekki upp og fyrir því eru nokkrar ástæður:

- **Vaðlaheiðargöng eru komin á áætlun undir því yfirskini að vegatollar muni standa undir kostnaðinum**
- **Óhófleg bjartsýni um lága vexti, mikla umferð og lítinn rekstrarkostnað einkennir áform um Vaðlaheiðargöng.**
- **En í raun eru miklar líkur á að verulegur kostnaður lendi á ríkissjóði, þó enginn hafi samþykkt það.**
- **Reikningur upp á 250-400 milljónir króna verður sendur skattgreiðendum árlega næstu þrjú áratugina ef ráðist verður í Vaðlaheiðargöng.**



Fyrst og fremst stytta Vaðlaheiðargöng leiðina of lítið til að réttlæta þessa dýru framkvæmd, eða aðeins 16 km, meðan tímasparnaðurinn er 9 mínútur.

Í öðru lagi er of lítil umferð á leiðinni til að standa undir nema hluta kostnaðarins.

Í þriðja lagi eru áætlanir um innheimtu vegatolla á afar hæpnum grunni: að fólk velji göngin umfram Víkurskarðið þá 8 mánuði ársins sem færð er góð, en þá er einmitt mesta umferðin á þessum slóðum.

Í fjórða lagi er ljóst að rekstrarkostnaður ganganna verður margfalt hærri en áætlanir gera ráð fyrir.

### Vetrarumferð aðeins 20% af heildinni

Skiljanlega verður mesti áhuginn á því að nýta Vaðlaheiðargöng að vetrarlagi þegar illfært eða ófært er í Víkurskarði. Vetrartímabilið á leiðinni um Víkurskarð telst frá desember til mars, en þá fer 20% af umferð ársins um Víkurskarð. Hin 80% umferðarinnar fara þessa leið þá mánuði sem færð er góð.

Áhugamenn um Vaðlaheiðargöng reikna hins vegar með að 80-90% vegfarenda velji göngin umfram Víkurskarði, jafnt að sumri sem vetri. Með öðrum orðum, þeir gera ráð fyrir að nánast allir hafi áhuga á að spara sér 9 mínútna akstur og 400 kr. bensínkostnað með því að borga a.m.k. 800 kr. samkvæmt þeirra eigin útreikningum, en a.m.k. 1.100 kr. að mati FÍB, í vegatoll um göngin. Samsagt, að sumarfæri, gott veður og falleg akstursleið hafi ekkert að segja, þannig að göngin með hærri tilkostnaði þyki nær alltaf fýsilegri kosturinn.

Gangamenn benda á að hár vegatollur í Hvalfjarðargöng í upphafi (2.000 kr. stök ferð, framreiknað) hafi ekki fælt fólk frá því að nota göngin. En í Hvalfjarðargöngum fá ferðalangar töluvert "meira fyrir peninginn" eða 30 mínútna tímasparnað og 800 kr. bensínsparnað, þannig að þar er ólíku saman að jafna.

### Hvað kosta Vaðlaheiðargöng?

Gert er ráð fyrir að virðisaukaskattur verði ekki innheimtur af framkvæmdum við Vaðlaheiðargöng (líkt og við gerð Hvalfjarðarganga), heldur ná ríkið honum til baka í gegnum innheimtu vegatolla. Að visu nær ríkið virðisaukaskattinum seint öllum til baka, því hann er 25,5% af framkvæmdunum en 7% af



Meðal vegatollur um Hvalfjarðargöng er 485 kr. fyrir alla bíla, en stök ferð fyrir fólkubíl kostar 900 kr. Áætlað er að meðal vegatollur um Vaðlaheiðargöng verði 800 kr. sem þýðir að stök ferð þarf að kosta 1.200 til 1.500 kr.

vegatollum.

Reiknað er með að gerð Vaðlaheiðarganga kosti a.m.k. 7,5 milljarða króna án virðisaukaskatts og er miðað við þá tölu í öllum útreikningum í þessari samantekt. Aðstandendur Vaðlaheiðarganga gera sér vonir um að fá verðtryggt lán innanlands með lægstu vöxtum sem veittir eru gegn ríkisábyrgð, eða allt niður í 3,5%. Með þeim vaxtakjörum telja þeir að 800 kr. vegatollurinn gæti dugað.

Aðilar í fjármálaheiminum sem FÍB hefur rætt við segja hins vegar að engar líkur séu á að göngin fái stöðugt fjármögnun á svo lágum vöxtum. Ástæðan er sú að töluverð framkvæmdaáhætta fylgir gangagerðinni, auk þess

sem mikil óvissa ríkir um heimtur af vegatollum. Þeir sem leggja fjármagn í slíkt verkefni vilja fá hærri ávöxtun til að mæta áhættunni. Bent hefur verið á að Hvalfjarðargöng voru fjármögnuð með 9,2% vöxtum í upphafi.

Eins og kunnugt er slitnaði upp úr samningaviðræðum ríkisins og lífeyrissjóðanna um fjármögnun á 30 milljarða króna vegaf framkvæmdum á

suðvesturhorni landsins ásamt Vaðlaheiðargöngum. Samkvæmt heimildum FÍB sættu fulltrúar lífeyrissjóðanna sig ekki við boð ríkisins um 3,5% vexti, allra síst af Vaðlaheiðargöngum, sem þeir töldu áhættusömustu framkvæmdina og með mestu tekjuóvissuna.

Grafið á næstu blaðsíðu sýnir að heildarkostnaður við gerð Vaðlaheiðarganga getur orðið á bilinu frá 14,5 milljörðum króna til 17,3 milljarða eftir því hvaða vextir verða á lánunum. Vaxtakjörin hafa afgerandi áhrif á það hversu háir vegatollarnir þurfa að vera.



**BÍLASPRAUTUN OG RÉTTINGAR  
AÐUNNS**

**TOYOTA  
þjónusta**



Tjónaskoðun · Bílaréttingar  
Bílamálun · Allar tegundir bíla

**S: 554 2510 - 554 2590**

Nýbýlavegi 10 · Kópavogi  
Við hliðina á Toyota umboðinu



# ER KOMINN TÍMI Á SKOÐUN?

Þarft þú að láta skoða bílinn þinn? Á meðan skoðunin fer fram getur þú látið fara vel um þig í biðstofunni, fengið þér kaffisopa og gluggað í blöðin eða tímarit.

Við hvetjum þig til að koma tímanlega með bílinn í skoðun

Reykjavík Skeifunni 5 Sími 590 6930

Hafnarfjörður Hjallahrauni 4 (við Helluhraun) Sími 590 6900

Kópavogur Skemmuvegi 6 (bleik gata) Sími 590 6935

Reykjanesbær Holtsgötu 52 (við Njarðarbraut) Sími 590 6970



**Adalskoðun**

www.adalskodun.is

Opið kl. 8-17

# Geta vegatollar staðið undir Vaðlaheiðargöngum?

Hópurinn sem berst fyrir Vaðlaheiðargöngum hefur reiknað út að ef vegatollur fer ekki mikið yfir 800 kr. kjósi vegfarendur Vaðlaheiðargöng nær ávallt umfram Víkurskarð.

Jafnframt hefur hópurinn fundið út að 800 kr. vegatollur nægi fyrir afborgunum og vöxtum. Þær áætlanir miðast við að nánast engin umferð fari um Víkurskarð eftir að göngin opna, óháð árstíma. Jafnframt er gert ráð fyrir verulegri aukningu á umferð vegna ganganna og lægstu vöxtum á lánum. Rekstrarkostnaður er áætlaður um 13 milljónir króna.

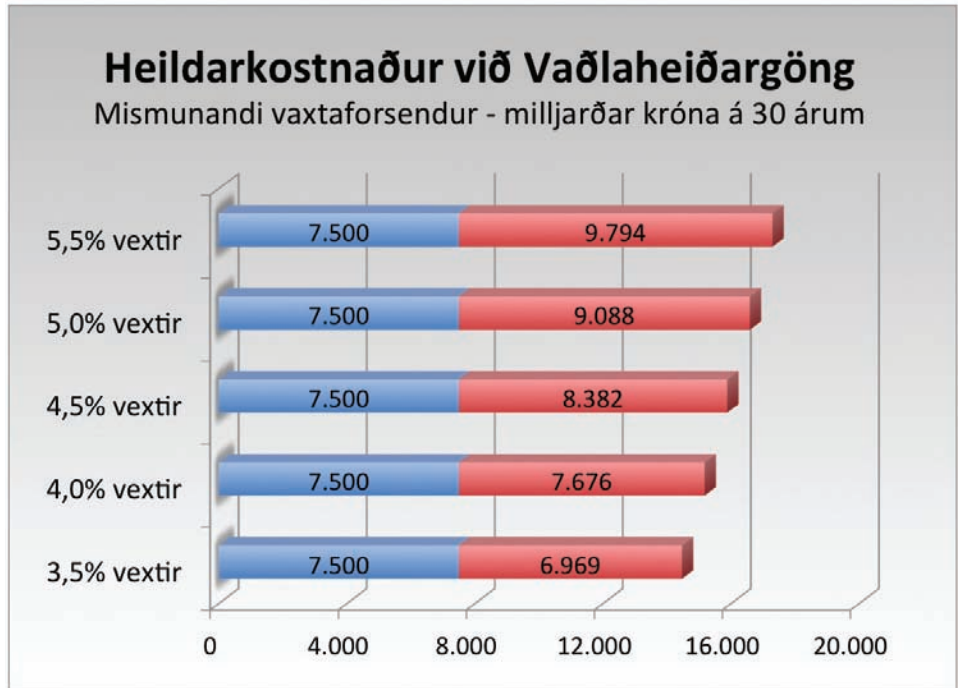
FÍB hefur hins vegar reiknað út að jafnvel þó mestöll umferðin fari um Vaðlaheiðargöng, þá þurfi vegatollurinn að vera 1.100 kr. eða rúmlega það vegna hærri vaxta en „gangamenn“ gera sér vonir um. Jafnframt telur FÍB að áætlanir um stóraukna umferð séu óraunhæfar. Þá bendir FÍB á að taka verði raunhæfan rekstrarkostnað inn í myndina. Í dæmi FÍB er hann talinn verða 75 milljónir á ári, eða helmingur af rekstrarkostnaði Hvalfjarðarganga.

FÍB dregur stórlega í efa að Vaðlaheiðargöng verði fyrir valinu yfir sumarmánuðina ef vegatollurinn verður 1.100 kr. eða hærri og jafnvel þó hann verði „aðeins“ 800 kr. að jafnaði (sem þýðir að stök ferð þarf að kosta 1.200 til 1.500 kr.). Líklegt er að fólk þyki 9 mínútna tímasparnaðurinn ekki þess virði og átti sig á því að þó leiðin styttest, þá eykst kostnaðurinn. Þar að auki er ekkert sérlega eftirsóknarvert að aka um löng og dimm vegagöng nema ávinningurinn af því sé verulegur.

Til að fá fólk til að fara um Vaðlaheiðargöng þá 8 mánuði ársins sem færð er með besta móti mætti vegatollurinn í mesta lagi vera 400-500 kr., eða sem nemur bensinkostnaði. Þar sem 80% umferðarinnar er þessa mánuði má ljóst vera að slíkur vegatollur mun hvergi nærri hrökkva fyrir kostnaði við gangagerðina.

Á móti kemur að meiri þörf fyrir göngin að vetrarlagi skapar grundvöll fyrir árstíðabundinni hækkun vegatolla. Að því leyti mætti hafa 2.000 kr. vegatoll fyrir fólksbíl þegar Víkurskarð er illfært eða ófært. Hærri vegatollar að vetrarlagi myndu vafalítið skila eitthvað meiri tekjum, en á móti vegur að umferð á þessum árstíma er aðeins 20% heildarumferðar ársins.

Í þessari umræðu er orðið vegatollur notað um meðaltals vegatoll. Það þýðir að sumir borga meira (eins og t.d. stórir flutningabílar) á meðan aðrir borga minna (viðskiptavinir með magnafslátt). Til samanburðar má benda á að meðalgjald allra bíla sem fara um Hvalfjarðargöng er 485 kr. Verð fyrir staka ferð fólksbíls er 900 kr., stórir bílar borga nokkur þúsund krónur en lægsta afsláttargjald fyrir fólksbíl er 260 kr., sem er 70% afsláttur.



Vaxtakjör hafa afgerandi áhrif á heildarkostnað Vaðlaheiðarganga. Munurinn á 3,5% vöxtum og 5,5% vöxtum er tæpir þrjú milljarðar króna á kostnaði. Reiknað er með að ríkið gefi eftir virðisaukaskatt og framkvæmdakostnaður verði því um 7,5 milljarðar króna.

## Bjartsýnar umferðaráætlanir

Í áætlunum Greiðrar leiðar ehf., sem er samstarfsvettvangur fyrir Vaðlaheiðargöng, er gert ráð fyrir að umferð aukist töluvert á þessari leið eftir að göngin opna. Síðustu tvö ár hafa 1.200 bílar farið að meðaltali á degi hverjum um Víkurskarð. Greið leið áætlað að umferð um göngin verði rúmlega 1.400 bílar á dag við opnun ganganna eftir þrjú ár og aukist fljótlega í 1.600 bíla. Eftir það verði 2% árlegur vöxtur í bílaumferð.

En jafnvel þó umferð aukist töluvert með tilkomu Vaðlaheiðarganga þá er hún einfaldlega of lítil til að bera þessa framkvæmd ein og sér. Vaðlaheiðargöng kosta litlu minna en Hvalfjarðargöng, en umferð um þau getur í mesta lagi orðið 20-25% af þeirri umferð sem fer undir Hvalfjörðinn.

## Skattgreiðendur munu fá Vaðlaheiðargöng í hausinn

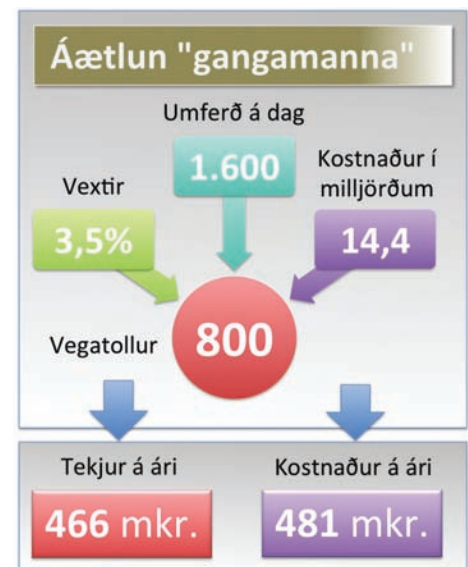
Það er deginum ljósara að þetta dæmi gengur ekki upp fjárhagslega. Skattgreiðendur munu því fá Vaðlaheiðargöng í hausinn. Líklegt er að ríkissjóður þurfi frá fyrsta degi að standa undir a.m.k. helmingnum af kostnaðinum við Vaðlaheiðargöng og upp undir tvo þriðju hluta. Reikningurinn getur orðið á bilinu 250-400 milljónir króna á ári.

Líklega hefur umræðan um Vaðlaheiðargöng verið á heidarlegustu nótnum hjá Eyþingi, samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi. Þar hefur ávallt verið gert ráð fyrir að ríkissjóður borgaði helminginn af göngunum, svo og rekstrarkostnað. En þar sem ríkissjóður er tómur hafa stórfamkvæmdir í vegamálum verið

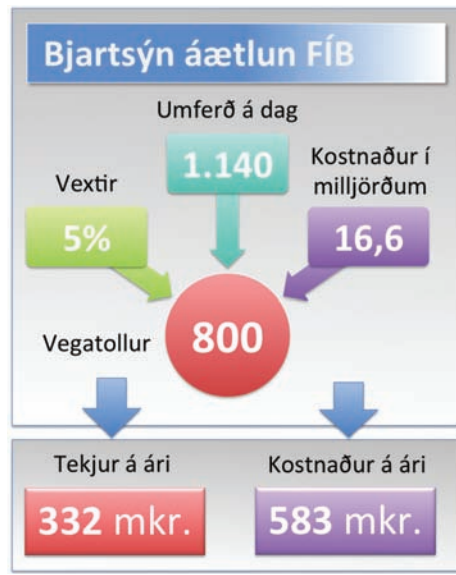
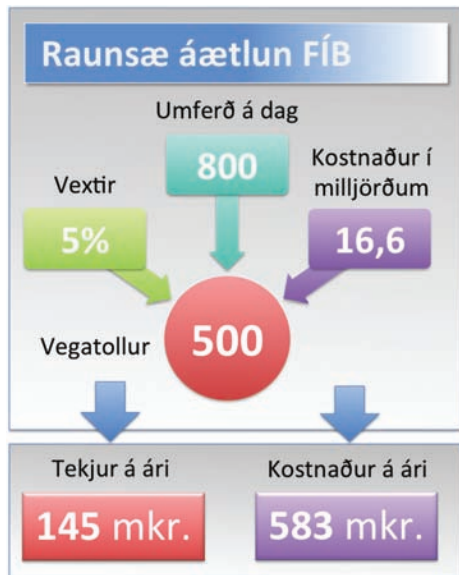
slegnar út af borðinu, nema þær sem hægt er að fjármagna með vegatollum. Þá bregður svo við að gerð Vaðlaheiðarganga er sögð borga sig alfarið með vegatollum.

## Ekki brýnasta framkvæmdin

FÍB er síður en svo á móti Vaðlaheiðargöngum. Þau yrðu til mikilla bóta þá vetrardaga sem færð er slæm um Víkurskarð. En Vaðlaheiðargöng eru ekki fremst í röð nauðsynlegra framkvæmda í vegamálum.



Áhugafólk um Vaðlaheiðargöng gerir ráð fyrir að stóru aukin umferð og lágir vextir nægi til að standa undir afborgunum og vaxtagreiðslum vegna framkvæmdanna. Grafið er reiknað sem meðaltal fyrstu 10 árunna í rekstri ganganna.



FÍB gerir ekki ráð fyrir að mögulegt verði að innheimta hærri vegatolla en 800 kr. að meðaltali, þar sem umferð mundi hverfa með hærri vegatollum. FÍB gerir ráð fyrir að framkvæmdin fái ekki lán á lægri en 5% vöxtum. **Bjartsýn áætlun FÍB** gerir ráð fyrir að 80% umferðarinnar fari um göngin með 800 kr. vegatolli. **Hóflæg áætlun** gerir ráð fyrir að tveir þriðju hlutar vegfarenda kjósi göngin. **Raunsæ áætlun** gerir ráð fyrir að meðaltals vegatollur verði lítið hærri en í Hvalfjarðargöngum og að rétt um helmingur ársumferðarinnar fari um göngin. Grafið er reiknað sem meðaltal fyrstu 10 árunna í rekstri ganganna.

Fullyrðingar um að vegatollar standi undir gerð Vaðlaheiðarganga eru í besta falli óskhyggja. Í versta falli eru áhugamenn um gerð ganganna vísitandi að blekkja stjórnvöld, vitandi að galtómur ríkissjóður mun þurfa að taka á sig verulegan hluta af kostnaðinum.

Þetta eru engar smáræðis tölur, því að vextir af framkvæmdaláni til 30 ára verða á bilinu 6-10 milljarðar króna og rekstur ganganna á þessu tímabili mun kosta 2-3 milljarða króna. Á meðan ekki finnast peningar til að ráðast í aðkallandi úrbætur sem varða umferðaröryggi,

til að mynda á Suðurlandsvegi, þá er auðvitað ótækt að fara að lauma mörg hundruð milljón króna árlegum skuldbindingum inn á ríkissjóð vegna Vaðlaheiðarganga sem eru langt því frá að teljast með brýnustu vegaf framkvæmdum.

# Saab V6-dísilvél í Grand Cherokee

sig út úr samstarfi við Fiat komst VM-Motori að fullu í eigu GM en nýlega keypti Fiat/Chrysler aftur helm-

stenst Euro5 mengunarstaðalinn nýja og fer langt með að uppfylla enn strangari hreinleikakröfur Euro6 staðalsins sem taka á gildi eftir nokkur ár.



inginn í fyrirtækinu. Þegar GM barðist við fjármálakreppuna og seldi svo Saab frá sér var öll þróunarvinna við þessa V6 vél lögð á hilluna, en nú verður þráðurinn tekinn upp að nýju.

Frá og með vorinu verður hinn nýi Jeep Grand Cherokee fánlegur með þriggja lítra 241 ha. og 550 Nm V6 dísilvél. Þessi vél er frá VM-Motori í Torino á Ítalíu og var upphaflega ætluð Saab 9-4X og Cadillac CTS.

Þessi nýttiskulega og öflugra dísilvél sem nú hafnar í hinum nýja Grand Cherokee, var meðan GM enn átti Saab, sérhönnuð fyrir Saab og Cadillac. Vélin

VM-Motori er vélaverksmiðja sem lengi var til helminga í eigu Fiat og GM. Þegar GM dró

**Pegar bíllinn er: Bilaður  
Beyglaður  
Rispaður  
eða bara óskoðaður**

**...þá kemur þú til okkar!**

Tjónaskoðum fyrir öll tryggingarfélögin  
**S: 554-3044 • Vesturvör 24 • Kópavogi**

**FAI Auto Parts**

## Vélaviðgerðir Vélavaraahlutir

- ✓ Pakkningarsett
- ✓ Ventlar
- ✓ Vatnsdælur
- ✓ Tímareimar
- ✓ Viftureimar
- ✓ Knastásar
- ✓ Olíudælur
- ✓ Legur
- ✓ Stimplar

*Varahlutir sem þú getur treyst á!*

**VÉLAVERKSTÆÐIÐ  
KISTUFELL**  
VARAHLUTAVERSLUN

Kistufell@centrum.is  
Tangarhöfða 13 Sími 577 1313

