

**Sp.**

**622. Nefndarálit**

[191. mál]

um till. til þál. um vegáætlun árin 1983—1986.

Frá minni hl. fjárveitinganefndar.

Fjárveitinganefnd hefur unnið að athugun á tillögu til þingsályktunar um vegáætlun fyrir árin 1983—1986. Nefndin hefur að venju fjallað um skiptingu fjármagns milli einstakra þátta vegamálanna svo og milli kjördæma. Undirritaðir nefndarmenn hafa að þessu sinni sérstakan fyrirvara um þessa skiptingu og áætlun um fjáröflun á áætlunartímabilinu og áskilja sér rétt til að fylgja eða flytja breytingartillögur. Sú afstaða er rökstudd í þessu nefndaráliti og ríkjandi stefna í vegamálum gagnrýnd.

Tillaga að langtímaáætlun í vegamálum hefur verið lögð fram á Alþingi í kjölfar þingsályktunar frá 25. maí 1981, sem samstaða náðist um fyrir forgöngu fjárveitinganefndar. Þessi áætlun gerir ráð fyrir að varið verði 2.2% af þjóðarframleiðslu til vegamála árið 1981, 2.3% árið 1984 og frá og með 1985 2.4%. Nú þegar framkvæma á þessa stefnu í fyrsta sinn er ljóst, að ekki verður við hana staðið. Sé miðað við raunsæjar verðlagsforsendur verða heildarframlög til vegamála einungis 2.1% af þjóðarframleiðslu og hefur þó nýr skattur verið lagður á landsmenn til fjáröflunar vegna vegagerðar. Þessi skattur er áætlaður 109 millj. kr. á yfirstandandi ári. Þótt hann verði lagður á verður samdráttur í nýframkvæmdum vega og brúa frá fyrra ári. Ástæðan er sú, að önnur framlög eru skorin niður. Í gildandi vegáætlun fyrir árið 1983 var gert ráð fyrir 106 millj. kr. framlagi ríkissjóðs á verðlagi vegáætlunar. Skv. tillögunni er gert ráð fyrir einungis 20 millj. kr. framlagi. Niðurskurður er 86 millj. kr. eða nálægt því, sem nýr bifreiðaskattur er talinn gefa í tekjur.

Ráðherrar Framsóknarflokksins og Alþýðubandalagsins hafa haft á hendi æðstu stjórn vegamála og ríkisfjármála frá hausti 1978. Vart er ágreiningur um að á sviði vegamála bíði úrlausnar einar arðbærustu opinberar framkvæmdir og jafnframt mestu félagslegu umbóta- og byggðamál sem völ er á. Stefna sú, sem þessir flokkar hafa í raun fylgt í vegamálum, er því athyglisverð. Hún er fólgin í gifurlegum skattahækkunum á bifreiðar og rekstur þeirra umfram verðlagshækkunir, tvöföldun á lántökum til vegagerðar, en sáralitlum auknum framlögum til þessara arðbæru og brýnu framkvæmda. Skattahækkunir og auknar lántökur hafa fyrst og fremst runnið í eyðsluhít ríkissjóðs. Þetta er í raun spegilmynd af almennri stefnu þessara flokka í ríkisfjármálum og efnahagsmálum á undanförunum árum, og er ekki von að vel fari.

Undirritaðir fulltrúar í fjárveitinganefnd telja þessa stefnu í vegamálum beinlínis andstæða þjóðarhagsmunum, þegar fyrir liggur, að arðsemi fjárfestingar á uppbyggingu nálægt 700 km af þjóðvegakerfinu er yfir 20% og þar af 400 km yfir 30%.

## I. PRÓUN VEGAMÁLA Á VALDATÍMA FRAMSÓKNAR OG ALPÝÐUBANDA- LAGS 1978—1983.

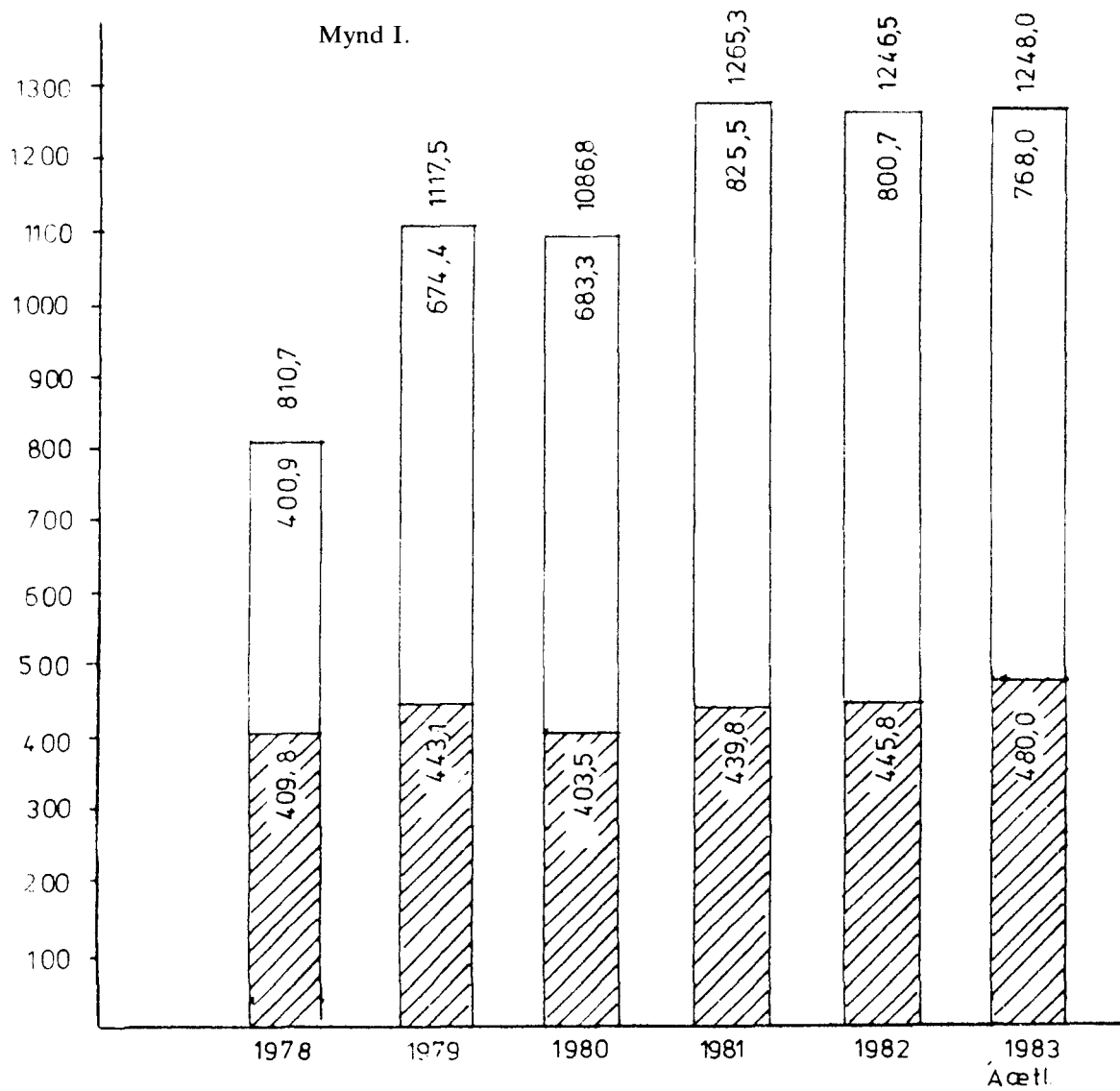
Hér skulu rifjuð upp nokkur höfuðatriði stefnunnar í skattlagningu á bifreiðar og rekstur þeirra og vegamála á valdatíma Framsóknar og Alpýðubandalags síðan 1978, en þá réðu sjálfstæðismenn síðast ríkisfjármálum.

1. **Skattar á bensín** hafa hækkað milli árána 1978—83 um 438 millj. króna á föstu verðlagi vegáætlunar, eða 54% (sjá mynd I).
2. **Skattahækkunin var ekki notuð til vegafremkvæmda**, heldur nánast öll til að auka eyðsluútgjöld ríkissjóðs (sjá mynd I, skyggða hluta súlnanna).
3. **Skattahækkunin (438 millj.) jafngildir tvöföldun á nýbyggingafé vegna skv. vegáætlun í ár** og hefði nægt ríflega til að framkvæma stefnu sjálfstæðismanna í vegamálum skv. sérstakri tillögu þeirra (sjá kafla um langtímaáætlanir).
4. **Lántökur hafa verið tvöfaldaðar** til vegamála mörg árin frá 1978. Þessir víxlar falla síðar á skattgreiðendur (sjá súlurit II).
5. **Heildarframlög hafa sáralítið aukist** til vegamála árin 1979—83, þrátt fyrir skattahækkunir og auknar lántökur.
6. **Á fyrsta framkvæmdaári langtímaáætlunar í vegamálum** í samræmi við samhljóða fyrirmæli Alþingis er hún vanefnd, svo sem fyrr segir, og samdráttur verður í nýframkvæmdum fremur en hitt miðað við raunsæjar verðlagsforsendur (sjá súlurit III).
7. **Vegáætlanir undanfarinna ára hafa allar verið skornar meira eða minna niður.** Nýframkvæmdir eru skornar niður um 10—12% 1983 skv. gildandi vegáætlun.
8. **Arðsemi uppbyggingar** 700 km af þjóðvegakerfinu er yfir 20%, þar af 400 km yfir 30%. Þeirri staðreynd er rétt að gefa gaum í ljósi framangreindrar stefnu framsóknar- og Alpýðubandalagsmanna á undanförunum árum.

# TEKJUR RÍKISINS AF BENSÍNSSKÖTTUM

Skv. upplýsingum Þjóðhagsstofnunar.  
(Verðlag 1983 vísit. vegag. 885)

	Annað
	Bensínj.



II. ÞRÓUN SKATTHEIMTU Á BIFREIÐAR OG REKSTUR ÞEIRRA  
OG LÁNTÖKUR TIL VEGAGERÐAR Á VALDATÍMA FRAMSÓKNAR-  
OG ALPÝÐUBANDALAGSMANNA FRÁ 1978.

1. Skattheimta.

Fyrir Alþingi liggur nú frv. um nýjan skatt á bifreiðaeigendur. Í greinargerð með þessu frumvarpi er í veðri látið vaka, að þessi skattur eigi að koma í stað lækkunar á aðflutningsgjöldum undanfarið. Aðflutningsgjöld þessi hafa að vísu lækkað á hverja bifreið, en heildartekjur ríkissjóðs af þeim hafa lækkað mun minna vegna aukins innflutnings.

Þessi skattheimta hefur verið sem hér segir síðan 1978:

	M. kr.	Fjöldi bíla
1978 .....	39,4	
1979 .....	49,2	7 500
1980 .....	71,2	8 900
1981 .....	132,8	10 400
1982 .....	106,0	11 500
1983 (áæ. fjárl.) .....	110,0	8 000

Á hinn bóginn hafa skattar á bensín hækkað gífurlega á þessu tímabili. Þeir hafa hækkað milli ára 1978—83 um 438 millj. króna á föstu verðlagi (vegáætlunar 1983). Þessi skattahækkun, sem er svo til jafnvirði alls nýbyggingarfjár vega og brúa skv. vegáætlun 1983, hefur nær eingöngu runnið í eyðsluhít ríkissjóðs, en ekki í vegagerð, sbr. myndrit, sem unnið hefur verið fyrir fjárveitinganefnd af Vegagerð ríkisins.

Bensínskattar hafa hækkað sem hér segir á föstu verðlagi (vegáætlunar 1983) frá 1978 (upplýsingar: Þjóðhagsstofnun, Vegagerð ríkisins).

	Í ríkissjóð m. kr.	Til vegagerðar m. kr.	Samtals m. kr.
1978 .....	400,9	409,8	810,7
1979 .....	674,4	443,1	1 117,5
1980 .....	683,3	403,5	1 086,8
1981 .....	825,5	439,8	1 265,3
1982 .....	800,7	455,8	1 246,5
1983 .....	768,0	480,0	1 248,0
hækkun 78/83 raungildi .....	368,1	70,2	438,3

Þetta yfirlit sýnir að bensíngjaldið, þ. e. a. s. sá hluti bensínskatta sem rennur í ríkissjóð, hefur rúmlega haldið raungildi sínu miðað við vísitölu vegagerðar, á sama tíma sem skattar af bensíni, sem renna í ríkissjóð, hafa hækkað um 368,1 millj. króna að raungildi eða 91,8%. Til samanburðar er gert ráð fyrir að til ráðstöfunar verði til almennra stofn- og þjóðbrauta á sama verðlagi skv. vegáætlun 1983 385 millj. kr. eða álíka upphæð og hrein hækkun bensínskatta, sem fara í eyðsluhít ríkissjóðs í ár, frá því sem var 1978.

Pungaskattur skv. mæli hefur auk þess hækkað svo mjög, að hann er nú 2,97 nýkrónur, en var í des. 1978 15.6 gkr. Hækkunin nemur 1804%, á sama tíma sem vísitala byggingarkostnaðar hefur hækkað úr 240 stigum í 1482 stig eða 518%.

Það er því meira en lítil blekking þegar látið er í veðri vaka að þessi nýi skattur, sem miðast við þunga allra bifreiða í landinu, komi í stað einhverra skattalækkana á bifreiðaeigendur undanfarin ár.

## 2. Lántökur.

Lántökur til vegagerðar hafa farið svo ört vaxandi að þær tvöfölduðust miðað við 1978 á árunum 1980—82 að báðum meðtöldum.

Löng lán til fjármögnunar vegáætlaða hafa numið eftirfarandi fjárhæðum á föstu verðlagi (vegáætlun 1983).

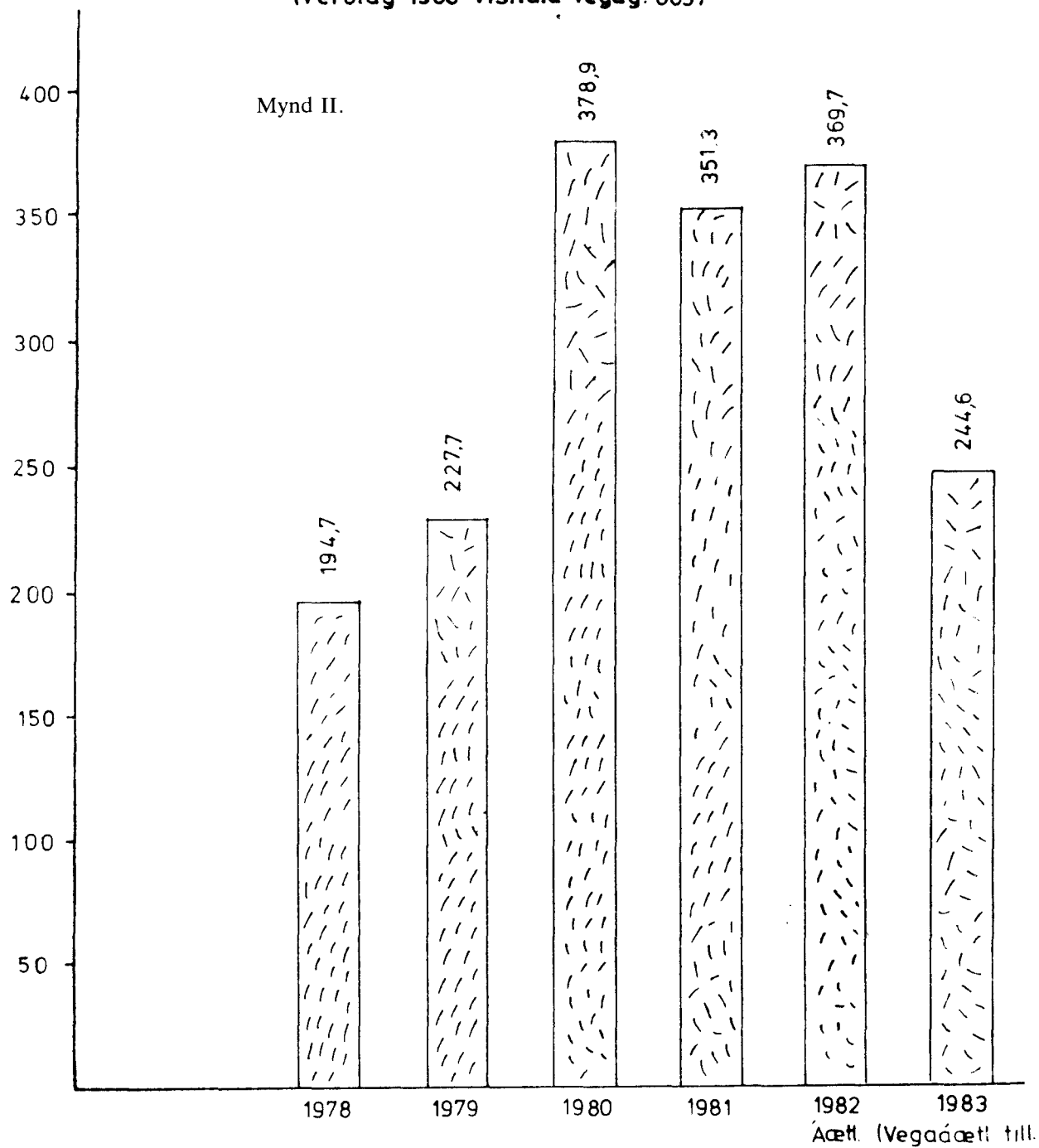
	M. kr.	Raungildishækkun frá 1978 m.kr.
1978 .....	194.7	
1979 .....	227.7	33.0
1980 .....	378.9	184.2
1981 .....	351.3	156.6
1982 .....	369.7	175.0
1983 .....	244.6	49.9
		598.6 m.kr.

Lántökur árin 1978—83 hafa því samtals numið tæpum 600 m.kr. að raungildi fram yfir lántökur á árinu 1978.

Þessi lán verður að greiða síðar af sköttunum í einni eða annarri mynd. Því má búast við stórauðinni greiðslubyrði ríkissjóðs vegna afborgana og vaxta af þessum lánun næstu árin.

# LÖNG LÁN Í VEGAÁÆTLUN

(Verðlag 1983 vísitala vegag. 885)



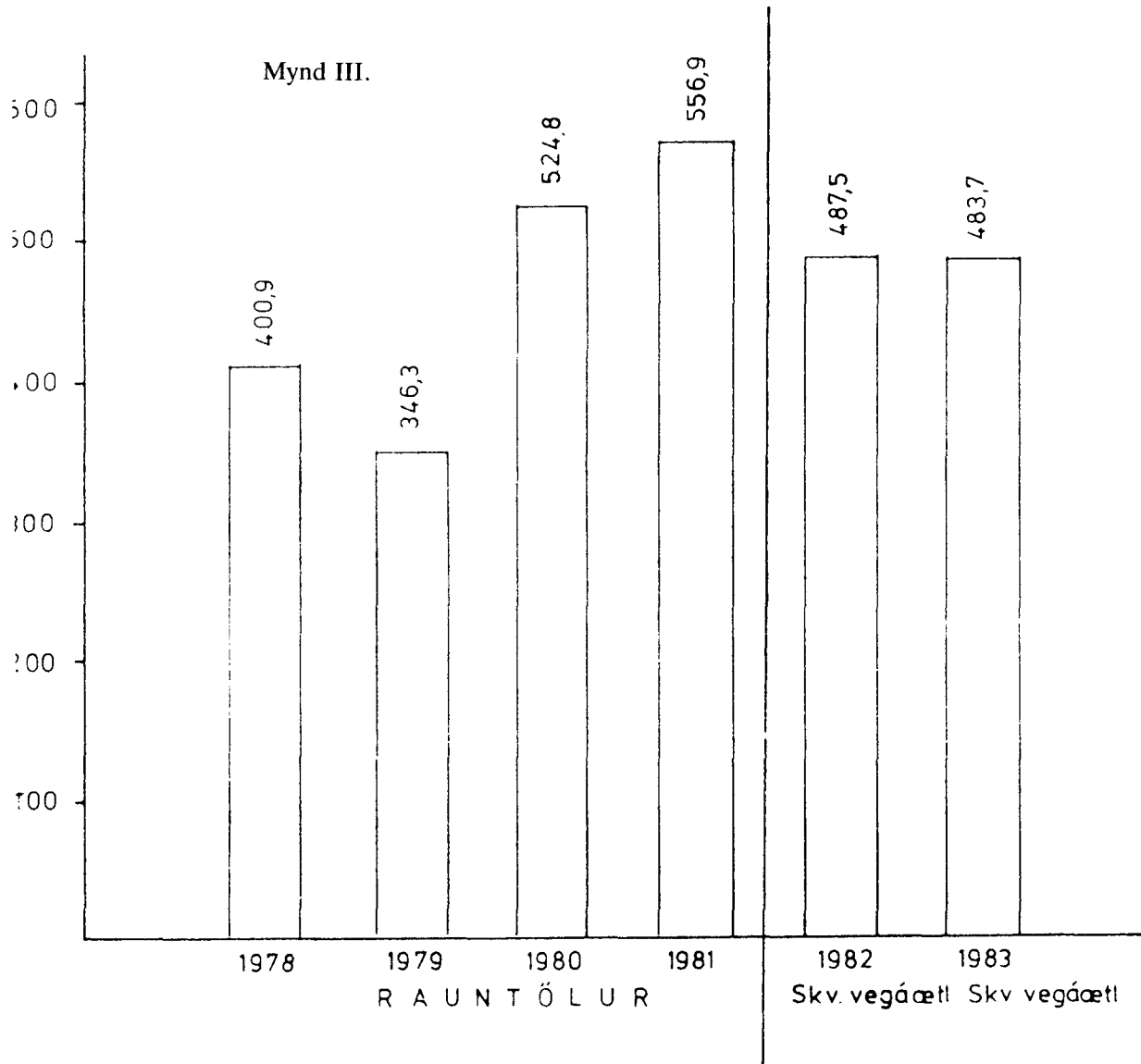
### III. NÝBYGGINGAR VEGA, BRÚA OG FJALLVEGA 1978—83

Skv. upplýsingum Vegagerðar ríkisins hefur fjármagni verið varið til nýbygginga vega, brúa og fjallvega m. v. fast verðlag (vegáætlun 1983) sem hér segir (1982 og 1983 skv. vegáætlun):

	M.kr.	Raungildi umfram 1978
1978 .....	400.9	
1979 .....	346.3	-54.6
1980 .....	524.8	123.9
1981 .....	556.9	156.0
1982 .....	487.5	86.6
1983 .....	483.7	82.8
		<hr/>
		394.7 m.kr.

## NÝBYGGING VEGA BRÚA OG FJALLVEGA 1978-1983

Áætlað verðlag 1983. Vísit vegag 885



Hér að framan hefur grein verið gerð fyrir síauknum lántökum til vegagerðar á þessu tímabili. Þessar lántökur fara verulega fram úr auknum nýframkvæmdum. Ein skýringin á því er sú, að bein framlög úr ríkissjóði hafa verið skorin niður, en lán tekin í staðinn. Þau lán þarf að greiða síðar. Ekki er nóg að stórauknir skattar hafi ekki skilað sér í auknum arðbærum vegaf framkvæmdum á þessu tímabili, heldur hefur fé verið tekið að láni til þess að mæta niðurskurði framlaga ríkissjóðs af samtíma skatttekjum.



#### IV. VEGÁÆTLUN 1983—86

Í greinargerð með þessari þáttill. segir svo orðrétt: „Árið 1983 eru útgjöld þannig 2.1% af þjóðarframleiðslu að viðbættu framlagi til Ó-vega, 51 millj. kr., eða alls 2.2%“. Á það er bent, að þetta sé í samræmi við framlagða tillögu að langtímaáætlun.

Þessi fullyrðing er miðuð við að kostnaður við vegagerð hækki um 58% frá miðju ári 1982 fram á mitt ár 1983. Föst krónutala, sem er til ráðstöfunar til vegagerðar, rýrnar að raungildi og sem hlutfall af þjóðarframleiðslu í meiri verðbólgu en þessar forsendur gera ráð fyrir. Upplýst er nú að vísitala vegagerðar muni hækka úr 536 í 911 eða um 70% milli áranna. Skv. útreikningi Vegagerðar ríkisins yrðu því heildarframlög til vegamála 2.1% af þjóðarframleiðslu á þessu ári séu þær raunsæju forsendur lagðar til grundvallar.

Athyglisvert er að áætlun um beint framlag ríkissjóðs er sem hér segir á **föstu verði** (vegáætlun 1983):

1983	1984	1985	1986
M.kr.	M.kr.	M.kr.	M.kr.
20.4	104	104	104

Hér er gert ráð fyrir fimmföldun á framlagi ríkissjóðs. Um þetta segir í greinargerð orðrétt: „Ríkisframlag er 20.4 m.kr. 1983 og er það í samræmi við fjárlagatillögu (leturbr. hér). Seinni árin er ríkisframlagið hækkað í þá upphæð sem stefnt var að í gildandi vegáætlun fyrir árin 1983—'84“ (leturbr. hér).

Auðsætt er að ríkisstjórnin ætlast til annars af þeim, sem við eiga að taka, en sjálfri sér.

Bein framlög ríkissjóðs til vegamála hafa verið sem hér segir á sama verðlagi:

1978	118.5 m.kr.
1979	35.9 m.kr.
1980	47.9 m.kr.
1981	89.7 m.kr.
1982	16.2 m.kr.
1983	20.4 m.kr. (átti að vera 106 millj. skv. gildandi vegáætlun).

Þessi niðurskurður hefur oftast verið réttlættur með því, að ríkisstjórnin hafi tekið á sig hækkandi afborganir og vexti á lánum til vegagerðar. Nú liggur fyrir að þessi lán hafa mörg þessi ár verið tvöföld upphæð að raungildi miðað við það sem áður var (sjá súlurit).

Það má því með sannri segja, að víxlar eru slegnir á báða bóga til þess að koma saman þessu plaggi að því er varðar næstu ár.

Vegáætlun fyrir árið 1983, sem ein er raunar marktæk svo sem reynslan sýnir, er skorin verulega niður frá gildandi vegáætlun. Þetta er ekki ný saga. Allar vegáætlanir síðustu ára hafa verið meira eða minna skornar niður.

Samkvæmt upplýsingum Vegagerðar ríkisins er samanburður á gildandi vegáætlun og þessari tillögu nú sem hér segir:

**Samanburður á gildandi vegáætlun 1983 og tillögu að nýrri. Upphæðir á vísitölu 885 (1982+65%).**

	Endanleg tillaga að nýrri vegáætlun	Gildandi vegáætlun
<b>Útgjöld</b>		
Stjórn og undirbúningur .....	52.2	54.5
Sumarviðhald .....	302.0	327.0
Vetrarviðhald .....	76.1+29.0	79.2
Nýjar framkvæmdir .....	483.7	540.5
Heildarupphæð .....	1 049.0	1 134.4
<b>Tekjur</b>		
Markaðar tekjur .....	784.0	663.7
Ríkisframlag .....	20.4	106.3
Lánsfé .....	244.6	364.3

Hér vantar rúmar 85 millj. króna á heildarfjáröflun og hefur þá verið reiknað með nýjum skatti sem ekki var ráð fyrir gert í gildandi vegáætlun. Þessi skattur er talinn gefa 109 millj. kr. í tekjur. Önnur fyrirhuguð fjáröflun er því 194 millj. króna minni en ráð var fyrir gert í gildandi vegáætlun. Hér munar 18.5% eða nálægt fimmtungi.

Þessi niðurskurður kemur að sjálfsögðu mest niður á nýframkvæmdum eða 10—12% að raungildi, enda verður samdráttur í nýframkvæmdum á þessu ári frá því í fyrra, þrátt fyrir nýja langtímaáætlun sem gerði ráð fyrir auknum vegaf framkvæmdum.

Sumarviðhald dregst einnig saman og verður sennilega nálægt 75% af þörf (skv. mati Vegagerðar ríkisins) í stað 83% eins og stefnt var að.

Hér verður ekki fjallað frekar um áætlun þessa fyrir árin 1984—86, þar sem reynslan hefur sýnt að slíkar tölur á blaði hafa oft reynst marklitlar.

## V. LANGTÍMAÁÆTLUN SJÁLFSTÆÐISMANNA OG STEFNUMÓTUN ALÞINGIS Í VEGAMÁLUM

Á árinu 1978 fluttu þingmenn Sjálfstæðisflokksins áætlun til 12 ára um sérstakt átak í vegamálum. Sú tillaga var flutt á mörgum þingum og fylgir sú, sem flutt var á þinginu 1980—81, í sérstöku fylgiskjali (fskj. I).

Í umsögn um þessa tillögu frá Vegagerð ríkisins segir svo: „Ætla má að heildarútgjöld til vegamála skv. henni yrðu 2.5—2.6% af vergri þjóðarframleiðslu.“

Núverandi ríkisstjórn lagði fram till. til þál. á þessu þingi um gerð langtímaáætlunar í vegamálum. Í þeirri tillögu var það markmið sett, að 2% þjóðarframleiðslu skuli varið til vegamála, en fyrstu átta árin sé þetta hlutfall þó 2.1%.

Í framangreindri umsögn frá Vegagerð ríkisins segir svo orðrétt: „Tillaga Sverris Hermannssonar o. fl. gengur mun lengra (en till. ríkisstjórnarinnar) í þessu tilliti, þar sem hún gerir ráð fyrir fjórðungi meira fjármagni en tillaga ríkisstjórnarinnar. **Sú aukning kæmi til nýrra framkvæmda og mundi auka þær um 40—50% frá því sem reiknað er með í till. ríkisstjórnarinnar**“ (leturbr. hér).

Fram skal tekið að einungis hluta af þeirri skattahækkun á bensín, sem átt hefur sér stað frá 1978 að raungildi, hefði þurft til þess að fjármagna þær auknu og arðbæru framkvæmdir sem stefnt var að skv. þessari tillögu, eða 250—300 m.kr.

Fjárveitinganefnd fékk báðar þessar tillögur til athugunar. Hún beitti sér fyrir samkomulagi um eina málamiðlunartillögu sem samþykkt var 25. maí 1981 (sbr. fskj. II). Tillaga að slíkri langtímaáætlun hefur tvívegis verið lögð fyrir Alþingi en ekki hlotið afgreiðslu. Þar er sett það markmið að 2.2% af vergri þjóðarframleiðslu skuli varið til vegagerðar, 2.3% 1984 og 2.4% 1985 og síðar.

Nú á yfirstandandi ári ætti þessi stefnumótun að koma til framkvæmda í fyrsta sinn. Þrátt fyrir samdrátt þjóðarframleiðslu verður því markmiði ekki náð með þeirri tillögu sem nú er fjallað um til vegáætlunar fyrir árin 1983—86, eins og fyrr er bent á í þessu nefndaráli.

Það er mikil ógæfa og ber vott um það stjórnleysi og rötleysi, sem nú ríkir, að sérstaklega er skorið niður fjármagn til vegamála sem sannanlega eru ein arðbærustu og brýnustu félagslegu verkefni sem bíða úrlausnar, einkum þegar fyrir liggur skýr stefnumótun Alþingis um hið gagnstæða. Eitt af þýðingarmestu viðfangsefnum stjórnvalda á næstu árum er að fylgja sem fastast fram framsýnni stefnu í vegamálum.

Alþingi, 10. mars 1983.

Lárus Jónsson,  
frsm.

Friðrik Sophusson.

Egill Jónsson.

## Fylgiskjal I.

1980 (103. löggjafarþing) — 96. mál.

### Sþ. 106. Tillaga til þingsályktunar

um vegagerð.

Flm.: Sverrir Hermannsson, Albert Guðmundsson, Birgir Ísl. Gunnarsson, Eggert Haukdal, Egill Jónsson, Eyjólfur Konráð Jónsson, Friðrik Sophusson, Geir Hallgrímsson, Guðmundur Karlsson, Halldór Blöndal, Jósef H. Þorgeirsson, Matthías Bjarnason, Matthías Á. Mathiesen, Ólafur G. Einarsson, Pétur Sigurðsson, Salome Þorkeldsdóttir, Steinþór Gestsson, Vigfús B. Jónsson, Þorv. Garðar Kristjánsson.

Alþingi ályktar að fella að nýrri vegáætlun sérstaka 12 ára áætlun um lagningu hringveggar og vega til allra þéttbýlisstaða í landinu með bundnu slitlagi, svo og fjölförnustu dreifbýlisvega.

Framkvæmdum skal hagað þannig (ekki forgangsroðun innan áfanga):

#### 1. áfangi — árin 1981—1984:

a) Reykjavík — Akureyri — Húsavík (um Víkurskarð og Leirur) . . . . .	438 km
b) Mosfellsdalur — Þingvellir . . . . .	25 —
c) Stykkishólmur — Ólafsvík — Hellissandur . . . . .	80 —
d) Patreksfjörður — flugvöllur — Tálknafjörður — Bildudalur — Flóka- lundur . . . . .	159 —
e) Ísafjörður — Þingeyri . . . . .	58 —
f) Súðavík — Ísafjörður — Bolungarvík . . . . .	26 —
g) Egilsstaðir — Eskifjörður — Fáskrúðsfjörður . . . . .	93 —
h) Egilsstaðir — Seyðisfjörður . . . . .	25 —
i) Höfn í Hornafirði — Mánagarður — Almannaskarð . . . . .	12 —
j) Vík í Mýrdal — Hella . . . . .	94 —
k) Fljótshlíðarvegur . . . . .	12 —
l) Skeiðavegur frá Suðurlandsvegi að Þjórsárdalsvegi . . . . .	16 —
m) Biskupstungnabraut frá Suðurlandsvegi að Laugarvatnsvegi . . . . .	23 —
n) Þykkvabæjarvegur . . . . .	14 —
o) Tenging við Akranes, Flateyri, Suðureyri, Hvammstanga, Skaga- strönd, Sauðárkrók, Dalvík, Ólafsfjörð, Hauganes, Litla-Árskógssand og Þorlákshöfn (bæði um Ölfus og Þrengsli) . . . . .	126 —

Alls 1 201 km

#### 2. áfangi — árin 1985—1988:

a) Borgarnes — Stykkishólmur (um Heydal) — Búðardalur — Þorska- fjörður . . . . .	231 km
b) Hringur af Vesturlandsvegi við Hvítárvelli um Uxahryggjaveg og Borgarfjarðarbraut á Vesturlandsveg hjá Stafholti ásamt tengingu við Reykholt um Reykdælaveg . . . . .	48 —
c) Ólafsvíkurvegur frá Heydalsvegi að Fróðárheiði . . . . .	63 —
d) Þingeyri — Bildudalsvegur . . . . .	61 —
e) Sauðárkrókur — Siglufjörður . . . . .	91 —
f) Egilsstaðir — Jökulsá á Brú . . . . .	23 —
g) Egilsstaðir — Eiðar . . . . .	16 —
h) Eskifjörður — Neskaupstaður . . . . .	20 —
i) Fáskrúðsfjörður — Djúpvogur — Höfn í Hornafirði — Vík í Mýrdal	495 —

j) Laugarvatnsvegur .....	37 km
k) Biskupstungnabraut frá Laugarvatnsvegi .....	47 —
l) Landvegur .....	20 —

Alls 1 150 km

**3. áfangi — árin 1989—1992:**

a) Fróðárheiði .....	13 km
b) Kerlingarskarð .....	23 —
c) Laxárdalsheiði .....	37 —
d) Vestfjarðavegur úr Þorskafirði að Flókalundi .....	122 —
e) Hólmavík — Norðurlandsvegur .....	117 —
f) Siglufjarðarvegur frá Norðurlandsvegi að vegamótum Sauðárkróksbrautar .....	20 —
g) Hringvegur um Eyjafjörð um Saurbæ og Möðruvelli i Eyjafirði ....	50 —
h) Akureyri — Grenivík .....	23 —
i) Norðurlandsvegur frá vegamótum Norðausturvegar um Mývatnssveit og Hólsfjöll og Austurlandsvegur að Jökulsá á Brú .....	203 —
j) Mývatnsvegur .....	42 —
k) Frá Húsavík um Kópasker og Raufarhöfn til Þórshafnar .....	217 —
l) Vopnafjörður — Möðrudalsóræfi .....	70 —
m) Vopnafjörður — Bakkafjörður .....	43 —
n) Skeiðavegur frá Þjórsárdalsvegi að Flúðum .....	13 —
o) Þjórsárdalsvegur að Búrfellsvirkjun .....	32 —
p) Skálholtsvegur .....	15 —
q) Þingvallavegur frá Biskupstungnabraut að Þingvöllum .....	35 —

Alls 1 075 km

Alls er hér um að ræða um 3 426 km.

**Kostnaður:**

Á áætluðu verðlagi 1. ágúst 1981 er kostnaður áætlaður þannig, miðað er við 6.5 m breiðan veg með 1 m vegöxlum og jöfnunarlagi:

Olíumöl .....	38 m.kr./km
Klæðning (tvöföld) .....	24 — —
Undirbygging og brýr .....	50 — —

Reiknað er með að í fyrsta áfanga verði 50% slitlags olíumöl og 50% klæðning, öðrum áfanga 40% olíumöl og 60% klæðning og í þriðja áfanga 30% olíumöl og 70% klæðning.

Áætlaður heildarkostnaður verður þá:

**1. áfangi:**

Slitlag — olíumöl 50% .....	22 819 m.kr.
Slitlag — klæðning 50% .....	14 412 —
Undirbygging og brýr .....	60 050 —
	97 281 m.kr.

(Kostnaður á ári 24 320 m.kr.)

**2. áfangi:**

Slitlag — olíumöl 40% .....	17 480 m.kr.
Slitlag — klæðning 60% .....	16 560 —
Undirbygging og brýr .....	57 500 —
	91 540 m.kr.

(Kostnaður á ári 22 885 m.kr.)

### 3. áfangi:

Slitlag — oliumöl 30% .....	12 255 m.kr.
Slitlag — klæðning 70% .....	18 060 —
Undirbygging og brýr .....	53 750 —
	<hr/>
	84 065 m.kr.

(Kostnaður á ári 21 016 m.kr.)

---

Samtals 272 886 m.kr.

Kostnaður að meðaltali á ári 22 741 m.kr.

### Fjármögnun:

Árlegar framkvæmdir verði fjárniagnaðar þannig:

Úr Vegasjóði .....	10 000 m.kr.
Úr Byggðasjóði .....	3 000 —
Happdrættislán .....	5 000 —
Af innflutningsgjaldi af bifreiðum .....	5 000 —
	<hr/>

23 000 m.kr. á ári

Allar framangreindar fjárhæðir haldi raungildi sinu ár frá ári.

Ef þörf krefur verði tekin erlend lán til sérstakra verkefna í samræmi við lánsfjáráætlun hverju sinni.

### Vegáætlun og sérstök verkefni:

Með fjármagni á vegáætlun, og ef þörf krefur með erlendri lántöku í samræmi við lánsfjáráætlun hverju sinni, skal leggja sérstaka áherslu á eftirfarandi sérverkefni ásamt byggingu vega upp úr snjó og lélegra vegarkafla, þótt siðar á tímabilinu yrðu lagðir bundnu slitlagi (verkefnum er ekki raðað í forgangs röð):

1. Garður og brú yfir Botnsvog.
2. Vesturlandsvegur (efri hluti Norðurárdals).
3. Brú yfir Dýrafjörð.
4. Göng í gegnum Breiðadalsheiði.
5. Djúpvegur og tenging Inn-Djúps við Hólmavík.
6. Vegsvalir á hættulegum stöðum, svo sem Óshlíð og Ólafsfjarðarmúla.
7. Garður og brýr yfir Leirur í Eyjafirði.
8. Vikurskarð.
9. Melrakkaslétta.
10. Hvalnes — Hofsa.
11. Brú yfir Ölfusá við Óseyrarnes.
12. Reykjanesbraut (Reykjavík — Kópavogur — Garðabær — Hafnarfjörður).

### Greinargerð.

Þegar þingsályktunartillaga sama eðlis var flutt á 100. löggjafarþingi fylgdi henni stutt greinargerð svohljóðandi:

„Brýnasta hagsmunamál þjóðarinnar nú er gerð vega með bundnu slitlagi til allra þéttbýliskjarna í landinu og lagning vega upp úr snjó. Samhliða beislun orku fallvatna og í iðrum jarðar er þetta einnig arðgæfasta framkvæmdin. Því ber nauðsyn til að Alþingi taki þegar í stað ákvörðun í máli þessu.

Nánari grein verður gerð fyrir málinu í framsögu.“

# Þingsályktun

um gerð langtímaáætlunar um vegagerð.

---

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta Vegagerð ríkisins gera í samráði við fulltrúa þingflokka langtímaáætlun um framkvæmdir í nýbyggingum vega og brúa á stofnbrautum og þjóðbrautum.

Fjárhagslegar forsendur áætlunarinnar séu þær, að 2.2% af vergri þjóðarframleiðslu sé að meðaltali varið til vegagerðar samkvæmt vegáætlun. Hlutfall þetta ber að skoða sem lágmark, en það skal aukið í 2.4% innan 3 ára, og skal áætlunin þannig úr garði gerð að auka megi framkvæmdahraða ef meira fjármagn kemur til en hér er gert ráð fyrir. Skal það m. a. gert með því að taka fyrir langa og heillega vegarkafla.

Áætlunartíminn skal vera 12 ár og skal framkvæmdum skipt niður í 3 tímabil, 4 ár hvert. Jafnframt skal gerð grein fyrir því í áætluninni, hverjar framkvæmdir eru eflir til að koma vegakerfinu í viðunandi horf, eins og það er metið á hverjum tíma. Langtímaáætlun þessi skal endurskoðuð fjórða hvert ár, og þá bætt við nýju fjögurra ára tímabili í stað þess er lauk.

Við gerð áætlunarinnar skal stefnt að eftirfarandi jafngildum markmiðum:

1. Vegir hafi fullt burðarþol (10 t.) allt árið.
  2. Vegir séu byggðir upp úr snjó eflir því sem unnt er.
  3. Bundið slitlag sé lagt á vegi, þar sem gera má ráð fyrir að umferð verði meiri en 100 bílar á dag allt árið, þegar viðkomandi vegur hefur verið fullgerður. Enn fremur skal leggja slitlög á vegarkafla næst þéttbýliskjörnum, þó að umferð sé minni, og á vegarkafla sem yrðu óhóflega dýrir í viðhaldi sem malarvegir vegna skorts á hentugu malarefni. Stefnt skal að því, að bundið slitlag verði lagt á a. m. k.  $\frac{1}{4}$  hluta stofnbrauta í hverju kjördæmi og samfelldir kaflar í vegakerfinu verði lagðir bundnu slitlagi.
  4. Tekið sé tillit til umferðaröryggis við uppbyggingu vega. Áætlun þessi skal lögð fyrir Alþingi eigi síðar en vorið 1982.
- 

*Samþykkt á Alþingi 25. maí 1981.*