

Sp.

745. Tillaga til þingsályktunar

[399. mál]

um áætlun um vegaf framkvæmdir á Vesturlandi.

Flm.: Skúli Alexandersson, Ingi Björn Albertsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta Vegagerð ríkisins gera áætlun um vegaf framkvæmdir á Vesturlandi umfram þá langtímaáætlun sem nú er í gildi.

Áætlunin skal unnin á árinu 1988 og miðist við uppbyggingu vega með bundnu slitlagi á næstu sex árum í Borgarfirði, á Mýrum, Snæfellsnesi og Dölum þar sem umferð er komin yfir 100 bíla meðaltals dagsumferð á ári.

Greinargerð.

Tillaga um langtímaáætlun í vegagerð var lögð fyrir Alþingi á 105. löggjafarþingi 1982–83. Tillagan var ekki samþykkt á Alþingi, en hefur samt verið stefnumarkandi og að mestu verið farið eftir henni við undirbúning og samþykkt vegáætlunar á Alþingi síðan og síðast var það gert við afgreiðslu vegáætlunar fyrir árin 1987–1990 sem samþykkt var á Alþingi 19. mars 1987.

Langtímaáætlunin er tillaga um skiptingu í verkefnaflokka, um fjárför og fjáröflun. Áætlunin er byggð á þingsályktun sem samþykkt var á Alþingi vorið 1981 og er svohljóðandi:

„Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta Vegagerð ríkisins gera í samráði við fulltrúa þingflokkanna 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 eftir 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 eftir 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. ¼ hluta stofnbrauta í hverju kjördæmi og samfelldir kafar 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.“

Undanfari langtímaáætlunar var úttekt á þjóðvegakerfinu til þess að fá upplýsingar um ástand vegakerfisins og kostnað um það sem gera þyrfti til að ná markmiðum þeim sem tilgreind eru í ályktun Alþingis. Úttekt stofnbrauta og úrvinnslu þeirrar úttektar var lokið veturinn 1983 en þá var ekki lokið við úttekt á þjóðbrautum.

Meginhluti framkvæmda samkvæmt langtímaáætlun voru við stofnbrautir og þar var höfuðáherslan lögð á hringveginn. Sú stefna að leggja höfuðáherslu á hringveginn var rétt í upphafi langtímaáætlunar en strax að fyrstu árum liðnum komu í ljós vissir annmarkar þeirrar stefnu. Hringvegurinn kemur landshlutunum mjög mismunandi að gagni og kostnaðarhluti við uppbyggingu hans er breytilegur eftir landshlutum. Vestfirðir eru utan hringvegarins. Vesturland nýtur hringvegarins nokkuð að takmörkuðu leyti en hefur þurft að leggja stóran hluta þess fjár sem veitt hefur verið til nýbygginga vega á Vesturlandi til framkvæmda við hringveginn. Á hinn bóginn eru nokkur svæði á landinu, sem tengjast hringveginum, komin með veg með bundnu slitlagi um aðalbyggðir og milli þéttbýlisstaða. Þar hefur fjármagn nýst jöfnum höndum til uppbyggingar á hringveginum og til að bæta vegakerfi héraðsins.

Flutningsmenn vefengja ekki þá úttekt sem gerð var á vegakerfinu og kostnaðartölur vegaf framkvæmda eru byggðar á. Þó er í því sambandi rétt að benda á það að stórf framkvæmdir í vegagerð á ýmsum stöðum á landinu höfðu verið fjármagnaðar stundum sérstaklega í tengslum við landshlutaáætlanir. Þar má nefna Vestfjarðaáætlun á árunum 1965–69, Norðurlandsáætlun 1972–76, Austfjarðaáætlun 1971–76, hafísvegur á Norðausturlandi 1979 o.fl.

Fyrir Vesturland var aldrei gerð eða samþykkt byggðaáætlun né sérstakt átak gert varðandi vegagerð.

Greinilegt er að nú í upphafi annars tímabils langtímaáætlunar í vegagerð er nokkurs mismunar farið að gæta milli landshluta og innan héraða.

Tillaga þessi er flutt til að benda á að á næstu árum er nauðsynlegt að jafna þann mismun með því að útvega sérstakt fjármagn til slíkra framkvæmda.

Flutningsmenn telja ekki rétt að breyta þeirri skiptingu fjármagns milli kjördæma sem langtímaáætlun byggist á né skerða þau 2,14% (2,4% samkvæmt gömlum grunni) af vergri þjóðarframleiðslu sem ætlað er til vegamála samkvæmt þeirri áætlun.

Það er ljóst að um allt land er beðið eftir bættum vegum. Um það er því ekki að ræða að skerða fjárveitingar samkvæmt veg- eða langtímaáætlun til að jafna stöðu milli landshluta. Fjármagn til þeirrar leiðréttingar verður að koma frá ríkissjóði af skatttekjum eða af lánsfé.

Mismunun, sem hér hefur verið bent á, er til staðar á nokkrum stöðum á landinu. Líklegt er þó að Vesturland sé að þessu leyti í sérflokk. Til þess liggja ýmsar ástæður:

1. Á Vesturlandi eru langir og fjölfarnir vegir utan hringvegarins. Þar eru sum hver af þéttbýlustu svæðum landsins svo sem Snæfellsnes norðanvert og Borgarfjörður beggja vegna Hvítár.
2. Á vesturlandi nýtist hringvegurinn tiltölulega lítið. Mikil umferð er um Borgarfjarðar braut og Dali, Mýrar og Snæfellsnes. Langir vegarkafar á þessum svæðum eru gamlir moldar- og malarvegir með lélegum ræsum og brúm.
3. Drjúgur hluti vegafjár til Vesturlands hefur farið til lagningar vegar á Holtavörðuheidi og um ofanverðan Norðurárdal. Sú vegagerð hefur af augljósum ástæðum nýst Vesturlandi að mjög takmörkuðu leyti.
4. Á Vesturlandi eru margir fjallvegir og gerir það vegagerð þar dýrari en sums staðar annars staðar auk þess sem sú vegagerð tekur fjármagn frá byggðavegum.

Enn er eftir að endurbyggja nokkra mjög kostnaðarsama vegarkafla á hringveginum á Vesturlandi við innanverðan Hvalfjörð, um Svignaskarð og í Norðurárdal. Auk þess hafa nokkrir kaflar á veginum verið lagðir bundnu slitlagi til bráðabirgða, en ætlunin er að endurbyggja þá síðar.

Það er því ljóst að á næstu árum fer drjúgur hluti af því fjármagni sem ætlað er til nýframkvæmda á Vesturlandi samkvæmt langtímaáætlun í það að byggja upp hringveginn.

Á Vesturlandi er umferð á flestum vegum komin yfir það mark sem sett var í langtímaáætlun, að miða skyldi bundið slitlag við umferð a.m.k. 100 bíla á dag. Samkvæmt umferðar-
talningu 1986 var ársúmferð um Borgarfjarðarbraut frá Seleyri að Haugum frá 120 upp í 200
bílar á dag og sumarumferðin 220 upp í 280 bílar. Á allri Borgarfjarðarbraut eru aðeins tveir
smábútar með bundnu slitlagi, um Kleppsjárnsreyki og við Norðurá.

Við Vegamót í Miklaholtshreppi á Snæfellsnesi var ársúmferð 1986 210 bílar á dag og
sumarumferð 340 bílar. Án efa er umferðin um Mýrar mun meiri. Meginhluti vegarins frá
Borgarnesi um Mýrarnar að Hítará er gamall moldarvegur, krókóttur og sums staðar
niðursokkinn. Endurbygging þessa vegar verður mjög kostnaðarsöm. Fullbyggður kafli er
frá sunnanverðri Langá að Urriðaá.

Umferð á vegunum milli byggðanna á norðanverðu Snæfellsnesi og á sunnanverðu
Snæfellsnesi frá Vegamótum um Staðarsveit yfir Fróðárheiði svo og vegurinn yfir Svínadal
eru allir með yfir 100 bíla ársúmferð á dag og hlutfallslega meiri sumarumferð.

Meginhluti þeirra vega, sem hér hafa verið taldir, eru nokkuð gamlir vegir og þola
engan veginn svo mikla umferð og eru því oft á tíðum óakfærir. Við svo búið getur ekki
staðið til langframa og því nauðsynlegt að til komi fé til viðbótar því sem gert er ráð fyrir í
vegáætlun.

Aðalfjallvegir á Vesturlandi eru: Fróðárheiði, Kerlingarskarð, Brattabrekka og Holta-
vörðuheiði auk þess eru Heydalur, Svínadalur, Laxárdalsheiði og Geldingadrangi.

Ef vegagerð um þessa fjallvegi er sett inn í dæmið um sámlaga upp byggt vegakerfi á
Vesturlandi — sem verður að gera — er augljóst að svipað fjármagn til Vesturlands og á
undanförnum árum dugar skammt til þess að byggja upp nauðsynlegustu vegina og þá sem
nú þegar eru komnir með umferð sem ofbýður þeim og gerir þá hættulega og óökuhæfa.

Þrátt fyrir alla þessa upptalningu eru enn ótalmargir vegir og miklar vegalengdir ónefnt.
Þar eru vegir um Borgarfjarðardali, í kringum Akrafjall, ýmsir hliðarvegir á Mýrum, ýmsir
hliðarvegir á Snæfellsnesi, Útnesvegur frá Öxl að Gufuskálum, vegur um Eyrarsveit,
Helgafellssveit, Skógarströnd um Suðurdali, Laxárdal um Fellsströnd fyrir Klofning í
Saurbæ.

Nú stendur yfir könnun á brúar- og vegarstæði yfir Gilsfjörð. Þess er að vænta að
ákvörðun verði tekin í ár. Vegagerð ríkisins telur þessa framkvæmd arðbæra. Verkefni þetta
er það sérstakt að það fellur ekki að þeirri áætlun sem hér er lagt til að gerð verði. Vegagerð
yfir Gilsfjörð þarf að fá sérstakar fjárveitingar án tengsla við önnur samgönguverkefni á
Vesturlandi eða Vestfjörðum.

Hér er um mikilvægt byggðamál að ræða þar sem næstu byggðir bæði sunnan og norðan
Gilsfjarðar njóta sérstaklega góðs af. Ný leið yfir Gilsfjörð mun stytta aksturleið frá
Vestfjörðum til Vesturlands um u.þ.b. 20 km. Ef staðið hefði verið við ályktun Alþingis frá
1981 um langtímaáætlun í vegagerð væri margt á annan veg í vegamálum í dag. Strax árið
1983 voru fjárframlög samkvæmt vegáætlun skert. Markmiði langtímaáætlunar 2,2%–2,4%
af vergri þjóðarframleiðslu hefur aldrei verið náð. Samkvæmt skýrslu samgönguráðherra um
framkvæmd vegáætlunar 1986 kemur í ljós að frá 1964 hefur aldrei lægra hlutfalli af
þjóðarframleiðslu verið varið til vegamála en 1986, þ.e. 1,4%, áður var það lægst 1966
1,5%. Það sem hefur aðallega bjargað því að hægt hefur verið að standa við vegáætlun að
mestu leyti er að töluvert fé, 20% af nýbyggingafé, var óskipt í langtímaáætlun og hefur það
farið allt til að mæta fjárvöntun. Þessi 20% af nýbyggingarfé áttu að vera til ráðstöfunar til
að mæta óvæntum verkefnum og til leiðréttingar á verkefnavali út frá reynslu af framkvæmd
langtímaáætlunarinnar. Þessi skerðing á því fjármagni, sem áætlað var til vegagerðar í
landinu, hefur valdið því að sú mismunum milli landshluta, sem alltaf mátti búast við að
kæmi fram á einhvern hátt, hefur ekki verið leiðrétt, til þess hefur skort fé.

Úr því sem komið er er ekki líklegt að úr þessu verði bætt nema með sérstökum aðgerðum utan langtímaáætlunar.

Flutningsmenn þessarar þingsályktunar leggja því til að skerðing á fjárveitingum til vegagerðar á undanförunum árum verði bætt með því að veita aukið fé til vegagerðar á næstu árum umfram markmið langtímaáætlunar. Því fjármagni verði ráðstafað til að jafna mismun milli landshluta samkvæmt sérstökum áætlunum. Hér er lagt til að gerð verði slík áætlun fyrir Vesturland.

Fylgiskjal I.

Úr athugasemdum með tillögu til þingsályktunar um langtímaáætlun í vegagerð. (426. mál á 109. löggjafarþingi 1986–87, þskj. 938.)

0.2. FJÁRMAGN OG FRAMKVÆMDIR Á FYRSTA TÍMABILI.

Á fyrsta tímabili langtímaáætlunar, 1983—86, var áætlað heildarfjármagn 10,9 milljarðar kr., en varð samkvæmt vegáætlun 9,3 milljarðar kr.

Nánari samanburður á heildarfjármagni (vt. 2100) sést á meðfylgjandi töflu. Hlutföll reiknast af gömlum grunni þjóðarframleiðslu.

	Upphafleg tillaga að langtímaáætlun		Rauntölur	
	Hlutfall	m.kr.	Hlutfall	m.kr.
1983	2,2	2 536	2,0	2 153
1984	2,3	2 668	2,0	2 494
1985	2,4	2 838	1,8	2 320
1986	2,4	2 893	1,6	2 332
		10 935		9 299

Samanburður á fjármagni til nýrra framkvæmda og sumarviðhalds sem kom á vegáætlun og þess sem áætlað var í langtímaáætlun sést á eftirfarandi töflu (vt. 2100).

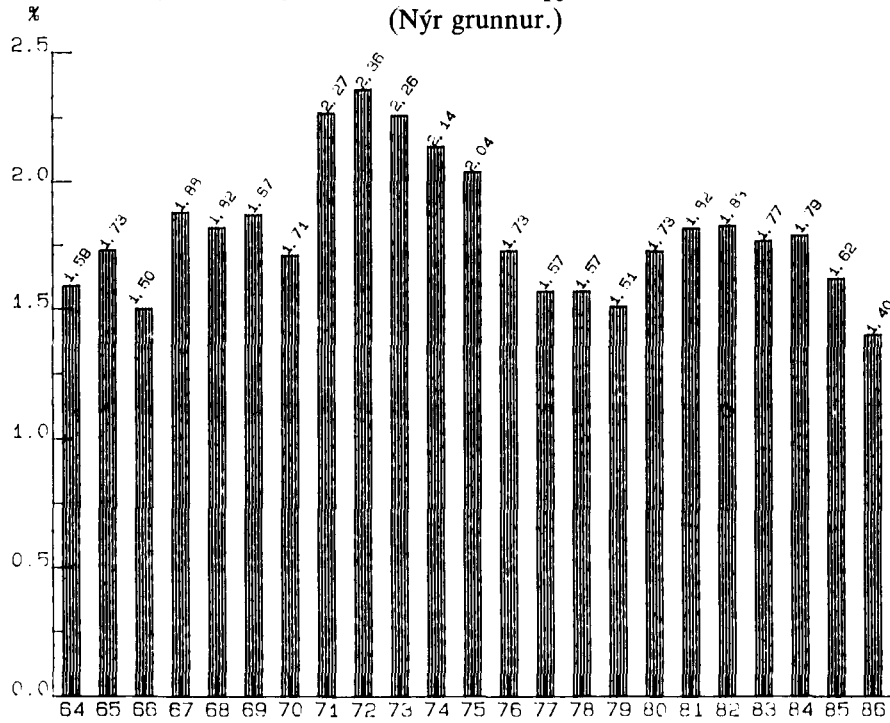
	1983	1984	1985	1986	Samt.	Hlutf.
Nýjar framkvæmdir.						
Langtímaáætlun	1 165	1 258	1 380	1 387	5 190	100%
Vegáætlun	962	1 065	1 054	1 010	4 053	78%
Sumarviðhald:						
Langtímaáætlun	749	781	822	865	3 217	100%
Hlutfall af þörf	80%	82%	85%	88%		
Vegáætlun	587	723	745	712	2 767	86%
Hlutfall af þörf	63%	76%	77%	72%		

Svo sem fram kemur af töflum þessum vantar mikið á að áætlað fjármagn hafi skilað sér. Sé litið til nýrra framkvæmda, kemur í ljós að þær hafa þó ekki minnkað í sama mæli. Ástæður eru margar, en mestu veldur, að töluvert fé var óskipt í langtímaáætlun og fór það allt til að mæta fjárvöntun. Enn fremur má nefna hagstæða þróun útboða og verðlags, ódýrari útfærslur o.fl.

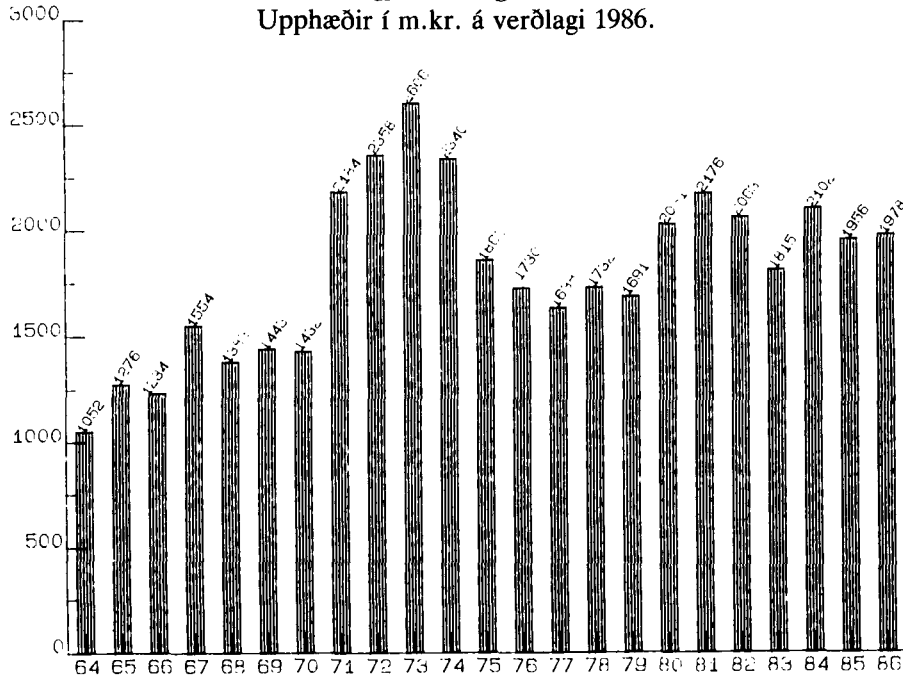
Fylgiskjal II.

Úr skýrslu samgönguráðherra um framkvæmd vegáætlunar 1986.
(Lögð fyrir 109. löggjafarþing 1986–87, 429. mál, þskj. 962.)

4.1.1. Útgjöld til vegamála sem hlutfall af þjóðarframleiðslu 1964—1986.
(Nýr grunnur.)



4.1.2. Heildarútgjöld til vegamála 1964—1986.
Upphæðir í m.kr. á verðlagi 1986.



Fylgiskjal III.

Fréttatilkynning frá héraðs- og rekstrarstjórum Vegagerðar ríkisins.

Aðalfundur Félags héraðs- og rekstrarstjóra hjá Vegagerð ríkisins, haldinn á Hornafirði, lýsir verulegum áhyggjum sínum yfir síminnkandi fjármagni til vegagerðar.

Þrátt fyrir viljayfirlýsingar Alþingis um að 2,4% af vergri þjóðarframleiðslu færi til vegagerðar er svo komið að á árinu 1987 ná framlög til Vegagerðar ríkisins aðeins milli 1,4–1,5% af vergum þjóðartekjum.

Þessi samdráttur bitnar ekki síst á viðhaldi malarvega sem víða er orðið að verulegu vandamáli og fer vaxandi. Til viðbótar versnandi viðhaldi koma auknar kröfur vegfarenda um betri vegi, enda viðmiðun öll við bundin slitlög.

Framlög til vegagerðar samkvæmt langtímaáætlun og rauntölur 1983–1987.

Verðlag 1987, vt. 2226.

	Skv. langtímaáætlun		Rauntölur		Mismunur m.kr.
	m.kr.	%	m.kr.	%	
1983	2690	2.2	2280	2.0	410
1984	2830	2.3	2640	2.0	190
1985	3010	2.4	2460	1.8	550
1986	3070	2.4	2490	1.6	580
1987	3410	2.4	2150	1.4	1260

Vanefndir frá markmiðum langtímaáætlunar nemur um 3 milljörðum króna á árunum 1983–1987. Til þess að skýra framkvæmdamagn þessa niðurskurðar má benda á:

1. Km í bundnu slitlagi kostar um 1,5 milljónir króna, þannig að fyrir þennan niðurskurð hefði verið hægt að leggja um 2000 km af bundnu slitlagi.
2. Talið er að kostnaður við jarðgangagerð hér á landi sé um það bil 150 milljónir króna á km þannig að fyrir niðurskurðinn frá því sem langtímaáætlunin gerði ráð fyrir, umreiknað í jarðgöng, hefði mátt leggja 20 km af jarðgöngum.