

## Nefndarálit

um till. til þál. um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005–2008.

Frá minni hluta samgöngunefndar.

Í tillögunni er lagður til verulegur niðurskurður frá gildandi samgönguáætlun. Heildar-niðurskurður á árunum 2005 og 2006 er 5,4 milljarðar kr. að teknu tilliti til vísitölu Vega-gerðarinnar Þessi mikli niðurskurður er umbylting frá digrum kosningavíxlum sem var veifað rétt fyrir kosningarnar 2003, þegar gera átti allt fyrir alla. Niðurskurðurinn mun koma illa niður á ýmsum svæðum. Þremur mánuðum fyrir síðustu þingkosningar kynntu oddvitar stjórnarflokkanna að ríkisstjórnin hefði samþykkt að verja 6 milljörðum kr. næsta eina og hálfu árið til aukinna samgönguframkvæmda og voru ýmis verk talin upp í því samhengi. Nú er komið í ljós að margt af þessu hefur verið slegið af.

Heildarniðurskurðurinn er fjandsamleg aðgerð fyrir alla byggð í landinu og er höfuð-borgarsvæðið þá ekki undanskilið. Sundabraut sem greinilega á að leggja til hliðar er alvar-legasta málið. Ráðherra lætur ýmsum spurningum ósvarað varðandi Sundabrautina, t.d. hve-nær eigi að hefja hönnun mannvirkisins, hvenær framkvæmdir eiga að hefjast, hvenær verk-lok eru áætluð og hvernig á að fjármagna framkvæmdina. Allt er þetta á reiki og ef ekki fást svör um tímasetningar og áætlanir er ráðherra einfaldlega að snúa baki við Sundabrautinni sem er án efa ein af mest áriðandi vegaf framkvæmdum landsins og þá fyrir landsmanna allra.

Niðurskurðurinn kemur þó einnig harkalega fram gagnvart öðrum landshlutum en höfuð-borgarsvæðinu og er hann í raun óásættanlegur og óskiljanlegur. Allt tal um byggðastefnu er orðin tóm þegar skera á svo mikið niður í samgöngumálum sem eru langmikilvægasta ein-staka byggðamálið. Mikilvægum framkvæmdum er frestað á meðan byggðunum blæðir en hvert ár er dýrmætt sjái fólk ekki fram úr ástandinu. Samgöngur eru lykilatriði við viðhald og eflingu byggðar og því hlýtur að vera spurt: Er skynsamlegt að skera niður ríkisframlög í þessum málaflokki þegar ástandið er sem raun ber vitni. Nei, að sjálfsögðu ekki, það er frá-leitt og þarfnast ítarlegra skýringa af hálfu ráðherra þegar kosningavíxlarnir eru fallnir og eftir stendur niðurskurður framlaga á árunum 2005 og 2006.

Dæmi um samdrátt ríkisins á framlögum til vegamála er að árið 1970 voru útgjöld til vegakerfisins, til vegamála beint sem hlutfall af landsframleiðslu 1,35%. Árið 2003 voru útgjöld til vegakerfisins sem hlutfall af landsframleiðslu 1,59%. Árið 2005 eru útgjöld til vega-kerfisins sem hlutfall af landsframleiðslu komin niður í 0,92%, sem þýðir 60–70% niður-skurð á framlögum til vegamála sem hlutfall af landsframleiðslu á árunum 2003–2005. Um er að ræða hrun í útgjöldum til vegamála litið til síðustu ára þótt aðeins séu talin þessi tvö ár.

Þetta eru alvarlegar staðreyndir. Að mati minni hlutans á almennt að auka framlög til vegamála og leggja sérstaka áherslu á öflugar tengingar við höfuðborgarsvæðið eins og Sundabraut. Framlög til samgöngumála kalla ekki á veruleg rekstrarframlög í framtíðinni og má fullyrða að í þeim felst sparnaður þegar allt er reiknað. Má þar telja fækkun slysa og ódýrari rekstur bifreiða, minni eldsneytisnotkun með styttri vegalengdum og tímasparnað

vegfarenda sem að sjálfsögðu er mikils virði. Þess vegna er það óskiljanlegt að nú séu útgjöld til vegamála og samgöngumála skorin niður um 5,4 milljarða kr. Það er af sem áður var þegar glitti í kosningarnar handan við hornið.

Minni hlutinn telur að sú lækkun sem lögð er til í tillögunni geti haft miklar afleiðingar á ýmsum svæðum á landinu sem ríkisstjórnin hlýtur að þurfa að bera ábyrgð á.

Alþingi, 9. maí 2005.

Björgvin G. Sigurðsson,  
frsm.

Guðjón A. Kristjánsson.

Bryndís Hlöðversdóttir.

Kristján L. Möller.