

Ed.

## 68. Tillaga til þingsályktunar

[62. mál]

um aukna aðstoð við sveitarfélög vegna lagningar bundins slitlags á vegi í þéttbýli.

Flm.: Hannes Baldvinsson, Helgi F. Seljan.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að beita sér fyrir auknum stuðningi við sveitarstjórnir til að hraða lagningu bundins slitlags á vegi í þéttbýli. Stuðningurinn verði m. a. fólgin í hækkun á beinum fjárframlögum og útvegum aukins lánsfjármagns til framkvæmda.

Þá láti ríkisstjórnin undirbúa breytingar á löggjöf er feli í sér afnám takmarkana á afturvirkni heimildar til innheimtu gatnagerðargjalda og niðurfellingar söluskatts af kostnaði sveitarfélaga við snjómokstur af götum með eigin vinnuvélum.

### Greinargerð.

Í þeirri umræðu, sem fram fer þessa dagana um aðgerðir til að hraða lagningu bundins slitlags á hringveginn og aðra helstu þjóðvegi landsins, vill gjarnan gleymast vandinn við hið nærtækara og meira aðkallandi verkefni, sem er að ljúka við lagningu bundins slitlags á gatnakerfi í þéttbýli.

Víða er það verkefni reyndar nokkuð vel á veg komið, en í mörgum hinna smærri og fátækari sveitarfélögum bíða stórir og kostnaðarsamir áfangar óunnir, og verður vart séð að veruleg breyting verði þar á á næstunni. Árlega aukast einnig kvaðir á sveitarfélögin, sem takmarka ráðstöfunarfé þeirra til verklegra framkvæmda og þar með fjárveitingar til gatnagerðar. Fljótverkasta fyrirgreiðsla ríkisvaldsins í þessum efnum hlýtur því að verða í beinum fjárframlögum og útvegum aukins lánsfjár til þessara framkvæmda.

Með setningu laga um gatnagerðargjöld var stigið skref í rétta átt til að ýta undir framkvæmdir við varanlega gatnagerð í þéttbýli, og víða hafa á orðið verulegar breytingar til batnaðar. En eins og áður sagði eru þó sveitarfélögin mjög misjafnlega á vegi stödd í þessum efnum, bæði vegna þess, að framkvæmdir eru misjafnlega kostnaðarsamar vegna aðstæðna, og eins er um að ræða mjög mismunandi fjárhagslega getu til að sinna þessu verkefni. Takmarkanir á afturvirkni laganna um gatnagerðargjöld koma einnig mjög ójafnt niður á sveitarfélögunum og gera einstaklingum og fyrirtækjum mismunandi hátt undir höfði vegna þess ákvæðis að binda afturvirknina við fimm ár. Með því móti má segja að einstaklingar og fyrirtæki, sem hafa notið þeirra forréttinda að búa við götur með bundnu slitlagi lengur en fimm ár, eru leystir undan þátttöku í því félagslega verkefni, sem gatnagerð og lagning bundins slitlags hlýtur að vera í hverju sveitarfélagi. Reynslan hefur

einnig orðið sú, að finna má dæmi þess, að bæjarfélög, sem höfðu, áður en lögín voru sett, hleypt sér í skuldir m. a. vegna framkvæmda við varanlega gatnagerð, hafa ekki gert miklu betur en að halda í horfinu á undanfórnum árum, þ. e. að fullganga frá vegum sem að lengd svarar árlegri viðbót við gatnakerfi þeirra.

Það er álit margra sveitarstjórnarmanna, að þarna sé lagabreyting nauðsynleg, þannig að afnumin verði takmörkun á afturvirkni réttarins til að innheimta svokölluð B-gjöld til gatnagerðar, en þau eru innheimt eftir að lokið er að fullu frágangi götu með lagningu gangstétta og bundins slitlags. Enda eru vandfundin rök fyrir því, að sjálfsagðara sé að takmarka þessa afturvirkni við tiltekinn árafjölda eins og nú er gert í lögnum, fremur en að heimila sveitarstjórnnum, hverri fyrir sig, að ákveða þau takmörk með tilliti til mismunandi aðstæðna í reglugerð sem síðan væri staðfest af ráðherra.

Þá er einnig bent á, að tími er til kominn að binda enda á þá fáránlegu skattheimtu, sem felst í því að innheimta fullan söluskatt af kostnaði sveitarfélaga við snjóruðning af götum með eigin vinnuvélum. Ekki er þarna um að ræða upphæðir, sem skipta sköpum varðandi umráðafé sveitarfélaga til gatnagerðar eða fjárhagsafkomu ríkissjóðs, en flutningsmönnum þessarar þingsályktunartillögu finnst ástæða til að ætla, að nægileg óþægindi og aukakostnaður fylgi búsetu í snjóþyngstu héruðum þessa lands, þó að aðgerðir eins og snjómokstur af götum til að draga úr þessum óþægindum séu ekki notaðar sem gjaldstofn fyrir auknar álögur á viðkomandi sveitarfélög.

Að lokum er rétt að benda á, að við ákvörðun lána til varanlegrar gatnagerðar verður að taka til viðmiðunar kostnað við undirbyggingu gatna, svo sem jarðvegsskipti og nýjar lagnir, í mun ríkari mæli en gert hefur verið. Þessi undirbúningsvinna er í mörgum tilfellum orðin kostnaðarsamasti hluti gatnagerðarinnar, en lánsfjárákvörðun er nú nær eingöngu bundin við lokaáfangann, þ. e. lagningu bundna slitlagsins.

Tillögu þessari er á engan hátt ætlað að draga úr áhuga manna á lagningu bundins slitlags á þjóðvegi landsins, heldur fyrst og fremst að vekja athygli Alþingis og ríkisstjórnar á því ófremdar- og vandræðaástandi, sem víða er ríkjandi í varanlegri gatnagerð í þéttbýli utan stór-Reykjavíkursvæðisins, og að full þörf er á aukinni þátttöku og aðgerðum af hálfu ríkisvaldsins til að ráða bót þar á.