

Sp. 873. Tillaga til þingsályktunar [316. mál]

um langtímaáætlun í vegagerð.

(Lagt fyrir Alþingi á 104. löggjafarþingi 1981—82.)

Alþingi ályktar að á árinu 1983 skuli 2,2% af vergri þjóðarframleiðslu varið til vegagerðar samkvæmt vegáætlun. Árið 1984 verði þetta hlutfall 2,3%, en 2,4% árin 1985—1994. Fjármagni þessu skal varið til framkvæmda í vegamálum samkvæmt eftirgreindri langtímaáætlun.

Langtímaáætlun þessi skal endurskoðuð fjórða hvert ár, og þá bætt við nýju fjögurra ára tímabili í stað þess er lauk.

1. Áætlun um fjárförf.

(Fjárhæðir í m.kr., áætl. verðl. 1982.)

1. tímabil 1983—86	2 836 m.kr.
2. tímabil 1987—90	3 183 m.kr.
3. tímabil 1991—94	3 514 m.kr.

2. Skipting útgjalda.

(Fjárhæðir í m.kr.)

	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
2.1. Stjórn og undirbúningur	126,0	135,5	146,6
2.2. Viðhald þjóðvega:			
1) Sumarviðhald	798,1	929,0	1011,6
2) Vetrarviðhald	189,8	204,1	220,7
2.3. Nýbyggingar vega:			
1) Stofnbrautir	1081,4	1220,5	1379,0
2) Þjóðbrautir	203,8	233,6	255,3
3) Girðingar og uppgræðsla	20,5	21,8	23,4
2.4. Nýbyggingar brúa	100,7	111,2	123,7
2.5. Fjallvegir	28,4	18,6	19,8
2.6. Sýsluvegir	79,8	85,7	92,8
2.7. Þjóðvegir í þéttbýli	175,9	189,1	204,5
2.8. Vélakaup og áhaldahús	23,8	25,5	27,6
2.9. Tilraunir	7,8	8,4	9,0
Samtals	2836,0	3183,0	3514,0

3. Sundurliðun.
3.8. Nýbyggingar stofnbrauta.

Vegnr. Kaflanr.	Vegheiti Kafleheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
1	Suðurlandsvegur:			
04	Keldunúpur — Kirkjubæjarkl.		2,4	
06	Kirkjubæjarkl. — Skál		12,9	
07	Skál — Meðallandsvegur		5,5	
08—12	Um Mýrdalssand			64,4
14	Vík — Dyrhólavegur	9,7		
15	Dyrhólavegur — Sýslumörk	3,4	4,2	
16	Sýslumörk — Raufarfellsv.	7,7		
17	Raufarfellsv. — Sandhólmav.	6,8		
18	Sandhólmav. — Seljaland	4,0		
19	Seljaland — Landeyjavegur	0,7	35,3	
20	Landeyjavegur — Hvolsvöllur	4,1		
22—28	Hvolsvöllur — Þjórsá	2,7		
30	Skeiðavegur:			
02	Ólafsvallav. — Skálholtsv.	5,7		
31	Skálholtsvegur:			
01	Hrunamannav. — Hvítá	1,7		5,3
02	Laugarás	2,2		
03	Laugarás — Biskupstungnabr.	0,8		6,2
34	Eyrbakkavegur:			
05	Eyrbakki — Þorlákshafnarv.	9,2	52,9	
35	Biskupstungnabraut:			
01	Sog — Þingvallavegur	13,1		
02	Þingvallavegur — Búrfellsv.	5,5		
03	Búrfellsv. — Laugarvatnsv.	0,6	7,1	
04	Svínavatn — Brúará		0,8	10,3
36	Þingvallavegur:			
01	Biskupstungnabr. — Grafn.v.		11,0	
02	Ljósifoss — Heiðará			1,4
06	Kárastaðir — Grafn.v.efri	9,8		
07	Grafn.v.efri — Kjósarskarðsv.	10,8		
08	Kjósarskarðsv. — Sýslumörk	1,4		
38	Þorlákshafnarvegur:			
01	Suðurlandsv. — Þrengslavegur			10,7
39	Þrengslavegur:			
01	Suðurlandsv. — Þorlákshafnarv.	2,2		
1	Vesturlandsvegur:			
15	Saltvík — Vallá	4,7		
17	Fossá — Kjósarskarðsvegur	5,3	32,1	
18	Kjósarskarðsv. — Hvammsvík	1,2	23,5	
19	Um Botnsvog			81,7
411	Arnarnesvegur:			
04	Bæjarbraut — Reykjanesbraut	9,0		

Vegnr. Kaflannr.	Vegheiti Kafalaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
412	Vífilsstaðavegur:			
02	Reykjanesbraut — Elliðavatnsv.	0,5	1,5	
36	Þingvallavegur:			
01	Sýslumörk — Stardalur	4,1		
40	Hafnarfjarðarvegur:			
03—04	Kópavogur — Hafnarfj.	9,7	6,1	29,0
41	Reykjanesbraut:			
02—03	Breiðholtsbr. — Hafnarfj.	41,9	22,9	
1	Vesturlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Fjarrétt	4,0		17,9
02	Kalastaðahæð — Akranesv.	13,8		
03	Akranesv. — Skorholtsmelar	15,7		
05	Yfir Borgarfjörð	3,5		
08	Hamarslækur — Gufá	11,1		
09	Eskiholtslækur — Borgarfj.br.		14,4	
10	Borgarfj.br. — Laxfoss			13,1
11	Laxfoss — Brekka		4,7	3,3
12	Arnarbæli — Fornihvammur	4,3	37,5	
14	Fornihvammur — Sýslumörk	19,8		
51	Akranesvegur:			
01	Vesturlandsvegur — olíumöl	4,3		
54	Ólafsvíkurvegur:			
02	Vesturlandsv. — Álftaneshr.v.	2,6	17,1	
03	Álftaneshr.v. — Hítará		22,2	
04	Hítará — Tröð	0,9	9,2	
05	Heydalsvegur — Skógarnesv.	5,8		5,5
06	Skógarnesv. — Stykkishólmsv.			15,2
07	Stykkishólmsv. — Hofstaðir			7,2
09	Urriðaa — Útnesvegur			8,4
10	Útnesvegur — Snæfellsnesv.			15,1
11	Snæfellsnesv. — Fossá		6,9	
55	Heydalsvegur:			
01—02	Ólafsvíkurv. — Snæfellsnesv.	2,2		5,9
56	Stykkishólmsvegur:			
03	Snæfellsnesv. — Stykkishólmur	9,5		
57	Snæfellsnesvegur:			
01	Um Miðá	5,1		
03—05	Sýslumörk — Narfeyri			18,8
07—08	Stykkishólmsv. — Helgaf.sv.v.		2,1	12,2
09	Helgafellssv.v. — Hrafná		6,7	2,4
10	Hrafná — Grundarfjörður	1,5	7,5	
12	Grundarfj. — Höfði	8,1		3,6
13	Höfði — Ólafsvíkurvegur	1,0		18,1

Vegnr. Kafanr.	Vegheiti Kafleiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
60	Vestfjarðavegur:			
01—03	Vesturlandsv. — Snæfellsnesv.			41,3
04	Snæfellsnesvegur — Laxárdalsv.	5,3		
05	Laxárdalsvegur — Laxá	1,1		
07	Hjarðarholtsv. — Jónsvað		7,8	11,4
08	Jónsvað — Kjartanssteinn	0,4		4,9
09	Kjartanssteinn — Klofningsv.	2,3		12,1
10	Klofningsvegur — Djúpidalur			3,9
574	Útnesvegur:			
07	Enni — Ólafsvík	59,7		
1	Vesturlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Miklagil	6,0		
02	Miklagil — Hólmavíkurv.	0,2	10,7	
03	Hólmavíkurv. — Sýslumörk			5,1
617	Tálknafjarðarvegur:			
01	Bíldudalsvegur — Tálknafj.		5,8	
60	Vestfjarðavegur:			
01—02	Sýslumörk — Tröllatunguv.		5,2	10,5
03	Tröllatunguv. — Reykhólasv.		20,0	
05—06	Porskafj.v. — Djúpidalur	12,7		
07—09	Djúpidalur — Fjarðarhorn			32,4
10	Fjarðarhorn — Illugastaðir		7,3	2,2
11	Illugastaðir — Fjarðarhlíðarv.	6,4	4,2	
11—13	Fjarðarhl.v. — Fossá			11,8
14	Vatnsdalsá — Barðastr.v.		6,9	
21—27	Pingeyri — Ísafjörður	14,9	11,6	14,4
61	Djúpvegur:			
01	Hólmavíkurv. — Strandav.	3,3	7,9	3,1
02—04	Strandav. — Snæfjallastr.v.	28,4		
05	Snæfj.str.v. — Laugaból		10,6	
06	Laugaból — Vatnsfj.vegur			16,0
07	Eyrargil — Vatnsfj.vegur			8,8
08—11	Vatnsfj.v. — Laugarvík			16,6
14—15	Kleifar — Hattardalur			8,8
16	Seljalandsá — Langeyri	6,8		
18	Um Súðavíkurlíð	4,1	4,3	
19—20	Arnardalur — Ísafjörður	5,5		
25	Um Óshlíð	26,8	61,5	
62	Barðastrandarvegur:			
01	Vestfjarðav. — Brjánslækur	3,5	3,0	
02—04	Moshlíðará — Kleifabúi		1,4	19,4
05	Örlygshafnarv. — Patreksfj.		14,4	
63	Bíldudalsvegur:			
02	Barðastr.v. — Tálknafj.v.	7,9		
03	Tálknafj.v. — Ketildalav.		3,2	12,5
04	Ketildalav. — Dynjandish.		1,1	7,3

Vegnr. Kaflar.	Vegheiti Kafleheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
64	Flateyraryvegur:			
01	Vestfjarðavegur — Flateyri	5,8	4,8	
65	Súgandafjarðarvegur:			
02	Botn — Suðureyri	5,8	5,8	5,8
68	Hólmavíkurvegur:			
01	Vesturlandsv. — Borðeyri	3,2		6,8
03—04	Borðeyri — Fossá			3,7
05	Múli — Guðlaugsvík		0,7	6,6
06	Guðlaugsvík — Krossárdalsv.	4,2	3,1	5,5
07	Krossárdalsvegur — Fannsker		2,7	4,5
08	Fannsker — Steinad.v.			8,7
09—10	Steinadalsv. — Stekkjarnes			6,5
11	Víðidalsá — Strandavegur	1,9		
1	Norðurlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Hrutatunga	2,0		
03	Reykjaskóli — Miðfj.v.ve.	3,0		
04	Miðfj.v.ve. — Hvammstangav.	6,2		
05	Hvammstangav. — Vatnsnesv.	0,1	12,4	
06	Vatnsnesv. — Víðidalsv.ey.	4,2	5,2	
07	Víðidalsv.ey. — Gljúfurá	9,9		
08	Gljúfurá — Reykjabraut	2,9		
13	Hvammur — Svínvetn.br.	7,9		
14	Svínvetn.br. — Sýslumörk	1,2	10,1	11,8
15	Sýslumörk — Skagafj.v.	13,2		
16	Skagafj.v. — Sauðárkr.br.	1,3		
17	Sauðárkr.br. — Siglufj.v.	18,1		
18—19	Siglufj.v. — Kjálkavegur		18,2	
20—21	Kjálkavegur — Sýslumörk			35,8
72	Hvammstangavegur:			
01	Norðurlandsv. — Hvammstangi	1,0	7,2	
74	Skagastrandarvegur:			
01	Norðurlandsv. — Þverárfj.v.	0,2	3,0	
02	Þverárfj.v. — Skagav.		5,9	
03	Skagav. — Skagaströnd	0,4		
75	Sauðárkróksbraut:			
02	Norðurlandsv. — Sæmundarhl.v.	6,6		
03	Sæmundarhl.v. — Sauðárkrókur	8,3		
06	Flugvöllur — Siglufj.v.		22,0	
76	Siglufjarðarvegur:			
01	Norðurlandsv. — Framnes	4,5		5,9
02	Framnes — Sauðárkróksbr.			7,0
03	Sauðárkr.br. — Sleitustaðir			15,5
04	Sleitustaðir — Hofsóss		7,2	5,1
06	Hofsós — Höfði		0,8	7,3
07	Höfði — Reykjarhóll			11,0
08	Reykjarhóll — Ólafsfj.v.			10,7
10	Annenningsnöt — Gangamunni	1,4		5,9
11	Gangamunni — Siglufjörður		5,1	

Vegnr. Kaflar.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
82	Ólafsfjarðarvegur:			
02	Knappsstaðir — Siglufj.v.			4,9
1	Norðurlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Öxnadalsá		4,6	
02	Öxnadalsá — Þverá		18,1	
03	Þverá — Hörgárdalsvegur	4,0	11,1	
04	Hörgárdalsv. — Ólafsfj.v.		18,7	
09	Eyjafj.br.v. — Eyjafj.br.ey.	43,4	2,2	
10	Eyjafj.br.ey. — Vaðlaheiðarv.	16,4		
11	Vaðlaheiðarv. — Svalbarðseyri	3,2		
12	Svalbarðseyri — Grenivíkurv.	11,8		
13	Grenivíkurv. — Illugast.v.	21,1		
14	Illugast.v. — Fnjóskadalsv.ey.	0,5		
15	Fnjóskad.v.ey. — Norðausturv.	7,4	5,9	
16	Norðausturv. — Bárðardalsv.ey.		2,3	
17	Bárðard.v. — Aðaldalsv.			11,8
18	Aðaldalsv. — Brún		6,3	
19	Brún — Mývatnssveitarvegur		11,7	
20	Mývatnssveitarv. — Mývatnsv.		10,2	8,4
21	Mývatnsv. — Mývatnssveitarv.	0,4		
22	Mývatnssveitarv. — Ráðhús	0,4		
23—27	Austarasel — Syðri Vatnsleysa		2,9	17,4
821	Eyjafjarðarbraut vestri:			
01	Hvammur — Kristnes	1,1	7,3	
845	Aðaldalsvegur:			
01	Norðurlandsv. — Norðausturv.		8,7	
82	Ólafsfjarðarvegur:			
03	Hámundarstaðir — Dalvík	6,2		
05	Hóll — Ripill		3,5	
06	Ólafsfjarðarmúli	3,1	28,9	88,8
08	Innan Ólafsfjarðar	4,2	4,6	
85	Norðausturvegur:			
01—02	Norðurlandsv. — Aðaldalsv.	6,8		
03	Aðaldalsv. — Mývatnsvvegur	1,4		
06	Húsavík — Hallbjarnarstaðir		5,3	3,0
07—09	Um Tjörnes			10,2
09	Auðbjargarstaðir — Hólsfjallav.		5,2	9,5
13—14	Núpur — Kópasker		2,2	6,3
15	Kópasker — Flugvöllur		1,9	
16—17	Flugvöllur — Núpskatla			1,0
19	Harðbaksvík — Raufarhöfn		3,3	
21	Raufarhöfn — Kollavíkurá	1,1	2,3	2,3
24	Hermundarfell — Svalbarðssel			4,0
25	Brúarland — Hafalónsá			4,4
25	Um Hólkna og Laxá	6,9		
26	Hafalónsá — Langanesvegur		3,7	
27	Langanesvegur — Sýslumörk		1,3	9,2

Vegnr. Kafanr.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
1	Austurlandsvegur:			
08	Um Teigará		2,5	
10	Hlíðarvegur — Skóghlíð			32,9
11	Skóghlíð — Upphéraðsvegur		8,6	12,1
14	Kollur — Upphéraðsvegur	11,7		
15	Upphéraðsv. — Stóra Sandfell		2,0	2,8
16	Litla Sandfell — Skriðdalsv.			5,5
17—18	Haugar — Sel		8,7	3,9
19	Sel — Innri Kleif			8,5
20	Innri Kleif — Suðurfjarðav.	10,2		4,1
21	Suðurfj.v. — Djúpadalsá		12,9	
22	Skrúðskambur — Fossgerði	8,7		
23—24	Fagrihvammur — Skolhólalækur		2,7	2,7
25	Lindarbrekka — Fossá			4,8
27	Djúpavogsv. — Hamar	2,4	6,6	
28	Hamar — Blábjörg		7,3	4,0
29	Blábjörg — Hof	4,5		
30	Hof — Þvottá	6,8		
31	Þvottá — Krossanes	6,0		2,9
32	Krossanes — Össurá	9,5	3,6	
33	Össurá — Brekka		3,1	
34—36	Brekka — Friðsæld		4,3	12,7
38	Mánagarður — Þveit		5,6	
38—39	Þveit — Hólmur	11,3	5,8	
40	Hólmur — Smyrlabjörg		3,4	7,2
41	Smyrlabjörg — Kálfafellsst.	5,9		9,3
42	Kálfafellsst. — Reynivellir		6,9	
43	Reynivellir — Jökulsá			6,9
46	Hnappavellir — Mýri			5,3
47—48	Hofsnes — Stóri Lækur	2,9		3,6
85	Norðausturvegur:			
01	Sýslumörk — Finnaþjórðará			6,9
02	Miðfjarðarnes — Saurbæjarháls			5,0
03	Merkilækur — Hrafnsvík	2,2		
06—07	Ytri Nýpur — Vopnafjörður	13,9		
10	Hlíðarvegur — Sunnudalsv.		4,6	1,5
11—12	Sunnudalsv. — Burstafell		10,5	
15	Jökulkinn — Austurlandsv.	3,2		
92	Norðfjarðarvegur:			
01—03	Egilsstaðir — Neðstabrú	11,2		
04	Neðstabrú — Melshorn	13,5		
07	Hólmanes — Eskifjörður	2,3		5,7
09—10	Eskifjörður — Skuggahlíð		15,8	8,1
11	Ormsstaðir — Neskaupstaður	0,5		
93	Seyðisfjarðarvegur:			
01	Norðfjarðarv. — Borgarfj.v.		11,8	
02	Steinholt — Langahlíð		5,4	
03	Efri Stafur — Seyðisfjörður	7,5	2,4	

Vegnr. Kaflnr.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
96	Suðurfjarðavegur:			
01	Norðfjarðarv. — Götuhjalli	1,3	12,4	2,8
02—04	Eyri — Staðarskriða	0,4		8,2
01—05	Norðfjarðarv. — Brimnes			19,1
05	Brimnes — Búðir	5,4		
07	Búðir — Víkurgerði	3,2	10,9	
08	Hafnarnes — Stöðvarfjörður	3,8		
10—11	Stöðvarfjörður — Breiðdalsv.v.		16,8	
12	Breiðdalsvíkurv. — Austurl.v.		6,6	
		888,0	1001,0	1130,0
	Óskipt fjármagn til stofnbrauta:	213,4	241,5	274,0
	Samtals:	1101,4	1242,5	1404,0
	Þar af til brúa á stofnbrautum:	-20,0	-22,0	-25,0
	Fjármagn til stofnbrauta:	1081,4	1220,5	1379,0

3.2. Nýbyggingar þjóðbrauta.

Vegnr. Kaflnr.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
	Þjóðbrautafé	203,8	233,6	255,3
	Til brúa á þjóðbrautir	40,0	44,0	50,0
	Samtals	243,8	277,6	305,3

3.4. Nýbyggingar brúa.

Vegnr. Kaflnr.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
	Til brúa á stofnbrautum	20,0	22,0	25,0
	Til brúa á þjóðbrautum	40,0	44,0	50,0
	Til brúa á öðrum vegum og óskipt	40,7	45,2	48,7
	Samtals	100,7	111,2	123,7

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

0. INNGANGUR

0.1. Almenn.

Vorið 1981 samþykkti Alþingi svohljóðandi tillögu til þingsályktunar 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 vegakafla.

Áætlunartíminn skal vera 12 ár og skal framkvæmdum skipt niður á 3 tímabil, 4 ár hvert. Jafnframt skal gerð grein fyrir því í áætluninni, hverjar framkvæmdir eru eftir til að koma vegakerfinu í viðunandi horf, eind 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. $\frac{1}{4}$ hluta stofnbrauta í hverju kjördæmi og samfelldir kaflar á 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.“

Í samræmi við þingsályktun þessa hefur verið unnið að undirbúningi langtímaáætlunar. Í vinnunefnd, sem sett var á laggirnar sátu fulltrúar Vegagerðar ríkisins og eftirtaldir fulltrúar þingflokka: Guðmundur Bjarnason (Frams.fl.), Magnús H. Magnússon (Alþ.fl.), Matthías Bjarnason (Sjálfst.fl.) og Skúli Alexandersson (Alþ.bl.). Hefur nefndin haldið marga fundi. Á þessum fundum hefur einkum verið fjallað um innihald áætlunar og markmið. Enn fremur skiptingu fjár á helstu liði, viðhald, nýjar framkvæmdir o. þ. h., svo og skiptingu nýbygginga-fjár á milli kjördæma. Um sum þessara atriða hefur verið haft samráð við fjárveitinganefnd. Þá hefur nefndin einnig fjallað um almenna stefnumótun í vegagerðarframkvæmdum.

Fljótlega varð ljóst að verkefni þetta er viðamikið en tími naumur, og var því ákveðið að leggja áherslu á stofnbrautir. Þar lá fyrir úttekt á ástandi og þörfum fyrir úrbætur. Var farið yfir þá úttekt og markmið hennar endurskoðuð nokkuð. Framkvæmdum var síðan raðað á tímabil. Hafa þingmenn einstakra kjördæma annast þá röðun innan sinna kjördæma ásamt starfsmönnum Vegagerðarinnar.

Samtímis hefur verið unnið að úttekt á ástandi þjóðbrauta og þörfum þeirra fyrir úrbætur. Ekki vannst tími til á þessu stigi að setja fram tillögu um skiptingu fjár á milli kjördæma eða áætlanir um röðun verkefna o. þ. h. fyrir þjóðbrautir, heldur er þar einungis um að ræða tillögu um heildarfjármagn til þessa verkefnaflokks.

Með þessum hætti er tillaga um langtímaáætlun lögð fram í samræmi við áðurnefnda þál. um gerð slíkrar áætlunar. Tillagan er fyrst og fremst lögð fram til kynningar á þessu

þingi. Umfjöllun um hana bíður næsta þings. Á því þingi á einnig að endurskoða vegáætlun, og er ekki óeðlilegt að þessar tvær áætlanir séu til meðferðar samtímis á Alþingi, þar eð segja má að vegáætlun sé nánari útfærsla þess sem tiltekið er í langtímaáætlun að framkvæma skuli á hverju fjögurra ára tímabili.

0.2. Lagabreytingar.

0.2.1. Almenn.

Við vinnu nefndarinnar að langtímaáætlun hefur orðið ljóst að æskilegt er að gera breytingar á vegalögum. Koma hér einkum tvö atriði til álita, þ. e. framlag til þjóðvega í þéttbýli og flokkun vega í þjóðbrautir og stofnbrautir.

Hér á eftir er gerð nokkur grein fyrir hugmyndum nefndarinnar um þessi efni, en flytja þarf tillögur um þetta á næsta þingi. Umræddar breytingar hafa nokkur áhrif á uppsetningu áætlunar og röðun framkvæmda, og þótti því ekki annað fært en að taka tillit til þeirra nú þegar í áætluninni. Er þá haft í huga að tillögur um lagabreytingar yrðu fluttar, áður en langtímaáætlun kæmi til afgreiðslu. Gæfist þá svigrúm til að leiðrétta langtímaáætlunina ef lagabreytingar ná ekki fram að ganga, eða yrðu í öðru formi en hér er miðað við.

0.2.2. Þjóðvegir í þéttbýli.

Skv. lögum fara 12,5% af mörkuðum tekjum vegasjóðs til þjóðvega í þéttbýli. Undanfarin ár hafa þessi framlög verið sem hér segir á verðlagi 1981.

1971	.....	28,0 m. kr.
1972	.....	30,0 m. kr.
1973	.....	36,5 m. kr.
1974	.....	28,0 m. kr.
1975	.....	25,6 m. kr.
1976	.....	20,4 m. kr.
1977	.....	19,8 m. kr.
1978	.....	24,2 m. kr.
1979	.....	28,1 m. kr.
1980	.....	27,7 m. kr.
1981	.....	29,7 m. kr.

Meðalfjárveiting 1971—1981 27,0 m. kr.

Þjóðvegir í þéttbýli hafa tekið miklum stakkaskiptum síðan ákvæðin um framlag til þeirra voru tekin upp í vegalög. Í töflu kemur fram lengd þessara vega og ástand eins og það var í árslok 1981. Þar sést að rúmir $\frac{2}{3}$ hlutar þeirra hafa fengið bundið slitlag, og eru þá taldir með óakfærir vegir, en þar er í flestum tilvikum um að ræða vegi, sem hafa verið teknir inn á aðalskipulag, en vart er tímabært að byggja ennþá.

Þjóðvegir í þéttbýli, lengd og ástand í árslok 1981.

	Lengd alls km	Bundið slitlag km	Malar- slitlag km	Óakfært km
Suðurland	14,5	10,3	4,1	0,1
Reykjanes	30,1	26,0	2,5	1,6
Reykjavík	36,1	25,1	—	11,0
Vesturland	13,4	8,0	5,0	0,4
Vestfirðir	15,0	8,6	6,3	0,1
Norðurland vestra	13,5	7,7	5,8	—
Norðurland eystra	15,2	8,2	5,8	1,2
Austurland	24,4	20,1	4,1	0,2
Samtals	162,2	114,0	33,6	14,6

Með tilliti til þess hve þetta verkefni er vel á vegi stöðvað við önnur verkefni í vegagerð, þykir eðlilegt að þak sé sett á framlag til þéttbýlisvega. Er þá einnig haft í huga, að þegar fyrirhugað er að gera sérstakt átak í vegagerð vegna brýnnar nauðsynjar, er óeðlilegt að ákveðinn hluti fjár, sem til þessa er ætlað, renni til annars verkefnis vegna gamalla lagaákvæða þar um, sem sett voru við allt aðrar aðstæður.

Alþingi hefur þegar sett þak á framlag ársins 1982, þ. e. 43 m. kr., en það svarar til um 30 m. kr. á verðlagi 1981. Í framhaldi af því er eðlilegt að breyta ákvæðum vegalaga um þetta efni. Nefndin hefur rætt þetta og telur eðlilegast að Alþingi ákveði hverju sinni fjárveitingar til þessa viðfangsefnis.

Við skiptingu fjár á viðfangsefni hefur verið miðað við samsvarandi upphæð til þjóðvega í þéttbýli eins og ákveðið hefur verið fyrir 1982.

0.2.3. Flokkun vega.

Flokkunarreglur vega í stofnbrautir og þjóðbrautir eru ekki að öllu leyti heppilegar. Þetta kemur m. a. í ljós þegar svo háttar til að kaupsýning með minna en 1000 íbúa liggja skammt frá stofnbraut. Vegurinn að þéttbýlinu er þjóðbraut í þessum tilvikum þó að tilvist þéttbýlisins sé aðaluppspretta umferðar á nærliggjandi stofnbrautum. Framkvæmdir á þjóðbrautinni að þéttbýlinu þurfa að fylgja framkvæmdum á aðliggjandi stofnbrautum ef vel á að vera, einkum á þetta við um bundin slitlög. Sú staðreynd að hér er um tvo vegflokka að ræða, torveldar hins vegar þessa samræmingu.

Nefndin telur að breyta þurfi reglunum, og hefur miðað vinnu sína við eftirfarandi breytingartillögu:

Aftan við skilgreiningu stofnbrauta í 12. gr. vegalaga komi eftirfarandi viðbót:

„Við það stofnbrautakerfi sem þannig fæst skal tengja með stofnbraut öll þéttbýli, sem hafa 400 íbúa eða fleiri, enda sé tengingin ekki lengri en 20 km, svo og þéttbýli með 200—400 íbúa ef tenging þeirra er ekki lengri en sem svarar 1 km fyrir hverja 100 íbúa í þéttbýlinu.“

Sé miðað við þessa viðbótarskilgreiningu, tengjast eftirfarandi þéttbýli við stofnbrautakerfi landsins með stofnbraut (sem áður var þjóðbraut).

Vogar, Gullbringusýslu
Álftanes, Kjósarsýslu
Táknafjörður, V-Barðastrandarsýslu
Flateyri, V-Ísafjarðarsýslu
Suðureyri, V-Ísafjarðarsýslu
Hofsós, Skagafjarðarsýslu
Litli-Árskógssandur, Eyjafjarðarsýslu (Hrísey)
Breiðdalsvík, S-Múlasýslu
Djúpivogur, S-Múlasýslu.

Þeir vegir, sem færast milli vegflokka skv. þessu eru alls 38,4 km að lengd.

0.3. Úttekt vegakerfisins.

Til undirbúnings við gerð langtímaáætlunar var gerð úttekt á þjóðvegakerfinu. Tilgangur með þessu er að fá samræmdar upplýsingar um ástand vega og tölur um kostnað við endurbætur þær, sem gera þarf á vegakerfinu til að fullnægt sé þeim markmiðum, sem greind eru í ályktun Alþingis.

Leggja ber áherslu á að endurbætur þær, sem hér um ræðir, miði að því að koma vegakerfinu í viðunandi horf eins og það er metið nú, þ. e. í það horf, sem það ætti að vera við upphaf langtímaáætlunar. Við mat á endurbótum hefur verið viðhöfð sú vinnuregla að taka því aðeins inn kostnað við meiriháttar breytingar á núverandi vegum, ef fyrir lægi tillaga um ákveðna lausn. Sé slík tillaga ekki fyrir hendi er miðað við endurbætur á núverandi vegi.

Til skýringar má nefna, að kostnaður við Ó. Ó. Ó. vegi (Ólafsvíkurenni, Óshlíð og Ólafstjardarmúla) er tekinn með í heildarkostnaði úrbóta, og þá miðað við tillögu Vegagerðarinnar um lausnir. Sama á við um Ölfusá í Óseyrarnesi, veg um Leirur í Eyjafirði o. m. fl. staði.

Á hinn bóginn er ekki tekinn með kostnaður við jarðgöng eða aðra varanlega lausn á Breiðadalsheiði né brúargerð á Dýrafjörð, né nýja veglínu um Mýrdalssand, þar eð ekki liggja fyrir ákveðnar tillögur um lausnir, þó að þessi mál hafi verið á dagskrá undanfarið. Á sama hátt er farið um tengingu Vopnafjarðar við Fljótsdalshérað, en þar mæla einnig veigamikil rök með færslu vegarins milli vegaflokka. Enn fleiri dæmi mætti nefna um þetta í flestum eða öllum kjördæmum landsins, að einungis er tekinn með kostnaður við endurbætur núverandi vegar, þó að næsta víst megi telja, að endanleg lausn feli í sér miklar breytingar og þar með í flestum tilvikum aukinn kostnað.

Þessi vinnuregla á engan veginn að útiloka þessar lausnir. Þær kæmu inn við endurskoðun langtímaáætlunar, eftir því sem þær lögju fyrir. Sum þessara verkefna hafa þegar fengið fjárveitingu í vegáætlun til athugana og undirbúnings og verður unnið að könnun þeirra samkvæmt því. Getu þau þá verið fljótlega til ákvörðunar.

Úttekt stofnbrauta fór fram 1978 og 1979, og er úrvinnslu úttektarinnar lokið fyrir nokkru. Við mat á ástandi vegar er tekið tillit til burðarþols, snjóþyngsla, ferils vegar í hæð og fleti, breiddar, afvötnunar, brúa og slysa. Er hverjum vegarkafli gefin einkunn fyrir hvert þessara atriða.

Atriðin vega þó mjög misþungt í þeirri einkunn, þyngst á metum eru burðarþol, snjóþyngsla og slysa, en samtals gefa þessi atriði 20 stig af 32 mögulegum, en það er sú stigatala, sem fullgerður vegur án slysa getur fengið.

Metið var hverjar úrbætur þyrfti að gera á hverjum vegarkafli og gerð kostnaðaráætlun fyrir þær. Síðan var reiknuð arðsemi úrbóta á hverjum vegarkafli, og þá tekið tillit til kostnaðar annars vegar og sparnaðar Vegagerðarinnar og umferðar hins vegar.

Í meðfylgjandi töflum koma fram nokkrar helstu niðurstöður úttektar stofnbrauta, að

Því er varðar ástand vega, lengd bundinna slitlaga, svo og kostnað og arðsemi úrbóta. Á korti er sýnt það stofnbrautakerfi sem úttektin nær til og tegund slitlags sem kostnaður miðast við.

Tölur þær, sem sýna kostnað og ástand vega nú, eru miðaðar við árslok 1980. Til að fá þessar tölur réttar við upphaf langtímaáætlunar verður að taka tillit til framkvæmda árána 1981 og 1982. Allar kostnaðartölur á forskj. eru á verðlagi í ágúst 1982 (vt. vegagerðar 500).

Sambærileg úttekt hefur verið gerð á helstu þjóðbrautum og er úrvinnsla hennar langt komin. Í töflu eru sýndar helstu niðurstöður um kostnað. Hafa verður nokkurn fyrirvara á um þessar tölur, þar eð úrvinnslu er ekki að fullu lokið og tölur geta tekið breytingum. Rétt þótti þó að sýna tölurnar til að gefa hugmynd um stærð verkefnisins.

Slitlag á stofnbrautum skv. athugun 1980 og eftir úrbætur skv. áætluninni.

Svæði		Möl km	Skipting vega eftir slitlagsgerð Lengd vega í hverjum flokki.				St. km
			Kl. km	Ol. km	Ma. km		
Suðurland	Skv. ath.	355,48	12,44	85,25	4,40	0	
Suðurland	Skv. áætl.	37,19	302,19	110,39	4,40	0	
Reykjanes	Skv. ath.	47,15	0	47,37	36,03	48,98	
Reykjanes	Skv. áætl.	0	12,39	73,37	49,81	48,98	
Vesturland	Skv. ath.	488,24	23,79	5,49	0,09	0	
Vesturland	Skv. áætl.	125,50	351,48	34,25	2,09	0	
Vestfirðir	Skv. ath.	789,81	0	0	7,55	0	
Vestfirðir	Skv. áætl.	463,20	332,52	11,07	7,55	0	
Norðurl. vestra	Skv. ath.	339,65	28,01	0	0	0,80	
Norðurl. vestra	Skv. áætl.	9,85	345,47	7,24	0	0,80	
Norðurl. eystra	Skv. ath.	544,96	19,57	0	10,29	0	
Norðurl. eystra	Skv. áætl.	156,90	384,47	2,50	12,95	0	
Austurland	Skv. ath.	855,75	0	6,39	0	0,65	
Austurland	Skv. áætl.	403,19	418,74	22,83	0,31	0,65	
Landið	Skv. ath.	3 421,04	83,81	144,50	58,36	50,43	
Landið	Skv. áætl.	1 195,83	2 147,26	261,65	77,11	50,43	

Kl. = Klæðning
Ol. = Olíumöl
Ma. = Malbik
St. = Steinsteypa

Ástand stofnbrauta í árslok 1980 skv. athugun og eftir úrbætur skv. áætluninni.

Svæði		Ástand mælt í punktum (p). Lengd vega í hverjum flokki.				Sam- tals km
		0—8p km	9—16p km	17—24p km	25—32p km	
Suðurland	Skv. ath.	7,56	32,90	91,32	325,79	457,57
Suðurland	Skv. áætl.	0	0	0	454,17	454,17
Reykjanes	Skv. ath.	0,77	18,62	19,57	140,57	179,53
Reykjanes	Skv. áætl.	0	0	1,48	183,07	184,55
Vesturland	Skv. ath.	11,39	109,69	210,22	186,31	517,61
Vesturland	Skv. áætl.	0	0	0	513,32	513,32
Vestfirðir	Skv. ath.	84,96	167,88	227,75	316,77	797,36
Vestfirðir	Skv. áætl.	0	0	9,77	804,57	814,34
Norðurl. vestra	Skv. ath.	20,78	85,94	110,32	151,42	368,46
Norðurl. vestra	Skv. áætl.	0	0	0	363,36	363,36
Norðurl. eystra	Skv. ath.	66,16	105,89	103,89	298,88	574,82
Norðurl. eystra	Skv. áætl.	0	0	10,02	546,80	556,82
Austurland	Skv. ath.	56,05	159,73	229,14	417,87	862,79
Austurland	Skv. áætl.	0	0	0	845,72	845,72
Landið	Skv. ath.	247,67	680,65	992,21	1 837,61	3 758,14
Landið	Skv. áætl.	0	0	21,27	3 711,01	3 732,28

Kostnaður við úrbætur þær á stofnbrautum, sem áætlunin gerir ráð fyrir. Áætlað verðlag 1982 (vísitala 500).

Svæði	Undirb. m. kr.	Yfirb. m. kr.	Brýr m. kr.	Samtals m. kr.
Suðurland	108,0	173,3	132,3	413,6
Reykjanes	233,3	70,3	76,1	379,7
Vesturland	415,4	198,3	81,7	695,4
Vestfirðir	463,8	209,6	71,5	744,9
Norðurland vestra	178,7	162,7	60,6	402,0
Norðurland eystra	346,8	203,5	83,4	633,7
Austurland	338,6	255,6	89,8	684,0
	2 084,6	1 273,3	595,4	3 953,3

Kostnaður miðað við árslok 1980	3 953 m. kr.
Fjárv. 1981 og 1982 (áætlaðar)	463 m. kr.
Kostnaður við upphaf langtímaáætlunar	3 490 m. kr.

**Arðsemi framkvæmda (í km) á stofnbrautum
samkvæmt áætluninni.**

Svæði	Arðsemi framkvæmda í % Lengd vega í hverjum flokki					
	<0% km*	1—6% km	7—10% km	11—20% km	21—30% km	>30% km
Suðurland	120,24	20,77	47,42	119,85	25,94	123,35
Reykjanes	127,69	4,25	10,67	10,50	7,80	18,62
Vesturland	211,74	62,66	46,80	93,98	51,08	51,35
Vestfirðir	480,41	88,87	89,92	83,71	51,88	2,57
Norðurl. vestra	55,91	45,04	67,62	72,67	28,42	98,80
Norðurl. eystra	162,56	79,32	60,71	132,90	63,02	76,31
Austurland	293,41	185,45	100,91	189,16	55,25	38,61
Landið	1 451,96	486,39	424,05	702,77	283,39	409,61

*Fullgerðir vegir eru taldir með þessum flokki.

**Arðsemi fjárfestinga (í m. kr.) á stofnbrautum
samkvæmt áætluninni.**

Svæði	Arðsemi fjárfestinga í % M. kr. í hverjum flokki					
	<0% m. kr.	1—6% m. kr.	7—10% m. kr.	11—20% m. kr.	21—30% m. kr.	>30% m. kr.
Suðurland	71,92	20,99	40,67	88,63	14,39	52,75
Reykjanes	0,14	7,61	81,79	25,74	125,42	23,56
Vesturland	220,15	72,05	57,66	80,29	18,49	33,71
Vestfirðir	387,13	57,28	21,91	18,42	30,05	1,38
Norðurl. vestra	45,81	44,44	55,84	74,63	16,40	42,09
Norðurl. eystra	177,30	51,87	34,51	124,41	23,67	27,98
Austurland	200,87	111,88	60,75	70,81	16,39	13,97
Landið	1 103,32	366,12	353,12	482,94	244,81	195,44

**Kostnaður við úrbætur á þjóðbrautum
skv. langtímaáætlun (vísitala 500).**

Kostnaður miðað við árslok 1980	m. kr.
Vegagerð	1 791
Brúagerð	255
Samtals	2 046
Fjárv. 1981 og 1982 (áætl.)	- 101
Kostnaður við upphaf langtímaáætl.	1 945

1. ÁÆTLUN UM FJÁRÞÖRF.

Í ályktun Alþingis segir, að verja skuli 2,2% af vergri þjóðarframleiðslu til vegagerðar og þetta hlutfall skuli aukið í 2,4% innan 3 ára. Hér er gert ráð fyrir að á fyrsta ári áætlunarinnar sé hlutfallið 2,2%, 2,3% á öðru ári og síðan 2,4% eftir það. Miðað er við að þjóðarframleiðsla 1983 verði 29 800 m. kr. og að hún aukist um 1,5% á ári á 1. tímabili, en síðan um 2,5%. Þessi spá um þróun þjóðarframleiðslu er gerð í samráði við Þjóðhagsstofnun. Samkvæmt þessu verða 655,6 m. kr. til ráðstöfunar 1983, 695,7 m. kr. 1994 og samtals á 12 árum 9 533 m. kr. Á fskj. 1.1 er sýnd þróun þjóðarframleiðslu og fjármagns til vegamála, skv. þessum forsendum. Allar tölur eru á verðlagi 1982.

Fjármagn til vegáætlunarinnar hefur einkum átt sér þrenns konar uppruna, þ. e. markaðir tekjustofnar, ríkisframlag og lánsfé. Hér er ekki tekin afstaða til þess hvaðan fjármagn kemur til langtímaáætlunar. Það verður ákveðið með vegáætlun hverju sinni, hvernig fjár skuli aflað, til að uppfylla þar forsendur, sem langtímaáætlun byggir á.

2. SKIPTING ÚTGJALDA.

Skipting útgjalda á liði er með sama hætti og tíðkast hefur í vegáætlun.

Allar tölur eru á verðlagi 1982, en þá verður vísitala vegagerðar 500. Er sú tala grundvöllur kostnaðartalna.

2.1. Stjórn og undirbúningur.

Fjármagn til þessa liðar vex um 1,5% á ári á 1. tímabili en síðan um 2%. Gefur þetta svigrúm til að halda áfram þeirri stefnu í starfsmannahaldi, sem mörkuð hefur verið undanfarið í vegáætlun.

Hið stóruka fjármagn til vegagerðar, sem kemur með langtímaáætlun kallar á enn aukinn tæknilegan undirbúning. Einkum ef það er haft í huga, að aukning fjár fer að verulegu leyti í bundin slitlög annars vegar, og í stór vandasöm verkefni hins vegar. Að einhverju leyti má kaupa tækniþjónustu að í þessu skyni, en þó verður ekki komist hjá fjölgun tæknimanna umfram það sem verið hefur. Verður það mál að afgreiðast með vegáætlun. Framkvæmdir þær, sem eru á dagskrá á hverjum tíma verða að bera þann kostnað, sem leiðir af auknum tæknilegum undirbúningi.

2.2. Viðhald þjóðvega.

2.2.1. Sumarviðhald.

Undanfarin ár hefur sumarviðhald jafnan setið á hakanum, og hefur það verið minna en 70% af þörf vegakerfisins fyrir viðhald. Þessi mikli skortur á viðhaldsfé stefnir öryggi vegfarenda í tvísýnu, auk þess sem hann hefur í för með sér mikið þjóðfélagslegt tap. Gert er ráð fyrir aukningu viðhaldsfjár, þannig að 1988 verði það komið í 95% af þörf. Eftir það er reiknað með 2% aukningu á ári og er það hugsað til að mæta vaxandi umferð og auknum kröfum um ýmiss konar þjónustu.

Viðhaldsþörf sú sem hér er miðað við, tekur til vegakerfisins eins og það er í dag, þ. e. einungis um 6% þjóðvega hafa bundið slitlag. Ekki hefur þótt tiltækt að gera áætlun um þarfir viðhalds, þegar bundin slitlög aukast, til þess skortir reynslu um endingu klæðningar o. fl. Þó að viðhaldskostnaður einstakra umferðarmeiri vega kunni að minnka nokkuð er vart við að búast að þörf fyrir viðhaldsfé minnki í heild. Er þá litið til þess að kröfur til vega, viðhalds þeirra og þjónustu við vegfarendur munu aukast mjög á næstunni.

2.2.2. Vetrarviðhald.

Ekki er gert ráð fyrir miklum breytingum á núverandi snjómokstursreglum. Reiknað er með 1,5% aukningu fjármagns á ári á 1. tímabili en síðan með 2% aukningu úr því. Gefur þetta nokkurt svigrúm til aukinnar vetrarþjónustu.

2.3.—2.4. Nýbygging vega og brúa.

Þessi verkefni fá í sinn hlut mest fjármagn eða um helming heildarfjárhæðar. Brýr eru hér tilgreindar með sérstakri fjárhæð í samræmi við vegáætlun. Af ýmsum ástæðum er þó hentugra í langtímaáætlun að fella fjármagn til brúa að fjármagni stofnbrauta annars vegar og þjóðbrauta hins vegar. Er það gert í sundurliðun og nánari grein gerð fyrir því þar. Við skiptingu nýbyggingarfjár milli stofnbrauta og þjóðbrauta haldast í aðalatriðum hlutföll þau, sem hafa verið milli þessara liða í vegáætlun.

2.5. Fjallvegir.

Fjallvegir fá svipað fjármagn og verið hefur. Í yfirstandandi vegáætlun varð nokkur aukning á fjallvegafé, þar eð þingmenn Reykjaness veittu af þjóðvegafé til byggingar nýs Bláfjallavegar af Krísuvíkurvegi. Hér er gert ráð fyrir að verkefninu ljúki á 1. tímabili og verður þá nokkur lækkun á fjallvegafé. Að öðru leyti er reiknað með 2% aukningu þess á ári.

2.6. Sýsluvegir.

Miðað er við núgildandi ákvæði vegalaga um framlag til sýsluvegasjóða. Til öryggis er þó reiknað með 1,5% aukningu á 1. tímabili en 2% eftir það.

2.7. Þjóðvegir í þéttbýli.

Eins og rakið var í inngangi athugasemda þessara, er framlag til þessa verkefnis 1983 miðað við að það verði óbreytt frá 1982 (43 m. kr.). Á áætlunartímabilinu er síðan reiknað með sömu aukningu milli ára og til sýsluvega.

2.8.—2.9. Vélakaup, áhaldahús og tilraunir.

Við þessa liði er núverandi vegáætlun lögð til grundvallar við upphaf áætlunartímabils, en síðan reiknað með sömu aukningu milli ára og til sýsluvega.

3. SUNDURLIÐUN.

3.1. Stofnbrautir.

Röðun verkefna tekur hér einungis til tímabila, en þess ekki nánar getið hvenær á tímabilinu viðkomandi framkvæmd er á dagskrá. Verður það ákveðið með vegáætlun hverju sinni.

Við skiptingu fjár á verkefni hafa einungis 80% af heildarfé til stofnbrauta komið til úthlutunar. Þar við bætist svo 20% af fjármagni til brúa, enda er kostnaður við brýr á stofnbrautum innifalinn í tilgreindum kostnaði þeirra. Samkvæmt úttekt má ætla, að heildarkostnaður við að ljúka þeim úrbótum sem úttektin nær til, sé 3 490 m. kr. Fjármagn til skipta á einstök verkefni innan stofnbrauta er 3 019 m. kr. Skortir því einungis um 470 m. kr. til að ljúka megi umræddum úrbótum á 12 árum.

Til að mæta ófyrirséðu, vanreiknuðum áætlunum, og nýjum þörfum er skilið eftir 20% af stofnbrautafénu. Nemur sá hluti um 729 m. kr. á áætlunartímanum. Þetta fé má einnig nýta til að flýta fyrir einstökum framkvæmdum svo og til að ljúka verkefnum, sem orðið hafa útundan við röðunina.

3.1.1. Verkefnaskipting, bundin slitlög.

Í vegáætlun er verkefnum á stofnbrautum skipt í þrjá flokka, þ. e. almenn verkefni, bundin slitlög, og sérstök verkefni. Á undanförunum árum hefur verið lögð mjög aukin áhersla á bundin slitlög. Er það mjög að vonum, því að lagning bundins slitlags hefur í för með sér mestar breytingar til hins betra fyrir hinn almenna vegfaranda og þar með fyrir þjóðfélagið í heild. Er þá sama hvort litið er til hagrænna hliða málsins, eða vellíðunar þeirra, sem um vegina fara eða nærri þeim búa.

Við röðun framkvæmda í langtímaáætlun hefur þótt rétt að halda þessari stefnu áfram. Hún hefur það í för með sér, að fjármagn til almennra verka fer að miklu leyti til að búa vegi undir bundið slitlag.

Sé eingöngu reiknað með þeim 80%, sem skipt er til ákveðinna verkefna, er áætlað að komið verði bundið slitlag á um 2 200 km af þeim 2 537 km af stofnbrautum, sem úttektin gerir ráð fyrir að fái bundið slitlag skv. umferðarforsendum eins og þær eru í dag. Í báðum þessum tölum eru meðtaldar þær stofnbrautir sem þegar hafa bundið slitlag við upphaf langtímaáætlunar, um 640 km.

Sé reiknað með að hluti hins óskipta fjár sé notaður til að sinna þeim verkefnum, sem orðið hafa útundan við röðunina, má ætla að bundin slitlög verði farin mjög að nálgast hærri töluna, sem nefnd var hér á undan.

Hér er eingöngu rætt um bundin slitlög á stofnbrautum, en ætla má að um 600 km af þjóðbrautum eigi að fá bundið slitlag ef miðað er við sömu forsendum eins og gert er við stofnbrautir. Umtalsverður hluti þessara slitlaga verður væntanlega lagður á áætlunartímanum.

Jafnframt því átaki í bundnum slitlögum, sem hér er dregið á, er sinnt sérstökum verkum í vega- og brúagerð, þar með töldum Ó.Ó.Ó.-vegum, eins og röðunin ber með sér.

Ekki hefur þótt tiltækilegt að greina fjármagn í verkefnaflokka í þessari langtímaáætlun, en það yrði gert í vegáætlun eftir því sem efni standa til hverju sinni.

3.2. Þjóðbrautir.

Svo sem áður var getið er úrvinnslu úttektar þjóðbrauta ekki lokið enn. Er því einungis tilgreindur heildarkostnaður við uppbyggingu allra þjóðbrauta landsins. Hafa verður nokkurn fyrirvara á þessari tölu, en endanleg tala og sundurgreining hennar eftir kjördæmum mun liggja fyrir áður en tillagan kemur til umræðu á Alþingi.

Samkvæmt úttekt má ætla að heildarkostnaður við úrbætur þjóðbrauta sé um 1 950 m. kr. Sé reiknað með að 20% af fjármagni sé haldið eftir til að mæta ófyrirséðu eins og gert er í stofnbrautum, koma til skipta 80% af þjóðbrautafé og 40% af brúafé. Samtals yrðu það um 690 m. kr. á áætlunartímanum. Sé sú tala borin saman við heildarkostnað má ætla að framkvæmdatími endurbóta á þjóðbrautum sé um 28 ár, eða u. þ. b. tvöfalt lengri en fyrir stofnbrautir.

3.4. Brýr.

Vegna vinnuhagræðingar í langtímaáætlun hefur fjármagni til brúa verið skipt upp og hluti þess felldur að fjárveitingum til stofnbrauta og hluti til þjóðbrauta.

Til brúa á stofnbrautum hafa farið um 20% af fjármagninu, en 40% til brúa á þjóðbrautum. Þetta fé rennur til byggingar brúa á viðkomandi vegum svo langt sem það hrekkur, en þær verða að öðru leyti fjármagnaðar af vegafé.

Þau 40% sem þá eru eftir af brúafé fara til brúa á öðrum vegum (sýsluvegum, fjallvegum, þjóðvegum í þéttbýli eða einkavegum) eða verða til ráðstöfunar síðar í vegáætlun.

Fskj. 1.1.

Yfirlitsáætlun í vegamálum.
Fjárhagslegar forsendur.
 Verðlag 1982
 Vísitala 500

	Árlegur vöxtur þjóðarfrl.	Þjóðar- framl.	% hlut- fall til vegamála	Upphæð til vegamála	Samtals á tímab.
1983	1,5	29 800	2,2	655,6	
1984	1,5	30 247	2,3	695,7	
1985	1,5	30 701	2,4	736,8	
1986	1,5	31 161	2,4	747,9	
					2 836,0
1987	2,5	31 940	2,4	766,6	
1988	2,5	32,739	2,4	785,7	
1989	2,5	33 557	2,4	805,4	
1990	2,5	34 396	2,4	825,5	
					3 183,2
1991	2,5	35 256	2,4	846,1	
1992	2,5	36 137	2,4	867,3	
1993	2,5	37 040	2,4	889,0	
1994	2,5	37 967	2,4	911,2	
					3 513,6