

Sp. 330. Tillaga til þingsályktunar [192. mál]
um langtímaáætlun í vegagerð.

(Lagt fyrir Alþingi á 105. löggjafarþingi 1982—83.)

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 fjárþörf.

(Fjárhæðir í m.kr. áætl. verðl. 1983).

1. tímabil 1983—1986	4 411,5 m.kr.
2. tímabil 1987—1990	5 390,0 m.kr.
3. tímabil 1991—1994	5 950,0 m.kr.

2. Skipting útgjalda.

(Fjárhæðir í m.kr.)

	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil
2.1. Stjórn og undirbúningur	213,4	229,5	248,4
2.2. Viðhald þjóðvega:			
1) Sumarviðhald	1 297,8	1 574,2	1 713,0
2) Vetrarviðhald	323,5	343,4	371,8
2.3. Nýbyggingar vega:			
1) Stofnbrautir	1 588,5	2 057,0	2 336,0
2) Þjóðbrautir	283,8	392,2	432,5
3) Bundin slítl. á þjóðv. í kaupst. og kaupst.	41,0	14,0	
4) Girðingar og uppgræðsla	29,4	36,9	39,6
2.4. Nýbyggingar brúa	150,9	188,4	209,6
2.5. Fjallvegir	50,6	31,5	33,5
2.6. Sýsluvegir	117,2	145,1	157,2
2.7. Þjóðvegir í þéttbýli	272,0	320,3	346,5
2.8. Vélakaup og áhaldahús	30,9	43,2	46,8
2.9. Tilraunir	12,5	14,3	15,1
Samtals	4 411,5	5 390,0	5 950,0

Sundurliðun.
3.1. Nýbyggingar stofnbrauta.

Vegnr. Kaflannr.	Vegheiti Kafleiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
1	Suðurlandsvegur:			
04	Keldunúpur — Kirkjubæjarkl.		4,1	
06	Kirkjubæjarkl. — Skál		21,9	
07	Skál — Meðallandsvegur		9,3	
08—12	Um Mýrdalssand			109,1
14	Vík — Dyrhólavegur	16,4		
15	Dyrhólavegur — Sýslumörk	5,8	7,1	
16	Sýslumörk — Raufarfellsv.	13,0		
17	Raufarfellsv. — Sandhólmav.	11,5		
18	Sandhólmav. — Seljaland	6,8		
19	Seljaland — Landeyjavegur	1,2	59,7	
20	Landeyjavegur — Hvolsvöllur	6,9		
22—28	Hvolsvöllur — Þjórsá	4,6		
30	Skeiðavegur:			
02	Ólafsvallav. — Skálholtsv.	9,7		
31	Skálholtsvegur:			
01	Hrunamannav. — Hvítá	2,9		9,0
02	Laugarás	3,7		
03	Laugarás — Biskupstungnabr.	1,4		10,5
34	Eyrbakkavegur:			
05	Eyrbakkí — Þorlákshafnarv.	15,6	89,5	
35	Biskupstungnabraut:			
01	Sog — Þingvallavegur	22,2		
02	Þingvallavegur — Búrfellsv.	9,3		
03	Búrfellsv. — Laugarvatnsv.	1,0	12,0	
04	Svínavatn — Brúará		1,4	17,4
36	Þingvallavegur:			
01	Biskupstungnabr. — Grafn.v.		18,6	
02	Ljósfoss — Heiðará			2,4
06	Kárastaðir — Grafn.v.efri	16,6		
07	Grafn.v.efri — Kjósarskarðsv.	18,3		
08	Kjósarskarðsv. — Sýslumörk	2,4		
38	Þorlákshafnarvegur:			
01	Suðurlandsv. — Þrengslavegur			18,1
39	Þrengslavegur:			
01	Suðurlandsv. — Þorlákshafnarv.	3,7		
1	Vesturlandsvegur:			
15	Saltvík — Vallá	8,0		
17	Fossá — Kjósarskarðsvegur	9,0	54,3	
18	Kjósarskarðsv. — Hvammsvík	2,0	39,8	
19	Um Botnsvog			138,4
411	Arnarnesvegur:			
04	Bæjarbraut — Reykjanesbraut	15,2		
412	Vífilsstaðavegur:			
02	Reykjanesbraut — Elliðavatnsv.	0,9	2,5	
36	Þingvallavegur:			
01	Sýslumörk — Stardalur	6,9		
40	Hafnarfjarðarvegur:			
03—04	Kópavogur — Hafnarfj.	16,4	10,3	49,1
41	Reykjanesbraut:			
02—03	Breiðholtsbr. — Hafnarfj.	71,0	38,8	

Vegnr. Kafanr.	Vegheiti Kafleiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
1	Vesturlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Fjarrétt	6,8		30,3
02	Kalastaðahæð — Akranesv.	23,4		
03	Akranesv. — Skorholtsmelar	26,6		
05	Yfir Borgarfjörð	5,9		
08	Hamarslækur — Gufá	18,8		
09	Eskiholtslækur — Borgarfj.br.		24,4	
10	Borgarfj.br. — Laxfoss			22,2
11	Laxfoss — Brekka		8,0	5,6
12	Arnarbæli — Fornihvammur	7,3	63,4	
14	Fornihvammur — Sýslumörk	33,5		
51	Akranesvegur:			
01	Vesturlandsvegur — olíumöl	7,3		
54	Ólafsvíkurvegur:			
02	Vesturlandsv. — Álftaneshr.v.	4,4	29,0	
03	Álftaneshr.v. — Hítará		37,6	
04	Hítará — Tröð	1,5	15,6	
05	Heydalsvegur — Skógarnesv.	9,8		9,3
06	Skógarnesv. — Stykkishólmsv.			25,7
07	Stykkishólmsv. — Hofstaðir			12,2
09	Urriðaa — Útnesvegur			14,2
10	Útnesvegur — Snæfellsnesv.			25,6
11	Snæfellsnesv. — Fossá		11,7	
55	Heydalsvegur:			
01—02	Ólafsvíkurv. — Snæfellsnesv.	3,7		10,0
56	Stykkishólmsvegur:			
03	Snæfellsnesv. — Stykkishólmur	16,1		
57	Snæfellsnesvegur:			
01	Um Miðá	8,6		
03—05	Sýslumörk — Narfeyri			31,8
07—08	Stykkishólmsv. — Helgaf.sv.v.		3,6	20,7
09	Helgafellssv.v. — Hrafná		11,3	4,1
10	Hrafná — Grundarfjörður	2,5	12,7	
12	Grundarfj. — Höfði	13,7		6,1
13	Höfði — Ólafsvíkurvegur	1,7		30,7
60	Vestfjarðavegur:			
01—03	Vesturlandsv. — Snæfellsnesv.			70,0
04	Snæfellsnesvegur — Laxárdalsv.	9,0		
05	Laxárdalsvegur — Laxá	1,9		
07	Hjarðarholtsv. — Jónsvað		13,2	19,3
08	Jónsvað — Kjartanssteinn	0,7		8,3
09	Kjartanssteinn — Klofningsv.	3,9		20,5
10	Klofningsvegur — Djúpidalur			6,6
574	Útnesvegur:			
07	Enni — Ólafsvík	101,1		
1	Vesturlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Miklagil	10,2		
02	Miklagil — Hólmavíkurv.	0,4	18,1	
03	Hólmavíkurv. — Sýslumörk			8,6
617	Tálknafjarðarvegur:			
01	Bíldudalsvegur — Tálknafj.		9,8	
60	Vestfjarðavegur:			
01—02	Sýslumörk — Tröllatunguv.		8,8	17,8
03	Tröllatunguv. — Reykhólasv.v.		33,9	

Vegnr. Kafanr.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
05—06	Porskafj.v. — Djúpidalur	21,5		
07—09	Djúpidalur — Fjarðarhorn			54,9
10	Fjarðarhorn — Illugastaðir		12,4	3,7
11	Illugastaðir — Fjarðarhlíðarv.	10,8	7,1	
11—13	Fjarðarhl.v. — Fossá			20,0
14	Vatnsdalsá — Barðastr.v.		11,7	
21—27	Pingeyri — Ísafjörður	25,2	19,7	24,4
61	Djúpvegur:			
01	Hólmavíkuv. — Strandav.	5,6	13,4	5,3
02—04	Strandav. — Snæfjallastr.v.	48,1		
05	Snæfj.str.v. — Laugaból		18,0	
06	Laugaból — Vatnsfj.vegur			27,1
07	Eyrargil — Vatnsfj.vegur			14,9
08—11	Vatnsfj.v. — Laugarvík			28,1
14—15	Kleifar — Hattardalur			14,9
16	Seljalandsá — Langeyri	11,5		
18	Um Súðavíkurlíð	6,9	7,3	
19—20	Arnardalur — Ísafjörður	9,3		
25	Um Óshlíð	45,4	104,1	
62	Barðastrandarvegur:			
01	Vestfjarðav. — Brjánslækur	5,9	5,1	
02—04	Moshlíðará — Kleifabúi		2,4	32,9
05	Örlygshafnarv. — Patreksfj.		24,4	
63	Bíldudalsvegur:			
02	Barðastr.v. — Tálknafj.v.	13,4		
03	Tálknafj.v. — Ketildalav.		5,4	21,2
04	Ketildalav. — Dynjandish.		1,9	12,4
64	Flateyrrarvegur:			
01	Vestfjarðavegur—Flateyri	9,8	8,1	
65	Súgandafjarðarvegur:			
02	Botn — Suðureyri	9,8	9,8	9,8
68	Hólmavíkurvegur:			
01	Vesturlandsv. — Borðeyri	5,4		11,5
03—04	Borðeyri — Fossá			6,3
05	Múli — Guðlaugsvík		1,2	11,2
06	Guðlaugsvík — Krossárdalsv.	7,1	5,3	9,3
07	Krossárdalsvegur — Fannsker		4,6	7,6
08	Fannsker — Steinad.v.			14,7
09—10	Steinadalsv. — Stekkjarnes			11,0
11	Víðidalsá — Strandavegur	3,2		
1	Norðurlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Hrótatunga	3,4		
03	Reykjaskóli — Miðfj.v.ve.	5,1		
04	Miðfj.v.ve. — Hvammstangav.	10,5		
05	Hvammstangav. — Vatnsnesv.	0,2	21,0	
06	Vatnsnesv. — Víðidalsv.ey.	7,1	8,8	
07	Víðidalsv.ey. — Gljúfurá	16,8		
08	Gljúfurá—Reykjabraut	4,9		
13	Hvammur — Svínvetn.br.	13,4		
14	Svínvetn.br. — Sýslumörk	2,0	17,1	20,0
15	Sýslumörk — Skagafj.v.	22,4		
16	Skagafj.v. — Sauðárkr.br.	2,2		
17	Sauðárkr.br. — Siglufj.v.	30,7		
18—19	Siglufj.v. — Kjálkavegur		30,8	
20—21	Kjálkavegur — Sýslumörk			60,6

Vegnr. Kafanr.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
72	Hvammstangavegur:			
01	Norðurlandsv. — Hvammstangi	1,7	12,2	
74	Skagastrandarvegur:			
01	Norðurlandsv. — Þverárfj.v.	0,4	5,1	
02	Þverárfj.v. — Skagav.		10,0	
03	Skagav. — Skagaströnd	0,7		
75	Sauðárkróksbraut:			
02	Norðurlandsv. — Sæmundarhl.v.	11,2		
03	Sæmundarhl.v. — Sauðárkrókur	14,1		
06	Flugvöllur — Siglufj.v.		37,3	
76	Siglufjarðarvegur:			
01	Norðurlandsv. — Framnes	7,6		10,0
02	Framnes — Sauðárkróksbr.			11,9
03	Sauðárkr.br. — Sleitustaðir			26,3
04	Sleitustaðir — Hofsó		12,2	8,6
06	Hofsós — Höfði		1,4	12,4
07	Höfði — Reykjarhóll			18,6
08	Reykjarhóll — Ólafsfj.v.			18,1
10	Almenningsnóf — Gangamunni	2,4		10,0
11	Gangamunni — Siglufjörður		8,6	
82	Ólafsfjarðarvegur:			
02	Knappsstaðir — Siglufj.v.			8,3
1	Norðurlandsvegur:			
01	Sýslumörk — Öxnadalsá		7,8	
02	Öxnadalsá — Þverá		30,6	
03	Þverá — Hörgárdalsvegur	6,8	18,8	
04	Hörgárdalsv. — Ólafsfj.v.		31,6	
09	Eyjafj.br.v. — Eyjafj.br. ey.	73,5	3,7	
10	Eyjafj.br. ey. — Vaðlaheiðarv.	27,8		
11	Vaðlaheiðarv. — Svalbarðseyri	5,4		
12	Svalbarðseyri — Grenivíkurv.	20,0		
13	Grenivíkurv. — Illugast.v.	35,7		
14	Illugast.v. — Fnjóskadalsv. ey.	0,9		
15	Fnjóskad.v. ey. — Norðausturv.	12,5	10,0	
16	Norðausturv. — Bárðardalsv. ey.		3,9	
17	Bárðard.v. — Aðaldalsv.			20,0
18	Aðaldalsv. — Brún		10,7	
19	Brún — Mývatnssveitarvegur		19,8	
20	Mývatnssveitarv. — Mývatnsv.		17,3	14,2
21	Mývatnsv. — Mývatnssveitarv.	0,7		
22	Mývatnssveitarv. — Ráðhús	0,7		
23—27	Austarasel — Syðri-Vatnsleysa		4,9	29,5
821	Eyjafjarðarbraut vestri:			
01	Hvammur — Kristnes	1,9	12,4	
845	Aðaldalsvegur:			
01	Norðurlandsv. — Norðausturv.		14,7	
82	Ólafsfjarðarvegur:			
03	Hámundarstaðir — Dalvík	10,5		
05	Hóll — Ripill		5,9	
06	Ólafsfjarðarmúli	5,3	49,0	150,3
08	Innan Ólafsfjarðar	7,1	7,8	
85	Norðausturvegur:			
01—02	Norðurlandsv. — Aðaldalsv.	11,5		
03	Aðaldalsv. — Mývatnsv.	2,4		
06	Húsavík — Hallbjarnarstaðir		9,0	5,1

Vegnr. Kafln.	Vegheiti Kaflaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
07—09	Um Tjörnes			17,3
09	Auðbjargarstaðir—Hólsfjallav.		8,8	16,1
13—14	Núpur—Kópasker		3,7	10,7
15	Kópasker—Flugvöllur		3,2	
16—17	Flugvöllur—Núpskatla			1,7
19	Harðbaksvík—Raufarhöfn		5,6	
21	Raufarhöfn—Kollavíkurá	1,9	3,9	3,9
24	Hermundarfell—Svalbarðssel			6,8
25	Brúarland—Hafralónsá			7,5
25	Um Hólkná og Laxá	11,7		
26	Hafralónsá—Langanesvegur		6,3	
27	Langanesvegur—Sýslumörk		2,2	15,6
1	Austurlandsvegur:			
08	Um Teigará		4,2	
10	Hlíðarvegur—Skóghlíð			55,7
11	Skóghlíð—Upphéraðsvegur		14,6	20,5
14	Kollur—Upphéraðsvegur	19,8		
15	Upphéraðsv.—Stóra-Sandfell		3,4	4,7
16	Litla-Sandfell—Skríðdalsv.			9,3
17—18	Haugar—Sel		14,7	6,6
19	Sel—Innri-Kleif			14,4
20	Innri-Kleif—Suðurfjarðav.	17,3		6,9
21	Suðurfj.v.—Djúpadalsá		21,9	
22	Skrúðskambur—Fossgerði	14,7		
23—24	Fagrihvammur—Skólhólalækur		4,6	4,6
25	Lindarbrekka—Fossá			8,1
27	Djúpavogsv.—Hamar	4,1	11,2	
28	Hamar—Blábjörg		12,4	6,8
29	Blábjörg—Hof	7,6		
30	Hof—Þvottá	11,5		
31	Þvottá—Krossanes	10,2		4,9
32	Krossanes—Össurá	16,1	6,1	
33	Össurá—Brekka		5,3	
34—36	Brekka—Friðsæld		7,3	21,5
38	Mánagarður—Þveit		9,5	
38—39	Þveit—Hólmur	19,1	9,8	
40	Hólmur—Smyrlabjörg		5,8	12,2
41	Smyrlabjörg—Kálfafellsst.	10,0		15,8
42	Kálfafellsst.—Reynivellir		11,7	
43	Reynivellir—Jökulsá			11,7
46	Hnappavellir—Mýri			9,0
47—48	Hofsnes—Stóri-Lækur	4,9		6,1
85	Norðausturvegur:			
01	Sýslumörk—Finnafjarðará			11,7
02	Míðfjarðarnes—Saubæjarháls			8,5
03	Merkilækur—Hrafnsvík	3,7		
06—07	Ytri-Núpur—Vopnafjörður	23,5		
10	Hlíðarvegur—Sunnudalsv.		7,8	2,5
11—12	Sunnudalsv.—Burstafell		17,8	
15	Jökulkinn—Austurlandsv.	5,4		
92	Norðfjarðarvegur:			
01—03	Egilsstaðir—Neðstabrú	19,0		
04	Neðstabrú—Melshorn	22,9		
07	Hólmanes—Eskifjörður	3,9		9,7
09—10	Eskifjörður—Skuggahlíð		26,8	13,7
11	Ormsstaðir—Neskaupstaður	0,9		

Vegnr. Kafllanr.	Vegheiti Kafllaheiti	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
93	Seyðisfjarðarvegur:			
01	Norðfjarðarv.—Borgarfj.v.		20,0	
02	Steinholt—Langahlíð		9,1	
03	Efri-Stafur — Seyðisfjörður	12,7	4,1	
96	Suðurfjarðavegur:			
01	Norðfjarðarv. — Götuhjalli	2,2	21,0	4,7
02—04	Eyri—Staðarskriða	0,7		13,9
01—05	Norðfjarðarv.—Brimnes			32,4
05	Brimnes—Búðir	9,1		
07	Búðir—Víkurgerði	5,4	18,5	
08	Hafnarnes—Stöðvarfjörður	6,4		
10—11	Stöðvarfjörður—Breiðdalsv.v.		28,5	
12	Breiðadalsvíkurv.—Austurl.v.		11,2	
		1504,3	1695,7	1914,2
	Óskipt fjármagn til stofnbrauta	114,4	398,6	464,2
	Samtals:	1618,7	2094,3	2378,4
	Par af til brúa á stofnbrautum:	— 30,2	— 37,3	— 42,4
	Fjármagn til stofnbrauta:	1588,5	2057,0	2336,0

3.2. NÝBYGGING ÞJÓÐBRAUTA.

	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
Þjóðbrautafé	283,8	392,2	432,5
Til brúa á þjóðbrautir	60,0	74,5	84,7
Samtals	343,8	466,7	517,2

3.4. NÝBYGGINGAR BRÚA

	1. tímabil m.kr.	2. tímabil m.kr.	3. tímabil m.kr.
Til brúa á stofnbrautum	30,2	37,3	42,4
Til brúa á þjóðbrautum	60,0	74,5	84,7
Til brúa á öðrum vegum og óskipt	60,7	76,6	82,5
Samtals	150,9	188,4	209,6

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

0. INNGANGUR.

Tillaga um þetta efni var lögð fram til kynningar á síðasta þingi. Var þá boðað að hún yrði flutt aftur á því þingi sem nú stendur yfir. Tillagan nú er lítið eitt breytt frá hinni fyrri. Stafa þær breytingar nær eingöngu af breyttum spám um þróun þjóðarframleiðslu, og er gerð nánari grein fyrir þeim breytingum í kaflanum um fjárför hér á eftir. Breytingar á útgjöldum eru skýrðar í kafla 2.

Verðlagsgrundvelli tillögunnar hefur einnig verið breytt. Nú er miðað við áætlað verðlag 1983 í stað áætlaðs verðlags 1982, sem reiknað var með í vor. Vísitala vegagerðar reiknast nú 847, en var 500 í fyrri tillögu.

0.1. ALMENNT.

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 vegarkafla.

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, 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. Ennfremur 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. 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.

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. Ennfremur skiptingu fjár á helstu liði, viðhald, nýjar framkvæmdir o. þ. h., svo og skiptingu nýbyggingafjár 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 viðamikl 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 rætt 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 hefur þótt tiltækt 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 einungis um að ræða tillögu um heildarfjármagn til þess verkefnaflokks.

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. 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.

Samkvæmt lögum fara 12,5% af mörkuðum tekjum vegasjóðs til þjóðvega í þéttbýli. Undanfarin ár hafa þessi framlög verið sem hér segir á áætluðu verðlagi 1983 (vísitala vegagerðar 847 stig).

(Upphæðir í m.kr.)

1971	68,7
1972	73,7
1973	89,6
1974	68,7
1975	62,8
1976	50,1
1977	48,6
1978	59,4
1979	70,0
1980	68,0
1981	72,9
1982	67,9

Meðalfjárveiting 1971 — 1982 66,7 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 tæpir 3/4 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 í aðalskipulag, en vart er tímabært að byggja ennþá.

Þjóðvegir í þéttbýli lengd og ástand 1. janúar 1982.

	Lengd alls km	Bundið slitlag km	Malar- slitlag km	Óakfært km
Suðurland	14,5	11,1	3,3	0,1
Reykjanes	30,1	27,4	0,8	1,9
Reykjavík	36,1	25,1	—	11,0
Vesturland	13,3	9,5	3,8	—
Vestfirðir	14,9	9,2	5,6	0,1
Norðurland vestra	13,8	8,1	4,9	0,8
Norðurland eystra	15,2	9,3	5,6	0,3
Austurland	24,4	19,9	4,2	0,3
Samtals	162,3	119,6	28,2	14,5

Með tilliti til þess, hve þetta verkefni er almennt vel á vegi statt miðað 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 þess er ætlað, renni til annars verkefnis vegna 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 68 m.kr. á verðlagi 1983. 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 og ákveðið var fyrir 1982.

Jafnframt því sem sett er þak á framlag til þjóðvega í þéttbýli þykir þó rétt að gera átak til að koma bundnu slitlagi á þá þjóðvegi í kaupstöðum og kaптúnum, sem nú eru malarvegir. Mest af þessum vegum er í fámennari þéttbýlisstöðum, sem fá tiltölulega lítið fjármagn eftir höfðatölureglu. Verkefni þetta mætti leysa með hjálp 25% sjóðsins, en tæki 8–10 ár ef ekki kæmi annað til. Til að flýta framkvæmdum er gert ráð fyrir sérstakri fjárveitingu af nýbyggingu vega til þessa verkefnis. Með þeirri fjárveitingu ásamt framlagi til viðkomandi staða skv. höfðatölureglu og þátttöku 25% sjóðs má ætla að þetta verkefni taki 5 ár.

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 kaптún 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
Innri-Njarðvík, Gullbringusýslu
Álftanes, Kjósarsýslu
Tálknafjörður, 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 samkvæmt þessu, eru alls 38,4 km að lengd.

0.3. ÚTTEKT VEGAKERFISINS.

Til undirbúnings við gerð langtímaáætlunar var gerð úttekt á þjóðvegakerfinu. Tilgangur með því var 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, miða 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 Ólafsfjarðarmúla) er tekinn með í heildarkostnað 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, brúargerð á Dýrafjörð né nýja veglínu um Mýrdalssand, það eð ekki liggja fyrir ákveðnar tillögur um lausnir, þó að þessi mál hafi verið á dagskrá undanfarið. Á sama hátt er farið með tengingu Vopnafjarðar við Fljótshérað, en þar mæla einnig veigamikil rök með færslu vegarins milli vegflokka. 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 lægju fyrir. Sum þessara verkefna hafa þegar fengið fjárveitingu í vegáætlun til athugana og undirbúnings og verður unnið að könnun þeirra samkvæmt því. Geta þau þá verið fljótlega til ákvörðunar.

Eitt atriði í markmiðum ályktunar Alþingis hefur þó ekki þótt fært að taka með í þessa fyrstu langtímaáætlun. Þetta er það ákvæði að leggja skuli bundið slitlag á umferðarminni vegarkafla, sem yrðu óhóflega dýrir í viðhaldi sem malarvegir vegna skorts á hentugu malarefni. Til að fá fullt yfirlit yfir alla slíka vegarkafla þarf sérstaka úttekt, sem yrði allumfangsmikil, og hefur ekki unnist tími til að gera hana. Þessir kaflar ættu að koma inn við fyrstu endurskoðun langtímaáætlunar. Þá væri einnig komin reynsla á mun ódýrari útfærslur á bundnu slitlagi en reiknað er með í áætluninni. Tilraunir með slíkar útfærslur eru þegar hafnar, og er árangur góður enn sem komið er.

Úttekt stofnbrauta fór fram 1978 og 1979, og er úrvinnsla úttektarinnar lokið fyrir nokkru. Við mat á ástandi vega er tillit tekið 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 töflu koma fram nokkrar helstu niðurstöður úttektar stofnbrauta, að því er varðar ástand vega, lengd bundinna slitlaga, svo og kostnað og arðsemi úrbóta. Á korti (mynd 1) 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. Breytingar vegna þessa hafa í nokkrum tilvikum verið settar inn sem viðbætur við upphaflegar tölur. Tafla, sem sýnir slitlag, er miðuð við árslok 1982.

Allar kostnaðartölur á fskj. eru á áætlun verðlagi í ágúst 1983 (vísitala vegagerðar 847).

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, það eð úrvinnsla 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 í árslok 1982 skv. athugun og eftir úrbætur skv. áætluninni.

Svæði		Skipting vega eftir slitlagsgerð Lengd vega í hverjum flokki.				
		Mól km	Kl. km	Ol. km	Ma. km	St. km
Suðurland	Skv.ath.	297,87	49,30	105,80	4,40	0
Suðurland	Skv.áætl.	37,19	302,12	110,11	4,40	0
Reykjanes	Skv.ath.	29,96	7,00	52,50	43,30	46,70
Reykjanes	Skv.áætl.	0	12,44	72,95	52,09	46,70
Vesturland	Skv.ath.	458,49	41,80	15,20	1,90	0
Vesturland	Skv.áætl.	125,50	351,69	34,19	1,94	0
Vestfirðir	Skv.ath.	764,07	25,80	0	9,10	0
Vestfirðir	Skv.áætl.	464,12	334,26	6,73	9,07	0
Norðurland.ve.	Skv.ath.	285,20	78,80	0	0	0,80
Norðurland.ve.	Skv.áætl.	9,85	345,86	7,24	0	0,80
Norðurl.ey.	Skv.ath.	505,47	58,30	0	11,00	0
Norðurl.ey.	Skv.áætl.	156,90	385,33	2,50	12,67	0
Austurland	Skv.ath.	807,89	46,60	6,80	0	0,65
Austurland	Skv.áætl.	400,21	422,90	20,93	0,31	0,65
Landið	Skv.ath.	3 148,95	307,60	180,30	69,70	48,15
Landið	Skv.áætl.	1 193,77	2 154,60	254,65	80,48	48,15

Kl. = Klæðing
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.ve.	Skv.ath.	20,78	85,94	110,32	151,42	368,46
Norðurl.ve.	Skv.áætl.	0	0	0	363,36	363,36
Norðurl.ey.	Skv.ath.	66,16	105,89	103,89	298,88	574,82
Norðurl.ey.	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
1983 (vísitala).**

Svæði	Undirb. m.kr.	Yfirb. m.kr.	Brýr m.kr.	Samtals m.kr.
Suðurland	183,0	293,6	224,1	700,7
Reykjanes	395,2	119,1	128,9	643,2
Vesturland	703,7	335,9	138,4	1 178,0
Vestfirðir	785,7	355,1	121,1	1 261,9
Norðurland vestra	302,7	275,6	102,7	681,0
Norðurland eystra	587,5	344,7	141,3	1 073,5
Austurland	573,6	433,0	152,1	1 158,7
Samtals	3 531,4	2 157,0	1 008,6	6 697,0
Kostnaður miðað við árslok 1980				6 697 m.kr.
Framkvæmdir 1981 og 1982 (áætlaðar)				784 m.kr.
Kostnaður við upphaf langtímaáætlunar				5 913 m.kr.

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

Svæði	Arðsemi framkvæmda í % Lengd vega í hverjum flokki					
	≤0% km²	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.ve.	55,91	45,04	67,62	72,67	28,42	98,80
Norðurl.ey.	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

x) Fullgerðir vegir eru taldir með þessum flokki.

Arðsemi fjárfestinga (í m.kr.) á stofnbrautum samkvæmt áætluninni (vísitala vegagerðar 847).

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	175,4	51,2	99,2	216,2	35,1	128,7
Reykjanes	0,3	18,6	199,5	62,8	305,9	57,5
Vesturland	537,0	175,7	140,6	195,8	45,1	82,2
Vestfirðir	944,2	139,7	53,4	44,9	73,3	3,4
Norðurl.ve.	111,7	108,4	136,2	182,0	40,0	102,7
Norðurl.ey.	432,4	126,5	84,2	303,4	57,7	68,2
Austurland	489,9	272,9	148,2	172,7	40,0	34,1
Landið	2 690,9	893,0	861,3	1 177,8	597,1	476,8

**Kostnaður við úrbætur á þjóðbrautum
skv. langtímaáætlun (vísitala 847).**

Kostnaður miðað við árslok 1980.	m.kr.
Vegagerð	3 034
Brúargerð	432
	<hr/>
1981 og 1982 (áætl.)	Samtals
	3 466
	<hr/>
Kostnaður við upphaf langtímaáætlunar	3 295

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 46 300 m.kr., og að hún aukist í 48 700 m.kr. árið 1986. Þessi spá um þróun þjóðarframleiðslu er gerð í samráði við Þjóðhagsstofnun. Samkvæmt því verða 4 411,5 m.kr. til ráðstöfunar á fyrsta tímabili (1983–86). Á öðru tímabili er reiknað með 5 390 m.kr. og 5 950 m.kr. á þriðja tímabili. Tölur á fyrsta tímabili hafa nokkuð lækkað frá í vor í samræmi við nýjustu spár um þróun þjóðarframleiðslu. Þær gera ráð fyrir 2,7% samdrætti 1983, en úr því verði aukning, 1% 1984 og 2% árin 1985–1986. Í ljósi þeirrar óvissu, sem er í spám um þróun þjóðarframleiðslu, þótti ekki rétt að breyta forsendum að því er varðar tvö seinni tímabil langtímaáætlunar, og er þar reiknað með óbreyttum tölum frá í vor.

Fjármagn til vegáætlunar 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 þær 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 áætludu verðlagi 1983, vísitala vegagerðar 847. Er sú tala grundvöllur kostnaðartalna.

Minnkun fjármagns á fyrsta tímabili áætlunarinnar frá þeirri tillögu, sem lögð var fram s.l. vor, er einkum látin koma fram á þremur liðum, þ. e. sumarviðhaldi, nýjum framkvæmdum og vélakaupum og áhaldahúsum, en þetta eru einu liðirnir sem ekki eru bundnir. Nokkrir aðrir liðir breytast einnig nokkuð, vegna breyttra forsendna í tekjum og/ eða verðlagsþróun samkvæmt þeim lagaákvæðum og reglum, sem um þessa liði gilda.

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. 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.

Viðhaldspörf sú, sem hér er miðað við, tekur til vegakerfisins eins og það er í dag, þ. e. einungis um 8% þjóðvega hafa bundið slitlag. Ekki hefur þótt tiltækt að gera áætlun um viðhaldspörf, þegar bundin slitlög aukast, til þess skortir reynsla af endingu klæðingar 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, einkum þegar haft er í huga, að með vaxandi uppbyggingu vega úr snjó munu aðstæður breytast verulega til hins betra og vetrarþjónusta nýtast betur.

2.3. — 2.4. NÝBYGGINGAR VEGA OG BRÚA.

Þessi verkefni fá í sinn hlut mest fjármagn eða um helming heildarfjárupphæðar. Brýr eru hér tilgreindar með sérstakri fjárupphæð 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 nýbyggingafjár milli stofnbrauta og þjóðbrauta haldast í aðalatriðum hlutföll þau, sem verið hafa milli þessara liða í vegáætlun. Eins og rakið var í inngangi athugasemda þessara er gert ráð fyrir sérstakri fjárveitingu til bundinna slitlaga á þjóðvegi í kaupstöðum og kaupstúnum.

2.5. FJALLVEGIR.

Fjallvegir fá svipað fjármagn og verið hefur. Í yfirstandandi vegáætlun varð nokkur aukning á fjallvegafé, þar sem veitt var af þjóðvegafé til byggingar nýs Bláfjallavegar af Krýsuvíkurvegi. Hér er gert ráð fyrir að verkefninu ljúki á 1. tímabili og verður eftir það nokkur lækkan 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. Fyrsta tímabil er í samræmi við tillögu að vegáætlun, en eftir það er reiknað með 2% aukningu á ári.

2.7. ÞJÓÐVEGIR Í ÞÉTTBÝLI.

Eins og rakið var í inngangi athugasemda þessara, er framlag til þessa verkefnis á fyrsta tímabili miðað við að það verði óbreytt frá 1982 (68 m.kr.). Á seinni tímabilum er síðan reiknað með sömu aukningu og til sýsluvega.

2.8. — 2.9. VÉLAKAUP OG ÁHALDAHÚS OG TILRAUNIR.

Eins og áður er getið er nokkuð dregið úr fjárfestingum til vélakaupa og áhaldahúsa á fyrsta tímabili frá því sem áætlað var í vor. Á seinni tímabilum er reiknað með sömu aukningu og til sýsluvega. Tilraunir eru á fyrsta tímabili í samræmi við tillögu að vegáætlun, en eftir það fá þær sömu aukningu og sýsluvegir.

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 áttu einungis 80% af heildarfé til stofnbrauta að koma til úthlutunar. Þar við skyldi bætt 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 5 913 m.kr. Fjármagn til skipta á einstök verkefni innan stofnbrauta er 5 114 m.kr. Skortir því einungis um 800 m.kr. til að ljúka megi umræddum úrbótum á 12 árum, fyrir það fé sem skipt er á verkefni.

Til að mæta ófyrirséðu, vanreiknuðum áætlunum, nýjum þörfum og sveiflum í fjármögnun skyldi skilið eftir 20% af stofnbrautafé. Nemur sá hluti nú um 977 m.kr. á áætlunartímanum. Þetta fé mætti einnig nýta til að flýta fyrir einstökum framkvæmdum, svo og til að ljúka verkefnum, sem orðið hafa útundan við röðunina.

Sú minnkun í þjóðarframleiðslu nú um sinn, sem gerð var grein fyrir hér á undan, kemur m. a. fram í lækkun framlaga til nýrra framkvæmda. Röðun verkefna hafði hins vegar farið fram miðað við fyrri forsendur. Til að mæta minnkun fjármagns hefur hér verið valinn sá kostur að draga úr óskipta hlutanum á fyrsta tímabilinu, og verður hann um 9% samkvæmt tillögunni nú. Er þá haft í huga að ella þyrfti að endurraða verkefnum á tímabil og yrði það erfitt viðfangs. Einnig má benda á, að í vegáætlun er fjármagni skipt á verkefni fyrstu þrjú árin og er alls skipt um 90% af fénu. Munar því ekki ýkja miklu á því sem haldið er eftir þar og hér. Ef breyta þarf röðun verkefna kemur það í ljós við endurskoðun vegáætlunar fyrir árin 1985–86. Yrði að fresta einhverjum framkvæmdum frá fyrsta tímabili langtímaáætlunar til ársins 1987.

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 vegfarenda og þar með fyrir þjóðfélagið í heild. Er þá sama hvort litið er til hagrænna hliða málsins, eða vellíðanar 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 því fé, 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 samkvæmt umferðarforsendum, eins og þær eru í dag. Í báðum þessum tölum eru meðtaldar þær stofnbrautir, sem hafa bundið slitlag við upphaf langtímaáætlunar, um 620 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 forsendur 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.

Á meðfylgjandi kortum (myndir 2-4) er í grófum dráttum sýndur sá árangur, sem næst í uppbyggingu stofnbrauta á hverju tímabili.

3.2. ÞJÓÐBRAUTIR.

Svo sem áður var getið er úrvinnsla úttektar þjóðbrauta ekki lokið enn. Er því einungis tilgreindur heildarkostnaður við uppbyggingu allra þjóðbrauta landsins. Hafa verður nokkurn fyrirvara á þessari tölu.

Samkvæmt úttekt má ætla, að heildarkostnaður við úrbætur þjóðbrauta sé um 3 300 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 1 106 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.









