

Ed.

402. Frumvarp til laga

[218. mál]

um breyting á vegalögum, nr. 6 25. mars 1977.

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

1. gr.

Við skilgreiningu á stofnbrautum í 12. gr. bætist:

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.

2. gr.

Síðari málsliður 1. mgr. 32. gr. falli niður.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi og skal þá fella meginmál þeirra inn í vegalög, nr. 6 25. mars 1977, og gefa þau út svo breytt.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Vorið 1981 var á Alþingi samþykkt þingsályktun um gerð langtímaáætlunar í vegagerð. Var sett á laggirnar nefnd til að vinna að þessu verki og áttu í henni sæti fulltrúar þingflokka auk fulltrúa Vegagerðar ríkisins. Nefndin varð sammála um, að æskilegt væri að gera tvær breytingar á vegalögum. Setti hún fram ákveðnar tillögur um báðar þessar breytingar eins og fram kemur í athugasemdum við tillögu til þingsályktunar um langtímaáætlun í vegagerð, sem lögð var fyrir Alþingi s. l. vor og aftur á yfirstandandi þingi. Miðaði nefndin vinnu sína að áætluninni við að breytingar þessar næðu fram að ganga. Tillaga til þingsályktunar um vegáætlun árin 1983—86, sem lögð hefur verið fyrir Alþingi, tekur einnig mið af því. Frumvarp það sem hér er flutt er efnislega samhljóða tillögum nefndarinnar.

Athugasemdir við einstakar greinar.

Um 1. gr.

Reglur vegalaga um flokkun vega í stofnbrautir og þjóðbrautir eru ekki að öllu leyti heppilegar. Þetta kemur m. a. í ljós þegar svo háttar til að kauptún með færri 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 stofnbraut ef vel á að vera, einkum á þetta við um bundin slítlög. Sú staðreynd, að hér er um tvo vegflokka að ræða, torveldar hins vegar þessa samræmingu.

Hér er lagt til að gildandi skilyrði stofnbrauta verði rýmkuð til að ráða bót á þessum vanköntum. Við þá rýmkun tengjast eftirfarandi þéttbýli við stofnbrautakerfi landsins með stofnbraut, sem áður var þjóðbraut:

Vogar, Gullbringusýslu
Innri-Njarðvík, Gullbringusýslu
Álftanes, Kjósarsýslu
Tálknafjörður, V.-Barðastrandasýslu
Flateyri, V.-Ísafjarðarsýslu
Suðureyri, V.-Ísafjarðarsýslu
Hofsós, Skagafjarðarsýslu
Litli-Árskógssandur, Eyjafjarðarsýslu (Hrísey)
Breiðdalsvík, S.-Múlasýslu
Djúpivogur, S.-Múlasýslu
Peir vegir, sem færast milli vegflokka samkvæmt þessu eru alls 38,4 km að lengd.

Um 2. gr.

Samkvæmt gildandi lögum fara 12½% af mörkuðum tekjum vegasjóðs til þjóðvega í þéttbýli, og hefur svo verið frá 1964. Á þessum tíma hafa þjóðvegir í þéttbýli tekið miklum stakkaskiptum. Í töflu hér að neðan kemur fram lengd þessara vega og ástand, eins og það var í ársbyrjun 1982. Þar sést að rúmlega 80% af akfærum vegum hafa bundið slitlag. Þeir vegir, sem teljast óakfærir, eru í flestum tilvikum vegir, sem hafa verið teknir inn í aðalskipulag, en vart er tímabært að byggja. Til samanburðar má nefna að bundið slitlag þekur einungis 7,5% af þjóðvegum landsins eða um 17% af stofnbrautum.

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

Nú er fyrirhugað að gera sérstakt átak í vegagerð vegna brýnnar nauðsynjar, m. a. með lögfestingu nýrra tekjustofna. Þykir 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 setti þak á framlag til þjóðvega í þéttbýli 1982. Sú upphæð, sem þá var ákveðin, svarar til 68 m. kr. á áætluðu verðlagi 1983. Í tillögum til þingsályktunar um langtímaáætlun og vegáætlun er miðað við að sú upphæð haldist að verðgildi. Jafnframt því sem miðað er við fasta upphæð til þjóðvega í þéttbýli er í báðum ofangreindum þingsályktunartillögum reiknað með sérstakri fjárveitingu til að koma bundnu slitlagi á þá þjóðvegi í kaupstöðum og kaupþúnum, 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.

Með hliðsjón af framansögðu þykir eðlilegt að breyta ákvæðum vegalaga um þetta efni. Hér er lagt til að niður falli ákvæði laganna, sem binda ákveðið hundradshlutfall til þessa verkefnis. Mun Alþingi þá ákveða hverju sinni fjárveitingar í þessu skyni.

Þrátt fyrir þetta er ljóst, að fjármagn skortir til þess að koma á næstu árum bundnu slitlagi á vegi í þéttbýli, sem ekki teljast til þjóðvega, einkum á hinum smærri stöðum.

Eðlilegast virðist að slíkum þéttbýlisstöðum verði í gegnum Bygðasjóð útvegað lánsfé til þess að standa undir slíkum framkvæmdum.

Um 3. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.