

Sp. 335. Tillaga til þingsályktunar [200. mál]

um 10 ára áætlun um ráðstafanir til að binda enda á vanþróun Íslands í vegamálum.

Flm.: Gísli Guðmundsson, Ingvar Gíslason, Stefán Valgeirsson, Sigurvin Einarsson, Ásgeir Bjarnason, Ágúst Þorvaldsson, Vilhjálmur Hjálmarsson, Ólafur Jóhannesson, Halldór E. Sigurðsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að fela Vegagerð ríkisins að láta svo fljótt sem unnt er og ekki síðar en fyrir árslok 1972 gera sundurliðaða kostnaðar-áætlun um fullnaðaruppbyggingu þjóðvegakerfisins á árunum 1973—82, eða á skemmri tíma, ef fært þætti, enda sé í áætluninni miðað við þá gerð vega, sem stefna ber að samkv. 12. og 13. gr. vegalaga, nr. 71 30. des. 1963, sbr. l. nr. 98 1970. Jafnframt lýsir Alþingi yfir þeim vilja sínum, að eftir að gerð 10 ára áætlunarinnar er lokið, skuli gerð og viðhald þjóðvega þannig fjármögnuð, að tekin verði ríkislán til að byggja upp hraðbrautirnar og þær þjóðbrautir, sem mest umferðarálag er á, og þannig endurgreidd þau gjöld, sem ríkissjóður hefur tekið eða tekur í sinn hlut af umferð á vegum, en kostnaður við uppbyggingu annarra þjóðvega svo og viðhald og stjórn vegamála greitt úr vegasjóði, þ. e. af fé því, sem innheimt er til vegagerðar samkv. vegalögum. Framkvæmdaröð í áætluninni verði við það miðuð, að landsbyggð haldist og eflist, svo og æskilegt jafnvægi milli landshlutanna, og að sem fyrst verði dregið úr þeim kostnaði við bifreiðarekstur landsmanna í heild, sem ástand veganna hefur áhrif á. Kostnaður við áætlunargerðina greiðist úr ríkissjóði.

Greinargerð.

Þó að miklar framfarir hafi orðið hér á landi í seinni tíð á ýmsum sviðum, er Ísland enn þá vanþróað land í vegamálum. Landið er stórt og vegalengdir miklar

miðað við fólksfjölda, og síðasta áratuginn a. m. k. hefur ekki verið fylgt þeirri stefnu að verja öllum tekjum af umferðinni til þess að koma vegakerfinu í nútíma-horf. Vegasjóður fær að visu í sinn hlut síðan 1963 tekjurnar af benzínskatti, bifreiðaskatti og gúmmígjaldi, en innflutningsgjöld af bifreiðum og bifreiðavörum svo og leyfisgjöld hafa runnið í rikissjóð. Skýrt hefur verið frá því á Alþingi og staðfest af Félagi ísl. bifreiðaeigenda, að þessar tekjur af umferðinni, sem runnið hafa í rikissjóð, hafi fyrir einu ári eða svo numið samtals um 4000 millj. kr. öll árin, sem hér er um að ræða, og nemi nú árlega nokkrum hundruðum milljóna. Ekki er þess að vænta, að rikissjóður geti endurgreitt þessa upphæð með skjótum hætti eða að fjármálastjórn ríkisins sé reiðubúin til að afhenda vegasjóði umrædd tolla- og leyfisgjöld þegar á næstunni, enda kann það að vera einhverjum vandkvæðum, bundið í framkvæmd að greina á milli tolla í þessu sambandi. Hitt mun betur framkvæmanlegt, að rikissjóður taki að sér tiltekinn hluta af vegakerfinu, afli lánsfjár til langs tíma til framkvæmdanna, standi síðan straum af afborgunum og vöxtum framvegis og greiði þannig á nokkuð löngum tíma meira eða minna af skuld sinni við „umferðina“, svo og það, sem í hans hlut kemur af gjöldum af umferðinni. Ætti þá rikissjóður að taka að sér þann hluta vegakerfisins, sem nú er talið að hægt sé að fá lán til erlendis — þó að nokkuð af fénu fáiast vonandi innanlands —, og er þar samkvæmt upplýsingum stjórnarvalda einkum um hraðbrautirnar að ræða, en lántökumöguleikarnir byggjast á því, að talið er af sérfróðum mönnum erlendum og innlendum, að fjármagn, sem lagt sé í hraðbrautirnar, skili álitlegum hagnaði, þegar tekinn er með í reikninginn sá sparnaður í viðhaldi og rekstri bifreiða, sem uppbygging hraðbrauta með endingargóðu slitlagi mundi hafa í för með sér.

Samkvæmt skýrslum Vegagerðar ríkisins var flokkun og lengd þjóðveganna sem hér segir í árslok 1969:

Hraðbrautir	324.4 km
Þjóðbrautir	2756.3 —
Landsbrautir	5621.0 —
Þjóðvegir í þéttbýli	97.8 —

Samtals 8809.5 km

Þjóðvegir í þéttbýli skiptast milli aðalflokkanna þriggja. Til þeirra er varið tilteknum hluta af tekjum vegasjóðs samkvæmt V. kafla vegalaganna frá 1963. Samanlögð lengd sýsluvega var í árslok 1969 2571 km, og fá sýsluvegasjóðir tekjur í héruðum og einnig samkvæmt IV. kafla vegalaganna frá 1963, sbr. lög nr. 98 frá 1970.

Nauðsyn ber til að gera sér grein fyrir því, hve stórt það viðfangsefni er, sem þjóðin tekur sér fyrir hendur, ef hún færir það í fang að koma þjóðvegakerfinu í heild í viðunandi horf og þar með gera þá hringbraut um landið, sem að jafnaði mætti teljast fær árið um kring, sbr. t. d. ályktun kjördæmisþings framsóknarmanna í Norðurlandskjördæmi eystra, sem gerð var í öndverðu eftir tillögu Jóns Sigurðssonar á Yztafelli, um slíka „hringbraut“. Í þessari tillögu er gert ráð fyrir, að þetta viðfangsefni verði leyst af hendi á 10 árum og sá árafjöldi verði lagður til grundvallar við áætlunargerð, sem ríkisstjórnin feli Vegagerð ríkisins að framkvæma, þannig að áætlunargerðinni verði lokið fyrir árslok 1972. Áætlunin ætti því samkvæmt tillögunni að fjalla um fullnaðaruppbyggingu þjóðvegakerfisins á árunum 1973—1982, að báðum meðtöldum, og er nánar um það fjallað í tillögunni, hvaða gerð vega skuli miða við. Sýnist þá rétt að miða við þá gerð vega, sem gert er ráð fyrir í gildandi vegalögum og reglugerðum samkvæmt þeim lögum.

Tillagan fjallar einnig um það, sem fyrir var að vikið í þessari greinargerð, að rikissjóður taki að sér hluta vegakerfisins. Er þar gert ráð fyrir viljayfirlýsingu

Alþingis um fjármögnun 10 ára áætlunarinnar, þannig að fjár til hraðbrautanna verði aflað með töku lána til langs tíma, sem ríkissjóður, en ekki vegasjóður, standi straum af. Rétt þykir að athuguðu máli, að ríkislán verði einnig tekin til þeirra þjóðbrauta, þar sem umferðarálag er mest, og yrðu mörkin þá væntanlega nánar tiltekin í áætluninni. Eru þá m. a. hafðir í huga vegir, sem nefna má „framleiðsluvegi“. Mikill hluti þjóðbrautanna og landsbrautirnar mundu þá koma í hlut vegasjóðs, svo og vegaviðhaldið og stjórn vegamála. Varðandi það, sem sagt er í tillögunni um röðun vega í áætlun, má m. a. telja eðlilegt, að sérstakt tillit verði tekið til landshluta, þar sem algengt er, að þjóðvegir teppist af snjó eða miklu fé þarf nú að verja til snjómoksturs flest ár.

Um það er erfitt að spá nú, hver muni verða heildarupphæð slíkra tíu ára áætlana sem hér er um að ræða í krónum talin, enda er verðlag óstöðugt hér á landi. Maður, sem er vel að sér í vegamálum, gízkaði á 8—10 milljarða á opinberum fundi nýlega, miðað við nokkrar tilgreindar forsendur og núverandi verðlag. Ætla má, að sú upphæð reynist fremur of lág en of há. En geta má þess til samanburðar, að niðurstöðutala fjárlaga ríkisins fyrir árið 1971 er ca. 11.5 milljarðar og er vegasjóðurinn (nál. 900 milljónir) í þeirri tölu.

Tillögu svipaðs efnis fluttu flutningsmenn þessarar tillögu á Alþingi 1967, og náði hún þá ekki fram að ganga. En fyrr eða síðar verður Alþingi og þjóðin að horfast í augu við það viðfangsefni, sem fram undan er í vegamálum, og gera upp við sig, hvað viðunandi sé og fært í þessum efnum. Það er vandræðaleið að bæta við bifreiðagjöldin hækkun á hækkun ofan án þess að geta jafnframt gert grein fyrir því, að hægt sé að ná viðunandi takmarki og hvenær vænta megi, að það takist.