

Sp. 118. Tillaga til þingsályktunar [100. mál]

um framkvæmdaáætlun vegamála.

Flm.: Einar Oddsson, Sverrir Hermannsson, Ingvar Jóhannsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta gera framkvæmdaáætlun til næstu 10 ára um framhald á uppbyggingu vegakerfis landsins.

1. Í áætlun þessari skal miðað við, að á næstu 10 árum verði lokið uppbyggingu hringveggar um landið og þeirra vega, sem liggja að kaupstöðum og kauptúnum, sem hafa 300 íbúa eða fleiri.
2. Í áætluninni skal miðað við, að á næstu 10 árum verði lokið við að setja slitlag, úr olíumöl eða öðru hliðstæðu efni, á vegi, þar sem 300 bifreiðar eða fleiri fara um á dag að sumarlagi. Enn fremur skal miðað við, að á framangreindu tímabili verði lagt slitlag úr slíku efni á vegi til þeirra staða, sem hafa mikilvægu hlutverki að gegna í atvinnulífi landsins.
3. Við röðun framkvæmda á næstu 10 árum, samkvæmt 2. lið, skal miðað við, að þeir vegir eða vegarkaflar, þar sem undirbúningur slitlagsins verður ódýrastur, gangi á undan, en þó skal höfð hliðsjón af umferðarþunga.
4. Framkvæmdaáætlunina skal endurskoða á tveggja ára fresti, eða samtímis hinni almennu vegáætlun.

Kostnaður við gerð framkvæmdaáætlunarinnar greiðist úr ríkissjóði.

Greinargerð.

Fátt er okkur Íslendingum nauðsynlegra en gott vegakerfi.

Afkoma atvinnuveganna getur verið komin undir því, að unferð megi fara fram hindrunarlaust á vegum landsins allan ársins hring. Vegna stærðar landsins og fæðar íbúanna hafa ekki verið tök á að gera hér jafnvandaða og dýra vegi og t. d. grannþjóðir okkar hafa gert. Engu að síður hefur stórátak verið gert í vegamálum síðustu 10 árin. T. d. má nefna Siglufjarðarveg, Múlaveg, veginn fyrir Ólafsvíkurenni, svo og ýmsa aðra vegi á Vestfjörðum, Norðurlandi, Austurlandi og Suðurlandi, auk fjölmargra brúa. Þá hafa verið byggðir upp vandaðir vegarkaflar með varanlegu slitlagi á Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi, svo og Keflavíkurvegur.

Með þingsályktunartillögu þessari er stefnt að því, að þessari uppbyggingu vegakerfisins verði haldið áfram með skipulögðum hætti næstu 10 árin.

Með aukinni fólksfjölgun, meiri og fjölþættari uppbyggingu atvinnuveganna og auknum þjóðartekjum er bæði nauðsynlegt og eðlilegt, að framkvæmdir þær, sem tillagan fjallar um, verði gerðar á næstu 10 árum.

Á sínum tíma fór fyrirverandi samgönguráðherra, Ingólfur Jónsson, þess á leit við Vegagerð ríkisins óformlega að láta vinna að heildaráætlun í vegagerð í svipuðu formi og hér er gert ráð fyrir, eftir því sem tími ynnist til. Verkfræðingar vegagerðarinnar hafa hins vegar verið of fáir miðað við þau mörgu verkefni, sem vegagerðin hefur þurft að sinna á undanförunum árum. Eigi að síður hefur verið unnið mikið undirbúningsstarf fyrir heildaráætlun í vegagerð af verkfræðingum vegagerðarinnar.

Tillaga þessi hefur því tvö meginmarkmið: Annars vegar að byggja upp þá kafla hringvegarins, sem ólokið er, og vegi, sem liggja til fjölmennustu þéttbýliskjarnanna, á næstu 10 árum og tengja þá við aðalsamgönguæðarnar. Hins vegar að setja slitlag úr varanlegu efni á þá vegi eða vegarkafla þjóðvegakerfisins, sem fjölfarnastir eru, og þá, sem gegna þýðingarmiklu hlutverki í atvinnulífi landsins. En eðlilegt er, að þessi tvö meginverkefni séu unnin í nánnum tengslum hvort við annað. Tillaga þessi nær að sjálfsögðu ekki til vega, sem þegar hafa verið gerðar áætlanir um eða verið er að gera, t. d. skv. Vestfjarðaáætlun, Austfjarðaáætlun eða samgönguáætlun Norðurlands.

Í 1. lið tillögunnar er gert ráð fyrir, að uppbyggingu þeirra vega, sem þar um ræðir, verði lokið á næstu 10 árum, þannig að þeir verði tilbúnir undir lagningu varanlegs slitlags. Kaupstaðir eða kauptún með 300 íbúa eða fleiri eru nær 60 talsins, og er þau flest að finna í reglugerð nr. 44/1965, um þjóðvegi í kaupstöðum. Til sumra þessara staða hafa vegir verið byggðir upp.

Í 2. lið tillögunnar er gert ráð fyrir, að lagt verði slitlag úr varanlegu efni á þá vegi eða vegarkafla, þar sem 300 bílar eða fleiri fara um á dag að sumarlagi á næstu 10 árum. Þá er enn fremur ráðgert, að lagt verði jafnframt sams konar slitlag á vegi til þeirra staða, sem eru öðrum fremur þýðingarmiklir fyrir atvinnuvegina, enda þótt sumarumferð nái ekki 300 bílum á dag. Má í þessu sambandi nefna vegi til vinsælustu ferðamannastaða, útgerðarstaða og staða, sem hafa álika mikla þýðingu fyrir hinar ýmsu atvinnugreinar.

3. liður tillögunnar gerir ráð fyrir, að við lagningu varanlegs slitlags gangi á undan þeir vegir, þar sem undirbúningskostnaður verður minnstur.

Á suma vegi má leggja slitlag án þess að breyta legu þeirra og með tiltölulega litlum tilkostnaði. Með því að leggja slitlag á þessa vegi á undan öðrum fást lengri vegarkaflar með varanlegu slitlagi fyrr en ella. Með þessu móti mundu framkvæmdirnar dreifast á landshluta, þannig að landsmenn hefðu sem jöfnust not af þeim.

Vitað er, að slit á bifreiðum, sem ekið er á malarvegi, er mun meira en slit á bifreiðum, sem ekið er á vegum með varanlegu slitlagi.

Árin 1961—1963 lét British Road Research Laboratory í Englandi gera rannsóknir á rekstrarkostnaði flutningabíla í Rhodesíu, sem óku að staðaldri á þremur mismunandi tegundum vega. Gerður var samanburður á bílum sömu tegundar.

Með því að umreikna kostnað í íslenskum krónum er útkoman þessi:

Kostnaðarliðir	Á malar- vegi	Á rykbundn. vegi	Á malbikuðum vegi
Hjólbarðar	28 000	19 000	18 000
Viðhaldskostnaður	51 000	21 000	9 000
Brennsluefni og olíur	32 000	25 000	25 000
	Alls kr. 111 000	65 000	52 000
	Kostnaðarlutfall 2,0	1,2	1,0

Þessar upplýsingar er að finna í skýrslu frá landsþingi Félags íslenskra bifreiðaeigenda 1970.

Það er skoðun flutningsmanna, að lagning slitlags á talsverðan hluta hins íslenska þjóðvegakerfis verði fjárfesting, sem muni borga sig á skömmum tíma.