

Sp.

44. Tillaga til þingsályktunar

[43. mál]

um að hraða gerð samgönguáætlunar fyrir Norðurland.

Flm.: Lárus Jónsson, Gunnar Gíslason, Halldór Blöndal,
Eyjólfur K. Jónsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að hraða gerð samgönguáætlunar fyrir Norðurland. Skal að því stefnt, að sérstök byggðaáætlun um vegi, brýr, hafnir og flugvelli á Norðurlandi fyrir a. m. k. næstu tvö ár verði staðfest af stjórnvöldum eigi síðar en um n. k. áramót.

Greinargerð.

Furðuleg vinnubrögð hafa ríkt undanfarin tvö ár við gerð samgönguáætlunar fyrir Norðurland. Áætlunin hefur verið unnin í eitt ár í senn og bæði árin verið svo síðbúin, að engin tók hafa verið á því að undirbúa ýmsar verklegar framkvæmdir, sem áætlunin gerði ráð fyrir. Því hefur tekist að fresta framkvæmdum á þeim forsendum, að ónógur undirbúningur komi í veg fyrir framkvæmdir, þótt staðreyndin hafi verið sú, að síðbúin áætlunargerð hafi valdið seinkun undirbúnings. Svo rammt kvað að á yfirstandandi ári, að samgönguáætlun fyrir árið 1973 var ekki lokið fyrr en eftir að Alþingi lauk störfum í vor, og kvartaði Vegagerð ríkisins að vonum yfir því, að ýmsir verkþættir áætlunarinnar kæmst augljóslega ekki í framkvæmd vegna þess, hversu hún væri síðbúin, þar sem henni var vart lokið fyrr en verklegar framkvæmdir voru hafnar á sumrinu. Aðstaða þingmanna var engin til þess að hafa áhrif áætlunargerðina, og má geta nærri, hversu tekist hafi til um að samræma hana almennri vegáætlun.

Ekki er þó öll saga sögð um furðuleg vinnubrögð stjórnvalda að því er varðar samgönguáætlun Norðurlands. Áætlunargerðin hafði verið undirbúin af heimamönnum á árunum 1969 og 1970. Árið 1971 ákvað fyrrverandi ríkisstjórn að fela Efnahagsstofnuninni að gera Norðurlandsáætlun í samgöngumálum. Í samræmi við þetta lagði Efnahagsstofnunin tillögur sínar fyrir Fjórðungssamband Norðlendinga. Um þetta segir svo í skýrslu Áskels Einarssonar framkvæmdastjóra Fjórðungssambandsins á þingi þess 4. og 5. sept. 1972: „Efnahagsstofnunin lagði til, að um 196 millj. kr. væri varið til samgönguáætlunar Norðurlands á árinu 1972. Þessi fjárhæð skyldi skiptast á milli greina þannig, að til vega ætti að verja 126 millj. kr., til hafna 56 millj. kr. og flugvalla 12 millj. kr.“ Síðan segir í skýrslu framkvæmdastjóra Fjórðungssambandsins: „Eins og kunnugt er, voru framlög til hafna og flugvalla alveg felld niður úr áætlun fyrir 1972. Framlag til vega var lækkað niður í 100 millj. kr. og síðan hækkað í 120 millj. Nú virðist vera að koma í ljós, að viðbótin, 20 millj., verði sennilega skorin niður í ár. .“ Ítrekuð mótmæli bárust frá Fjórðungssambandinu við þessum vinnubrögðum, en allt kom fyrir ekki.

Þannig var staðið að samgöngumálalætti Norðurlandsáætlunar á fyrsta framkvæmdarári, þ. e. a. s. 1972. Við þessa umsögn framkvæmdastjóra Fjórðungssambands Norðlendinga er einungis því að bæta, að það reyndist rétt, að umræddar 20 millj., sem framlag til áætlunarinnar hafði verið hækkað um í meðförum Alþingis, var algjörlega skorið niður af ríkisstjórninni og hefur aldrei verið framkvæmt fyrir þá fjárhæð skv. áætluninni.

Þá segir einnig orðrétt í umræddri skýrslu framkvæmdastjórans:

„Eins og menn hafa vafalaust tekið eftir, gerði vegáætlun aðeins ráð fyrir 620 millj. kr. til samgönguáætlunar Norðurlands á tímabilinu 1972—1975. Samkvæmt frumáætlunum vegamálastjóra var áætlaður kostnaður við vegabætur á þeim leiðum, sem samgönguáætlunin nær til, 1650 millj. kr. á verðlagi árána 1970—1971. Ef tekið er tillit til þeirra verðlagsleiðréttinga, sem gerðar voru á Austfjarðaáætlun, eða 25%, er framkvæmdaþörfin 2062 millj. Miðað við sama hlutfall og gengið er frá í Austurlandsáætlun, þ. e. a. s. 55% framkvæmdaþarfar, þá ættu að koma í hlut Norðlendinga 1134 m.kr. í 5 ár, sem svarar 226 m.kr. á ári að meðaltali. Svo virðist sem þessi vegáætlun skili Norðlendingum aðeins rösklega helmingi þessarar fjárhæðar.“

Ekki tók betra við, þegar unnið var að gerð samgönguáætlunar fyrir Norðurland fyrir árið 1973. Vegamálaþátturinn var byggður á sams konar grunni og 1972 og alls ekki reiknað með að framkvæma fyrir 20 millj. frá árinu 1972, sem samþ. voru af Alþingi. Flugmálaþátturinn varð aðeins 24 millj. kr. og hafnamálaþátturinn 18 millj. kr., en í uppkasti Framkvæmdastofnunar hafði verið gert ráð fyrir 25 millj. kr. í þennan þátt. Brýn nauðsyn þótti hins vegar á síðustu stundu að skera niður hafnarframkvæmdir í Ólafsfirði, en það veldur öngþveiti í höfninni þar á þessu ári. Sérstakan vanda hafði þó í för með sér, að áætlunin varð svo síðbúin, að ýmsir þættir hennar voru mjög vanundirbúnir, þegar hefja átti framkvæmdir.

Fjórðungssamband Norðlendinga hefur að vonum gagnrýnt þessi vinnubrögð stjórnvalda harðlega. Krafa þess f. h. heimamanna er, að þessi áætlun verði unnin þannig, að unnt sé að miða við hana framkvæmdir fram í tímann og að fjárhæðir til framkvæmda verði ekki minni en tíðkast um hliðstæðar áætlanir, enda viðurkennt, að byggðavandinn er ekki minni á Norðurlandi en í öðrum landshlutum.

Á nýloknu Fjórðungspingi Norðlendinga var samþykkt svo hljóðandi ályktun um samgönguáætlun fyrir Norðurland:

„Fjórðungsping Norðlendinga ítrekar fyrri tillögur sínar um samgönguáætlun Norðurlands og leggur höfuðáherslu á, að lokið verði við gerð þátta samgönguáætlunarinnar fyrir n. k. áramót. Fjórðungspingið leggur áherslu á, að fjármagn verði stóraukið til áætlunariunnar og núverandi tölur í vegáætlun verði a. m. k. leiðréttar í samræmi við verðlagsbreytingar. Jafnframt verði skilað aftur til samgönguáætlunarinnar því fé, sem fellt var niður á árinu 1972.“

Þessi tillaga er flutt til þess að leggja áherslu á framangreindar rökstuddar tillögur sveitarstjórnarmanna á Norðurlandi. Svo sem fram kemur í fskj., er einsýnt, að gögn og undirbúningur skortir ekki til áætlunargerðarinnar, auk þess sem einungis er lagt til, að stjórnvöld staðfesti í tíma áætlun fyrir næstu 2 ár sem áfanga á þeirri leið að koma til móts við þarfir Norðlendinga í samgöngumálum, eins og þær eru metnar af áætlunardeild Framkvæmdastofnunarinnar á fylgiskjalinu.

Fylgiskjal.

FRAMKVÆMDASTOFNUN RÍKISINS

9/10/1973.

Áætlunadeild

Samgönguáætlun Norðurlands.

Heildarstærð áætlunar 1974—1978.

Vegaframkvæmdir.

Vegakaflar, sem ná 12% afk.vöxtum, m. v. framkv. 1978 1 060.4 m.kr.

Þar af hraðbrautir og varanl. slitl. á kaflanum

„Veigastaðir—Miðvík“ 295.2 m.kr.

Þar af þjóðbr. og landsbr. með malarslitlagi .. 765.2 —

Framkvæmdir réttlættar vegna kröfu um lágmarksárangur .. 325.0 —

Framkvæmdir alls	1 385.4 m.kr.
Par af þjóðbr. og landsbr. án varanl. slitlags	1 090.2 —
Aðalleiðir, sem fullnægjandi arðsemisath. hefur ekki farið fram á	171.3 m.kr.
Lauslega áætluð þörf fyrir varanl. slitlag umfram það, sem kannað hefur verið	800.0 —
Heildarþörf vegaf framkvæmda á aðalleiðum á Norðurlandi 1974—1978/80	2 356.7 m.kr.
Áætluð heildarþörf á landinu á sama tíma	8 000.0 m.kr.

Áætlaðar framkvæmdir 1974.

Vegir og brýr alls	1 540.0 m.kr.
Par af landsbr. u. þ. b.	200.0 —
Aðalleiðir	1 340.0 m.kr.

Árlegar framkvæmdir í landinu alls á aðalleiðum m. v. 7% árlegan vöxt, 2 tilvik.

	Tilvik I		Tilvik II	
	Árl. framkv.	Uppsafnað	Árl. framkv.	Uppsafnað
1974	1 340	1 340	1 100	1 100
1975	1 434	2 774	1 177	2 277
1976	1 534	4 308	1 259	3 536
1977	1 642	5 950	1 348	4 884
1978	1 756	7 706	1 442	6 326
1980	1 879	9 585	1 543	7 869
1981	2 011	11 596	1 651	9 519
1982	2 152	13 748	1 766	11 286

Framkvæmdir á Norðurlandi yrðu 29.5% af heild eða 395 m.kr. 1973 og 518 m.kr. 1978 skv. tilviki I, og 325 m.kr. 1973 og 425 m.kr. 1978 skv. tilviki II.

Ef gert er ráð fyrir, að samgönguáætlunin nái ekki til hraðbrauta né varanlegs slitlags annars staðar, en allar aðrar framkvæmdir nefndar hér að framan, yrði heildarþörf 1 261.5 m.kr. eða um 250 m.kr. á ári.

Flugmálaframkvæmdir.

Framkvæmdarþörf samkvæmt áætlun flugmálastjóra frá 1972 er 215 m.kr. m. v. verðlag 1973. Er þá gert ráð fyrir heldur lengri flugbrautum á Sauðárkróki (1 500 m), Akureyri (2 300 m) og Húsavík (1 500 m). Miðað er við, að flugvöllurinn á Akureyri dugi fyrir millivegalengdapotur, flugvellirnir á Sauðárkróki og Húsavík miðist við áætlunarflug F-27, flugvellirnir á Blönduósi, Siglufirði, Grímsey, Raufarhöfn, Þórshöfn og Vopnafirði miðist við reglubundið flug u. þ. b. 20 farþega flugvéla með „STOL“-eiginleikum, en aðrir flugvellir miðist við leigu- og sjúkraflug lítilla flugvéla.

Miðað er við malbikaða braut á Akureyri, en malbikaða brautarenda á Sauðárkróki og Húsavík. Búast má við, að malbikun flugbrautanna á Sauðárkróki og Húsavík kosti 100—150 m.kr. til viðbótar.

Hér er reyndar um mjög grófar tölur að ræða, og víða er upptalning framkvæmda í meðfylgjandi töflu ófullnægjandi. Sé ekki gert ráð fyrir malbikun nefndra flugbrauta, má búast við, að framkvæmdarþörf 1974—1978/80 sá a. m. k. 215—250 m.kr., en 315—400 m.kr., ef malbikun nefndra flugbrauta er tekin með.

**Frumáætlun um þarfir í flugmálaframkv.
á Norðurlandi.**

	Alls	Flugbr. og hlað	Flugstöð	Öryggisbún. á flugbr.	Flugöryggis- þjónusta
Gjögur	3.5	3.0	0.2	0.3	—
Hólmavík	2.9	1.8	0.8	0.3	—
Hvammstangi	1.3	—	1.0	0.3	—
Blönduós	4.3	3.0	1.0	0.3	—
Sauðárkrókur	53.8	33.4	6.4	10.6	3.4
Siglufjörður	3.3	0.4	2.3	0.5	0.1
	Alls	Flugbr. og hlað	Flugstöð	Öryggisbún. á flugbr.	Flugöryggis- þjónusta
Grímsey	10.6	10.0	—	0.5	0.1
Ólafsfjörður	6.4	5.9	—	0.5	—
Akureyri	78.3	45.9	9.7	10.3	12.4
Húsavík	30.0	9.6	6.4	7.4	6.6
Kópasker	1.0	0.3	—	0.5	0.2
Raufarhöfn	7.7	5.6	0.8	0.8	0.5
Þórsöfn	26.9	16.7	—	9.7	0.5
Vopnafjörður	8.7	5.5	2.3	0.6	0.3
Óstaðsett	0.6	—	—	—	0.6
	239.3	141.2	30.9	42.6	24.7
Þar af unnið 1973	24.0				
Viðbótarþörf	215.3				

**Vegaframkvæmdir réttlættar vegna kröfu
um lágmarksárangur (verðlag 1973).**

	Kostnaður alls	Framkv. 1972/73	Eftirst.	Afköst m. v. 1973
Hólmavíkurvegur	82.0	—	82.0	
Um Selá	8.1	—	8.1	7%
— Prestbakka	16.7	—	16.7	1%
Kolbeinsá—Guðlaugsvík	20.6	—	20.6	5%
Hvalsá—Heiðarbær	36.6	—	36.6	5%
Skagastrandarvegur	63.8	17.0	46.8	8%
Siglufjarðarvegur	36.4	20.1	16.3	
Um Höfðahóla	7.2	4.5	2.7	7%
Móskógur—Brúnastaðir	29.2	15.6	13.6	9%
Ólafsfj.v., Ólafsfj.—Reykjaá	39.2	—	39.2	9%
Norðausturvegur	205.9	7.2	198.7	
Auðbjargarst.—Laufás	23.9	—	23.9	7%
Sævarland—Svalbarðsá	77.9	7.2	70.7	3%
Skerþúfuás—Syðribrekka				
Þórshöfn—Vopnafjörður	104.1	—	104.1	5%
SAMTALS	427.3	44.3	383.0	
Áætluð þörf til 1978 alls			325 m.kr.	