

Sp. 20. Tillaga til þingsályktunar [17. mál]

um aukinn stuðning við varanlega gatnagerð í þéttbýli og rykbindingu þjóðvega.

Flm.: Helgi F. Seljan, Jónas Árnason, Stefán Jónsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að gera þegar í stað róttækar ráðstafanir til þess að auðvelda sveitarfélögum að standa að varanlegri gatnagerð.

Stefnt verði að gerð 5 ára framkvæmdaáætlunar á sviði varanlegrar gatnagerðar, sem taki til allra þéttbýlisstaða með 200 íbúa og fleiri.

Í þessu skyni skal m. a. leitað eftirtalinna leiða:

1. Ríkið útvegi sveitarfélögum lánsfé til framkvæmdanna.
Á framkvæmdaáætlun ríkisins hvert ár skal vera ákveðin upphæð til varanlegrar gatnagerðar í þéttbýli. Fé þetta skal lánað sveitarfélögum með hagstæðum kjörum.
2. Hluttur sveitarfélaga af bensínskatti verði aukinn svo, að hið svokallaða þéttbýlisvegafé tvöfaldist.
Einnig verði endurskoðaðar reglur um úthlutun fjárins og fólksfjöldatakmörk þeirra sveitarfélaga, sem fjárins njóta.
3. Ríkið taki á sig stórákna hlutdeild í lagningu bundins slitlags á þjóðvegi, sem liggja um kaupstaði og kaupsýn.
Jafnhliða þessu skal gert verulegt átak í því af hálfu ríkisins að rykbinda þjóðvegi, þar sem þeir liggja um bæjarhlöð bænda og gegnum ræktunarlönd.

Greinargerð.

Ástæðurnar fyrir flutningi þessarar tillögu eru margþættar.

Eitt helsta verkefni fjölmargra sveitarfélaga er varanleg gatnagerð, þar sem ýmist er um að ræða steiptar götur, malbikaðar eða lagðar olíumöl. Sveitarfélögin eiga hins vegar víðast hvar í erfiðleikum við að leysa þetta stóra og viðamikla verkefni af hendi svo fljótt sem krafa er gerð til af hálfu íbúanna. Og fyrir þeirri kröfu liggja auðsæjar og eðlilegar ástæður.

Hér er um að ræða eitt mesta framfaramál sveitarfélaganna. Með tilkomu varanlegra gatna er um hreina gerbyltingu að ræða. Breytingin á svipmóti og öllu ytra útliti staðanna er undraverð.

Inn í þetta fléttast óneitanlega heilbrigðis- og umhverfisvernd. Í rigningartíð hafa gömlu, óhæfu göturnar verið eintóm forarleðja, í þurrviðri sumarsins hefur þessi for breyst í mikla rykmekki. Aukið hreinlæti, aukin hollusta fylgja í kjölfar varanlegrar gatnagerðar.

Og ekki má gleyma því, hvert jafnréttismál hér er á ferð. Hingað til hefur nær eingöngu verið um að ræða einkarétt þeirra, sem á fjölmennustu stöðunum búa, að hafa viðunandi götur.

Sá aðstöðumunur, sem hér hefur verið á, nær mjög að jafnast með stórátaki hinna fjölmörgu minni sveitarfélaga, sem nú telja þetta eitt höfuðverkefni sitt. En þar er komið að því vandamáli, sem er aðaltilefni þessarar tillögu, hvernig sveitarfélögin fái ráðið við þetta verkefni fjárhagslega.

Til þess að auðvelda sveitarfélögunum að ráða fram úr þeim örðugleikum, sem við þeim blasa vegna stórfamkvæmda á þessu sviði, þarf að leita nýrra leiða til úrbóta, og á það er bent í tillögunni, auk þess sem fleiri leiðir má eflaust finna. Nauðsyn skipulagðrar áætlunar er undirstrikuð sem eðlileg forsenda þess stórátaks, sem framundan er.

Eðlilegt hlýtur að teljast að miða hér við 5 ára áætlun um framkvæmdir og í kjölfar hennar nauðsynlega fjármögnun framkvæmdanna. Þá fjármögnun má eflaust hugsa sér með ýmsu móti, en í tillögunni eru settar fram nokkrar hugmyndir.

Það hlýtur að teljast sjálfsagt, að ríkisvaldið hafi forgöngu um að auðvelda sveitarfélögunum aðgang að fjármagni með hagstæðum kjörum, auk þeirrar fyrirgreiðslu, sem Lánasjóður sveitarfélaga veitir. Til að freista þess að tryggja það er lagt til, að á framkvæmdaáætlun sé árlega varið ákveðinni upphæð í þessu skyni. Þessa upphæð mætti eins hugsa sér að einhverju leyti sem beint framlag ríkissjóðs til framkvæmdanna.

Þá er lagt til, að hluttur sveitarfélaga í bensínskattinum verði aukinn, enda hlýtur það að teljast sanngirnismál.

Þéttbýlisvegaféð er langt frá því að vera fullnægjandi framlag af ríkisins hálfu, þegar um er að ræða svo umfangsmiklar framkvæmdir sem hér eru á döfinni. Nú gildir íbúafjöldinn einn um skiptingu þéttbýlisvegafjárins. Með tilliti til sérstöðu Reykjavíkur væri ekki óeðlilegt, að hlutur hennar yrði minnkaður næstu 5 ár svo og fleiri þeirra sveitarfélaga, sem lengst eru hér komin í framkvæmdum. Einnig þarf að taka aukið tillit til allrar aðstöðu, lengdar á gatna-kerfi og umferðarþunga í þeim sveitarfélögum, þar sem þjóðvegir liggja í gegn. Þar verður reyndar, eins og lagt er til í tölulíð 3 í tillögunni, að koma til algerlega breytt fyrirkomulag, þar sem ríkið hlýtur að axla þyngsta byrði.

Það mælir engin sanngirni með því, að sveitarfélag kosti nær algerlega varanlegt slitlag á þjóðvegi, sem liggja oft eftir endilöngum þéttbýlisstöðunum. Þetta viðgengst nú í dag, en verður að gerbreystast. Skv. núgildandi lögum njóta sveitarfélög með minna en 300 íbúa ekki framlags af þéttbýlisvegafé. Hér er lagt til, að þetta mark færist niður í 200 íbúa, en mætti þó gjarnan miða við aðra tölu eða jafnvel alla þéttbýlisstaði. Hér er tvímælalaust um sanngirnismál að ræða.

Að lokum er í tillögunni vikið að þeirri brýnu nauðsyn, sem á því er að rykbinda á einhvern hátt þá hluta þjóðveganna, sem liggja um bæjarhlöð og ræktunarlönd og þar sem umferð er einhver að ráði. Það er ekki nóg, að bændur og fólk þeirra standi í rykmekki við heyskapinn, heldur fylgir rykið heyinu heim í hlöðu, og þannig glímir bóndinn við þetta vandamál yfir veturinn einnig. Hér þarf einnig úr að bæta, þótt eflaust sýnist mörgum, að hér sé fram á mikið farið. Þar sem það er unnt þarf að rykbinda slíka vegarkafla, og mætti einnig í því efni hugsa sér áætlun til fimm ára að hrinda því nauðsynlegasta í framkvæmd.

Nánar verður gerð grein fyrir tillögunni og röksemdum fyrir henni í framsögu, en hún er flutt í annað sinn nær óbreytt.