

Svar

innanríkisráðherra við fyrirspurn Sigurðar Inga Jóhannssonar um viðhald vega.

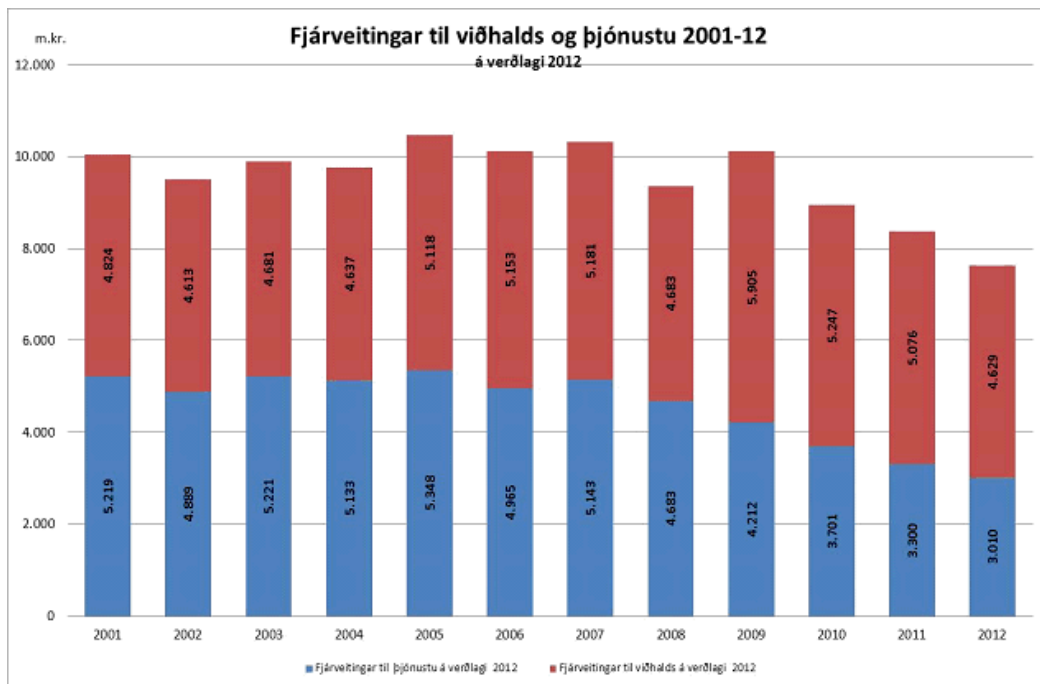
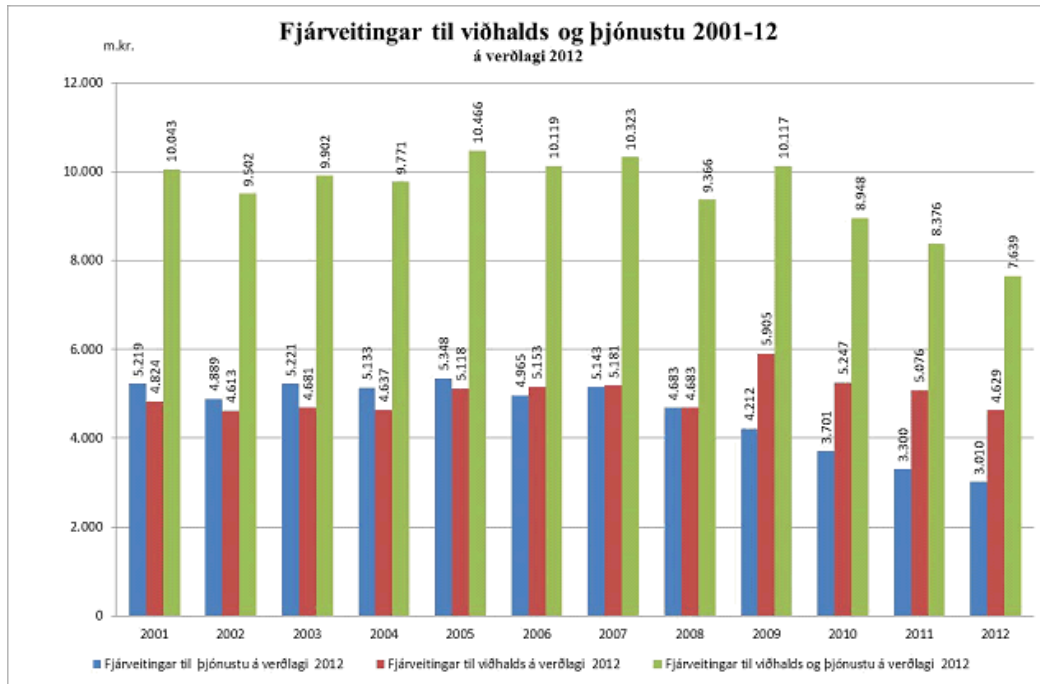
Fyrirspurnin hljóðar svo:

1. *Hvernig hefur niðurskurður síðustu ára komið niður á viðhaldi vega:*
 - a. *sumarþjónustu (vegheflun, ofaniburður o.fl.),*
 - b. *vetrarþjónustu (snjómokstur, háلكuvarnir o.fl.)?*
2. *Hver er þróun útgjalda í viðhaldsþjónustu Vegagerðarinnar sl. 10 ár?*
Svar óskast sundurliðað eftir kjördæmum eða landsvæðum.

Þjóðvegakerfi landsins er um 13.000 km og eru fjárveitingar til viðhalds og þjónustu ætlaðar til að reka allt vegakerfið sumar og vetur og sjá til þess að viðhalda þeim verðmætum sem bundin eru í því. Á undanförunum árum hefur kostnaður við þessi verkefni numið rúmum 10 milljörðum kr. á ári miðað við áætlað verðlag á miðju ári 2012. Frá árinu 2010 hafa fjárveitingar til þessara verkefna farið minnkandi og á árinu 2012 er gert ráð fyrir um 7,6 milljörðum kr. til verkefnanna. Bygging, viðhald og þjónusta vega er samhangandi verkefni og ef fjármagn er minnkað í einn þáttinn hefur það áhrif á hina, þannig að ef dregið er úr viðhaldi eykst kostnaður við þjónustu og á sama hátt eykst kostnaður við viðhald og þjónustu þegar ný- og endurbygging vega dregst saman.

Vegir verða fyrir miklu ytra álagi, bæði frá umferð og umhverfi og þeir hlutar sem verða fyrir mestu álagi brotna niður og þarf að endurnýja eða endurbyggja með reglulegu millibili. Verðmætustu hlutar vega og jafnframt þeir sem verða fyrir mestri áraun eru efstu lögin, slitlag og burðarlag.

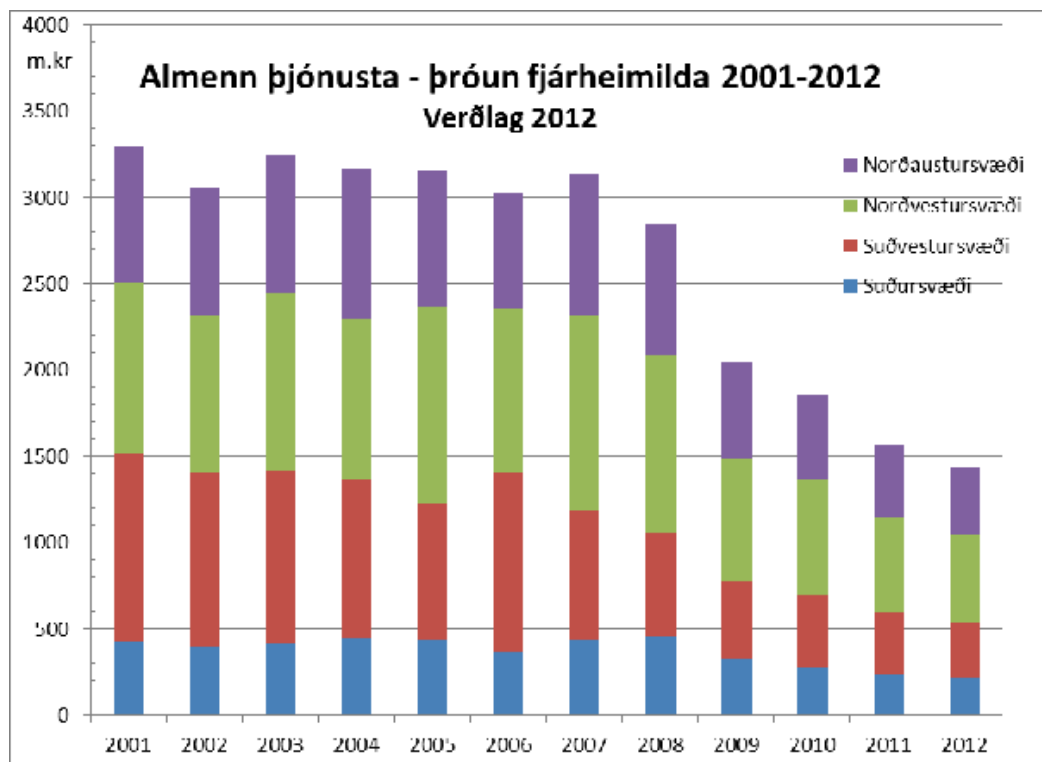
Með minnkandi fjárveitingum hefur verið dregið úr endurbótum og styrkingum á vegakerfinu og reynt að nota ódýrari aðgerðir við viðhald slitlaga, með því að setja bætur og fylla í hjólför á verstu stöðunum í stað þess að leggja nýjar yfirlagnir. Á fáum árum verður vegakerfið með þessu móti ósléttara og ójafnara, sem dregur úr umferðaröryggi, auk þess sem þjónusta við þessa vegi verður dýrari en ulla. Á undanförunum árum hafa verið tekin í notkun ný vegamannvirki og nýjar leiðir, sem strax leiða til aukins kostnaðar við þjónustu sumar og vetur og til lengri tíma aukins viðhaldskostnaðar. Stór hluti vegakerfisins er þó gamall og byggður fyrir minni og léttari umferð en nú er og mun fara mjög hratt aftur verði endurbótum ekki sinnt.



Á stólparitunum hér að framan má sjá fjárveitingar til viðhalds og þjónustu þjóðvega á tímabilinu 2001–2012 á áætluðu verðlagi 2012 settar fram með mismunandi hætti.

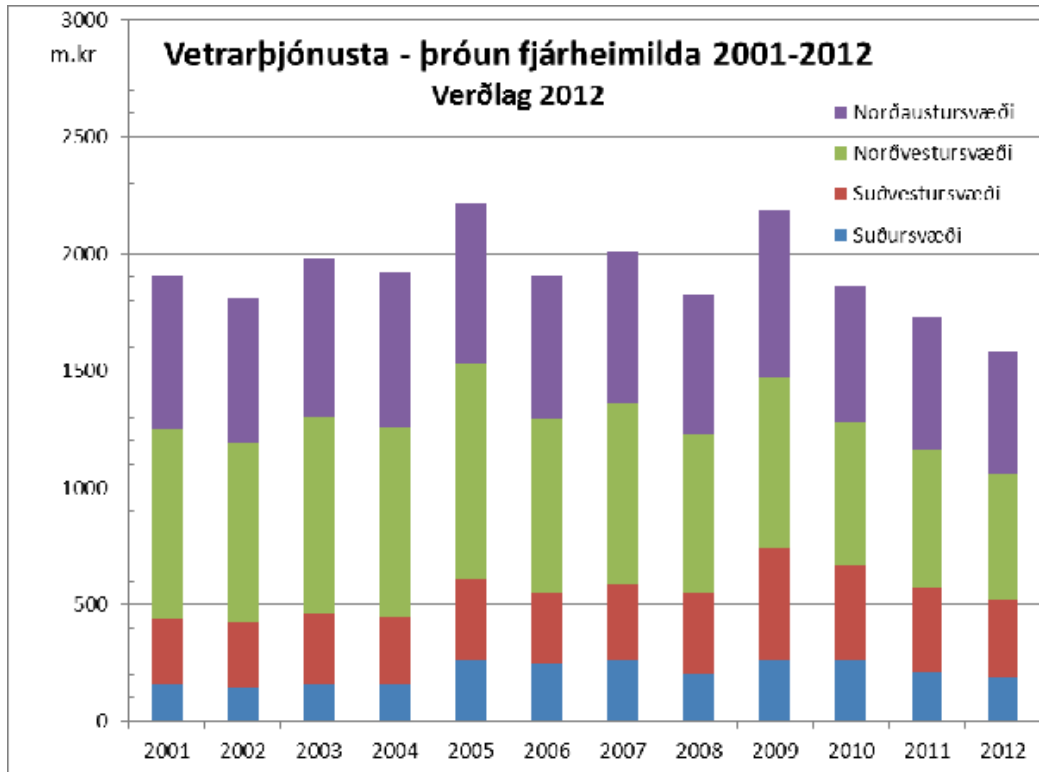
Þjónusta við vegfarendur er einkum tvíþætt, annars vegar er um að ræða þá þjónustu sem framkvæmd er á vegum og vegamannvirkjum og hins vegar beina þjónustu við vegfarendur. Þjónustuverkefni á vegakerfinu felast í viðgerðarvinnu og öðrum þeim aðgerðum sem nauðsynlegar eru til að viðhalda því ástandi sem fyrir er og ætla má að þurfi að vera til að uppfylla greiða umferð og mikið umferðaröryggi. Aðgerðir þessar felast einkum í viðgerðum og rekstri á vegum og vegamannvirkjum, vegmerkingum og vetrarþjónustu, þ.e. snjómokstri og hálkuvörnum.

Viðhaldsverkefni felast fyrst og fremst í aðgerðum sem miða að því að viðhalda þeim verðmætum sem liggja bundin í vegakerfinu og auka öryggi þess. Þar er m.a. um að ræða endurnýjun á slitlögum, styrkingar og endurbætur, viðhald brúa, varnargarða, jarðganga og umferðaröryggisáðgerðir af ýmsum toga.



Á stólparitinu hér að framan eru sýndar fjárheimildir til almennrar þjónustu (sumarþjónustu) á tímabilinu 2001–2012 á áætluðu verðlagi 2012. Á línuritinu má sjá að fjárheimild á árinu 2012 er um helmingur af heimildum árinna 2001–2008.

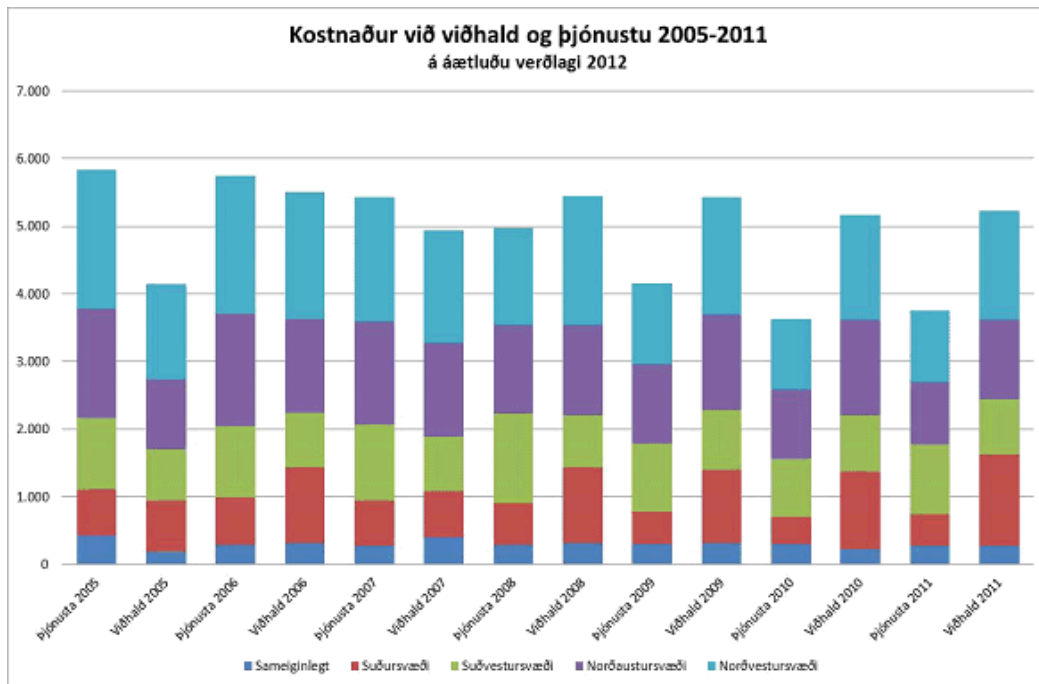
Í fjárlögum er ein fjárveiting til þjónustu sem Vegagerðin skiptir milli sumar- og vetrarþjónustu og milli svæða.



Á stólparitinu hér að framan eru sýndar fjárheimildir til vetrarþjónustu á tímabilinu 2001–2012 á áætluðu verðlagi 2012.

Á árinu 2009 var vetrarþjónusta skert, þjónustustigið var lækkað með fækkun snjómokstursdaga og styttri daglegum þjónustutíma. Fjárheimild á árinu 2012 er áætluð 1.580 millj. kr. og eru það einungis um 70% af áætluðum kostnaði eftir þá skerðingu. Á árinu 2011 er kostnaður við vetrarþjónustu um 2.200 millj. kr. sem er nálægt reiknaðri lágmarkspörf, eða um 40% yfir þeirri fjárheimild sem áætluð er á árinu 2012.

Í eftirfarandi stólparitum er sýndur kostnaður við viðhald og þjónustu þjóðvega frá árinu 2005, skipt eftir svæðum Vegagerðarinnar. Kostnaður er á áætluðu verðlagi á miðju ári 2012. Árið 2004 gekk í gildi skipulagsbreyting hjá Vegagerðinni þar sem landinu er skipt í fjögur svæði í stað sjö umdæma áður. Árið 2005 er fyrsta heila árið með þessari skiptingu. Samanburður við fyrri ár er því ekki marktækur. Kostnaður er eðlilega breytilegur milli svæða vegna stærðar vegakerfis og umferðar. Einnig er kostnaður breytilegur á hverju svæði milli ára þar sem fjárheimildir og kostnaður fer eftir ástandi og verkefnum á hverjum stað á hverjum tíma.



Sé eingöngu horft á heildarkostnað þjónustunnar má sjá af línuritinu hér að aftan að tekist hefur að lækka kostnað við þennan lið um 35%, en leitað hefur verið allra leiða í niðurskurði, sparnaði og hagræðingu eins og kostur er án þess að ganga verulega á umferðaröryggi. Samt sem áður hefur ekki tekist að ná kostnaði niður í þær fjárveitingar sem ætlaðar eru til þessara verkefna, en á árinu 2011 námu fjárveitingar um 80% af kostnaði ársins. Með þessum niðurskurði er verulega farið að ganga á ástand vegakerfisins og verður að teljast varasamt að halda áfram á þessari braut. Þar sem fastur kostnaður er um 40% af heildarkostnaði er nokkuð ljóst að lengra verður vart gengið nema gengið verði alvarlega á þjónustustig og umferðaröryggi. Sé horft á stærstu kostnaðarliðina þá er heflun vega í lágmarki og vart verjandi að skera þar niður, rykbindingu mætti hugsanlega draga úr (sem þó kemur niður á endingu malarslitlaganna), veglýsingu má draga úr með því að stytta enn meira lýsingartíma eða að slökkva alveg á lýsingu og skerðing á viðhaldi vegmerkinga og vegstika dregur verulega úr umferðaröryggi.

Varðandi vetrarþjónustuna er fátt til ráða til að halda kostnaði innan fjárveitinga, nema að skerða þjónustustig og umferðaröryggi verulega. Skerðing á umferðaröryggi verður að teljast mjög þungbær ákvörðun. Til að gefa dæmi um slíkar aðgerðir og gróflaga áætluð kostnaðarleg áhrif þeirra má t.d. nefna eftirfarandi: að sleppa öllum hálkuvörnum skilar um 300 millj. kr., að fækka mokstursdögum um einn á helstu þjónustuleiðum og stytta þjónustutíma skilar um 100 millj. kr., að sleppa helmingamokstri skilar um 30 millj. kr., að moka aðeins hægri akrein á 2+2 vegum skilar um 50 millj. kr. o.s.frv. Aðrar aðgerðir til að ná niður kostnaði verða að teljast óraunhæfar svo sem að fella niður mokstur á ákveðnum leiðum, svo sem um Möðrudalsöræfi, á Siglufjarðarvegi norðan Fljóta, á Strandavegi, sunnanverðu Snæfellsnesi o.s.frv., þ.e. á leiðum sem tengja þéttbýli og komast má að eftir öðrum leiðum.

Undir núverandi kringumstæðum má ljóst vera að hverri tillögu um aukna þjónustu verður að fylgja tillaga um sambærilegan niðurskurð annars staðar.

