

**Sp. 1005. Tillaga til þingsályktunar [336. mál]**  
um gerð langtímaáætlunar um vegagerð.

Frá fjárveitinganefnd.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta Vegagerð ríkisins gera í samráði við fulltrúa þingflokka langtímaáætlun um framkvæmdir í nýbyggingum vega og brúa á stofnbrautum og þjóðbrautum.

Fjárhagslegar forsendur áætlunarinnar séu þær, að 2.2% af vergri þjóðarframleiðslu sé að meðaltali varið til vegagerðar samkvæmt vegáætlun. Hlutfall þetta ber að skoða sem lágmark, en það skal aukið í 2.4% innan 3 ára, og skal áætlunin þannig úr garði gerð að auka megi framkvæmdahraða ef meira fjármagn kemur til en hér er gert ráð fyrir. Skal það m. a. gert með því að taka fyrir langa og heillega vegarkafla.

Áætlunartíminn skal vera 12 ár og skal framkvæmdum skipt niður í 3 tímabil, 4 ár hvert. Jafnframt skal gerð grein fyrir því í áætluninni, hverjar framkvæmdir eru eftir til að koma vegakerfinu í viðunandi horf, eins og það er metið á hverjum tíma. Langtímaáætlun þessi skal endurskoðuð fjórða hvert ár, og þá bætt við nýju fjögurra ára tímabili í stað þess er lauk.

Við gerð áætlunarinnar skal stefnt að eftirfarandi jafngildum markmiðum:

1. Vegir hafi fullt burðarþol (10 t.) allt árið.
2. Vegir séu byggðir upp úr snjó eftir því sem unnt er.
3. Bundið slitlag sé lagt á vegi, þar sem gera má ráð fyrir að umferð verði meiri en 100 bílar á dag allt árið, þegar viðkomandi vegur hefur verið fullgerður. Enn fremur skal leggja slitlög á vegarkafla næst þéttbýliskjörnum, þó að umferð sé minni, og á vegarkafla sem yrðu óhóflega dýrir í viðhaldi sem malarvegir vegna skorts á hentugu malarefni. Stefnt skal að því, að bundið slitlag verði lagt á a. m. k.  $\frac{1}{4}$  hluta stofnbrauta í hverju kjördæmi og samfelldir kaflar í vegakerfinu verði lagðir bundnu slitlagi.
4. Tekið sé tillit til umferðaröryggis við uppbyggingu vega. Áætlun þessi skal lögð fyrir Alþingi eigi síðar en vorið 1982.

## Greinargerð.

### 1. Inngangur.

Á yfirstandandi þingi hafa verið fluttar tvær þingsályktunartillögur um þetta efni.

Önnur, tillaga ríkisstjórnarinnar, gerir ráð fyrir að Vegagerð ríkisins verði falið að gera áætlun yfir framkvæmdir í vegagerð til 20 ára, sem byggji á vissum markmiðum og fjárhagslegum forsendum.

Hin, tillaga nítján þingmanna Sjálfstæðisflokksins, nær til verkefna, sem nauðsynlegt er talið að framkvæma á næstu 12 árum, og er þeim að mestu leyti raðað í tillögunni.

Þessi tillöguflutningur sýnir mikinn áhuga á auknum framkvæmdum í vegagerð og jafnframt það álit, að fyrsta skref í þá átt sé að afla yfirlits um verkefnið, stærð þess og eðli, og gera síðan áætlun til langs tíma, þar sem röðun framkvæmda sé ákveðin í stærstu dráttum.

Fjárveitinganefnd tekur mjög undir þessi viðhorf og ítrekar sérstaklega í þessu samhengi, að áætlanagerð til langs tíma er hin mesta nauðsyn. Ber þar margt til. Undirbúningstími verka er nú mun lengri en áður vegna skipulagsákvæða, náttúruverndarsjónarmiða og aukins samráðs við hagsmunaaðila á öllum sviðum. Bundin slitlög krefjast lengri undirbúnings en malarvegir. Stór og flókin sérverkefni þarfnast rannsókna, sem oft eru tímafrekar. Loks má nefna að áætlanir til lengri tíma skapa grundvöll til skipulegra framkvæmda og bættrar nýtingar á fjármagni. Jafnframt er það skoðun nefndarinnar, að brýnt sé að ná samstöðu um þetta mál meðal þingmanna. Þingsályktunartillögu þessari er ætlað það hlutverk, og kæmi hún þá í stað áður nefndra tveggja tillagna.

### 2. Fjárhagslegar forsendur.

Fjárhagslegar forsendur hinna tveggja tillagna eru nokkuð mismunandi. Í tillögu ríkisstjórnarinnar er kveðið á um að 2.0% af vergri þjóðarframleiðslu skuli varið til vegamála, en fyrstu átta árin sé þetta hlutfall þó 2.1%. Í tillögu þingmanna Sjálfstæðisflokksins er þetta hlutfall ekki ákveðið beinlínis, en ætla má að heildarútgjöld til vegamála skv. henni yrðu 2.5—2.6% af vergri þjóðarframleiðslu. Til samanburðar má geta þess, að hlutfall árána 1964—1980 er 1.88% að meðal-

tali, hæst 2.36% 1972 og lægst 1.50% 1966. Fimm síðustu árin hefur hlutfallstalan verið frá 1.64% til 1.92%.

Báðar tillögurnar gera þannig ráð fyrir mun meira fjármagni til vegamála en verið hefur undanfarið. Einkum á þetta við um tillögu þingmanna Sjálfstæðisflokksins, en samkvæmt henni má gera ráð fyrir að nýjar framkvæmdir ykjast um 40—50% frá því sem reiknað er með í tillögu ríkisstjórnarinnar.

Það er skoðun fjárveitinganefndar, að mjög margar vegaf framkvæmdir séu þjóðhagslega arðbærar og einnig félagslega brýnar og því séu rök til þess, að fjármagni sé veitt til þeirra í ríkum mæli. Á hinn bóginn telur nefndin afar mikilvægt að fjárhagslegur grundvöllur langtímaáætlunar sé raunhæfur og að við hann verði staðið. Þetta atriði hefur reyndar úrslitaáhrif á tiltrú almennings til áætlunar af þessum toga og þar með gagnsemi áætlunanagerðarinnar í heild. Með hliðsjón af þessu leggur fjárveitinganefnd til að miðað verði við hlutfallið 2.2% af þjóðarframléiðslu, en það hlutfall skuli aukið í 2.4% innan 3 ára. Líta verður á þetta hlutfall sem lágmark og nefndin leggur áherslu á, að áætlunin verði með þeim hætti gerð, að auka megi framkvæmdahraða með skömmum fyrirvara, ef aukið fjármagn komi til.

Gert er ráð fyrir að Vegagerð ríkisins vinni að áætlunargerðinni í samráði við fulltrúa þingflokkanna.

### 3. Áætlunartími.

Í tillögunni er gert ráð fyrir 12 ára áætlunartíma sem skiptist í 3 tímabil, 4 ár hvert. Í áætluninni yrði hvert verk sett á ákveðið tímabil, en ekki tekin afstaða til þess, hvenær á tímabilinu það er framkvæmt. Verkefnum fyrsta tímabils yrði svo raðað á einstök ár í vegáætlun.

Til að hafa yfirlit yfir verkefnið á hverjum tíma er nauðsynlegt að gerð sé grein fyrir þeim verkefnum, sem ekki komast að í langtímaáætluninni, en talin eru nauðsynleg til að koma vegakerfinu í viðunandi horf.

Nauðsynlegt er að endurskoða langtímaáætlunina og bæta þá um leið við hana nýju tímabili, þannig að ávallt sé fyrir hendi áætlun fram í tímann um framkvæmdir í vegagerð. Eðlilegt er að endurskoðun fari fram á fjögurra ára fresti, þ. e. við aðra hverja endurskoðun vegáætlunar.

### 4. Markmið áætlunarinnar.

Í tillögunni eru skilgreind nokkur helstu markmið sem stefnt skuli að. Markmiðin lúta að alhliða uppbyggingu vegakerfisins, sem taki tillit til hinna margvíslegu þarfa umferðarinnar. Má þar nefna vetrarsamgöngur, óhindraða umferð á vorin, rekstrarhagkvæmni bifreiða á umferðarmeiri vegum, sparnað í viðhaldi vega og aukið öryggi vegfarenda.

Uppfylling tveggja fyrstu markmiðanna fylgist oft að, þannig að uppbygging til hurðarþols lyftir veginum venjulega einnig upp úr snjó. Einstakir staðir krefjast þó sérstaklega lausna vegna snjóþyngsla eða snjóflóða og skriðufalla, og þurfa þar að koma til sérstök mannvirki (jarðgöng, vegþekjur o. þ. h.). Í áætluninni skal tekið tillit til þessa.

Við ákvörðun um bundið slitlag þykir eðlilegt, að í megindrátum sé miðað við umferð. Umferðarmörk tillögunnar (100 bílar á dag yfir allt árið þegar vegur hefur verið fullgerður) eru ákveðin með það í huga að góð arðsemi fæst fyrir þá umferð. Ýmis frávík frá umferðarreglunni eiga þó fullan rétt á sér og er þeirra helstu getið í tillögunni. Til að tryggja að öll kjördæmi fái slitlög í nokkrum mæli gerir tillagan ráð fyrir að stefnt sé að lágmarki í þessum efnum. Þeir vegarkafar, sem fá bundið slitlag út á þetta ákvæði, eru stuttir miðað við heildarlengd bundinna slitlaga í áætluninni og munu raunar ná umferðarmörkunum á áætlunartímanum miðað við eðlilega umferðarþróun.

Þó að umferðarmörk séu nú ákveðin 100 bílar á dag er eðlilegt að þau mörk komi til skoðunar við endurskoðun áætlunarinnar.

Taka verður tillit til öryggissjónarmiða við uppbyggingu vegakerfisins og röðun framkvæmda í því skyni að draga úr slysum á þjóðvegum, en slysatiðni hér á landi er almennt nokkuð há.

#### 5. Tímamörk áætlunargerðar.

Í tillögunni er lagt til að langtímaáætlunin verði lögð fyrir Alþingi eigi síðar en vorið 1982. Tímamörkin eru ákveðin með það í huga, að þingmenn geti haft áætlunina til athugunar riflegan tíma áður en regluleg endurskoðun vegáætlunar fer fram.