

Sp.

588. Tillaga til þingsályktunar

[287. mál]

um tvöföldun Reykjanesbrautar.

Flm.: Kolbrún Jónsdóttir, Júlíus Sólnes.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að láta hefja nú þegar undirbúning að tvöföldun Reykjanesbrautar frá Hafnarfirði að Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Gert verði ráð fyrir því að lögð verði önnur akbraut við hliðina á hinn gömlu þannig að fullkomin hraðbraut með algerlega aðskildum akstursstefnum og tveimur akreinum í hvora átt tengi saman þessa tvo staði. Stefnt verði að því að ljúka verkinu fyrir árslok 1990. Þetta verkefni verði tekið út úr vegáætlun og meðhöndlað sem sjálfstætt verkefni óháð langtímaáætlun um vegagerð. Leitað verði leiða til þess að afla fjár til verksins utan vegáætlunar.

Greinargerð.

Reykjanesbrautin frá Hafnarfirði til Keflavíkur er fyrsti vegakafli þjóðvegakerfisins á Íslandi með bundnu slitlagi. Lagning vegarins á árunum 1963–1965 markaði tímamót í sögu vegagerðar á Íslandi. Ekki mátti draga það öllu lengur að leggja fullkominn veg milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkur því að þegar fyrir 20 árum var umferðin á milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins orðin svo mikil að malarvegurinn gamli var að syngja sitt síðasta. Með tilkomu nýja vegarins varð mikil breyting til batnaðar.

Flutningsgeta jókst gífurlega og öll umferð bíla milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins varð miklu greiðfærari. Þetta olli straumhörfum í öllum samskiptum milli íbúa þessara svæða og átti sinn þátt í því að efla atvinnulíf á Suðurnesjum. Um svipað leyti og nýi vegurinn var tekinn í notkun var öllu millilandaflugi beint til Keflavíkurflugvallar. Hafa allir flugfarþegar, sem koma og fara frá Íslandi, lagt leið sína um Reykjanesbrautina síðan. Reykjanesbrautin er því þjóðvegur allra landsmanna.

Umferð um Reykjanesbrautina hefur farið stöðugt vaxandi bæði fólksflutningar og vöruflutningar. Í vaxandi mæli eiga vöruflutningar til landsins með flugi þátt í því. Einnig er vaxandi samstarf atvinnufyrirtækja á Suðurnesjum og á höfuðborgarsvæðinu sem hefur í för með sér aukna umferð. Bættar samgöngur eru höfuðforsenda þess að tengja atvinnulíf þessara tveggja landsvæða saman þannig að Suðurnesin og höfuðborgarsvæðið geti runnið saman í eitt og hið sama atvinnusvæði. Þetta skiptir höfuðmáli í sambandi við byggðapróun á Suðurnesjum og möguleika til þess að nýta til fullnustu þá kosti sem hin nýja Flugstöð Leifs Eiríkssonar hefur upp á að bjóða. Talað hefur verið um tollfrjáls atvinnusvæði í námunda við flugstöðina og eins um byggingu miðstöðvar fyrir erlend viðskipti. Atvinnulíf hefur átt erfitt uppdráttar seinni árin á Suðurnesjum. Mikill samdráttur hefur verið í útgerð og iðnaður og verslun ekki styrkst að sama skapi. Tvöföldun Reykjanesbrautarinnar mundi

gjörbreyta allri aðstöðu fyrir Suðurnesjamenn og er það næg réttlætning fyrir því að hraða þessari framkvæmd.

Reykjanesbrautin í núverandi mynd fullnægir hvergi nærri þeim skilyrðum sem nú verður að gera til höfuðsamgönguæðar milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins. Með vaxandi umferð hefur umferðarslysum farið fjölgandi. Akstursskilyrði á Reykjanesbrautinni eru oft mjög slæm. Í rigningu og þöku eru umferðaróhöpp tíð. Á veturna myndast oft mikil hálka á örfáum mínútum. Umferðarslys orsakast þá af framúrakstri og útafakstri vegna þess að vegurinn er með umferð í báðar áttir. Í töflu eru tölur sem sýna umferðarmagn og fjölda umferðarslysa á Reykjanesbraut á ári hverju frá því að brautin var fullgerð í núverandi mynd. Dálkur ÁDU sýnir meðalfjölda bíla á sólarhring yfir árið, dálkur SDU meðalfjölda bíla á sólarhring fjóra sumarmánuðina og dálkur MDU mestu sólarhringsumferð ársins.

Tafla.

Umferð og slys á Reykjanesbraut.

Ár	MDU	ÁDU	SDU	Slys á ári
1965		1340		
1966			1530	
1967		1500		
1968		1540		
1969		1630		
<hr/>				
1975		2820	3220	
1976			3310	
1977		3250	3540	
1978		3240	3710	
1979		3240	3460	
1980		3120	3530	
1981		3130	3550	
1982	4000	3070	3590	90
1983	3900	3010	3670	110
1984	4100	3180	3930	107
1985	5300	3610	4170	100
1986	5400	3660	4310	124
1987				150 áætlað

Umferð á Reykjanesbraut er því greinilega ört vaxandi eftir nokkra stöðnun á árunum 1978–1982. Jafnnaðsynlegt og það var fyrir 20 árum að leggja veg með bundnu slitlagi milli Keflavíkur og Reykjavíkur er það nú að byggja fullkomna hraðbraut með aðskildum akstursstefnum. Hið fyrsta þarf að fullgera aðra vegbraut og gera nauðsynleg umferðarmannvirki þannig að nýja flugstöðin við Keflavík og höfuðborgarsvæðið tengist með hraðbraut samkvæmt bestu erlendum fyrirmyndum sem þolir mikla umferð og aksturshraða við hagstæð skilyrði. Það skref, sem stigið yrði með því að tvöfalda Reykjanesbrautina, er ekki endanlegt. Gera verður ráð fyrir því að stórauðnar samgöngur og vöruflutningar um Flugstöð Leifs Eiríkssonar muni eflaust, áður en langt um líður, kalla á enn fullkomnari samgöngur. Hugsanlega eigum við eftir að sjá hraðlest á einleinungi fara á milli flugstöðvarinnar og höfuðborgarsvæðisins á 10–20 mínútum.

Samkvæmt upplýsingum Vegagerðar ríkisins er talið að lagning nýrrar akbrautar við hliðina á hinni gömlu með nauðsynlegum lagfæringum og ráðstöfunum vegna flokkunar vegarins sem hraðbrautar kosti um einn milljarð króna.