

**Sp. 860. Tillaga til þingsályktunar**

um lendingarbætur og vegagerð vegna Hvalfjarðarferju.

Flm.: Pétur Ottesen, Jóhann Jósefsson, Guðmundur Í. Guðmundsson,  
Einar Olgeirsson, Hermann Jónasson.

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að verja úr ríkissjóði allt að 800 þús. kr. til lendingarbóta og vegagerða í sambandi við væntanlega ferju í Hvalfirði.

**G r e i n a r g e r ð .**

Tillaga þessi er flutt samkvæmt ósk bæjarstjórnarinnar á Akranesi, sem fram kemur í bréfi bæjarstjórans til Alþingis dags. 13. apríl þ. á.

Greinargerð bæjarstjórans um málið er prentuð sem fylgiskjal með tillögunni. Sömuleiðis bréf um sama efni frá félagi sérleyfishafa.

**Fylgiskjal I.**

**Greinargerð um Hvalfjarðarferjuna.**

**I. Yfirlit.**

Samgöngur milli Akraness og Reykjavíkur hafa fram á síðustu ár farið fram sjóleiðis. Fram til ársins 1945 virtist eðlilegt, að sjóleiðin væri farin, en það ár breyttist viðhorfið mjög mikið, og síðari hluta árisins samþykkti bæjarráð að fela

mér að athuga um kaup á hentugu ferjuskipi í Englandi, en ferjuskip þetta átti að nota sem ferju yfir Hvalfjörð. Þess má hér geta, að áður hafði bæjarstjórnin látið gera teikningar af ferjuskipi, sem nota mátti sem bílferju milli Akraness og Reykjavíkur, en það kom þá í ljós, að slíkt skip þurfti að vera svo stórt, að engir möguleikar voru til þess, að unnt væri að láta reksturinn bera sig fjárhagslega.

Hér verður gerð nokkur grein fyrir þessari stefnubreytingu fulltrúa Akraneskaupstaðar.

Reynslan hefur sýnt, að ekki er unnt að sjá Akranesi fyrir samilegum samgöngum á sjó nema með stórfelldu tapi, ef Akranes ætti eitt að nota skip það, sem í förum væri. Hins vegar fór mestallur fólksstraumurinn til Vestur- og Norðurlands um Akranes á tímabili, og með því fyrirkomulagi hefði verið unnt að halda úti allgóðu skipi á leiðinni milli Akraness og Reykjavíkur, því tekjur af þessum farþegaflutningi voru mjög miklar, einkum sumarmánuðina.

Hins vegar hefur komið í ljós hin síðari árin, að fólksstraumur fyrir Hvalfjörð hefur stöðugt aukizt að sama skapi og fólksflutningar um Akranes hafa minnkað. Þessu til sönnunar má benda á eftirgreinda töflu, sem sýnir tölu þeirra íslensku bifreiða, sem fóru fram hjá Þyrli síðustu 38 mánuðina, en vegamálastofnan hefur látið telja bifreiðarnar:

Ár	Jan.	Febr.	Marz	Apr.	Mai	Júni	Júlí	Ágúst	Sept.	Okt.	Nóv.	Des.	Samt.
1943	15	5	0	10	160	540	1150	970	590	520	320	250	4530
1944	25	30	85	320	375	850	1480	1260	820	630	410	320	6605
1945	150	85	75	600	720	1180	1950	1500	1070	925	740	515	9510
1946	465	550											

Þá hafa orðið mjög miklar breytingar á ferðum áætlunarbifreiða á undanförunum árum. 1943 voru einungis þrjár sérleyfisleiðir skipulagðar um Hvalfjörð, sérleyfisleiðirnar Reykjavík—Hvammstangi, Reykjavík—Borgarfjarðarháað og Reykjavík—Kinnarstaðir. Nú hafa eftirgreindar sérleyfisleiðir verið skipulagðar fyrir Hvalfjörð, sem allar fóru áður um Akranes, og er jafnframt greint frá því, hvaða ár breytingin var gerð:

- Reykjavík—Hólmavík (1944)
- Reykjavík—Stykkishólmur (1945)
- Reykjavík—Ólafsvík (1945)
- Reykjavík—Hvalfjarðarströnd (1945)
- Reykjavík—Akranes (1946)
- Reykjavík—Grundarfjörður (1946)

Nú sem stendur fara einungis um Akranes áætlunarbílarnir Akranes—Akureyri, auk áætlunarbíla um Borgarfjarðarháað, sem óvíst er, að fari um Akranes allt sumarið 1946. Áætlunarbílarnir Akranes—Akureyri fara einungis um Akranes sökum þess, að of langt er að fara með þá alla leið frá Akureyri til Reykjavíkur í einum áfanga, en ef ferja kæmi á Hvalfjörð væri unnt að fara í einum áfanga milli endastöðvanna.

Sú breyting, sem orðið hefur á umræddum ferðum áætlunarbíla, torveldar mjög, að unnt sé að halda úti góðu skipi milli Reykjavíkur og Akraness, og fyrirsjáanlegt stórtap yrði á þeirri útgerð.

Á eitt atriði enn má benda í þessu sambandi. Allt árið 1944 fóru vöruflutningar milli Akraness og Reykjavíkur að langmestu leyti með skipi því, sem í förum var. Sama er að segja um fyrri hluta ársins 1945, en á miðju árinu hækkuðu afgreiðslugjöld hjá h/f Skallagrími með þeim árangri, að nærfellt allur vöruflutningurinn fór eftir það með bifreiðum fyrir Hvalfjörð. Vörubifreiðir taka 100 kr. fyrir að flytja hvert tonn milli Akraness og Reykjavíkur, og er það jafnhátt gjald og afgreiðslugjaldið er eitt í Reykjavík og Akranesi. Þeir, sem vörur flytja með bifreiðum, spara

þannig að öllu leyti flutningsgjald og kostnað við að koma vörum í Reykjavík frá sendanda að skipi, og er það oft mjög dýrt. Einnig þetta atriði torveldar mjög það, að unnt sé að reka skip milli Akraness og Reykjavíkur nema með mjög miklu tapi.

Bæjarstjórninni á Akranesi þótti fráleitt að virða að vettugi þá staðreynd, að eins og málum er komið, er ekki hægt að gera út sæmilegt skip til ferða milli Akranes og Reykjavíkur, nema með stórfelldu tapi. Af þessari ástæðu fór hún að reyna aðra möguleika í þessu efni, og var þá ekki um annað að ræða en flutninga fyrir Hvalfjörð eða á bilferju yfir fjörðinn.

Í desembermánuði s. l. fór ég til Englands m. a. í þeim erindum að athuga um kaup á hentugu ferjuskipi, sem nota mætti sem Hvalfjarðarferju. Um sama leyti var vitamálastjóri þar staddur m. a. í sömu erindum fyrir ríkisstjórnina. Athug-  
uðum við mál þetta sameiginlega, og gátum við fengið þar keypt skip, sem að okkar dómi og að dómi sérfróðra manna þar í landi voru mjög vel fallin sem ferjuskip yfir Hvalfjörð, en skip þessi voru upphaflega smíðuð til þess að flytja fjóra 30 tonna skriðdreka til Frakklands. Skip þessi eru það stór, að hægt er að flytja með þeim 4 áætlunarbifreiðir og fjórar venjulegar bifreiðir samtímis, en ganghraði þeirra hefur reynzt vera 8½ sjómíla. Í skipunum eru tvær 500 ha. dísilvélar. Þau eru byggð úr járn, og virðist smíði þeirra vönduð. Skipin fengust keypt fyrir mjög hagkvæmt verð.

Þegar bæjarstjórnin hafði athugað allar aðstæður, þótti henni einsýnt, að samgöngumál bæjarins yrðu bezt leyst með því að koma upp ferju yfir Hvalfjörð, en á ástæður bæjarstjórnarinnar til þessarar afstöðu verður minnt síðar. Til þess að koma málinu á rekspól, sótti hún um innflutningsleyfi til nýbyggingarráðs fyrir tveimur ferjuskípum. Annað ferjuskipið á að nota vegna hafnargerðarinnar á Akra-  
nesi á komandi sumri, en augljóst er, að mikils er um það vert að hafa tvö slík skip hér á landi. Þá hefur bæjarstjórnin einnig keypt tvær varavélar í skipin.

Þegar innflutningsbeiðni bæjarstjórnarinnar barst nýbyggingarráði, setti það bæjarstjórninni eftirgreind skilyrði fyrir innflutningi skipanna, en skilyrði þessi voru sett í samráði við samgöngumálaráðherra, en undir hann bar nýbyggingarráð mál þetta:

1. Samgöngumálaráðherra samþykki á sínum tíma ferjutoll þann, sem tekinn verður.
2. Samgöngumálaráðherra samþykki áætlun ferjunnar.
3. Ef framangreindum skilyrðum verður fullnægt af hálfu Akraneskaupstaðar og ferjuskip verður keypt bráðlega, samþykkir nýbyggingarráð að heimila ekki inn-  
flutning á öðrum skipum, sem nota á á umræddri leið.

Jafnframt því, sem Akraneskaupstaður festi kaup á ferjuskipunum, fól samgöngumálaráðherra vitamálastjóra að láta fara fram athugun á ferjuskilyrðum í Hvalfirði, en þeim rannsóknnum er nú lokið — ásamt tillögum um lendingarstaði, og verður síðar að þessu vikið.

## II. Kostir Hvalfjarðarferjunnar.

Eins og fyrr greinir, virðist vera um tvær lausnir að ræða á samgöngumálum Akraness — og jafnframt á bifreiðasamgöngum til Vestur- og Norðurlands: Leiðina fyrir Hvalfjörð og á ferju yfir Hvalfjörð.

Vitamálastjóri telur hagkvæmast, að ferjan gangi milli Kataness og Eyrar, og á þessari lausn verður byggt í eftirfarandi útreikningum.

Hér er við það miðað, að allar skipulagsbundnar áætlunarferðir sérleyfishafa fari um ferjuna, og með því móti er unnt að fullyrða, að gjald fyrir hvern farþega þyrfti ekki að vera hærra en ca. 5 kr., en ferjutollur fyrir vöruflutningabifreiðir ca. 40 til 50 kr. Þessar tölur geta að sjálfsögðu breytzt eitthvað, t. d. þannig, að ákveðið gjald verði tekið fyrir hverja bifreið og þar að auki ákveðið gjald fyrir hvern farþega.

Skal nú vikið að kostum Hvalfjarðarferjunnar.

1. **Greiðari ferðir.** Ferja á Hvalfirði styttr allar leiðir til Norður- og Vesturlands um ca. 42 km. Með tilliti til þess, hve Hvalfjarðarvegurinn er torfarinn, mun taka kringum  $1\frac{1}{2}$  klst. skemmri tíma að fara með ferjunni en að fara krókinn fyrir Hvalfjörð.

2. **Ódýrari ferðir.** Það verður að öllu leyti ódýrara að nota Hvalfjarðarferjuna en að fara fyrir fjörðinn.

Hvað snertir skipulagsbundnar ferðir áætlunarbifreiða, verður fargjaldið með ferjunni 3.82 kr. ódýrara en fargjald með bifreiðum. Nú sem stendur er sætagjald fyrir þennan krók 8.82 kr., en yrði 5 kr. með ferjunni, sem að framan greinir.

**Venjulegir fólksflutningsbílar** taka eins og sakir standa kr. 37.80 fyrir að fara krókinn fyrir Hvalfjörð á virkum dögum, en 46.20 kr. á helgum dögum. Gjald þetta gæti lækkað í 20 til 25 kr.

$2\frac{1}{2}$  **tonna vörubílar** taka fyrir að fara krókinn fyrir Hvalfjörð 101 kr., en gjald þetta gæti lækkað í 40 til 50 kr.

3. **Sparnaður á gjaldeyri.** Enginn vafi leikur á því, að ferja yfir Hvalfjörð sparar til mikilla muna erlendan gjaldeyri. Kemur hér til greina bæði benzíneyðsla allra þeirra bifreiða, sem fara fyrir Hvalfjörð, eyðsla á hjólbörðum, en síðast og ekki sízt slit á bifreiðum. Þessi atriði munu hafa miklum mun meiri þýðingu síðar, þegar leið þessi verður fjölfarnari en nú er, og má í því sambandi geta þess, að á næsta hausti opnast væntanlega tvær nýjar og þýðingarmiklar umferðaræðar, önnur til Siglufjarðar, en hin að Arngerðareyri við Ísafjarðardjúp, en um þessa leið fer væntanlega mikill fólksstraumur milli Reykjavíkur og Ísafjarðar. Væntanlega aukast vöruflutningar landleiðina til Norður- og Vesturlands, og hefur það ekki litla þýðingu í þessu sambandi. Loks má á það benda, að væntanlega aukast sumarferðalög til mikilla muna frá því, sem nú er, þegar meira fer að gæta áhrifa orlofslöggjafarinnar.

4. **Sparnaður í vegaviðhaldi og vegagerðakostnaði.** Ef vel tekst til um ferjuna, mun mega gera ráð fyrir því, að draga megi úr viðhaldskostnaði Hvalfjarðarveggar, og jafnframt að draga megi fullnaðarvegagerð í Hvalfirði, a. m. k. meðan aðrir vegir eru ólagðir eða illa gerðir, sem mikla þýðingu hafa fyrir vegamál landsins og samgöngur.

5. **Öruggari ferðir.** Eins og kunnugt er, teppist Hvalfjarðarvegurinn stundum að vetri til vegna snjóá og vætu, og jafnvel þótt svo eigi að heita, að hann sé fær, er hann oft seinfarinn. Í sambandi við þetta má benda á töflu þá, sem um hefur verið getið um tölu bifreiða, sem fara Hvalfjarðarveginn, en samkvæmt henni er umferðin sem hér greinir í janúar- og febrúarmánuði 1943--1946:

	Janúar	Febrúar
1943 .....	15	5
1944 .....	25	30
1945 .....	150	85
1946 .....	465	550

Orsök hins mikla vaxtar, sem fram kemur árið 1946, er vafalaust að nokkru leyti sú, að veðurfar þetta ár var með ágætum mánuðina janúar og febrúar.

Hvalfjarðarferjan kemur að fullu í veg fyrir það, að samgöngur þurfi að teppast að vetri til vegna snjóá og bleytu og eykur því til mikilla muna öryggi samgöngukerfisins að vetri til.

6. **Kostir Hvalfjarðarferjunnar fyrir Akranes.** Hér að framan hefur verið lýst nokkrum kostum Hvalfjarðarferjunnar, og kemur hún þar Akranesi að sama haldi og öðrum landsmönnum. Ferjan styttr þannig leiðina milli Akraness og Reykjavíkur um  $1\frac{1}{2}$  klst. Þetta eru að sjálfsögðu mikil þægindi fyrir Akurnesinga. Hvað snertir áætlunarferðir milli Akraness og Reykjavíkur má geta þess, að ef ferja væri komin, væri unnt að fara tvær ferðir daglega með sama áætlunarbílinn, og sama

máli gegnir um vöruflutningabifreiðir, í stað þess að bílar þessir fara nú aðeins eina ferð. Ferjan sparar Akurnesingum mikið fé, jafnframt því, sem þægindin aukast. Það er því á góðum rökum reist, að bæjarstjórnin á Akranesi skuli hafa lagt jafnmikið kapp á ferjumál þetta og raun ber vitni um.

### III. Kostnaður við lendingarbætur og vegi.

Eins og að framan greinir, hefur vitamálastjórinn látið gera áætlun um kostnað við nauðsynlegar lendingarbætur á ferjustöðum beggja vegna fjarðarins, og telur hann, að kostnaður við mannvirki þessi verði samanlagður 620 þús. kr. Hægt er að fá mannvirki þessi byggð í ákvæðisvinnu fyrir ofangreint verð, og er því óhætt að treysta áætlun þessari, ef æskilegt þætti að taka tilboðinu.

Sé tekið lán til 25 ára með 4% vöxtum til þess að standa að öllu leyti undir kostnaðinum, nema vextir og afborganir á ári samanlagt kringum 39700 kr. Þegar það er athugað, að farþegatala, sem fer umrædda leið, er vafalaust yfir 100 þús. árlega, sést, að sáralítið gjald þarf að leggja á hvern mann til þess að standa undir kostnaðinum.

Hannes Arnórsson verkfræðingur hefur gert lauslega áællun um vegagerðar-kostnað að ferjustöðum, og skal hér getið um niðurstöður hans í þessu efni.

**Vegur frá ferjustaðnum við Katanes.** Fyrst um sinn er gert ráð fyrir því, að notast verði við veg, sem liggur frá Akranesbrautinni að Klafastöðum, en frá Klafastöðum verði lagður vegur að Katanesi. Þessi síðarnefndi vegarhluti verður síðar hluti vegarins frá ferjustað að Akranesi. Öll þessi vegagerð er áætluð að kosti kringum 140 þús. kr.

**Vegur að ferjustaðnum sunnan fjarðarins.** Hannes Arnórsson hefur gert kostnaðaráætlun um tvo vegi sunnan fjarðarins að tveimur mismunandi ferjustöðum, sem til greina getur komið, að notaðir verði. Ef ferjan kæmi á þann stað, sem vitamálastjóri hefur ráðgert, áætla verkfræðingurinn, að vegir að honum kosti kringum 110 þús. kr. Ef ferjan kemur aftur á móti á stað lítið eitt innar, mun vegurinn kosta kringum 30 þús. kr.

### IV. Ferjur í Skotlandi.

Eitt af því, sem sannfært hefur mig um það, að ferja yfir Hvalfjörð sé rétt lausn á samgöngumálinu, er það, að víða í Skotlandi eru ferjur í mynni fjarðar, sem minni eru en Hvalfjörður, en fyrir firðina liggja malbikaðir vegir. Þrátt fyrir þetta fara flestir bílar með ferjunni. Hér er ólíku saman við að jafna, vegurinn fyrir Hvalfjörð illa gerður malarvegur, en vegirnir í Skotlandi fyrirmynd á íslenzkan mælikvarða. Vel má vera, að fleiri dæmi séu þessa erlendis, þótt mér sé ekki um það kunnugt.

### V. Fyrirkomulag ferða.

Í áætlun þeirri, sem hér er sett fram, er gert ráð fyrir því, að ein ferja verði notuð að öllum jafnaði, en tvö ferjuskip að sumri til, þegar mest er að gera, en annað skipið mætti fyrst í stað nota jafnframt til annarra verka. Ef svo færi, að beggja skipanna væri þörf, breytir það ekki því ferjugjaldi, sem reiknað er með, sökum þess, að þá yrðu tekjur skipanna meiri en ætlað hefur verið.

Akranesi, 28. marz 1946.

Arnlfjótur Guðmundsson.

### Fylgiskjal II.

FÉLAG SÉRLEYFISHAFA

Reykjavík, 25. marz 1946.

Með bréfi dags. 14. júní 1945 fór félag sérleyfishafa þess á leit við skipulagsnefnd fólksflutninga, að hún léti álit sitt í ljós á því, hvort hún teldi ekki nauðsynlegt að hafinn yrði undirbúningur á að setja ferju á Hvalfjörð.

Skipulagsnefnd fólksflutninga tók máli þessu mjög vel og mælti einróma með því, að hafizt yrði handa í þessu efni og sendi álit sitt til samgöngumálaráðherra.

Síðari hluta vetrar lét Akraneskaupstaður fara fram rannsókn á þessu máli, og komst bæjarstjórnin að þeirri niðurstöðu, að samgöngumálum bæjarins væri bezt borgið með því að koma upp ferju á Hvalfjörð, og hefur hún þegar keypt ferju-skip, sem væntanlegt er til landsins bráðlega.

Hvalfjarðarferja skiptir að sjálfsögðu máli fyrir fleiri en Akraneskaupstað, nægir í því efni að geta þess, að á árinu 1946 eru eftirtaldar áætlunarleiðir skipulagðar um Hvalfjörð:

Reykjavík—Hólmavík.  
— —Stykkishólmur.  
— —Ólafsvík.  
— —Borgarfjarðarháerað  
— —Hvalfjarðarströnd.  
— —Akranes.  
— —Hvammstangi.  
— —Kinnarstaðir.  
— —Grundarfjörður.

Ef ferja á Hvalfjörð yrði sett, yrðu auk fyrrgreindra áætlunarleiða einnig eftirtaldar leiðir að sjálfsögðu lagðar fyrir Hvalfjörð:

Akranes—Reykholt.  
— —Hreðavatn.  
— —Akureyri

og væntanlega líka Borgarnes—Borgarfjarðarháerað.

Það má einnig taka það fram í þessu sambandi, að næsta haust bætast við núverandi áætlunarleiðir eftirgreindar leiðir, sem hafa stórfellda þýðingu fyrir samgöngumál þjóðarinnar:

Reykjavík—Arngerðareyri við Ísafjarðardjúp.  
Reykjavík—Siglufjörður.

Eins og framangreint yfirlit sýnir, er hér um að ræða mjög mikilvægt mál, hvað snertir samgöngukerfi landsins í heild.

Stjórn félags sérleyfishafa hefur athugað mjög vandlega, hvernig þessu máli yrði haganlegast skipað, og borið saman þá tvo möguleika að láta ferðirnar fara fyrir Hvalfjörð eða með ferju yfir Hvalfjörð, og er stjórnin algerlega sammála um það, að hagkvæmara sé að setja ferju á Hvalfjörð. Vill stjórnin benda á eftirfarandi rök í þessu sambandi:

1. Styttir allar áætlunarleiðir um Vestur- og Norðurland um eina og hálf klukkustund og gerir það mögulegt að láta Akureyrar og væntanlega leiðirnar einnig til Siglufjarðar og Ísafjarðardjúps fara í einum áfanga til Reykjavíkur.
2. Stórkostlegur sparnaður á sliti á bifreiðum, gúmmíum, oliu, benzíni og erlendum gjaldeyri.
3. Sparnaður á viðhaldi á hinum erfiða og hættulega vegi fyrir Hvalfjörð.
4. Meira öryggi fyrir farþega.
5. Öruggari ferðir með tilliti til snjóa og ófærðar á Hvalfjarðarleiðinni.

Með tilliti til framanritaðs mælir stjórn sérleyfishafa eindregið með því, að Alþingi stuðli fyrir sitt leyti að framgangi þessa máls og það sem allra fyrst, svo unnt verði að taka ferjuna í notkun fyrri hluta næsta sumars.

F. h. félags sérleyfishafa.

Sigurjón Danivalsson,  
form.

Til Alþingis.