

um breyting á lögum nr. 23 6. maí 1955, um landshöfn í Keflavíkurkaupstað og Njarðvíkurhreppi.

Flm.: Tómas Árnason, Vilhjálmur Hjálmarsson, Karl Kristjánsson.

1. gr.

Aftan við 2. gr. laganna komi ný málsgrein, svo hljóðandi:

Nú þarf eigi að nota að fullu heimild þessarar greinar um lántöku vegna landshafnarinnar, og er ríkisstjórninni þá eigi að síður heimilt að taka þá upphæð að láni, sem nefnd er í greininni, og endurlána sem aukaaðstoð afganginn hafnar- og lendingarbótasjóðum á þeim stöðum, þar sem hafnarmannvirki eru skammt á veg komin og brýn þörf framkvæmda.

Ríkisstjórnin getur falið Framkvæmdabankanum að sjá um lántökuna og endurlánveitingu til hafnar- og lendingarbótasjóðanna.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Með lögum um landshöfn í Keflavíkurkaupstað og Njarðvíkum, nr. 23 6. maí 1955, er ákveðið, að ríkisstjórninni fyrir hönd ríkissjóðs sé heimilt að taka lán, allt að 25 millj. kr., sem verja á til hafnargerðar svokallaðrar landshafnar í Njarðvíkum. Samkvæmt lögnum er og ákveðið, að  $\frac{1}{3}$  hluti lánsins skuli endurgreiðast úr ríkissjóði, en  $\frac{2}{3}$  hlutar úr hafnarsjóði, þannig, að ef heimildin yrði notuð að fullu, legði ríkissjóður fram  $8\frac{1}{3}$  millj. kr. til landshafnarinnar.

Ríkisstjórnin hefur tilkynnt, að varnarliði Bandaríkjanna hér á landi hafi verið leyft að láta gera uppskipunarhöfn í Njarðvíkum á því svæði, sem lög nr. 23 6. maí 1955 taka til. Mun varnarliðið ætla að verja yfir 100 millj. kr. í þessu skyni. Þótt varnarliðið leggi fram fé þetta, hefur verið samið um, að útvegsmenn fái ótakmarkað afnot af þeim hluta hafnarinnar, sem verður notaður fyrir fiskiskip. Þar sem hafnarmálaskrifstofan ákveður staðsetningu hafnarinnar og gerð, liggur ljóst fyrir, að höfn þessi mun koma að fullu í stað fyrirhugaðrar landshafnar og verða miklu stærri.

Alkunnugt er, hversu brýn nauðsyn er á frekari hafnargerðum og lendingarbótum víða um land. Ef vel væri, þyrfti að gera stóráttak í þessu skyni með svipuðum hætti og í rafmagnsmálum Þjóðarinnar. Víða um landið háttar svo til, að samgöngur byggjast að mestu eða öllu leyti á sjónum og aðstöðu til samgangna á sjó.

Þótt vegasamband sé í mörgum tilfellum komið á, þá eru vegirnir þó lokaðir mikinn hluta ársins. Auk þess er aðstaða útgerðar víða ótrygg og veik vegna lélegra hafnarskilyrða, og ekki síður á það að líta. Hafnargerðir og lendingarbætur eru því eitt af stórmálum landsbyggðarinnar.

Þetta frumvarp gerir ekki ráð fyrir nýrri lánsheimild, heldur að lánsheimild sú, sem þegar er fyrir hendi, verði notuð í öðrum tilgangi en ætlunin var í öndverðu.

Í lögum um hafnargerðir og lendingarbætur, nr. 29 23. apríl 1946, er svo ákveðið, að ríkissjóður greiði hluta af kostnaði við hafnargerðir og lendingarbætur í ákveðnum hlutföllum. Enn fremur er ríkisstjórninni í þeim lögum heimilað að ábyrgjast fyrir hönd ríkissjóðs lán til hafnargerða og lendingarbóta, sem einstök sveitarfélög kunna að taka, ef samgöngumálaráðuneytið samþykkir, að leitað verði lánsins, þegar um erlend lán er að ræða. Eins og nú háttar, er yfirleitt hvergi lán að fá innanlands í þessu skyni. Varla er þess heldur að vænta, að sveitarfélögin geti að eigin frumkvæði aflað lána, jafnvel þótt ábyrgð ríkissjóðs komi til. Þar sem hins vegar óvænt atvik haga því svo til, að stórfé er skyndilega lagt til byggingar landshafnar í Njarðvíkum og ríkissjóður þarf þar með sjálfsagt ekki að nota að fullu lánsheimild, sem þegar er til í lögum, virðist þarna tækifæri til að veita smærri sveitarfélögum aukaaðstoð til þess að bæta hafnarskilyrði og lendingar.

Þó að hin mikla hafnargerð í Njarðvíkum sé að sjálfsögðu æskileg vegna sjávarútvegsins, verður hún til þess að auka ójafnvægið í byggð landsins, ef ekkert er jafnhliða gert til mótvægis. Þess vegna horfir það beint við, að hinni tilgreindu ríkisaðstoð, sem nú þarf væntanlega ekki að nota að fullu vegna Njarðvíkurhafnar, verði ráðstafað til umbóta úti um land við sjávarsíðuna.