

um steinsteyptan veg frá Hafnarfirði til Sandgerðis yfir Keflavík og Garð.

Flm.: Ólafur Thors.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta gera fullnaðaráætlun um lagningu steinsteypts vegar frá Hafnarfirði yfir Keflavík og Garð til Sandgerðis. Sé að því stefnt, að áætlunin verði tilbúin það snemma, að auðið verði að hefja framkvæmdir á árinu 1959. Verði eigi talið fært að veita í fjárlögum nægilega háa fjárveitingu til þess, að verkinu geti orðið lokið á fáum árum, skal ríkisstjórnin afla sér heimildar til lántöku í því skyni.

#### Greinargerð.

Það er sízt vonum fyrr, að fram komi á Alþingi tillaga um, að lagður verði steinsteyptur vegur frá Hafnarfirði til verstöðvanna á Suðurnesjum, svo augljós þörf sem á því er, að bætt verði úr því vandræðaástandi, sem lengi hefur ríkt í þeim efnunum og stöðugt fer versnandi. Drættinum veldur margt, sem hér skal ekki gert að umræðuefni, en mest þó það, að annars vegar er hér um að ræða dýra framkvæmd, en hins vegar jafnan margar kröfur gerðar á hendur ríkissjóði og flestar af nokkurri nauðsyn.

Nú er hins vegar svo komið, að ekki er auðið að láta lengur við svo búið standa um vegi eða öllu heldur þó vegleysur Reykjanesbúa.

Vegurinn frá Hafnarfirði til Keflavíkur er langsamlega fjölfarnasti vegur hér á landi. Fara daglega um nokkurn hluta hans 1800 stærri og smærri bifreiðar allan ársins hring, en færri um meginkaflann, þó ekki undir 1000—1200 bifreiðar daglega. Skal þess getið til fróðleiks, að sérleyfisbifreiðar einar flytja árlega um þennan veg nokkrum tugum þúsunda manna fleiri en allir landsmenn eru. Eru þá ótaldir einkabílar og leigubílar, sem alltaf eru þar á ferð, daga og nætur, allan ársins hring.

Ekki þarf að fjölyrða um nauðsyn vegagerðar þessarar. Þeir vita gleggst, sem reynt hafa, að lengst af má telja þennan veg nær ófæran, og í þeim efnunum eru vitnin nægjanlega mörg, svo sem að framan greinir. En oft er það haft á orði, að þeir, sem á Suðurnes koma um langan veg, svo sem frá Hornströndum, Langanesi eða Austfjörðum, telja sig fyrst komast í hann krappan, þegar suður fyrir Hafnarfjörð kemur, og munu það engar ýkjur.

Ástandið í þessum efnunum er orðið með öllu óþolandi. Gildir þar einu, hvort litið er á þægindi þeirra, er um veginn fara, eða eingöngu fjárhagshlið málsins. Er augljóst mál, að slit á vagni, vél og hjólbörðum er nú margfalt við það, sem verða mundi, ef um steinsteyptan veg væri að ræða. Hið sama gildir, þótt í minna mæli kunni að vera, um eyðslu á benzíni, og er þá ótalinn hinn gífurlegi viðhaldskostnaður, sem ríkissjóður greiðir, til þess að þetta Ódáðahraun islenskra vega eigi að heita bilfært.

Hér skal ekki rætt um kröfurétt Reykjanesbúa til þessarar vegagerðar, en verði hann vefengdur, er vandalið að leiða að honum sterk rök og þar á meðal hvern skerf þetta hérað leggur í þjóðarbúið með hinni miklu framleiðslu sjávarafurða, og kemur þó margt fleira til.

Ekki skal fullyrt um, hver kostnaður fylgir þessari framkvæmd, en samkvæmt upplýsingum, sem hv. fyrri þingmaður Rangæinga, Ingólfur Jónsson, gaf í fram-söguræðu, er hann flutti hér á Alþingi nýverið í sambandi við mjög athyglisverða tillögu hans um vegagerð úr steinsteypu, mundi vegur frá Hafnarfirði til Keflavíkur vart kosta yfir 30 millj. kr., en frá Keflavík til Sandgerðis yfir Garðinn um 10—15 millj.

Er þetta að sönnu mikið fé, en yrði framkvæmd t. d. deilt á fjögur ár, mundi árlegt framlag ríkissjóðs aðeins nema sem næst einum af hundraði af árlegum heildarútgjöldum ríkissjóðs. Að verkinu loknu mundi svo árlega sparast í viðhaldskostnaði og gjaldeyri til kaupa á farartækjum og benzíni sem nemur margföldum vöxtum þessa stofnkostnaðar ríkissjóðs.

Vaxi mönnum í augum kostnaður við þessa framkvæmd, er engin fjarstæða að taka til athugunar, hvort rétt þætti að leggja skatt, er næmi örfáum krónum, á hverja bifreið, er um veginn fer. Mundi með því móti auðið án tilfinnanlegra útgjalda fyrir ferðamenn að afla ríkissjóði tekna, er nægðu til vaxtagreiðslu af stofnkostnaði og jafnvel að einhverju leyti til afborgana, sem þó ríkissjóður að eðlilegum hætti gæfi staðið undir vegna sparnaðar á vegaviðhaldinu. Telji menn rétt að leggja inn á þessa braut, mun að sjálfsögðu af því leiða, að sams konar gjöld verður að leggja á þá, sem ferðast um aðra steinsteypta vegi, sem í framtíðinni hljóta að verða lagðir hér á landi.

Að lokum þykir rétt að benda á, að hér er ekki aðeins um að ræða hagsmuni Reykjanesbúa, heldur og hins mikla fjölda manna hvaðanæva af landinu, er þar stundar atvinnu um lengri eða skemmri tíma, ýmist við sjósókn eða á Keflavíkurflugvelli, og svo að sjálfsögðu allra annarra, er við þá eiga erindi og þurfa í því skyni að fara þessa torfæru.