

um Reykjanesbraut.

Flm.: Jón Skaftason, Geir Gunnarsson.

1. gr.

Nýjan veg skal leggja frá Álftanesvegamótum um Keflavík og Garð og til Sandgerðis.

2. gr.

Vegagerð þessa skal miða við, að samgöngur milli Reykjavíkur og Sandgerðis verði sem hagkvæmastar og öruggastar, og henni hagað með sérstöku tilliti til framtíðarnota Íslendinga af Keflavíkurflugvelli fyrir millilandaflug og innanlandsflug svo og annarrar starfsemi, sem þar kann að verða rekin.

3. gr.

Veginn skal fullgera með slitlagi úr steinsteypu.

4. gr.

Frankvæmdir skal miða við, að vegurinn verði fullgerður á næstu 5 árum, enda verði nægilegt vinnuafli fánlegt svo og stórvirkar vinnuvélar.

5. gr.

Til framkvæmda samkvæmt lögum þessum heimilast ríkisstjórninni að taka allt að 85 millj. kr. lán.

6. gr.

Vegur þessi skal vera þjóðvegur og nefnast Reykjanesbraut.

7. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Á þingi 1958—1959 flutti Ólafur Thors, þáverandi þingmaður Gullbringu- og Kjósarsýslu, tillögu til þingsályktunar um steinsteyptan veg frá Hafnarfirði til Sandgerðis. Tillögunni var vísað til fjárveitinganefndar sameinaðs þings. Nefndin skilaði ekki álit um þingsályktunartillögu þessa, en að samkomulagi varð í nefndinni að leggja til við Alþingi, að tillaga þessi ásamt með tillögu frá 1. þm. Rangæinga, Ingólfi Jónssyni, um vegagerð úr steinsteypu, yrðu afgreiddar með samþykkt svofelldrar þingsályktunartillögu:

„Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta í samráði við vegamálastjóra útbúa fyrir næsta þing framkvæmdaáætlun um að steypa fjölförnustu þjóðvegi á næstu árum. Verði jafnframt gerðar tillögur um fjáröflun til framkvæmdanna og stefnt að því, að vegagerð með þessum hætti geti hafizt á næsta ári.“

Þann 30. jan. 1959 sendi vegamálastjóri fjárveitinganefnd umsögn sína um tillögu þessa.

Þar segir, að kostnaður við nauðsynlegar umbætur og steypit slitlag á Reykjanesbraut muni nema samtals 68.1 millj. kr., og sundurliðast hann þannig:

Endurbygging á 35 km vegarkafli kostar 21.3 millj. kr., og steypit slitlag á 40 km vegarkafli kostar 46.8 millj. kr.

Síðan þessi áætlun var gerð, hafa nokkrar verðhækkanir orðið af völdum efnahagsráðstafana ríkisstjórnarinnar, sem raska þessum útreikningi. Erfitt er að áætla, hversu þær hækkunir nema miklu, en sennilegast aldrei minna en 25%.

Reykjanesbraut hefur sérstöðu umfram aðra þjóðvegi landsins. Bæði er umferðin á þeim vegi sú mesta, sem þekktist hérlendis, þar sem um hann fara daglega a. m. k. 1000 bifreiðar, og svo er hitt atriðið, sem ræður hér mestu um, og það er, að augljóst er, að innan nokkurra ára verður Keflavíkurflugvöllur aðalflugvöllur landsmanna, a. m. k. fyrir millilandaflugvið og sennilegast innanlandsflugvið líka. Mjög er nú rætt um að leggja niður Reykjavíkurflugvöll, og yfirgnæfandi líkur eru til þess, að svo verði á næstu árum. Þá er ekki í önnur hús að venda en til Keflavíkurflugvallar fyrir flugfélögin íslenzku, enda ekki í kot vísað, þar sem ágætis aðstaða er fyrir hendi á allan hátt. Þá er ekki ósennilegt, að Keflavíkurflugvöllur verði alþjóðleg lendingar- og skiptistöð á alþjóðaflugleiðum, og er þá margra hluta vegna nauðsynlegt, að greiðfær og góður vegur tengi hann við höfuðborgina. Af framansögðu er ljóst, að Reykjanesbraut hefur algera sérstöðu meðal þjóðvega landsins og því sérstök nauðsyn á að hraða vegagerð þar.

Það er vitað, að hér er um alldryra framkvæmd að ræða, en ekki er til litils að vinna. Auk þess, sem að framan er sagt, má telja þetta:

Á árinu 1957 nam viðhaldskostnaður á Reykjanesbraut 1.5 millj. kr., og hækkar sá kostnaður nú stórlega. Viðhaldskostnaður á steyptum vegi er að sjálfsögðu mun lægri.

Daglega aka a. m. k. 1000 bifreiðar um Reykjanesbraut 40000 km á dag. Væri

vegur þessi steypdur, er áætlaður sparnaður umferðarinnar heilt ár talinn 5840000 kr., og fer sú tala hækkandi með auknum bifreiðafjölda og hærri rekstrarkostnaði bifreiða.

Það er því ljóst, að fjárhagslega yrði mjög arðvænlegt að steypa veg þennan, enda er fyrir því erlend reynsla, að það borgi sig vel að setja varanlegt slitlag á vegi, þegar umferð á þeim hefur náð 200—300 bifreiðum á dag.

Reykjanesbraut hefur af orðsnjöllum mönnum verið nefnd „Ódádahraun íslenzkra vega“. Lýsir sú nafngift betur en mörg orð fá gert ástandi þessa fjölfarnasta þjóðvegjar landsins. Við svo búið má ekki lengur standa. Framkvæmd þessa lagafrumvarps er að vísu dýr, og eðlilegt verður að telja, að ríkisstjórnin fái heimild til þess að taka lán til þessara framkvæmda, jafnframt því að fé sé veitt á fjárlögum til hennar.

Að endingu viljum við leyfa okkur að benda á hugmynd, sem fram kom í greinargerð Ólafs Thors, hæstv. forsætisráðherra, fyrir þáttill. hans um fjáröflun til þessarar vegagerðar, en þar segir svo:

„Vaxi mönnum í augum kostnaður við framkvæmd þessa, er engin fjarstæða að taka til athugunar, hvort rétt þætti að leggja skatt, er næmi örfáum krónum, á hverja bifreið, sem 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 gæti 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 steinsteypa vegi, sem í framtíðinni hljóta að verða lagðir hér á landi.“

Nánar í framsögu.