

um auknar framkvæmdir í vegagerð á Vestfjörðum og Austurlandi.

Flm.: Hermann Jónasson, Sigurvin Einarsson, Páll Þorsteinsson.

1. gr.

Á árunum 1963—1967, að báðum árum meðtöldum, skal verja árlega 10 milljón-um króna umfram fjárveitingar á fjárlögum til nýbyggingar þjóðvega á Vestfjörðum og Austurlandi.

2. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka lán til vegagerðar samkvæmt lögum þessum.

3. gr.

Vegafé samkvæmt 1. gr. skal varið til þeirra byggðarlaga á Vestfjörðum og Austurlandi, sem lakast vegakerfi hafa að dómi vegamálastjóra.

4. gr.

Alþingi skiptir fjárframlögum samkvæmt 1. gr. milli einstakra þjóðvega að fengnum tillögum vegamálastjóra og þingmanna hlutaðeigandi kjördæma.

5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Flutningsmenn þessa frumv. hafa á tveimur undanförunum þingum flutt frumvörp sama efnis í meginatriðum og hér er flutt. Þau frumv. hafa ekki orðið útrædd. Verður þess enn freistað að koma þessu máli í höfn.

Ekki er þörf á miklum skýringum á því, hvers virði vegakerfið er byggðum þessa lands. Sjón er sögu rikari um það, hversu einstakar bújarðir og jafnvel hálf eða heil sveitarfélög hafa lagzt í auðn, einkum vegna vegaleysis. Ýmis byggðarlög eru enn þá einangruð frá vegakerfi landsins, en önnur hafa aðeins ófullnægjandi bráðabirgðavegi.

Um langt skeið hafa fjárveitingar til hinna gömlu kjördæma tekið litlum breytingum og hlutföllunum milli héraðanna í þessum efnunum ekki verið breytt að neinu ráði. Af þessu hefur leitt það, að byggðarlög, sem illa voru á vegi stödd með samgöngur á landi, eru það áfram í samanburði við önnur byggðarlög. Sýnilegt er, að ekki verður ráðin bót á þessu með venjulegum fjárveitingum.

Á árinu 1959 lét vegamálastjóri gera ýtarlega skýrslu yfir vegakerfi landsins, eins og það var í árslok 1958. Sú skýrsla er fróðleg til samanburðar á vegakerfinu í einstökum landshlutum, og munu þau hlutföll, er þar koma fram, ekki hafa breytzt síðan.

Samkv. þessari skýrslu kom í ljós, að tvö núverandi kjördæmi skáru sig úr í vegamálum. Voru það Vestfjarðakjördæmi og Austurlandskjördæmi. Nefnd skulu hér nokkur dæmi úr fyrrnefndri skýrslu.

Vegunum er skipt í þrjá flokka: lagðir vegir (þ. e. fullgerðir vegir), ruddir vegir (þ. e. bráðabirgðavegir) og óbíl færir vegir (þ. e. veglaust).

1. Af þjóðvegum í Vestfjarðakjördæmi voru 22.2% óbíl færir, í Austurlandskjördæmi voru 10% þjóðveganna óbíl færir, en í öðrum kjördæmum voru það 1.9—5.9%.

2. Fullgerðir þjóðvegir voru í Austurlandskjördæmi 37.2% af þjóðvegum þar, í Vestfjarðakjördæmi voru það 46.6%, en í öðrum kjördæmum 67.4—82.9%.

3. Óbíl færir þjóðvegir í Austurlands- og Vestfjarðakjördæmum báðum voru samtals 479.3 km, en í hinum 5 kjördæmunum (utan Reykjavíkur) voru þeir ekki nema 251.2 km samtals.

4. Ruddir þjóðvegir voru í Austurlands- og Vestfjarðakjördæmum samtals 1304.4 km, en í hinum 5 kjördæmunum (utan Reykjavíkur) voru þeir samtals 1179.5 km.

Af þeim dæmum, sem hér hafa verið nefnd, ætti að vera ljóst, hversu mikill munur er á vegasamgöngum í tveimur kjördæmum landsins borið saman við öll hin kjördæmin.

Á síðastliðnu ári var ný stefna upp tekin til þess að hraða vegagerð. Þá tók ríkisstjórnin 10 millj. kr. erlent lán til að leggja steinsteyptan veg milli Reykjavíkur og Keflavíkur. Þessi upphæð er þó ekki nema brot af því, sem áætlað er að sá vegur kosti. Þessi lántaka er viðurkenning á því, að réttmætt sé að afla lánsfjár til að hraða vegagerð, eins og flm. þessa frumv. lögðu til fyrir tveimur árum að gert yrði til að hraða vegagerð á Vestfjörðum og Austurlandi. Má því ætla, að þessi viðurkenning greiði fyrir því, að þetta frumv. fái jákvæða afgreiðslu á þessu þingi. Fyrst réttmætt þykir að leggja steinsteyptan veg fyrir erlent lánsfé til viðbótar vegi, sem fyrir er á sömu leið, verður að telja enn nauðsynlegra að leggja vegi fyrir lánsfé til þeirra byggðarlaga, sem enga eða algerlega óviðunandi vegi hafa.