

um bifreiðaferju á Hvalfjörð.

Flm.: Benedikt Gröndal.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta gera kostnaðaráætlun fyrir fullkomna bifreiðaferju á Hvalfjörð, svo og flotbryggjur og nauðsynlega vegi báðum megin fjarðarins. Jafnframt verði gerð áætlun um rekstur slíkrar ferju og þessar upplýsingar lagðar fyrir Alþingi.

Greinargerð.

Með þessari tillögu er hreyft á nýjan leik máli, sem mikið var rætt og undirbúið fyrir 17 árum. Þá féll það niður. En nú eru aðstæður breyttar og fyllsta ástæða til að kanna að nýju, hvort ekki mundi verða hin mesta samgöngubót að fullkominni bifreiðaferju yfir Hvalfjörð.

Snemma árs 1946 tóku Akurnesingar mál þetta upp undir forustu bæjarstjóra síns, Arnljóts Guðmundssonar. Keypti bærinn tvær ferjur, sem smíðaðar höfðu verið til hernaðarþarfa, og var ætlunin að nota þær til bifreiðaflutninga milli Kataness og Eyrar við Hvalfjörð. Pétur Ottesen og fleiri alþingismenn fluttu þingsályktunartillögu þess efnis, að ríkisstjórninni heimilaðist að verja allt að 800 þús. krónum til lendingarbóta og vegagerðar í sambandi við væntanlega ferju yfir Hvalfjörð.

Tillagan hlaut ekki afgreiðslu, enda fram komin nálægt þinglokum. Samt sem áður var lagður vegur að Katanesi og gerðar þar lendingarbætur. Eftir það féll málið niður, og reyndust vera næg önnur verkefni fyrir ferjurnar. Önnur þeirra er notuð enn í dag, meðal annars til sementsflutninga milli Akraness og Reykjavíkur.

Þegar málið var borið fram 1946, var bent á sex kosti við bifreiðaferju yfir Hvalfjörð:

- 1) Greiðari ferðir. Leiðin frá Suðvesturlandi til Vestur- eða Norðurlands styttist um 42 km eða $1\frac{1}{2}$ klst. akstur. Síðan hafa verið gerðar allmiklar vegabætur í Hvalfirði, en þó mundi tímasparnaður enn verða að minnsta kosti um eina klukkustund.
- 2) Ódýrari ferðir. Athuganir 1946 sýndu, að flutningar mundu reynast ódýrari, þrátt fyrir ferjugjald.
- 3) Sparnaður á gjaldeyri var þá talinn einn kostur málsins.
- 4) Sparnaður í vegaviðhaldi og vegagerðarkostnaði. Ef góð ferja væri á firðinum, mundi ekki vera eins aðkallandi að leggja varanlega braut fyrir Hvalfjörð, og viðhald þar yrði minna, sérstaklega á vetrum.
- 5) Öruggari ferðir, sérstaklega vetrarferðir.
- 6) Ferjan væri mikil samgöngubót fyrir Akurnesinga og Borgnesinga, sem sækja oftast til Reykjavíkur en fjarlægari byggðir. Aksturstími milli Akraness og Reykjavíkur mundi stytta um helming.

Flestar þessara röksemda eru jafngildar, ef ekki gildari nú en fyrir 17 árum. Ekki mundi nú verða talið fullnægjandi að nota ferjur sem þær, er keyptar voru 1946. Í þeirra stað yrði að koma fullkomin bifreiðaferja, sem afgreidd væri við flotbryggjur, þannig að bifreiðar gætu ekið báðum megin inn á og út af ferjunni, en hún sigldi fram og aftur án þess að snúast. Slíkar ferjur eru til víða um lönd og eru notaðar með ágætum árangri á fjörðum í Skotlandi og Noregi.

Umferð er nú miklu meiri en 1946 og fer ört vaxandi. Ætti að vera tryggari fjárhagsgrundvöllur fyrir Hvalfjarðarferju nú en þá — og þörf hennar mun meiri.

Tímabært virðist að taka þetta mál upp og byrja á nákvæmum kostnaðaráætlunum um ferjuna og nauðsynleg mannvirki. Á þeim grundvelli mætti síðan gera áætlun um rekstur slíkrar ferju.