

Sp.

199. Tillaga til þingsályktunar

[103. mál]

um fullkomna rannsókn á samgöngumöguleikum yfir Hvalfjörð.

Flm.: Jón Árnason, Sigurður Ágústsson, Benedikt Gröndal,
Ásgeir Bjarnason, Halldór E. Sigurðsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að skipa þriggja manna nefnd til þess að annast alhliða rannsókn á því, hvernig hagkvæmast muni að leysa samgönguþörfina milli þéttbýlisins í og við Reykjavík annars vegar og Akraness, Borgarfjarðar og til Vestur- og Norðurlands hins vegar. Verði nefndinni heimilað að ráða sérfræðilega aðstoð, bæði verkfræðilega og hagfræðilega, svo að unnt verði að finna niðurstöðu, byggða á eins traustum grundvelli og mögulegt er, bæði að því er varðar tæknileg og þjóðhagsleg sjónarmið. Í nefndina verði valinn einn maður búsettur á Akranesi.

Nefndin skili álitir fyrir árslok 1967. Kostnaður við rannsókn þessa greiðist úr ríkissjóði.

Greinargerð.

Vegurinn fyrir Hvalfjörð er í reynd eina samgönguleiðin á landi, sem tengir Vestur-, Norður- og Austurland við Reykjavíkursvæðið. Vegurinn er mikil lykkja á leiðinni vestur og norður og víða erfiður, sérstaklega á vetrum. Í lengstu lög er þó reynt að halda honum opnum, þótt oft sé það kostnaðarsamt, og kemur þar til hin mikla þýðing hans fyrir fólks- og vöruflutninga vestur og norður og ekki síður nauðsyn greiðra flutninga, t. d. mjólkur, til Reykjavíkur.

Undanfarið hefur nokkuð verið um það rætt og ritað, hvernig bezt mætti leysa vanda samgangnanna um Hvalfjörð, og hefur sitt sýnt hverjum. Hafa sumir viljað brúa fjörðinn, en aðrir talið eðlilegra og meira við hæfi að nota ferjur, annaðhvort beint frá Reykjavík til Akraness eða yfir Hvalfjörð.

Sameiginleg þessum umræðum er auðvitað hugmyndin um að stytta leiðina, en til Akraness mætti stytta hana um allt að 50%, og jafnvel svo langt sem til Akureyrar mætti stytta hana um allt að 10%, með ferju eða brú.

Hinn 27. apríl 1966 flutti samgöngumálaráðherra skýrslu á Alþingi um athugun á ferju á Hvalfjörð, sem vita- og hafnarmálastjóri hafði samið. Samkvæmt henni mundi innan skamms hagkvæmt að reka ferjur á Hvalfirði. Var jafnvel talið, að þær gætu staðið undir rekstri sínum fjárhagslega. En rétt er að benda á, að það hefur ekki verið ríkjandi sjónarmið, að vegagerð á Íslandi fengi tekjur af beinni umferð til þess að greiða rekstrar- og stofnkostnað. Þessi athugun er þó mjög lausleg og eru veigamikil atriði undanskilin. Má þar m. a. nefna rekstur Akraborgar milli Akraness og Reykjavíkur, sem að sjálfsögðu félli niður með tilkomu ferja á Hvalfjörð. Með Akraborg ferðast nú tæplega 50 þús. farþegar á ári, og yrðu þeir að sjálfsögðu flestir viðskiptamenn ferjunnar. Enn fremur greiðir ríkissjóður 2 millj. kr. á ári í beinan rekstrarstyrk með skipinu, auk þess sem ríkisábyrgðasjóður hefur haft af því veruleg útgjöld.

Það er sameiginlegt öllum, sem rætt hafa eða ritað um mál þetta, að enginn þeirra hefur haft þau gögn í höndum, sem þarf til þess að komast að skynsamlegri niðurstöðu, sem óhætt væri að treysta á til framkvæmda. Það hlýtur hins vegar að vera mikil nauðsyn fyrir alla og ekki sízt forsjármenn samgangna og vegamála, að leitað verði að hagkvæmustu lausn, þegar nú er fram undan að hefja byggingu varanlegs vegar frá Reykjavík til Vesturlands og síðar áfram norður.

Því er lagt til að láta fara fram alhliða athugun á máli þessu nú þegar, og skal hér til skýringar bent á nokkur atriði, er rannsaka þarf.

I. Til þess að meta forsendur:

- a. Bifreiðafjöldi, sem ekur nú fyrir Hvalfjörð.
- b. Farþegafjöldi og vörumagn, sem fyrir fjörðinn fer, hvort tveggja með tilliti til ákvörðunarstaðar og tímadreifingar.
- c. Sparnaður í rekstri vegna styttingar vega í hlutfalli við vegalengdir, sbr. b-lið.
- d. Sparnaður á fjárfestingu í bílum og öðrum samgöngutækjum, t. d. skipum.
- e. Áhrif betri samgangna til vesturs frá Reykjavík til þess að létta á öðrum vegum frá Reykjavík (sbr. helgarakstur til Þingvalla og austur yfir fjall).
- f. Áhrif nýrra samgöngumöguleika á búsetu og fólksfjölgun hinna ýmsu staða, sem málið varðar mest (t. d. Akranes og Borgarnes).

II. Samanburður á úrræðum.

- a. Ferja frá Reykjavík til Akraness beint eða ferja á Hvalfjörð (venjuleg bílferja, loftpúðaferja eða annað).
- b. Brú, innarlega eða utarlega á Hvalfjörð (og ýmsar tegundir brúa).
- c. Göng á botni fjarðarins.
- d. Fullkominn vegur fyrir fjörðinn.

Hér þarf að kanna með sérfræðilegum vinnubrögðum umferðarmagn og spá fram í tímann, bæði um breytingu þess svo og um önnur þau áhrif, sem breyttir samgöngumöguleikar mundu hafa á ýmsum sviðum. Gera þarf ýtarlegan samanburð á þjóðfélagslegu gildi hinna ýmsu úrræða, sem til greina geta komið, og meta gildi þeirra með hliðsjón af dýrleika þeirra mannvirkja, sem þarf í hverju tilfalli. Þess vegna er lagt til, að nefndin fái heimild til þess að ráða sérfræðilega aðstoð, meðan á rannsókn stendur.

Það er flutningsmönnum ljóst, að rannsókn sem þessi kostar mikið fé, en þó mun það lítið hjá þeim ávinningi, sem það er, ef takast mætti að finna hagkvæmstu lausn þessa mikilverða atriðis, áður en fjárfrekar framkvæmdir við vega-gerð til Vestur- og Norðurlands eru hafnar.