

Sp.

17. Tillaga til þingsályktunar

[17. mál]

Flm.: Benedikt Gröndal.

um Vesturlandsáætlun.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta gera framkvæmdaáætlun fyrir Vesturland í þeim tilgangi að bæta afkomu einstaklinga og atvinnugreina og auka byggð á svæðinu á næstu árum.

Greinargerð.

Alþingi samþykkti vorið 1963 þingsályktunartillögu um framkvæmdaáætlun fyrir Vestfirði. Næsta ár var hafizt handa um gerð byggðaáætlunar fyrir það svæði og fengin aðstoð norskra sérfræðinga. Var gengið frá samgönguáætlun fyrir Vestfirði og hefur verið aflað mikils fjár til framkvæmda samkvæmt henni. Síðan 1966 hefur Efnahagsstofnunin unnið að byggðaáætlun fyrir Norðurland og hefur einnig verið aflað fjár til framkvæmda samkvæmt henni.

Í álit og tillögum um áætlunargerð, sem stjórn Efnahagsstofnunarinnar lét frá sér fara 26. marz 1968, segir: „Nægileg reynsla hefur ekki enn fengizt af því hér á landi, hvernig sé bezt að haga gerð byggðaáætlana og að hvaða notum hún geti komið. Þýðingarmikið er að ljúka sem fyrst því starfi, sem unnið hefur verið að Norðurlandsáætlun, og taka jafnframt til athugunar í ljósi reynslunnar, er af því starfi fæst, hvernig skuli unnið að byggðaáætlunum framvegis.“

Ekki verður dregið í efa, að Íslendingar muni halda áfram gerð byggðaáætlana, en sjálfsagt er að læra af reynslunni, eins og stjórn Efnahagsstofnunarinnar benti á. Ýmsar ástæður, sem nánar verður getið hér á eftir, hníga að því, að tími sé kominn til að gera slíka áætlun fyrir Vesturland.

Þegar rætt er um Vesturland, er átt við þau héruð, sem mynda Vesturlandskjördæmi. Kæmi þó til greina að bæta við Austur-Barðastrandarsýslu, sem ekki var tekin með við gerð Vestfjarðaáætlunar. Í skýrslu Efnahagsstofnunarinnar um Vestfjarðaáætlun í apríl 1969 sagði: „A.-Barðastrandarsýsla var talin eiga samleið með byggðunum í norðurhluta Vesturlands, og yrði með því svæði, ef áætlun fyrir þann landshluta yrði gerð.“

Þeir erfiðleikar í efnahagsmálum, sem dunið hafa á þjóðinni undanfarin ár, hafa lagzt með miklum þunga á ýmsar byggðir Vesturlands. Kom þá í ljós, hve atvinnuöryggi er þar lítið og hve rík þörf er á aðgerðum til að tryggja og bæta afkomu einstaklinga og atvinnugreina.

Hæg fólksfjölgun.

Íbúafjöldi Vesturlands hefur aukizt mjög hægt á undanfórnum árum. Sem dæmi má nefna, að á tveim áratugum, frá 1940 til 1960, fjölgaði á svæðinu aðeins um 1846 manns, en á sama tíma fjölgaði þjóðinni í heild um 54 206 manns. Á árabílinu 1960 til 1968 var fjölgun á Vesturlandi aðeins 1409, en þau ár var heildarfjölgun þjóðarinnar 26 511.

Í þessum efnem vita kunnugir meira en fram kemur í skýrslum. Allmikill tilflutningur á fólki hefur verið um Vesturland, þannig að margt fólk hefur flutzt þaðan til höfuðborgarsvæðisins, en annað komið í staðinn frá fjarlægari héruðum. Er því rík ástæða til að stemma stígu við brottflutningi fólks frá Vesturlandi, m. a. til að létta á höfuðborgarsvæðinu, sem nú stendur verr að vígi en áður til að taka á móti aðstreymi.

Samgöngumál.

Reynsla af landshlutaáætlunum bendir til þess, að hægast sé að gera slíkar áætlunir um samgöngumál og greiðastur vegur að gera á því sviði framkvæmdir, sem geta veitt viðkomandi byggðum alhliða efnahagsstyrk. Er ástæða til að ætla, að sama gildi um Vesturland. Þar bíða mikil verkefni óleyst á sviði samgöngumála, en lausn þeirra mundi stórbæta aðstöðu veigamikilla byggðarlaga og veita þeim aukna atvinnu og tekjur.

Af hinum stærri verkefnum á þessu sviði má nefna lausn Hvalfjarðarmálsins, brú yfir Borgarfjörð, fullgerð Heydalsvegar, veg yfir Laxárdalsheiði, endurnýjun gamalla brúa á miklum umferðarbrautum og ýmislegt fleira. Þegar greiðar samgöngur fást yfir Hvalfjörð, mun aðstaða Akurnesinga og raunar alls sunnanverðs héraðsins stórbreytast, og er því rík ástæða til að hraða athugun á lausn þess máls, sem nú stendur yfir. Brú yfir Borgarfjörð, sem þegar hefur verið mælt fyrir, mundi stórbæta aðstöðu Borgarness sem samgöngu- og verzlunarmiðstöðvar og stytta leiðina vestur og norður. Mundu ýmis fleiri samgöngumannvirki á Vesturlandi hafa áþekk áhrif á umhverfi sitt.

Vesturland hefur enn ekki getað notað flugsamgöngur að marki. Þarf að stækka flugbrautir, t. d. í Stykkishólmi og á Hellissandi, til þess að hagkvæmari flugvélar geti lent var. Þá þarf að fylgjast vel með þróun í þyrlutækni og öðrum nýjungum, sem kunna að verða framtíðarlausn á samgöngum milli Akraness og Reykjavíkur.

Hafnamál eru mikilvæg fyrir mörg byggðarlög á Vesturlandi, sem lifa nær eingöngu á sjávarútvegi og fiskiðnaði. Þar bíða aðkallandi verkefni. Flóabátar hafa mikla þýðingu fyrir kjördæmið, bæði á Breiðafirði og Faxaflóa, og er nauðsynlegt að tryggja starfsemi þeirra, að minnsta kosti um fyrirsjáanlega framtíð.

Ferðamannastraumur.

Vesturland hefur feiknmikla möguleika sem ferðamannaland, og mun verða unnt að hagnýta þá mun betur, þegar samgöngur batna. Á þetta ekki sízt við fólk

af höfuðborgarsvæðinu, sem hlýtur að sækja í hraðvaxandi mæli til útivistarsvæða norðan Hvalfjarðar, þegar leiðin styttist. Þarf að gera þjóðgarða og fólkvanga á Vesturlandi til að vernda það, sem vernda þarf í náttúrunni, en opna almenningi aðgang að þeim fjölmörgu stöðum, sem til þess henta.

Athuga þarf, hvort ekki er unnt að gera áætlun eða áætlunarkafla um þróun ferðamála á Vesturlandi í heild. Yrði þá að sameina krafta allra þeirra, sem að þeim málum hafa unnið, og gera skipulegt átak, sem er einstökum sveitum eða aðilum um megn.

Framleiðsla.

Að sjálfsögðu skipta framleiðsluatvinnuvegir meginmáli fyrir framtíð Vesturlands eins og annarra landshluta. Vandamál eru þar hin sömu og allir Íslendingar þekkja. Mörg byggðarlög lifa eingöngu á fiskveiðum og fiskvinnslu og verða fyrir allt að því óbærilegum áföllum, þegar afli bregzt eða verðfall skellur á. Önnur byggðarlög hafa komið upp meiri eða minni iðnaði og búa við nokkru meira öryggi, en þó skortir þar mikið á. Loks eru byggðir, sem byggja afkomu sína á samgöngum og þjónustu.

Á öllum þessum sviðum er umbóta þörf, en þessi mál verða að leysast á landsmælikvarða og kann að vera óhyggilegt að gera sér of miklar vonir um árangur af landshlutaáætlun á þessum sviðum. Þó geta samgöngubætur og aðrar framkvæmdir gerbreytt aðstöðu framleiðslufyrirtækja, t. d. iðnfyrirtækja, en þannig gerir áætlunin í heild hvað mest gagn.

Aðrir málaflokkar.

Nefna mætti fleiri málaflokka, sem þurfa að koma við sögu í alhliða byggðaáætlun. Þar eru skólamál efst á baugi, en þau munu á komandi árum hafa mikil áhrif á flutninga fólks frá einum stað til annars. Fjölskyldur munu flytjast þangað, sem börnin geta fengið nútíma framhaldsmenntun. Þess vegna er það stórmál, að sú menntunaraðstaða verði ekki öll á einum eða tveim stöðum í landinu, heldur dreifist eins mikið og með góðu móti er unnt.

Vesturland hefur að ýmsu leyti búið vel hvað skóla snertir, sérstaklega byggingu heimavistar barna- og unglingskóla í sveitum. En mikið skortir enn á. Menntaskóli verður fljótlega að koma á þetta svæði, og sama má segja um ýmsa sérskóla. Margar byggðir skortir beinlínis menntastofnanir til þess að öðlast svo alhliða félagslíf, að nútímafólk geti við unað.

Nefna mætti raforkumál, heilbrigðismál og margt fleira, þótt því verði sleppt að sinni.

Að lokum er rétt að minna á, að íslenska þjóðin getur ekki ætlað allri stóriðju, sem komið verður upp á næstu árum, stað á höfuðborgarsvæðinu. Tilvalið er að reisa ýmsar gerðir stóriðjuvera á norðurströnd Hvalfjarðar. Þar er hafnar- aðstaða fyrir stærstu skip og virðist unnt að reisa nýja byggð, sem hefði Akranes, Borgarfjarðarsýslu og raunar allt Vesturland að bakhjalli. Slíkt skref mundi reynast þýðingarmikill liður í skynsamlegri byggðastefnu fyrir þjóðina á næstu áratugum, en verða Vesturlandi ómetanlegur styrkur.