

um vegabætur.

Flm.: Magnús H. Gíslason, Stefán Valgeirsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta hið allra fyrsta gera áætlun um kostnað við að leggja akfæra vegi um þau byggðarlög, sem verst eru stödd í þeim efnum. Skal við það miðað, að vegurinn sé fær venjulegum ökutækjum árið um kring við eðlilegar aðstæður. Á grundvelli þeirrar áætlunar verði síðan hafizt handa um vegagerðina.

Samráð skal haft við Vegagerð ríkisins og sýslunefndir héraðanna um áætlunargerðina.

Greinargerð.

Þegar haft er í huga, hvað Ísland er tiltölulega stórt land og strjálbýlt, verður vart annað sagt en að undravert átak hafi verið gert í vegalagningu undanfarna áratugi. Aðalsamgönguleiðirnar spanna nú um meginhluta landsins auk ótal hliðargreina til hinna einstöku byggðarlaga. Vegir þessir eru að sjálfsögðu misjafnlega úr garði gerðir, því að frumbygginn byrjar ekki á því að reisa skrauthýsi, heldur hjálkakofa.

En þótt þjóðin hafi af takmörkuðum efnum, en miklum dugnaði unnið ótrúlegt afrek á þessu sviði, skortir þó enn nokkuð á, að akfærir vegir geti kallazt komnir um öll byggðarlög. Nokkur eru enn þá þannig sett, að um þau liggja að mestu leyti aðeins ruddar götur, sem ófærar geia verið langtímum saman, einkum þó vegna snjóá á vetrum, en einnig sökum úrfellis að sumrinu. Flest þau byggðarlög, sem þannig eru sett, munu teljast til svonefndra útsveita. Mörgum þeirra fylgja þó miklir landkostir og margháttuð hlunnindi, sem tjón er fyrir þjóðfélagið, að ekki séu nýtt. En íbúum þessara byggðarlaga fer fækkandi. Ein meginástæðan til þess mun samgönguleysið. Fólkið vill gjarnan dveljast áfram á heimaslóðum, en það unir ekki þeim erfiðleikum og öryggisleysi, sem samgönguskorturinn skapar, og er ekki láandi.

Sú stefna hefur ríkt að leggja fyrst vegi til þeirra svæða, sem þéttbýlust eru. Það er eðlilegt sjónarmið, þar sem allt verður ekki unnið á einum degi. En nú, þegar við teljum okkur hafa efni á því að fara að leggja steypa vegi út frá höfuðbyggðarkjörnunum, þá megum við ekki heldur gleyma því fólki, sem enn þá býr við óforsvaranlegt vegasamband. Það greiðir sín gjöld til þjóðfélagsins ekkert síður en aðrir þegar og hlýtur því einnig að eiga kröfur á þjónustu.

Með tillögu þessari er til þess mælt, að ríkisstjórnin láti gera áætlun um kostnað við að koma þessum byggðum í viðunandi vegasamband og hefja síðan framkvæmdir með þeim ýtrasta hraða, sem kostur er. Til að flýta fyrir framkvæmdum mætti hugsa sér, að verkið yrði að einhverju leyti unnið í áföngum. Sums staðar eru stuttir kaflar, sem ófærir verða, strax og eitthvað hjátar á, og stöðva þannig umferð um allan veginn, sem að öðru leyti kann að vera slarkfær. Fyrsta skrefið er að lagfæra þessa kafla, sem víða má gera án verulegs tilkostnaðar. Síðan kæmu stærri framkvæmdir, unz markinu er náð: Vegur um allt byggðarlagið, sem fær sé við allar eðlilegar aðstæður.

Óráðlegt væri, í bráð a. m. k., að leggja um þessi byggðarlög margra metra breiða vegi, sem miðast við mikla umferð og mikinn umferðarpunga. Slík vegagerð tæki kostnaðarins vegna svo langan tíma, að síðustu íbúarnir væru löngu farnir burt, áður en þeirri framkvæmd yrði lokið. En ríkisvaldið getur ekki beðið öllu lengur með að rétta því fólki hjálparhönd, sem svo lengi hefur beðið eftir handtakinu.

Eðlilegt er, að samráð sé haft við Vegagerð ríkisins um gerð slíkrar áætlunar sem hér um ræðir. Þáttur sýslunefndanna mundi á hinn bóginn vera fólgin í því að ákveða, hvaða vegir falli undir áætlunargerðina.