

um auknar framkvæmdir í vegagerð á Vestfjörðum og Austurlandi.

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

1. gr.

Á árunum 1960—1964, að báðum árum meðtöldum, skal verja árlega 6 milljón-um króna umfram fjárveitingar á fjárlögum til nýbyggingar þjóðvega á Vestfjörðum og Austurlandi.

2. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka innlent 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.

Viðunandi vegakerfi í byggðum landsins er eitt megin skilyrði fyrir því, að atvinnulíf geti þrífist og byggð haldizt.

Athugun leiðir því miður í ljós, að ýmis byggðarlög hafa dregizt svo mjög aftur úr í þessu efni, að ekki verður við unað lengur. Þetta stafar af því, að í sumum héruðum, sem eru mjög vel byggileg, er kostnaður við að koma þeim í vegasamband og leggja þar vegi um byggðirnar og milli þeirra tiltölulega meiri en á öðrum svæðum landsins, sem þéttbýlli eru.

Fjárveitingar til vegagerðar og brúa hafa a. m. k. oftast í aðalatriðum verið við það miðaðar, að skipting þess fjár yrði sem jöfnust milli hinna gömlu héraðakjördæma. Þetta hefur af ástæðum, sem áður eru nefndar, leitt til þess, að þar sem strjálbýlið er mest og jafnframt kostnaðarsamast að koma á vegasambandi, er nú vegasambandslaust á stórum svæðum. Afleiðingin er yfirvofandi brottflutningur þess fólks, sem býr á þessum landssvæðum, því að það sér fram á, að ef ekki er gert sérstakt heildaráttak í þessum efnum, en aðeins unnið að vegagerðinni með svipuðum hraða og verið hefur, þ. e. eftir þeirri meginreglu, að fjárveiting sé svipuð til þessara kjördæma og annarra kjördæma, þar sem vegir eru komnir á flesta bæi, þá líður langur tími þangað til vegasamband er komið á. En vegleysið þýðir það, að skref er að sumu leyti stigið aftur á bak. Hestarnir voru áður algengasta farartækið. Nú er meir og meir horfið frá að nota þá. Þetta þýðir, að í veglausum byggðarlögum, sem eru ekki heldur tengd við aðalvegakerfi landsins, eru mjög takmarkaðir möguleikar til ferðalaga á landi og til nauðsynlegra viðskipta. Í þau byggðarlög er ekki hægt að koma stórvirkum vélum til ræktunar- og framleiðslustarfa. Þeir, sem hafa ekki vegasamband, hafa því allt aðra aðstöðu en aðrir þegar þessa þjóðfélags. Í því er ekkert réttlæti. Við það unir fólk ekki heldur til lengdar að láta setja sig skör neðar en aðra. Það flytur burt af þessum svæðum. Þegar þetta hefur gerzt, er ekki auðvelt að koma landinu í byggð aftur.

Frumvarp þetta er borið fram í því skyni að reyna að byrgja brunninn í tíma, enda verður ekki séð, með hvaða hætti öðrum hægt er að hrinda þessu réttlætismáli fram svo fljótt, að viðunandi geti talizt.

Með frumvarpi þessu er lagt til að verja 30 millj. króna á næstu fimm árum til að rétta nokkuð hlut Vestfjarða og Austurlands í samgöngumálum. Er þó fjarri því, að þessi fjárhæð dugi til að skapa jafnvægi milli héraða í þessum málum, en til mikilla bóta ætti hún að geta orðið.

Lagt er til, að þessi fjárhæð skiptist milli þjóðvega í þeim byggðarlögum landsins, sem verst eru sett í vegamálum, samkv. skýrslum vegamálastjóra, er hann lagði fyrir samvinnunefnd samgöngumála á Alþingi síðastliðinn vetur. Frekari dreifing fjárens yrði til þess að draga úr því jafnvægi milli byggðarlaga, sem frumvarp þetta stefnir að.

Þá er lagt til, að ríkisstjórninni verði heimilað að taka innlent lán til þessara vegafamkvæmda. Er það gert til þess, að lagning nýrra vega samkv. þessu frumvarpi dragi á engan hátt úr fjárveitingum til vegamála á fjárlögum.