

Sp. 670. Tillaga til þingsályktunar [340. mál]

um áætlun um varnargarða gegn landbroti sunnan nýju Markarfljótsbrúarinnar.

Flm.: Árni Johnsen, Egill Jónsson, Halldór Blöndal,
Margrét Frímannsdóttir, Guðmundur H. Garðarsson, Eyjólfur Konráð Jónsson.

Alþingi skorar á ríkisstjórnina að fela Vegagerðinni að gera áætlun um byggingu varnargarða gegn landbroti sunnan nýju Markarfljótsbrúarinnar.

Áætlunin liggi fyrir áður en endanlega verður lokið við hönnun brúarinnar, brúarstæði og fjármögnun og áður en framkvæmdir hefjast árið 1990. Áætlunin miði að stöðvun landbrots neðan Markarfljótsbrúar og flóðahættu vestur og austur með strandlengjunni.

Greinargerð.

Stórfelldar landskemmdir hafa orðið á undanförunum árum á ræktuðu landi sunnan Markarfljótsbrúar, en á nær hálfri aldar tímabili hefur landbrot við neðanvert Markarfljót átt sér stað á þúsundum hektara, en landbrotið er mest á 8 km löngu ræktuðu landi og þar hefur fljótið rutt sér leið allt að tveggja kílómetra leið til vesturs. Verulegt landbrot hefur einnig orðið austan fljótsins. Eins og landið er nú óvarið vestan fljótsins er mikil flóðahætta vestur með strandlengjunni allt vestur á Krosssand og þar með er byggð í Austur-Landeyjum og Vatnsveita Vestmannaeyja á ströndinni í verulegri hættu. Sveitarstjórnir á svæðinu hafa hvatt til þess að ráðist verði í gerð varnargarða vegna landbrotsins og fyrrgreindrar hættu.

Vegagerð ríkisins hefur undirstrikað að smíði nýrrar brúar yfir Markarfljót og bygging nýs vegarstæðis að brúnni sé með arðsömustu framkvæmdum í vegagerð á Suðurlandi. Áætlað er að framkvæmdir við brúna hefjist árið 1990, en allt mælir með því að þeim framkvæmdum verði flýtt. Gamla brúin er farin að gefa sig og um hana er eina leiðin yfir Markarfljót. Framkvæmdir við varnargarða á svæðinu ofan og neðan brúar eru tengdar brúarframkvæmdinni sjálfri og kalla á framkvæmdir vegna flóðahættu, leiðin með suður-ströndinni styttist allnokkuð með nýju brúnni og ekki er unnt að ljúka lagningu varanlegs slitlags frá Landeyjum og undir Eyjafjöll fyrr en með smíði brúarinnar.

Fordæmi eru fyrir því í framkvæmdum Vegagerðar ríkisins að í stærri verkefnum á sviði brúarsmíði gangi Vegagerðin einnig frá smíði nauðsynlegra varnargarða. Vegagerðin hefur þegar undirbúið gerð varnargarða ofan Markarfljótsbrúarinnar og er því eðlilegt að

Vegagerðin sjái jafnframt um áætlanagerð neðan brúar þótt hluti áætlunar hljóti að verða unninn í samvinnu við Landgræðslu ríkisins eins og lög gera ráð fyrir. Mikilvægt er að bygging varnargarða neðan Markarfljótsbrúar verði ákveðin samhliða brúarsmiðinni eða í nánum tengslum við hana til þess að nýta vélakost og flýta brýnu verki.

Markarfljót er tíunda vatnsmesta fljót landsins með um 60 rúmmetra rennsli á sekúndu. Á einum sólarhring skilar fljótið um 5 milljónum tonna af vatni til sjávar og á einum sólarhring ber fljótið fram um 6000 tonn af sandi eða um 250 tonn á klukkustund að sögn dr. Hreins Haraldssonar sem hefur skrifað doktorsritgerð um Markarfljót. Þarna er á ferð mikið magn af vatni og sandi og því rík ástæða til þess að bregða við með viðráðanlegum aðgerðum áður en yfirvofandi hættu verður að vandamáli.

Meðfylgjandi fylgiskjal er grein Grétars Haraldssonar bónda í Miðey í Landeyjum, en hann er gjörkunnugur þróun landbrots við Markarfljót um áratuga skeið.

Fylgiskjal.

Grétar Haraldsson:

MARKARFLJÓT

Langt inn á fjöllum, hundrað kílómetra frá sjó, á upptök sín fljót. Sá staður, sem hér er átt við, heitir Hrafntinnusker, fyrirferðarmikil og há bunga, 1128 metrar yfir sjó, og telst hún til Torfajökulssvæðis. Frá rötum þessa fjalls rennur Fljótið, en svo er það nefnt þarna, meinleysislegt og lygnt, en svo bætast í það heil ósköp af ám eftir að ferð þess er hafin hina löngu leið til sjávar.

Fyrst eru það kvíslarnar í Reykjadölum, svo koma Blautakvísl, Laufalækur, Hagafellskvísl, Ljósá, Hvítmaga, Torfakvísl, Bratthálskvísl, Bláfjallakvísl, Kaldaklofskvísl, Innri-Emstruá, Þverá, Fremri-Emstruá, Ljósá, Þröngá, Gilsá, Krossá, Steinholtssá og Jökulsá.

Á þessari leið hefur nafn þess lengst í Markarfljót og nú er það löngu hætt að vera meinleysislegt. Það hefur grafið sér djúpan farveg, grjótmýlsna, sem það ber með sér, sagar og sagar aldirnar út í gegn. Bakkarnir orðnir allt upp í tvö hundruð metra háir þar sem það hefur ekki getað fært sig úr stað.

En eftir að það kemur niður úr fjöllum horfir málið öðruvísi við, þangað færði það jarðefni og setti á sjávarbotn svo upp komu víðar lendur, sem seinna urðu grasigrónar og víst víðivaxnar. Og sjá, menn komu siglandi og settust að á sléttunum hjuggu viðinn og gerðu sér hús.

En fljótið átti þennan stað, það lék sér um hann til og frá óbeislað og frjálst, svo ýmist varð svartur sandur þar sem það fór um eða greri á milli á meðan það var annars staðar.

Þannig urðu til dæmis Landeyjarnar til. Bæirnir voru byggðir þar sem hærra var og bera sumir nafn kennt við Hólma og Ey, en landið, sem lægra liggur, er sums staðar kennt við fljótsfarvegi.

Stundum vildu mennirnir ráða yfir fljótinu, þeir settu sand í poka eða heybagga í farveg þess, stundum bar það árangur og fljótið fann sér annan farveg. Á vetrum var líka stungin skán úr gripahúsum og hlaðið í dyrnar svo fljótið kæmi ekki inn.

Þannig var sjálfsagt barist öld af öld, sambúðin við það misjafnlega erfið eftir því hvar búíð var, vatnsmagnið mismikið, mikill munur þar á. En svo hóf tæknin innreið sína og Markarfljót fór að hlýða mönnunum, þeir gerðu garða, stærri og styrkari eftir því sem styrkur vélanna óx, og nú ráða þeir rennsli hinnar miklu elfar, svo langt sem vilji þeirra nær, og þar kom reidarslagið.

Greinarhöfundur finnst endilega að vilji þeirra, sem valdið hafa yfir fjármagni, þurfi að ná lengra því Markarfljót er í dag mikill skaðvaldur.

Frá því ráðamenn í þeim málum hófu að gera garða við það hefur það látið mátt sinn og heift yfir að vera í fjötrum að nokkru leyti bitna á grasivöxnu fallegu landi annars staðar, landi sem gaf líf fólki og fénaði.

Þar sem nú er orðinn aur vegna þess að Markarfljót flæmdist þar um, sjálfsagt á annað hundrad þúsund hektarar, lifði fénaður ekki verr en á öðrum stöðum. Þetta var vallendi þakið bragðgóðu grasi, en ekki var þar næðisgott fyrir heimafénað vegna ágangs úr nágrenninu, skepnur sem einu sinni komu þangað komu aftur og aftur. Ekki hefði þurft að grafa skurði til að rækta þetta land og milt hefði það verið undir tönn tækjanna.

Þú sem lest þetta hugsar máski úr fjarlægð vegna þess sem hér er um fjallað að ekki vanti haga nú á tímum offramleiðslu.

Ég sem þessar línur rita vil með þeim sýna þér að þetta mál er alvarlegt, þarna eru farin í sand stór flæmi sem áður voru græn og falleg og eftir því sem aurinn stækkar verður eyðilegging örari.

Markarfljót malar niður bakkana sandborna og hleður undir sig, hækkar sjálf sig uns það lónar upp á þá, og finnur sér nýjar leiðir. Þess á milli tekur það til við að bera með sér fram það sem rutt hefur verið niður og þá myndast mjög háir bakkar. Þá hefur kannske orðið til rás einhvers staðar úti á aurnum þar sem það unir sér í einhvern tíma. Þannig hefur það fært sig til og frá svo skiptir kílómetrum síðan farið var að hafa áhrif á rennsli þess síðustu fjörutíu fimmtíu árin. Af þessari sandauðn fýkur svo yfir grasið sem nálægt er og gerir eyðilegginguna fljótverkari. Þetta er ljótur sannleikur um sinnuleysi þeirra sem þarna gátu og geta stoppað af eyðilegginguna, því það er hægt að hemja vatnið, en það verður ekki auðveldara eða auðunnara eftir því sem lengra líður. Einhvern tíma verður það að gerast, því Markarfljót veit um mátt sinn og sparar hann ekki í hamförum sínum. Óðum minnkar Tjarnarhólminn sem hér hefur verið fjallað um og þá taka við Landeyjar.

Enn er ótalin Vatnsveita Vestmannaeyja, hún liggur frá Syðstu-Mörk og út úr Landeyjasandi. Nú hefur Markarfljót útfall þar miklu fjær en var fyrir nokkrum árum, en álar þeir sem það rann saman við höfðu í vetur leið útfall eitt til tvö hundruð metra frá dælustöð Vatnsveitunnar.

Þarna niður við sjó gerast líka hamfarir, sjórinn kemur með fíngerðan fjörusandinn og hleður honum upp og stíflar farveg fljótsins, uns það hefur safnað í sig meiri styrk, þá opnar það sér leið gegnum sjávarkambinn, þar sem auðveldast er, hvort heldur er nær eða fjær vatnsveituhúsi, sem eins og er skilur á milli hvort lífvænlegt er í Vestmannaeyjum eða ekki. Og hvað er svo til ráða?

Nú þegar þarf að gera garða út á aurnum til að bægja vatninu frá graslendi því sem það liggur við og brýtur stöðugt niður, sem um leið mundu þá stýra rennsli þess áfram. Það þarf ekki að vera mjög kostnaðarsamt því auðunnið verk er að ýta upp þeim jarðvegi sem þarna er. Það sýnist vera að stór jarðýta geti gert heilmikið á degi, einnig sýnist vera fljótlegt að gera rásir í aurinn til að stjórna rennsli árinna. Þeir sem fóru þarna um sáu hvað það hafði mikil áhrif á rennslið til ótrúlega langs tíma er þurfti að veita vatninu vegna viðgerða á varnargarði við Seljaland. Gardar gerðir á réttum stað í samræmi við heildarskipulag þyrftu ekki að vera langir eða miklir í upphafi, síðan má bæta við þá, bæði lengja þá og styrkja.

Sumir halda því fram að ekkert sé hægt að gera þarna niður frá fyrr en komin er ný brú á Markarfljót. Þetta er ekki rétt, vegna þess hvað svæðið er breytt sem rennsli þess færast til um, frá austri til vesturs, og vegna þess hvað vatnsmagnið er mismikið. Það er auðvelt með þessum stóru verkfærum, sem nú eru til, að breyta rennsli fljótsins á meðan unnið er við það. Þannig má færa það allt að vesturbakkanum, á meðan gerður er farvegur austar á aurnum, þar sem því yrði ákveðinn staður. Og þá er stutt í grjótnámu, þar sem er hin heljarmikla náma, sjálf Eyjafjöll. Með þessu móti þarf ekki að nota neina brú til að keyra grjóti á varnargarða þá sem hér um ræðir. Svo eftir að leið fljótsins hefur verið ráðin og hún gerð, þá þegar það er vatnslítið má færa það á sinn stað og þá grefur það sig niður beina braut til sjávar.

Auðvitað gerist þetta ekki svona í fyrsta áfanga, Markarfljót hleypur út undan sér á meðan það á möguleika á því, en smám saman vinnst það ef vilji er fyrir hendi.

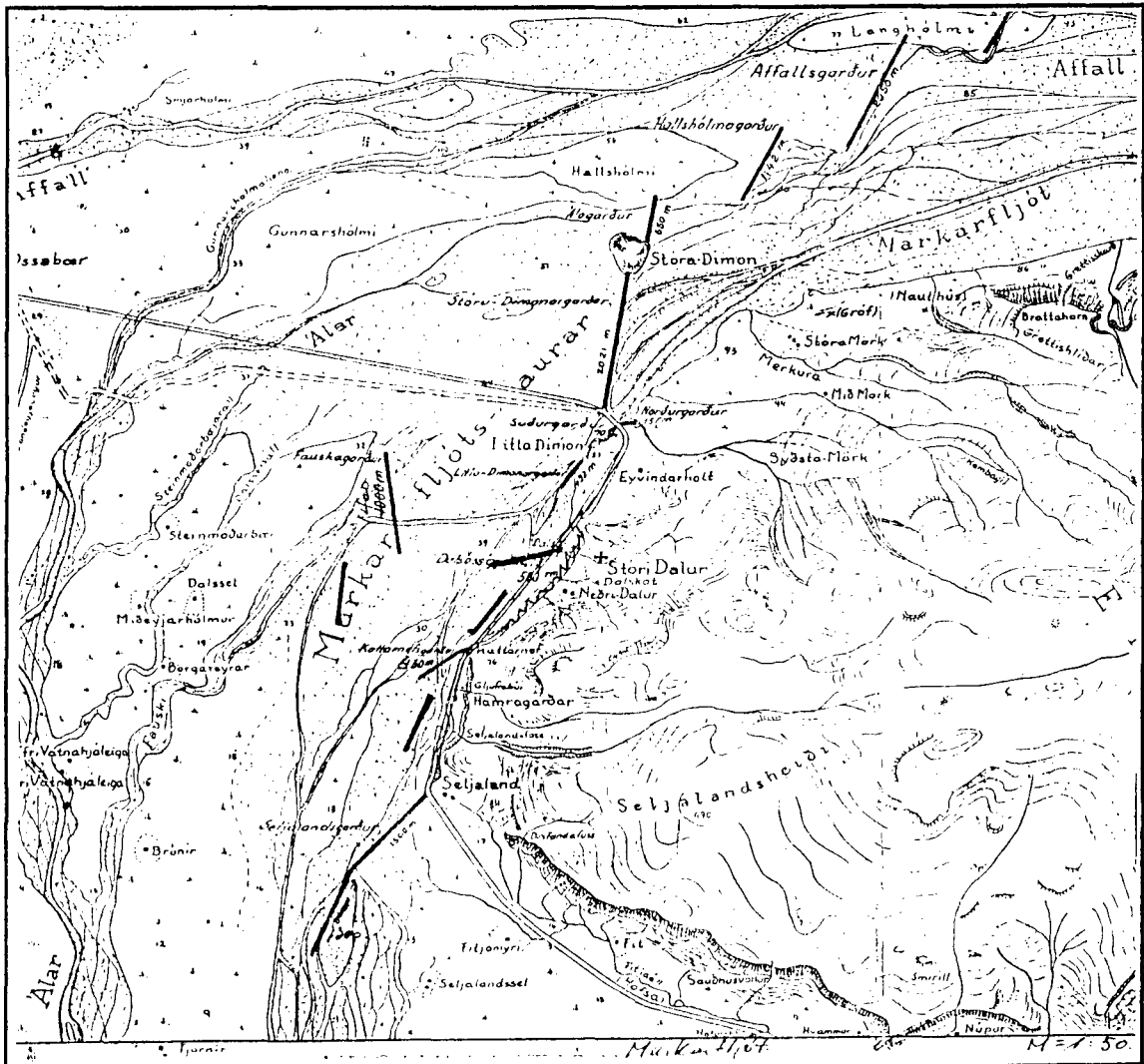
Frá Stóra-Dímoni að Markarfljótsbrú liggur varnargarður gerður af manna höndum. Fyrstu árin var hann stundum að breyta, en nú um áratuga skeið hefur hann staðið óskemmdur, þó að oft liggi Markarfljót í miklum ham allt við hann, enda búið að setja mikið grjót þar á. Vatnið rennur á grjóti og getur ekkert grafið sig niður. Þarna er sönnun þess að hægt er að hemja hina sterku óhemju Markarfljót sem réð svo miklu allt frá Þjórsá og austur með öllum Eyjafjöllum.

Frá bernsku heyrði greinarhöfundur nábúa fljótsins tala um stokkun þess í beinan og tiltölulegan þröngan farveg og þá bæri það með sér hreyfingu þá, sem alltaf er á jarðefnum við botn þess, alla leið til sjávar og græfi sig niður eins og dæmin sanna þar sem þrengt er að því.

En vissulega voru á sínum tíma deildar meiningar um það eins og svo margt annað. Varnir voru í mörgum tilfellum framkvæmdar á þann hátt að malargörðum var ýtt upp þannig að þeir vísuðu á ská á stefnu vatnsrennslis og síðan var ekið grjóti á þá til styrkingar vatns megin í stað þess að leggja þá með fram ánni í sömu stefnu og henni var ætlað að renna. Með þessu móti var hægt að setja garða bara þar sem helst þurfti til varnar og svo var bil á milli þeirra. Síðan voru þeir lengdir og styrktir eftir því sem fjármagn leyfði. En ókostur þessa var að þegar áin rann frá enda garðsins þá vildi hún halda sömu stefnu og réðst á bakkann hinum megin. Því var eðlilegt að bændur á sunnanverðum Hólmabæjum væru ósáttir við það þegar vatninu var að því er virðist beinlínis veitt á jarðir þeirra með gördum við Dalsás, við Kattarnef og syðst með þriggja kílómetra garði við Seljalandsmúla. En hans stefna er að miklum hluta beinlínis á Tjarnabæinn sem var.

Til þess að afstýra þessum óskaplegu skemmdum, sem orðnar eru, hefði auðvitað þurft að setja garða til varnar hinum megin líka, en það er ógert enn þarna suður frá eins og þegar hefur verið sagt.

Allt garðakerfið við Markarfljót er orðið mikið mannvirki, það nær innan frá Þórólfsfelli nirst og um það bil sjö kílómetra frá sjó syðst. Á meðfylgjandi korti má sjá hvernig það vinnur örugglega það sem því er ætlað, en vitanlega þarf það eftirlit og endurbætur eftir því sem reynslan kennir. Og þá geta þeir sem eru í skjóli þessa kerfis verið óhultir fyrir Markarfljóti í öllu venjulegu. Enda verður svo að vera þar sem um gamla farvegi þess liggur sjálfur hringvegurinn, vegur nr. 1.



Svörtu strikin sýna varnargardana.

En brúin yfir Markarfljót er alls ófullnægjandi, hún er meira en hálftrar aldar gömul, byggð þá er bifreiðir voru allt annarrar gerðar en nú er og miklu léttari, og ætluð til að bera svo miklu minni þunga en bifreiðir þær sem nú aka þarna um. Samt má hún ekki bresta. Á hennar fótum, er staðið hafa svona lengi og mátt þola stríðan straum vatnsins, núning grjótmylsnunnar sem berst með botninum og jakana í hamförum leysinganna, hvílir umferðin frá og til alls Suðurlands austan við hana og til Austurlands að ógleymdri húsvatnsveitu Vestmannaeyja og Landeyja.

Það er nauðsyn að gera nýja brú á Markarfljót og nýja vegi báðum megin við hana, enda eru þeir á eftir öðrum vegum óslitlagðir og holóttir og ekki lagfærðir vegna þess að fyrir liggur að gera brú og færa veginn sem verður þá nálægt 6 kílómetrum sunnar en nú er og við það styttist hringvegurinn um sex kílómetra.

Af framansögðu er ljóst að mörg verkefni eru óleyst en aðkallandi við Markarfljót. Vantar peninga, vantar peninga, segja ráðamenn, en hvað með allan þungaskattinn og bensínjaldið sem hinir mörgu vegfarendur sem aka um Suðurlandsveg greiða. Ströndin er hafnlaus frá Stokkseyri eða öllu heldur væri rétt að segja ef miðað er við nýtanlega höfn frá Þorlákshöfn að Höfn í Hornafirði. Því er það réttlætismál að gera hinn fjölfarna Suðurlandsveg sem bestan.

Um Markarfljótsbrú fóru að meðaltali 275 bílar hvern einasta dag allt árið 1985. Þeir keyrðu sex kílómetrum lengra þarna yfir heldur en verður þegar gerð hefur verið ný brú því þá styttist leiðin um þessa vegalengd eins og áður hefur verið getið. Ef þessar tölur eru svo margfaldaðar, þ.e. 6×275 eru það 1650 kílómetrar á dag allt árið sem er 239 kílómetrum lengri vegalengd en hringvegurinn í kringum landið. Svona er dýrt að vera fátækur. En verðum við ekki alltaf fátæk ef við framkvæmum ekki það sem arðbært er að framkvæma?

Skoðum málið frá þeirri hlið. Meiri hluti þeirra bíla, sem aka þarna um, er auðvitað fjölskyldubílar sem við getum kannske sagt að ekki kosti meira að aka en 12 kr. á km — varla er hægt að fara neðar ef raunhæft á að meta. En einnig fer þarna um mjög mikið af stórum bílum, gæti verið $\frac{1}{5}$ til $\frac{1}{4}$ hluti af umferðinni. Þá er ekki ólíklegt að helmingur þeirra dragi vagna sem sýnist þá vera bílar á lengri leiðum, þ.e. bílar frá Austurlandi. Taxi vörubíla mun vera nálægt 40 kr. á km en taxi vörubíla með vagna nálægt 60 kr. Ef þessar forsendur eru notaðar kostar þessi sex kílómetra krókur umferðina á bilinu frá 32 340 kr. til 35 478 kr. alla daga ársins sem þýðir 11,8 til 12,9 milljónir króna á ári, eftir því hvað stórir bílar eru mikill hluti af umferðinni. Þarna er miðað við umferðina árið 1985 eins og fyrr segir, en sjálfsagt var hún meiri 1986.

Ef farið væri nú fljótlega í að leggja nýjan veg frá Ossabæ að Seljalandsmúla, gera garða við Markarfljót að brú og brú yfir það segir áætlun að það muni kosta kringum 120 milljónir króna. Það er upphæð sem umferðin á leiðinni frá núverandi brú að Seljalandi, greiðir á 9,3 til 10,2 árum samkvæmt ofansögðu, þessir 1650 kílómetrar á dag. Já, það er dýrt að vera fátækur.

Á liðnum árum hefur oft og víða verið rætt um nauðsyn aðgerða við Markarfljót. Landbrot af völdum þess verður að stöðva. Sveitarstjórnir báðum megin fljótsins hafa sent yfirvöldum beiðni um aðgerðir, en það hefur hreint ekkert verið gert til varnar þar sem þörfin er mest. Alþingismenn, landgræðslustjóri og verkfræðingar hafa farið og litið á skemmdirnar, talað um að aðgerða sé þörf, en svo ekki meir. Samgöngunefnd samtaka sunnlenskra sveitarfélaga leggur áherslu á að varnir og stokkun Markarfljóts hafi algjöran forgang. Núverandi ráðherrar bæði fjármála og samgöngumála landsins hafa í blaðagreinum lýst yfir að eðlilegt sé að varnargarðar verði styrktir og gerðar ráðstafanir til að girða fyrir landeyðingu, svo og áhuga á að hraða framkvæmdum við brúargerð, samt gerist ekkert í þeim málum.

„Reistu í verki viljans merki, vilji er allt, sem þarf,“ sagði Einar Benediktsson. Þessi orð hafa mikið verið notuð upp á síðkastið og þá vegna þess hvað þau eiga víða við. Ég leyfi mér að segja að þau eiga líka við hér. Það stendur ekki til að gagnrýna annað sem tekið hefur verið fyrir að gera, en það er stór ábyrgðarhluti að gera ekkert í því fyrr en árið 1989 til 1990 að hefja framkvæmdir við fljótið eins og áætlanir herma. Stórflóð, að ekki sé nú talað um náttúruhamfarir svo sem jarðskjálfta eða eldgos, eru hættuleg heilsu hinnar gömlu Markarfljótsbrúar og ef hún gefst nú upp á að standa hvað þá með mjólkurflutninga austan hennar og alla aðdrætti, hvað þá með vatnið til Vestmannaeyja og Landeyja?

Þannig mætti áfram halda, en það verður ekki gert hér, heldur aðeins borin fram von um að menn, sem mega, vilji vinna þessu máli það sem nauðsynlegt er á meðan enn er eftir túnið á Tjörnnum og á meðan enn stendur Markarfljótsbrú sem vígð var árið 1934. Æð vatns og umferðar um Suðurland og Vestmannaeyjar, þar sem unninn er svo mikill hluti af sjávar-afli sem talinn hefur verið undirstaða alls velfarnaðar á Íslandi.