

Nd.

6. Frumvarp til laga

[6. mál]

um breyting á vegalögum, nr. 34 22. apríl 1947.

Flm.: Sigurður Bjarnason.

1. gr.

1. Á eftir B. 50 í 2. gr. laganna koma nýir liðir:
 - a. *Sandeyrarvegur*: Frá Bæjum á Snæfjallaströnd að Sandeyri.
 - b. *Strandavegur*: Frá Sætúnsbryggju í Grunnavík um Staðarheiði og Skorarheiði í Furufjörð.
2. Á eftir B. 51 í sömu gr. kemur nýr liður:
Vatnsfjarðarvegur: Úr Ísafjarðarbotni um Reykjanes og Reykjarfjörð í Vatnsfjörð.
3. Á eftir B. 53 í sömu gr. kemur nýr liður:
Skálavíkurvegur: Frá Bolungavík til Skálavíkur.
4. Á eftir B. 55 í sömu gr. kemur nýr liður:
Fjarðavegur: Frá Súðavík um Álftafjörð, Seyðisfjörð, Hestfjörð og Skötufjörð í Ögur.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Þegar akvegasamband hafði verið skapað við Ísafjarðardjúp sumarið 1946 með opnun Þorskafjarðarheiðarvegarins, var langþráðu takmarki náð í vegamálum Vestfirðinga. En fram undan lágu þá mikil verkefni í sangöngumálum byggðarlaganna við Ísafjarðardjúp. Það þurfti að tengja hin einstöku byggðarlög héraðsins saman innhyrðis með þjóðvegum.

Síðan hefur verið unnið að því að tengja saman sjávarþorpin við sunnanvert Djúpið. Er þeirri vegagerð svo langt komið nú, að vænta má, að á miðju næsta sumri

verði akvegur opnaður milli Bolungavíkur og Ísafjarðar og í lok sumarsins milli Súðavíkur og Ísafjarðar, ef allt fer eins og nú er ætlað. Er þá kominn akvegur milli allra sjávarþorpanna við sunnanvert Djúpið. Mun sú samgöngubót hafa mikla og margvíslega þýðingu fyrir þessi byggðarlög, sem fram til þessa tíma hafa aðeins notið sangangna á sjó. Akvegasamband þorpanna, Bolungavíkur, Hnífsdals og Súðavíkur, sín í milli og við Ísafjarðarkaupstað er þess vegna ekki aðeins stór viðburður í samgöngumálum þessara byggðarlaga, heldur og í félagsmálum þeirra og atvinnu- málum.

En samgöngumál landbúnaðarbyggðanna við Ísafjarðardjúp eru sem næst jafn- öleyst með vegagerðinni milli sjávarþorpanna við utanvert Djúpið. Þær eru ger- samlega veglausar, þegar frá eru teknir vegarspottar um Langadalströnd og Skutuls- fjörð í nágrenni Ísafjarðarkaupstaðar. Er óhjákvæmilegt að snúa sér hið bráðasta að því að leggja vegi um þessar sveitir, sem margar eru ágæt landbúnaðarhéruð. Má í því sambandi geta þess, að í ár og undanfarin ár hafa verið fluttar þúsundir af ósýktu fé úr þeim til héraða þeirra, er fjárpestirnar hafa herjað. Er það ekki ómerkur þáttur landbúnaðarins við Djúp og víðar á Vestfjörðum í baráttunni við versta vágest íslenzkrar sauðfjárræktar.

Í frv. þessu er í fyrsta lagi lagt til, að þjóðvegurinn meðfram Ísafjarðardjúpi norðanverðu verði framlengdur sem næst út á enda Snæfjallastrandar. Enn fremur að vegurinn frá Sætúnsbryggju í Grunnavík um Grunnavíkurhrepp í Furufjörð á Ströndum verði tekinn í þjóðvegatölu. Enginn akvegur liggur um þennan hrepp, sem er mjög víðlendur og nær um sunnanverða Jökulfirði og norður um Horn- strendur allt til takmarka Ísafjarðarsýslu og Strandasýslu. Ber því mikla nauðsyn til vegagerða þar. Því verður ekki til lengdar haldið fram, að fólkið í þessum byggð- arlögum eigi síður rétt á samgöngubótum en annað fólk í þessu landi.

Þá er og í frunvarpi þessu lagt til, að vegurinn til Bolungavíkur verði fram- lengdur út í Skálavík, en þar eru nokkrir bæir og mikil og góð skilyrði til ræktunar. Vegagerð þangað er nokkuð komin áleiðis, en mikið brestur á, að hún komi að fullu gagni. Með góðum akvegi til Skálavíkur má telja víst, að mjólkurframleiðsla þar muni aukast mjög verulega. En í Bolungavík, eins og flestum öðrum sjávarþorpunum á Vestfjörðum, ríkir mjólkurskortur mikinn hluta ársins.

Þá er og lagt til, að Súðavíkurvegur, sem samkvæmt vegalögum endar nú í Súðavík, verði framlengdur um Álftafjörð, Seyðisfjörð, Hestfjörð og Skötufjörð inn í Ógur, en þangað er ráðgert, að lagður verði vegur úr hotni Ísafjarðardjúps. Í öllum þessum fjörðum, nema Hestfirði, er byggð og góður húskapur. Þrátt fyrir nokkrar samgöngur á sjó húa þessar byggðir við verulega örðugleika af völdum samgönguskorts. Framtíðartakmarkið í vegamálum byggðanna við sunnanvert Ísa- fjarðardjúp er samfelldur akvegur eftir strandlengju Djúpsins, þótt hún sé mjög vogskorin. Þar eins og annars staðar hljóta bættar samgöngur að vera skilyrði þess, að byggð haldist og blómgist. Samfelldur akvegur um þessi byggðarlög mundi auk þess koma höfuðstað Vestfjarða, Ísafjarðarkaupstað, í samband við akvegakerfi landsins. Því hefur að vísu verið hreyft, að það mál mætti leysa þannig að leggja veg af Þorskafjarðarheiði yfir Vestfjarðahálendið til Dýrafjarðar eða Arnarfjarðar. Um möguleika þeirrar vegagerðar skal að vísu ekki fjölyrt að sinni. Þeir hafa ekki verið fullrannsaðir. En hitt má fullyrða, að slíkur vegur um Vestfjarðahálendið yrði aðeins fær tiltölulega lítinn hluta ársins, e. t. v. aðeins 2—3 mánuði eða skemur. Hann mundi ekki heldur koma fjarðabyggðunum við sunnanvert Djúpið að neinu gagni. Það er þess vegna tvímælalaust réttara að leggja fyrst veg um byggðina sjálfa. Slíkur vegur hlyti að verða athafnalífi byggðanna, lífi og starfi fólksins, að miklu meira liði en háfjallavegur, sem yrði nær allt árið undir snjó. Með hinum fyrrnefnda mundi einnig skapast miklu tryggara akvegasamband við Ísafjörð. Vegalengdin frá Súðavík í Ógur er að vísu allöng, 87 kílómetrar. En með hinum fullkomnu tækjum, sem nú eru notuð við vegagerðir, mundi vegalagning þessa leið ekki taka nema nokkur ár.

Að lokum er í frumvarpi þessu lagt til, að vegur til héraðsskólans í Reykjanesi verði tekinn í þjóðvegatölu, og yrði sá vegur þá jafnframt lagður til byggðarinnar umhverfis hið forna höfuðból Vatnsfjörð í Reykjarfjarðarhreppi.

Í sambandi við flutning þessa frv. verður að leggja á það áherzlu, að þeir vegir, sem þar er ráðgert að taka í þjóðvegatölu, eiga allir að liggja um byggðarlög, þar sem engir akfærir vegir eru fyrir. Það er ekki hægt að færa rök fyrir því, að á sama tíma, sem margir akvegir eru lagðir samhliða um sum héruð landsins, þá sé það heimtufrekja að krefjast nokkurra samgöngubóta í héruðum, sem eru með öllu veglaus.