Sþ. **493. Nefndarálit** [60. mál]

um till. til þál. um rannsókn vegarstæðis milli landsfjórðunga.

Frá fjárveitinganefnd.

Nefndin hefur athugað þáltill. þessa og sent hana vegamálastjóra til umsagnar. Hefur nefndinni borizt svar hans, og er það birt hér með sem fylgiskjal.

Vegamálastjóri gerir grein fyrir athugun, sem átt hefur sér stað á hinni svonefndu Sprengisandsleið, og kostnaði við vegarlagningu þar: Annars vegar upphlaðinn vegur ásamt brúagerðum yfir ár og flesta læki, sem á leiðinni eru, og hins vegar ruddur vegur með nauðsynlegustu brúagerðum. Telur vegamálastjóri þó æskilegt, að þessi leið verði betur rannsökuð, bæði aðstaðan til vegarlagningar og brúagerða. Í álitsgerð vegamálastjóra kemur einnig í ljós, að tveir möguleikar eru fyrir hendi um að stytta Austfirðingum meir leiðina inn á væntanlegan Sprengisandsveg en fram kemur í beinni tillögu hans, og þarf ýtarlegrar rannsóknar við, hvað hægt væri að gera í því efni, og leggur nefndin mikla áherzlu á, að slík athugun fari fram.

Þá verður einnig að telja réttmætt, að Kjalvegur verði athugaður, þótt nefndin sé vegamálastjóra sammála um, að sú leið komi tæplega til greina, að minnsta kosti ekki sem fyrsta aðgerð í því að gera akfæra leið yfir hálendið á milli landsfjórðunga.

Með tilliti til þess, sem að framan er greint, mælir nefndin með því, að þáltill. verði samþykkt.

Alþingi, 14. marz 1956.

| | | |
|---|---|---|
| Pétur Ottesen, form. | Helgi Jónasson, fundaskr. | Halldór Ásgrímsson, frsm. |
| Lúðvík Jósefsson. | Magnús Jónsson. | Jónas Rafnar. |
| Jón Kjartansson. | Hannibal Valdimarsson. | Karl Kristjánsson. |

**Fylgiskjal.**

VEGAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 16. janúar 1956.

**Tillaga til þingsályktunar á þskj. 61 um rannsókn vegarstæðis milli landsfjórðunga.**

Með bréfi 17. des. barst mér ofangreind þingsályktunartillaga til umsagnar.

Mér þykir gott að fá tækifæri til þess að gera nefndinni nokkra grein fyrir máli því, sem tillagan fjallar um, og kemur þar naumast önnur leið til greina en

um Sprengisand, þar sem leiðin um Kjalveg til Norðurlands er aðeins tæplega 60 km styttri en þjóðvegurinn um byggðir, en Sprengisandsleið að Fossvöllum um 121 km styttri.

Mjög væri skemmtilegt að fá þessar leiðir báðar gerðar akfærar, en vegna þess, hve þær liggja á löngum köflum hátt yfir sjó, mundu þær aðeins færar um hásumarið, og mundu því naumast fást verulegar fjárveitingar, meðan brýn þörf er hárra fjárveitinga til aðalvegarins um byggðir.

Kjalvegur kemst í nær 700 m hæð og er frá Hvítárvatni norður í Skagafjarðardali alla leið í yfir 420 m hæð og meginið af þessari leið í um og yfir 600 m hæð.

Sprengisandsvegur er enn hærri, frá því skammt ofan við Tungnaá þar til efst í Bárðardal í yfir 400 m hæð og lengst af á þeim kafla (á 160 km) í yfir 600 m hæð og þar af í 700—826 m hæð á 55 km kafla.

Einn verkfræðinganna hér, Jón J. Víðis, hefur farið alla Sprengisandsleið í bifreið, á ferju yfir Tungnaá, og athugaði þá aðstöðu til vegabóta. Enn fremur höfum við kynnt okkur ýmis atriði, er mestu máli skipta í því sambandi, og fengið upplýsingar hjá kunnugustu mönnum.

Vegagerð alla leið frá Galtalæk, efsta bæ á Landi, en þangað er nú þjóðvegur, allt norður í Bárðardal er um land, sem auðvelt er til vegagerðar, en þar sem leiðin er svo löng, hlýtur vegagerð að verða æði kostnaðarsöm. Þá eru og nokkrar ár á leiðinni, sem þarf að brúa, og er Tungnaá þeirra langmest. Þar hafa verið mæld nokkur brúarstæði, og þarf hengibrú ámóta langa og gamla Þjórsárbrúin, um 75 m, sem lauslega má áætla að kosti um 2 millj. kr., og er það sú framkvæmd, sem fyrst og fremst þarf að koma. Fyrr en sú brú er komin, er tilgangslítið að leggja í vegabætur. Nokkuð hefur verið rætt um, að þangað mætti flytja gömlu Þjórsárbrúna, en samkvæmt athugunum, sem gerðar hafa verið, þykir hún algerlega ónothæf vegna þess, hve hún er ótraust fyrir svo þungar bifreiðar, sem nú verður að miða við, og gömul. Á aðrar ár þarf ekki mjög kostnaðarsamar brýr, en þar sem þær eru 18—20 talsins, verður heildarkostnaður æði mikill.

Upplýsingar okkar og kunnugleiki er það mikill um aðstöðu til vegabóta, að gerðar hafa verið lauslegar bráðabirgðaáætlanir bæði um upphleyptan, mölborinn veg og um meiri og minni endurbætur á nokkrum köflum, svo að fært yrði aflmiklum bifreiðum um hásumarið. Fara þær hér á eftir:

**A. Upphleyptur vegur og brýr á allar ár og flesta læki:**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. kafli: | Frá Galtalæk að Tungnaá | 33 km | kr. | 1 210 000 |
| 2. — | Tungnaá—Þúfnaver | 67 km | — | 2 530 000 |
| 3. — | Þúfnaver—Fjórðungsvatn | 44 km | — | 1 250 000 |
| 4. — | Fjórðungsvatn—Hrafnabjörg | 64 km | — | 2 070 000 |
| 5. — | Hrafnabjörg—Mýri í Bárðardal | 8 km | — | 520 000 |
| 6. — | Mýri—Stóruvellir | 15 km | — | 950 000 |
| | Þjóðvegur er nú frá Stóruvöllum út Bárðardal að Fossvöllum. | | | |
| | Til vara | | — | 470 000 |
| | Vegagerð samtals | 231 km | kr. | 9 000 000 |
| | Brú á Tungnaá | | — | 2 000 000 |
| | 18 brýr | | — | 3 400 000 |
| | Vegagerð og brýr samtals | | kr. | 14 400 000 |

Vegagerðin er þannig áætluð að kosta nær 40 þús. kr. hver km, og má það heita mjög lágt, miðað við aðrar nýbyggingar. Hins vegar er áætlunin aðeins lausleg og hætt við að yrði frekar hærri en lægri, er mál þetta yrði rannsakað nánar.

B. **Ruðningsvegur með nokkrum lagfæringum og einstaka kaflar malbornir.**
**Vegabætur:**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. kafli: | Galtalækur—Tungnaá | 33 km | kr. | 20 000 |
| 2. — | Tungnaá—Þúfnaver | 67 km | — | 130 000 |
| 3. — | Þúfnaver—Fjórðungsvatn | 44 km | — | 30 000 |
| 4. — | Fjórðungsvatn—Hrafnabjörg | 64 km | — | 40 000 |
| 5. — | Hrafnabjörg—Mýri | | — | 180 000 |
| | Til vara | | — | 100 000 |
| | | Vegabætur alls | kr. | 500 000 |

**Brýr:**

| | | |
|---|---|---|
| Brú á Tungnaá | kr. | 2 000 000 |
| Brú á Fjórðungskvísl | — | 350 000 |
| Vegagerð og brýr samtals | kr. | 2 850 000 |

Ég hef tekið þessar lauslegu áætlanir með í umsögn mína til þess að gefa nokkra hugmynd um kostnað við hugsanlegar vegabætur á þessari leið. Upplýsingar um, hverra brúa væri þörf, til þess að ruddur vegur yrði nokkuð örugglega sumarbílfær, eru nokkru óvissari en um vegabæturnar og mjög hætt við, að ekki yrði komizt hjá því að brúa nokkrar fleiri af ánum. Sama er að segja um stærð brúnna, að frekari rannsóknar og mælinga er þörf.

Sem fyrr greinir, þarf brú á Tungnaá að vera fyrsta framkvæmdin á þessari leið. Þar sem hún er svo mjög kostnaðarsöm og fé brúasjóðs þegar ráðstafað á næstu árum, sérstaklega til byggingar brúnna á Hvítá hjá Iðu, Jökulsá í Axarfirði og Lagarfljót, og jafnvel líklegt, að fleiri brýr í byggð þyki eiga að sitja fyrir, þá sýnast mér ekki horfur á, að fé fáist til Tungnaárbrúar á næstu 2—3 árum. Hins vegar má telja æskilegt, að Sprengisandsleið og brúargerðir þar verði rannsakaðar frekar en gert hefur verið, eftir því sem vegamálastjórnin getur komið því við fyrir öðrum bráðaðkallandi verkefnum.

Leiðina til Austurlands mætti stytta enn meira með því að gera 20 km veg frá nýju brúnni yfir Skjálfandafljót hjá Stóruvöllum austur yfir Fljótsheiði og Mývatnsheiði til Mývatnssveitar. Leiðin að Arnarvatni yrði þá 373 km frá Reykjavík, en er um byggðir 533 km og mundi því styttast um 160 km.

Minnzt hefur verið á jafnvel enn styttri leið af Sprengisandsvegi norðan Fjórðungskvíslar og haldið skammt undan norðurbrúnum Vatnajökuls og komið á Austurlandsveg innarlega í Jökuldal, en af ýmsum ástæðum tel ég hana ekki koma til greina.

Í sambandi við styttri leið til Austurlands verður vitanlega að meta þörfina með tilliti til umferðar auk kostnaðarins. Umferðin til og frá Austurlandi um Jökulsárbrú hjá Grímsstöðum varð í fyrra (1955) með mesta móti, um 4300 bifreiðar, þar af í júlí og ágúst nokkuð yfir 3000 bifreiðar.

Ef litið er á vegabætur þessar frá fjárhagssjónarmiði sérstaklega, mundu vextir af fjárfestingu í sæmilegan veg og brýr ásamt viðhaldi vegar naumast verða undir 2 millj. kr. á ári, og þarf þá allmikla umferð, til þess að framkvæmdir þessar verði hagkvæmar.

Nokkuð öðru máli gegnir um ruðningsveg og brýr á helztu torfærur, því að brúin á Tungnaá, sem er aðalkostnaðarliðurinn, ásamt tiltölulega ódýrum vegabótum mundi opna þessa leið til hagkvæmari afnota af afréttarlöndum á þessum slóðum, sem að vísu eru ekki víðáttumikil, og til ánægju þeim, sem vilja leggja þar leið sína sér til skemmtunar og frekari kynningar af þessum tignarlegu öræfum, sem leiðin liggur um. Hins vegar kæmi hún að engum hagkvæmum notum til flutninga milli landsfjórðunga. Til þess að svo yrði, þarf sæmilega góðan malarveg og brýr á flestar eða allar árnar.

Virðingarfyllst,

Geir G. Zoëga.

Fjárveitinganefnd Alþingis.