

**Sp. 316. Tillaga til þingsályktunar [154. mál]**  
um athugun á vegakerfi landsins og áætlun um vegaframkvæmdir.

Frá fjárveitinganefnd.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að framkvæma í samráði við vegamálastjóra heildarathugun á ástandi vegakerfis landsins og gera á grundvelli þeirrar athugunar áætlun um nauðsynlegar umbætur á vegakerfinu með hliðsjón af þeirri þýðingu, sem viðunandi vegakerfi hefur fyrir byggð landsins í heild.

Greinargerð.

Nefndin hefur haft til athugunar till. á þskj. 27 um framkvæmdaáætlun um vega-gerð og breytingartillögu við þá tillögu. Hefur nefndin leitað álits vegamálastjóra um málið. Hefur hann látið nefndinni í té mjög ýtarlega greinargerð, þar sem hann tilgreinir öll þau byggðarlög, sem enn eru ekki komin í samband við akvegakerfið, og gerir jafnframt grein fyrir kostnaði við framkvæmdir. Er því í rauninni leyst það verkefni, sem umrædd þingsályktunartillaga gerði ráð fyrir.

Í greinargerð vegamálastjóra kemur hins vegar í ljós, að nauðsynlegt sé að gera heildarathugun á vegakerfi landsins, bæði þjóðvegum, sýsluvegum og hreppavegum, og gera sér jafnframt grein fyrir kostnaði við að koma vegakerfinu í viðunandi horf, miðað við mikilvægi samgangnanna með hliðsjón af umferð og atvinnuháttum. Mundu þá falla inn í þá athugun þau helztu atriði, sem á er bent í áður nefndri þingsályktunartillögu og breytingartillögu við hana. Þar sem hér er þó um miklu umfangsmeira verkefni að ræða, telur nefndin rétt að flytja um það sérstaka tillögu, sem þá er um leið afgreiðsla nefndarinnar á þáttill. á þingskjali 27. Lætur nefndin fylgja hér með greinargerð vegamálastjóra, sem glögg skýrir öll atriði málsins.

### Fylgiskjal.

#### VEGAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 20. febrúar 1958.

#### Framkvæmdaáætlun um vegagerð.

Fjárveitinganefnd Alþingis hefur með bréfi, dags. 26. nóvember f. á., sent mér til umsagnar till. til þingsályktunar um framkvæmdaáætlun um vegagerð á þskj. 27 ásamt breytingartillögu á þskj. 45.

Báðar þessar tillögur hníga að því, að gerðar verði framtíðaráætlanir um framkvæmdir við vegagerð, en breytingartillagan er þó mun víðtækari. Ég held, að það verði tæpast bent á mörg héruð eða landshluta, sem séu vegalausir með öllu, en þau héruð og byggðarlög, sem enn hafa ekki vegasamband við akvegakerfi landsins, eru þessi:

- I. Vestur-Ísafjarðarsýsla og Norður-Ísafjarðarsýsla vestan Mjóafjarðar og Kaldalóns.
- II. Árneshreppur í Strandasýslu.
- III. Loðmundarfjörður.
- IV. Mjóifjörður í S.-Múlasýslu.
- V. Óræfi í Austur-Skaftafellssýslu.

Auk þessa eru í flestum sýslum landsins fleiri eða færri einstök býli, sem ekki eru í vegasambandi við akvegakerfið.

Vegasamband ýmissa landshluta við akvegakerfið er þó enn næsta ófullkomið. Vegir þeir, sem tengja Vestfjarðakjálkann og Austurland frá Þistilfirði til Hornafjarðar, eru að miklu leyti ruddir vegir um fjöll og heiðar, sem aðeins eru færir 4—6 mánuði ársins.

Vegurinn yfir Mýrdalssand, sem tengir sveitirnar austan sands við vegakerfið, er aðeins ruddur götuslóði, sem oft teppist af sandfoki á sumrin og að jafnaði af snjó á veturna. Vegasambandið milli Suðurlands og annarra landshluta liggur um Hvalfjarðarveg, sem enn er að miklu leyti aðeins rudd gata, sem iðulega lokast af snjó, þó að þar sé raunar mjög snjólétt, eða teppist af skriðuföllum, ef óvenjulegt vatnsveður ber að höndum. Sambandið milli Suður- og Vesturlands annars vegar og Norður- og Austurlands hins vegar liggur um Hrutafjörð eftir vegarkafli, sem aðeins er ruddur og teppist iðulega af snjó mun fyrir en vegurinn um Holtavörðuheiði. Svo mætti lengi telja, en hér skal þó staðar numið. Þessi upptalning sýnir þó, að enn eru margir veikir hlekkir í þeirri keðju, sem tengir saman vegi í hinum ýmsu landslutum.

Þar sem það tæki 1—2 sumur og mikinn mannafla að gera nauðsynlegar mælingar og athuganir á leiðum þeim, er byggja þarf vegi um, til þess að koma framangreindum byggðarlögum í akvegasamband, þá hef ég látið taka saman lauslegar kostnaðaráætlanir um þessa vegagerð, sem byggðar eru á þeim upplýsingum, sem fyrir hendi eru. Þessar áætlanir gefa a. m. k. góða hugmynd um það, hve stórt átak þarf til að ná þessu marki.

I. Vestur- og Norður-Ísafjarðarsýslur:

- a. Vestfjarðavegur af Barðastrandarvegi í Vatnsfirði norður yfir fjöll um Helluskarð og Dynjandisheiði í Dynjandisvog. Þessi leið er öll um 30 km, og þar af er alveg eftir að byggja um 21 km, en um 6 km eru í byggingu. Á þessari leið er eftir að byggja 10 brýr, og verða a. m. k. tvær þeirra byggðar í ár.

Kostnaður við að ljúka byggingu þessa vegar er áætlaður þannig:

Vegagerð .....	2.5 millj. kr.	
Brýr .....	1.9 — —	
		4.4 millj. kr.

Undanfarin ár hafa verið veittar 400 þús. kr. til þessa vegar á fjárl. og auk þess 200 þús. kr. árlega af benzínskatti. Miðað við þessar fjárveitingar ætti þessi vegur að verða akfær haustið 1961, ef ekkert óvænt kemur fyrir og nægjanlegt fé fæst til að byggja allar brýrnar.

b. Djúpvegur:

Ögurvegur: frá Arngerðareyri að Hjöllum í Skötufirði um 73 km og þaðan Fjarðavegur til Súðavíkur um 87 km, eða samtals 160 km.

1. Frá vegamótum Ögurvegur og Vatnsfjarðarvegur hjá Eyri í Ísafirði að Heydalsá í Mjóafirði eru 15.5 km af þessum vegi í byggingu, þaðan að Laugardalsá 21.5 km, sem eru alveg óvegaðir, en frá Laugardalsá að Ögri er hífær vegur. Á þessari leið eru enn 6 óbrúaðar ár, en sú stærsta þeirra, Botnsá, verður brúuð í ár. Kostnaður við þessa vegagerð er áætlaður þannig:
- |                |                |         |
|----------------|----------------|---------|
| Vegagerð ..... | 2.7 millj. kr. |         |
| Brýr .....     | 1.1 — —        |         |
|                |                | 3.8 — — |

Á þessu ári eru veittar 400 þús. kr. í fjárlögum til þessa vegar, og mun það því taka nærri 7 ár að koma þessum vegi að Laugardalsá og þar með ná vegasambandi við Ögur.

2. Frá Ögri að Hattardal í Álftafirði eru alveg óvegaðir 89 km og óbrúaðar 7 ár. Kostnaður við þennan vegar-kafla áætlast þannig:

Vegagerð .....	8.6 millj. kr.	
Brýr .....	2.1 — —	
		10.7 — —

Til Fjarðavegar eru í ár veittar 130 þús. kr. í fjárlögum. Ef gert er ráð fyrir þessari upphæð árlega til vegarins, þar til Ögurvegur verður kominn að Laugardalsá, en síðan verði það fjármagn, sem til hans er veitt, áfram lagt til þessa vegar, þá ætti þessari vegagerð að verða lokið árið 1979.

Heildarkostnaður við að ljúka þessum 126 km verður því sem næst 14.5 millj. kr. að meðtöldum brúargerðarkostnaði.

c. *Snæfjallastrandarvegur:*

Leiðin frá Ármúla að Sandeyri er nú í tölu þjóðvega og er alls um 34 km. Þar af teljast um 10 km bílfærir, en þó ekki fullgerður vegur. Á þessari leið eru 9 óbrúaðar ár, og eru 4 þeirra kvíslar Kaldalóns.

Leiðin frá Sandeyri að Stað í Grunnavík er 16 km löng og er ekki í neinum vegaflokki. Á þessari leið eru 4 óbrúaðar ár. Kostnaður við að byggja veg á þessum leiðum áætlast þannig:

Vegagerð: Ármúli — Sandeyri .....	3.1 millj. kr.
Brýr: — — .....	1.4 — —
Vegagerð: Sandeyri — Grunnavík ....	1.6 — —
Brýr: — — .....	0.5 — —

6.6 millj. kr.

Til Snæfjallastrandarvegur eru nú veittar 130 þús. kr. í fjárlögum. Með sömu fjárveitingu tekur það því 24 ár að ljúka vegagerð á þeim hluta leiðarinnar, sem nú er í tölu þjóðvega, en 12 árum betur, ef haldið yrði áfram þaðan til Grunnavíkur.

Kostnaður við vegi og brýr á I a, I b og I c samtals 25.5 millj. kr.

II. *Reykjarfjarðarvegur:*

Frá Strandavegi í Staðardal að Ásmundarnesi í Bjarnarfirði er upphleyptur góður vegur. Þaðan að Brúará er vegur í byggingu, en síðan er með öllu óvegað að Djúpuvík í Reykjarfirði, en þaðan telst bílfært í Reykjarfjarðarbotn, en síðan er óvegað að Árnesi í Trékyllisvík. Frá Trékyllisvík er bílfært til Ingólfjarðar um 8 km leið og einnig 3 km álma til Norður-fjarðar. Úr Ingólfsfirði er alveg óveguð um 14 km leið í Ófeigsfjörð. Til þess að Árneshreppur komist í vegasamband, þarf að koma veginum í Árnes, en það er um 55 km leið, og brúa þarf jafnframt 20 ár, sem flestar eru þó litlar. Kostnaður við þessa vegagerð áætlast þannig:

Vegagerð .....	3.9 millj. kr.
Brýr .....	3.1 — —

Kostnaður við vegi og brýr alls ..... 7.0 millj. kr.

Til Reykjarfjarðarvegur og Gjögurvegur í Árneshreppi eru í ár veittar 240 þús. kr. í fjárlögum. Með sömu fjárveitingum mun það taka um 16 ár að koma Árneshreppi í vegasamband.

III. *Loðmundarfjörður:*

Leiðin frá Seyðisfirði að Brimnesi er tæpir 13 km og er í tölu þjóðvega. Leið þessi helzt sæmilega fær jeppum og vörubílum. Þaðan að Stakka-hlíð í Loðmundarfirði eru um 12 km, sem eru óvegaðir með öllu, og er sú leið talin til fjallvega. Á allri leiðinni eru 5 óbrúaðar ár, en flestar smáar. Kostnaður við að ljúka þessu verki áætlast þannig:

Vegagerð .....	2.9 millj. kr.
Brýr .....	0.8 — —

Kostnaður við vegi og brýr ..... 3.7 millj. kr.

Til Seyðisfjarðarvegur nyrðri eru veittar 80 þús. kr. í fjárlögum þessa árs. Með sömu fjárveitingum mun það því taka 36 ár að komast til Loðmundarfjarðar með veg.

#### IV. Mjóafjarðarvegur:

Frá Fagradalsbraut að Firði í Mjóafirði er óvegað með öllu að undanskildum 2 km kafla, sem ruddur hefur verið innan við Fjörð. Öll leiðin er 20 km og er í tölu þjóðvega. Frá Firði er fært að Dalatanga, þótt ekki sé það góður vegur. Á þessari leið eru 7 óbrúaðar ár, en flestar litlar. Kostnaður við að fullgera veginn að Firði áætlast þannig:

Vegagerð .....	2.1 millj. kr.
Brýr .....	1.0 — —

Kostnaður við vegi og brýr ..... 3.1 millj. kr.

Til þessa vegar eru veittar 80 þús. kr. í fjárlögum þessa árs, og miðað við sömu fjárveitingu mun það taka 26 ár að ljúka þessari vegagerð.

#### V. Örafi:

Um nokkur undanfarin ár hefur þungavara verið flutt á stórum bifreiðum með drifi á öllum hjólum yfir Skeiðarársand til Örafa í aprilmánuði, þ. e. áður en jökulvötn byrja að vaxa. Þessir flutningar eru þó næsta ótryggir, vegna þess að sumar kvíslar Skeiðarár geta verið þannig, að þær séu alls ekki færar bifreiðum. Í Skeiðarárhlaupum, sem komið hafa á nokkurra ára fresti, eru þessir flutningar yfirleitt óhugsandi, nema hlaupin komi ekki fyrr en í maí. Vegna jökulhlaupanna verður það að teljast útilokað að koma á varanlegu vegasambandi við Örafi yfir Skeiðarársand.

Eina leiðin til þess að koma Örafum í vegasamband er því að gera bílfært til Hornafjarðar. Á þeirri leið eru þó margar og erfiðar ár, svo sem Jökulsá á Breiðamerkursandi, Fjallsá og Steinavötn, að Hornafjarðarfljóttum ógleymdum. Eftir að byggð var brú á Stemmu, sem er erfið jökulsá næst austan við Jökulsá á Breiðamerkursandi, er oftast hægt að komast á bílum frá Melatanga að Jökulsá, en yfir hana er ófært bílum með öllu, nema stöku sinnum á ís að vetrarlagi. Um 7 km vestan við Jökulsá er Fjallsá, sem einnig er ófær bifreiðum mestan hluta ársins. Við flutning á fólki þessa leið þarf því að ferja yfir báðar þessar ár, en gamall herbíll er hafður á Breiðamerkursandi til þess að flytja fólk milli ána. Með því að brúa Fjallsá væri með hentugri ferju á Jökulsá möguleiki á vöruflutningum þessa leið, einkum ef brú kæmi á Hornafjarðarfljót. Brú á Jökulsá á Breiðamerkursandi er tæpast hugsanleg eins og er, vegna þess, hve áin hefur breytt sér ört undanfarin ár, og búast má við því, að svo verði, meðan ísjakar úr lóninu við jökulinn geta teppt farveg árinna að meira eða minna leyti.

Frá Hólmsá á Mýrum að Hnappavöllum í Örafum þarf að byggja upp um 28 km af vegi og brúa 10 ár, og er þá Jökulsá á Breiðamerkursandi ekki talin með, en brúa þarf Hornafjarðarfljót að auki, enda er það nauðsynlegt til þess að koma Mýrum og Suðursveit í vegasamband. Kostnaður við þessar framkvæmdir áætlast þannig, að meðtalinni brú á Hornafjarðarfljót:

Vegagerð .....	1.7 millj. kr.
Brýr*) .....	14.0 — —

Kostnaður við vegi og brýr alls ..... 15.7 millj. kr.

Með núverandi fjárveitingum til Suðursveitar- og Örafavega, sem er 155 þús. kr., tekur þessi vegagerð um 11 ár.

\*) Hér af er brú á Hornafjarðarfljót 8.5 millj. kr.

Yfirlit yfir kostnað við að koma framangreindum 5 byggðarlögum í akvegasamband og sá tími, sem það mun taka miðað við núverandi fjárveitingar:

I. Vestur- og Norður-Ísafj.s.

	Kostnaður í millj. kr.		Heildarkostnaður í millj. kr.	Verki lokið eftir
	Vegagerð	Brýr		
a. Vestfjarðavegur . .	2.5	1.9	4.4	4 ár
b. Djúpvegur . . . . .	11.3	3.2	14.5	23 —
c. Snæfjallastrandarv.	4.7	1.9	6.6	36 —
	—	18.5	—	7.0
II. Árneshreppur . . . . .		3.9	3.1	7.0
III. Loðmundarfjörður . .		2.9	0.8	3.7
IV. Mjólfjörður . . . . .		2.1	1.0	3.1
V. Öræfi . . . . .		1.7	14.0	15.7
				11 —

Samtals 29.1 millj. kr. 25.9 millj. kr. 55.0 millj. kr.

Af þessu lauslega yfirliti sést það greinilega, hvílikt óhemju verkefni það er að koma þessum byggðarlögum í samband við akvegakerfi landsins og hve langan tíma það mun taka með núverandi fjárveitingum.

Af framangreindum vegum eru um 250 km í þjóðvegatölu sem óakfærir vegir, og er það um fjórði hluti óakfærra vega í þjóðvegatölu. Gefur það nokkra hugmynd um það, hvert verkefni enn er óleyst í sambandi við þá vegi, sem teknir hafa verið í tölu þjóðvega á undanförunum árum, og ekki síður marga þá vegi, sem nú eru taldir akfærir, en eru það þó aðeins að mjög takmörkuðu leyti.

Þjóðvegakerfið er að mestu byggt upp á undanförunum 30 árum, sem sjá má af eftirfarandi yfirliti:

Akfærir þjóðvegir voru 1927 um 1300 km.	
—	— 1937 — 3300 —
—	— 1947 — 5500 —
—	— 1957 — 7300 —

Af þessu sést, að um helmingur hinna akfæru þjóðvega er byggður fyrir stríð, meðan ekki þekktust við vegagerð hér önnur tæki en handverkfæri, hestakerrur og bifreiðar, sem flutt gátu 1—2 smálestir.

Það er því næsta eðlilegt, að þeir vegir, sem byggðir voru með þessum tækjum og miðaðir við bifreiðar, sem voru í mesta lagi 3—4 smálestir að þyngd, láti á sjá undan stöðugri umferð bifreiða, sem vega 6—14 smálestir eða enn meir. En umferðin er yfirleitt mest og þyngst á mörgum hinna elztu vega, sem lagðir voru í þéttbýlinu, en svara nú hvergi nærri þeim kröfum, sem gerðar eru til þeirra vegna umferðarmagns og þunga bifreiða. Ég tek þetta fram hér vegna þess, að mér virðist flokkun sú á vegum, sem stungið er upp á í breytingartillögunni, sé nokkuð þröng. Margir þeirra upphlöðnu vega, sem byggðir voru á mýrum fyrir 20—30 árum, eru nú sokknir svo í mýrarnar, að akbrautin, sem upphaflega var hálfum til heilum metra hærrí en mýrin, er nú orðin jafnhá eða jafnvel lægri en mýrin. Afleiðing þessa er sú, að vegir þessir eru oft illfærir vegna holklaka á vorin og að jafnaði illfærir að vetrarlagi vegna snjóá. Gott dæmi um slíkan veg er Suðurlandsvegur í Flóa og Holtum.

Vegakerfið í hinum ýmsu sýslum landsins er næsta misjafnt að gæðum, enda aðstæður til vegagerðar mjög ólíkar. Þörfin fyrir upphlagna góða vegi, sem færir eru allt árið, nema sérstök snjóalög hamli, er einnig mun brýnni í þeim héruðum, sem aðallega stunda mjólkurframleiðslu, en þeim, sem stunda sauðfjárrækt. Snjóalög eru einnig æði misjöfn í hinum ýmsu sýslum og eru æði breytileg frá ári til árs. Breyttir framleiðsluhættir gera og mjög breyttar kröfur til veganna, eins og t. d. á sér stað, þegar héruð, sem stundað hafa sauðfjárrækt eingöngu, hefja mjólkurframleiðslu í stórum stíl, eins og stöðugt verður algengara.

Vöruflutningar með bifreiðum milli héraða og landshluta fara sífellt vaxandi og jafnframt því auknar kröfur um umferðarleyfi fyrir stærri og þyngri bifreiðar til þessara flutninga. Þessari þróun verður ekki unnt að snúa við, en afleiðingin er sú, að verja verður á næstu árum miklu fé til þess að styrkja elztu vegina á aðal-leiðum og auk þess endurbyggja margar gamlar brýr.

Mér er fyllilega ljós nauðsyn þess að afla glöggra upplýsinga um heildarástand vegakerfis landsins, og unnið hefur verið að því undanfarin ár, að svo miklu leyti sem starfslið hefur verið fyrir hendi. En slík heildarathugun tekur langan tíma og mikla vinnu, ef hún á að koma að tilætluðum notum, því að jafnhliða upplýsingum um ástand vegakerfisins þarf að gera sér grein fyrir væntanlegri umferð 10—20 ár fram í tímann á hinum ýmsu leiðum og miða áætlanir við það. Í slíkri áætlun verður t. d. ekki komið hjá því að setja varanlegt slitlag, steypt eða malbikað, á þá vegi, sem nú hafa og munu fá um og yfir 1000 bíla umferð á dag.

Ég lít því svo á, að hin fram komna tillaga og breytingartillaga séu mjög æskilegar, en sameina mætti þær í einni tillögu þess efnis, að stefnt verði að því að fá sem fyrst heildaryfirsýn yfir ástand þjóðvega- og sýsluvegakerfis landsins ásamt áætlun um það, hvaða umbætur á þeim séu nauðsynlegar með hliðsjón af þeirri þýðingu, sem viðunandi vegakerfi hefur fyrir byggð landsins í heild.

Til glöggvunar á 4. lið breytingartill. á þskj. 45 sendi ég með sem fylgiskjal yfirlit yfir tekjur og gjöld sýsluvegasjóða og framlög til akfærra sýsluvega á árunum 1956 og 1957.

Í greinargerð til fjárveitinganefndar, dags. 14. þ. m., um útboð opinberra framkvæmda, hef ég gert grein fyrir 8. lið breytingartill. á þskj. 45.

Virðingarfyllst,

Sigurður Jóhannsson.

Fjárveitinganefnd Alþingis, Alþingi.