

Nd.

240. Frumvarp til laga

[135. mál]

um jarðgöng gegnum Breiðadalsheiði.

Flm.: Hannibal Valdimarsson.

1. gr.

Ríkisstjórnin skal þegar fela vegamálastjóra að framkvæma allan nauðsynlegan verkfræðilegan undirbúning að því, að gerð verði jarðgöng gegnum Breiðadalsheiði milli Skutulsfjarðar og Önundarfjarðar. Skal öllum tæknilegum undirbúningi undir verkið lokið svo fljótt sem verða má.

2. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka lán, allt að 7 milljónum króna, til undirbúningsrannsókna og framkvæmdar verksins.

3. gr.

Lán það, sem tekið verður skv. 2. gr., svo og annar kostnaður við verkið, skal endurgreiðast smám saman af árlegum fjárlagaájarveitingum til þessara samgöngubóta.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Mál þetta var frumflutt á seinasta þingi, og fylgdi því þá svo hljóðandi greinargerð:

Það, sem einkum stendur í vegi fyrir eðlilegum vexti Ísafjarðarkaupstaðar, er einangrun hans frá landbúnaðarhéruðunum til beggja handa, þ. e. a. s. sveitunum við innanvert Ísafjarðardjúp og byggðunum vestan Breiðadalsheiðar, við Önundarfjörð og Dýrafjörð.

Vonir standa nú til, að innan 4—5 ára komist Ísafjarðarbær loks í órofið akvegasamband við byggðirnar við Djúp. Það eðlilega og frjálssa viðskiptasamband, sem þá kemst á milli kaupstaðarbúa og fólksins í sveitunum, mun tvímælalaust verða báðum aðilum til aukinnar hagsældar.

En Breiðadalsheiði mun enn um langa hríð aðskilja bæ og sveitir vestur á bóginn a. m. k. 6—7 mánuði á ári hverju, nema sérstakra úrræða verði leitað.

Breiðadalsheiði er 610 metra hár fjallgarður, þar sem hún er lægst. Vegurinn um háheiðina og þó einkum að vestanverðu teppist oftast vegna snjóá í októbermánuði og verður sjaldnast akfær á ný fyrr en í maí eða júní. Á þessum slóðum liggur vegurinn um snarbratta fjallshlið, og telja verkfræðingar ókleift að leggja hann svo, að honum verði haldið opnum að vetrarlagi.

Til þess að halda opnu akvegasambandi árið um kring milli Önundarfjarðar og Ísafjarðarkaupstaðar er því aðeins eitt úrræði fyrir hendi — að gera jarðgöng gegnum efsta hluta Breiðadalsheiðar.

Talið er vel fært að leggja vandaða vetrarvegi bæði um Breiðadal og Dagverðardal — og þó öllu heldur um Seljalandsdal til Ísafjarðar allt upp í 500 metra hæð. Væru jarðgöngin gerð þar gegnum fjallið, mundu þau verða rúmlega 600 metrar á lengd.

Fyrr en verkfræðileg rannsókn hefur farið fram á öllum aðstæðum, verður auðvitað ekki sagt með neinni nákvæmni, hvað slík jarðgöng mundu kosta, en þó er ekki talið fjarri lagi, að lengdarmetrinn kynni að kosta 10—12 þúsund krónur, miðað við núverandi verðlag. Þetta þýðir, að heildarkostnaður við 600 metra jarðgöng mundi tæpast verða meiri en 6—7 milljónir króna, — að vísu allhá upphæð, en þó ekki hærrí en sem svarar andvirði 150—200 tonna fiskibáts.

Enginn getur þannig haldið því fram, að hér sé um draumóra að ræða, eða svo kostnaðarsamt mannvirki, að ríkinu sé það ofvaxið, ef vilji er fyrir hendi. Má í þessu sambandi minna á, að frændur vorir, Færeyingar, luku á liðnu ári við 1400 metra löng jarðgöng, og var verkinu stjórnað af íslenskum verkfræðingi. Kostnaður við verkið mun hafa verið um 2½ milljón danskra krónur eða um 15 milljónir íslenskar krónur. — 600 metra jarðgöng ættu því ekki að vaxa okkur í augum.

Þess er vert að geta, að vegur um Breiðadalsheiði er enn niðurgrafinn bráðabirgðavegur og af mörgum talinn einn lélegasti kaflinn á allri leiðinni milli Reykjavíkur og Ísafjarðar. Jarðgöngin þarf að undirbúa og ákveða, áður en mælt er fyrir framtíðarvegi báðum megin heiðar, en þeirri vegagerð verður alls ekki skotið lengi á frest úr þessu. Þá liggur í augum uppi, að hagkvæmt er að byrja á jarðgöngunum, því að einmitt þau leggja til valið efni í undirbyggingu vegar beggja vegna heiðar.

Vegir eru yfirleitt sæmilegir um Önundarfjörð og Dýrafjörð, en þá tvo firði skilur Gemlufallsheiði, sem er svo lág, að engum erfiðleikum er háð að leggja um hana akveg, er fær verði árið um kring. Með öruggum vegi um Breiðadalsheiði eru því sveitir Dýrafjarðar og Önundarfjarðar komnar í lífrænt samband við stærsta og öruggasta markað landbúnaðarafurða á Vestfjörðum, Ísafjarðarkaupstað. Vegur og jarðgöng um Breiðadalsheiði og beint akvegasamband við byggðir Ísafjarðardjúps eru mest aðkallandi framkvæmdir í vegamálum Vestfirðinga, enda jafnbrynt hagsmunamál beggja fólksins í sveitunum annars vegar og íbúa Ísafjarðar og kaup-túnanna í Vestur- og Norður-Ísafjarðarsýslum hins vegar. Á skjóta framkvæmd þessa verks munu því margir knýja.

Í frumvarpi þessu er í fyrsta lagi mælt svo fyrir, að vegamálastjóra verði falið að framkvæma allan nauðsynlegan verkfræðilegan undirbúning að því, að jarðgöng verði gerð gegnum Breiðadalsheiði. Undir það heyrir nauðsynleg rannsókn á berglögum, í hvaða hæð göngin skuli verða og hvernig lega þeirra að öðru leyti verði ákveðin með tilliti til heppilegasta vegarstæðis frá jarðgöngunum vestur til Önundarfjarðar og norður um til Ísafjarðar.

Horfast verður í augu við, að vegagerð, sem framkvæma verður í samfelldum áfanga, eins og jarðgöng, fær ekki nægilegt fé til framkvæmda með árlegri skiptingu vegafjár á fjárlögum. Hætt er því við, að slíkum aðgerðum til samgöngubóta, hversu þýðingarmiklar sem eru, verði ár frá ári skotið á frest. Þess vegna er ríkisstjórninni heimilað í 2. gr. frumvarpsins að taka allt að 7 millj. kr. lán til að standa straum af kostnaði við jarðgöngin og verkfræðilegan undirbúning verksins. Verði jarðgöngin ákveðin í ca. 500 metra hæð yfir sjó, lætur nærri, að sú upphæð endist til að greiða allan kostnað við undirbúning og framkvæmd þessa mannvirkis. En yrði sú niðurstaða hinna fyrirhuguðu verkfræðilegu undirbúningsrannsókna að gera jarðgöngin neðar gegnum fjallið, sem æskilegt væri með tilliti til notagildis, mundu þau að sjálfsögðu verða mun lengri og þá að sama skapi dýrari.

En hvað sem um það er, væri eðlilegast að hugsa sér lán það, sem tekið væri

vegna þessara samgöngubóta, endurgreitt af fjárlagafjárveitingum til Breiðadalsheiðarvegjar, ásamt með jarðgöngum, á 10—15 árum.

Vegagerð hér á landi fyrir lánsfé er ekki lengur nýmæli, — og því skyldi þá ekki á það fallizt, að til þess úrræðis skuli gripið til að ná þýðingarmiklum áfanga í vegamálum Vestfjarða, sem tvímælalaust hafa dregizt aftur úr í samgöngumálum og eru verr á vegi staddir í þeim efnum en nokkur landshluti annar?

Flutningsmaður þessa frumvarps telur hér um stórmál að ræða fyrir íbúa Dýrafjarðar, Önundarfjarðar, Ísafjarðarkaupstaðar og flestra byggða við Djúp og vill því vænta öflugss stuðnings við málið og góðra undirtekta við það á háttvirtu Alþingi.