

Sp. 403. Tillaga til þingsályktunar [223. mál]

um athugun á gerð brúar yfir Hvalfjörð.

Flm.: Guðmundur Vésteinsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta fara fram athugun á gerð brúar yfir utanverðan Hvalfjörð.

Greinargerð.

Hvalfjörður hefur um langan aldur verið farartálmi á leið manna milli landshluta. Þótt þjóðleiðin fyrir fjörðinn sé á láglandi verður hún oft ógreiðfær, einkum á veturnum vegna snjó- og svellalaga. Harðir stormar og misvindar valda og vegfarendum erfiðleikum. Einnig kemur fyrir að aurskriður og snjóflóð falli á veginn og teppi leiðina fyrir Hvalfjörð.

Á síðustu árum hafa verið gerðar verulegar endurbætur á veginum fyrir Hvalfjörð og bundið slitlag lagt á hann að hluta, og ráðgert er að haldið verði áfram með það á næstu árum. Engu að síður má telja víst að leiðin fyrir Hvalfjörð verði ætíð erfið yfirferðar, eins og áður er getið.

Hvalfjörður er umtalsverður krókur fyrir þá sem fara hringveginn milli Reykjaness og Suðurlands annars vegar og Vestur- og Norðurlands hins vegar. Krókurinn fyrir Hvalfjörð lengir þessa leið um fast að 50 km og að því væri augljós ávinningur ef unnt væri að stytta þessa fjölförnu leið sem því nemur.

Ýmsir áhuga- og hugsjónamenn um samgöngubætur hafa á undanförunum árum vakið athygli á hugmyndinni um brú yfir Hvalfjörð og bent á hvernig aðrar þjóðir hafa ráðist í gerð samgöngumannvirkja eins og hér er um að tefla.

Samgöngur um Hvalfjörð hafa oft komið til kasta Alþingis með einum eða öðrum hætti. Má í því sambandi m. a. nefna, að árið 1967 samþykkti Alþingi, fyrir áeggjan bæjarstjórnar

Akraness, að skipuð skyldi svonefnd Hvalfjarðarnefnd, sem vann að athugun á ýmsum samgöngumöguleikum um Hvalfjörð. Skilaði nefndin skýrslu um störf sín í september 1972. Ekki verða niðurstöður nefndarinnar raktar hér í einstökum liðum, en nefndin athugaði m. a. ferjurekstur, varanlegan veg, brýr yfir fjörðinn innanverðan, vegfyllingu út í miðjan fjörð á grynningum í mynni hans og veggöng áfram á botni fjarðarins að norðanverðu frá skerinu Hnausum að Hólabrú. Á þessum slóðum háttar svo til, að breidd Hvalfjarðar er um 4 km, þar af er helmingur leiðarinnar grynningar, en síðan tekur við áll, 30—35 m djúpur, sem er siglingaleiðin út og inn fjörðinn.

Tillaga þessi gerir ráð fyrir að athugun á gerð brúar yfir Hvalfjörð verði fyrst og fremst beint að þessu svæði, enda verður það að teljast einna álitlegast sem brúarstæði.

Á þeim tíma, sem liðinn er frá því Hvalfjarðarnefnd vann að athugunum sínum, hefur margt breyst, enda meira en áratugur síðan. Forsendur fyrir ýmsum atriðum í niðurstöðum hennar hljóta því að hafa raskast verulega. Má í því sambandi benda á eftirfarandi:

F Y L G I S K J A L



1. Aukin byggð og atvinnuumsvif á svæðinu norðan Hvalfjarðar.
2. Aukin umferð um Hvalfjörð og fjölgun bifreiða landsmanna.
3. Rekstrarkostnaður ökutækja hefur hækkað að mun vegna orkukreppu.
4. Verktækni hefur fleygt fram og Íslendingar hafa öðlast mikilsverða reynslu við gerð meiri háttar samgöngumannvirkja, svo sem brúnna á Skeiðarársandi og brúarinnar yfir Borgarfjörð.

Augljóst er að mörg þýðingarmikil og kostnaðarsöm verkefni í vega- og samgöngumálum biða enn óleyst um nær allt land og að þeim verður unnið áður en hugsanlega verður ráðist í gerð svo viðamikils brúarmannvirkis yfir Hvalfjörð sem tillaga þessi gerir ráð fyrir að ríkisstjórninni verði falið að láta athuga.

Samgöngumál eru mjög mikilvæg þjóð sem býr í stóru og strjálbýlu landi. Þess vegna er brýn ástæða til þess, að vel sé hugað að nýjum og breyttum viðhorfum á því sviði og í tíma sé gefinn gaumur að framtíðarmöguleikum. Það er álit ýmissa aðila, sem láta sig þessi mál varða, að teljast verði tímabært að fram fari fullkomin athugun á hugmyndinni um brú yfir Hvalfjörð. Slík athugun mundi varpa ljósi á tæknilega og fjárhagslega hlið málsins og veita áreiðanlega vitneskju um þjóðhagslegt gildi framkvæmdarinnar.