

Sþ.

767. Nefndarálit

um till. til þál. um endurbyggingu brúar á Þjórsá.

Frá fjárveitinganefnd.

Nefndin hefur athugað till. og fengið um hana umsögn vegamálastjóra, sem birt er hér sem fylgiskjal, þar sem hann leggur til, að till. verði samþykkt með þeirri breytingu, er í fylgiskjalinu greinir.

Nefndin fellst á þessa breytingu vegamálastjóra og var sammála um að leggja til, að þáltill. yrði samþykkt með eftirfarandi

BREYTINGU.

Tillgr. orðist svo:

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að leggja fyrir næsta Alþingi tillögur og kostnaðaráætlun um byggingu nýrrar brúar á Þjórsá í stað þeirrar, sem nú er.

Alþingi, 11. apríl 1946.

Gisli Jónsson,
form.
Pétur Ottesen.
Steingr. Aðalsteinsson.

Guðm. Í. Guðmundsson,
fundaskr.
Þórður Benediktsson.
Sig. Kristjánsson.

Helgi Jónasson,
frsm.
B. Kristjánsson.
Skúli Guðmundsson.

Fylgiskjal.

VEGAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 1. apríl 1946.

Þingsályktunartillaga um endurbyggingu Þjórsárbrúar.

Í framhaldi af bréfi mínu, dags. 1. marz, til háttvirtrar fjárveitinganefndar um ofangreint mál vil ég taka þetta fram:

Eftir að Árni Pálsson yfirverkfræðingur hefur mjög rækilega rannsakað og gert sér grein fyrir með útreikningum, eftir því sem framkvæmt verður, burðarþoli og styrkleika núverandi brúar, er það sameiginlegt álit okkar, að ekki sé öruggt að

hleypta á brúna þyngri bifreiðum en 6 tonna, enn fremur að ekki verði hagkvæmt að styrkja hana neitt verulega frekar en orðið er. Brúin er orðin það gömul, enda í upphafi ekki ætluð fyrir neitt svipaða umferð og orðin er um hana, svo ný brú þarf að koma í hennar stað hið fyrsta. Þó hún hafi þolað þessa umferð enn, þá ber á því, að ýmsir hurðarliðir eru ekki nógu öruggir, og vitanlega verður hún ótraustari með hverju árinu.

Eins og nú er komið nauðsyn allmikilla flutninga til og frá héruðunum austan Þjórsár, þá er það augljóst, að takmörkun bifreiðabunga við 6 tonna hámark um brúna eykur allverulega flutningskostnað fram yfir það, sem yrði, ef 8 tonna þungi væri leyfður, svo sem eðlilegt væri og telja má, að aðrar brýr á þessari leið þoli, þó að visu væntanlega með nokkurri styrkingu sumra þeirra.

Tel ég því sjálfsgagt og eðlilegt, að undirbúningur verði hafinn að byggingu nýrrar brúar. Hins vegar þykir mér ekki ástæða til þess að slá því föstu nú, að verkið verði hafið á vori komanda. Þeirri ákvörðun má fresta til hausts, er Alþingi kemur saman og fjárlög verða sett fyrir 1947.

Ég hef þegar látið mæla brúarstæði fyrir nýja brú 15—30 metrum ofar. Er þar ráðgerð hengibrú 81,0 m löng, og verði veginum breytt, svo að hann kemur beint að brúnni beggja megin. Nýja Ölfusárbrúin er 84,0 m löng milli turna auk landbrúar 50 m langrar, en við Þjórsá þarf sennilega 10—12 metra landbrú. Þessi nýja brú á að þola sama þunga og Ölfusárbrúin, en gert ráð fyrir, að hún verði mjórri, 5,5 m, en Ölfusárbrúin er 8,0 m á breidd. Ég hef þegar skrifazt á við Dorman Long, sem smíðaði Ölfusárbrúna og smíðar Jökulsárbrúna á Fjöllum, og stendur ekki á því, að þeir taki einnig að sér smíði Þjórsárbrúar. Jafnframt verður þá athugað, hvort önnur gerð brúar en hengibrú kæmi til greina.

Á hausti komanda mun ég geta haft tilbúna yfirlitsáætlun um nýja brú á Þjórsá og lagt fyrir Alþingi.

Með tilvísun til þessa vil ég leggja til, að tillagan orðist þannig:

„Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að leggja fyrir næsta Alþingi tillögur og kostnaðaráætlun um byggingu nýrrar brúar á Þjórsá í stað þeirrar, sem er nú.“

Virðingarfyllst,

Geir G. Zoëga.

Fjárveitinganefnd Alþingis.