

**Sp.**

**260. Tillaga til þingsályktunar**

[129. mál]

um rannsókn á brúargerð yfir Borgarfjörð.

Flm.: Halldór E. Sigurðsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að hlutast til um, að vegagerð ríkisins láti rannsaka aðstöðu til þess að brúa Borgarfjörð milli Seleyrar og Borgarness og gera kostnaðaráætlun um byggingu brúarinnar. Kostnaður við rannsókn þessa og áætlun greiðist úr ríkissjóði.

**Greinargerð.**

Á síðustu áratugum hefur orðið mikil breyting á samgöngum landsmanna. Fólks- og vöruflutningar með ströndum fram hafa minnkað, en flutningar með bifreiðum eftir landleiðum tekið við. Með hverju ári, sem liður, verður þátttaka bifreiða í vöruflutningum landsmanna æ meiri. Þessi þróun er í beinu sambandi við þær framkvæmdir, sem átt hafa sér stað í vegakerfi landsmanna. Það hefur verið ríkjandi sjónarmið í samgöngumálum okkar að teygja vegakerfið til allra byggða landsins og síðan heim á öll byggð ból, með það fyrir augum, að allir landsmenn hafi mikla þörf fyrir samgöngur. Enda þótt nokkuð sé ógert í þessum efnunum enn þá, hefur stórlega áunnizt, og ber að stefna að því að ná sem fyrst takmarkinu. Ég vil taka það fram, að ég tel, að rétt hafi verið stefnt og að árangur hafi náðst með undraverðum hraða. Hitt er jafnljóst, að eftir því sem flutningur á þungavöru færist meir inn á landleiðir, verður að keppa að því, svo að dregið verði úr kostnaði við vöruflutninga, að stytta vegalengdir eins og tók eru á. Enn fremur þarf að endurnýja mikið af vegum og sérstaklega brúum, vegna þess að bifreiðar stækka.

Með tilkomu sementsverksmiðjunnar á Akranesi, sem gert er ráð fyrir að taki til starfa á þessu ári, mun flutningur á landleiðum aukast til mikilla muna. Nú er unnið að því að leggja tvo vegi á Vesturlandi, sem munu stórauka bifreiðaferðir til og frá Vesturlandi. Þessir vegir eru Heydalsvegur úr Hnappadal og yfir á Skógarströnd og í Dali og Vestfjarðavegur af Barðastrandarvegi í Arnarfjörð. Eftir að þessir vegir eru komnir í notkun, mun aðalumerðin til Vesturlands verða um Borgarnes og vestur Mýrar, í stað þess að hún er nú upp Borgarfjörð og vestur Bröttubrekku. Af þessu leiðir, að það er mikils virði fyrir Vesturland allt að stytta leiðina um Borgarnes. Í tillögu þeirri, sem hér er flutt, er gert ráð fyrir því að athuga kostnað og möguleika á því að brúa Borgarfjörð milli Seleyrar og Borgarness.

Ég vil nú benda á kosti þess, að horfið verði að því að reisa þetta mannvirki. Með þeirri aðgerð mundi Vesturlandsleiðin stytta um ca. 30 km. Þessi brú mundi einnig stytta Norðurlandsleiðina eitthvað. Þá má á það benda, að Borgarnes var eitt með fyrstu ferðamannakauptúnum hér á landi. Borgarnes er því allvel undir það búið að taka við langferðafólki. Þar er mjög myndarlegt og vel rekið gistihús og greiðasala, og er það mikils virði fyrir fólk, sem á eftir að fara yfir fjallvegi eða kemur af þeim, að eiga kost á að njóta góðrar fyrirgreiðslu á góðu gistihúsi. Þá má á það benda, ef að því yrði horfið að ráðast í þetta mannvirki, að ferðin milli Borgarness og Akraness mundi, þegar brúin væri komin, aðeins taka 30—40 mín. Það er mjög líklegt, að samstarf þessara kaupstaða geti orðið náíð, bæði við uppbyggingu þeirra svo og í atvinnumálum. Borgnesingar sækja neytluvatn sitt suður fyrir Borgarfjörð. Vatnsleiðsla þeirra liggur á botni Borgarfjarðar, og þótt þetta hafi tekizt í hálfan annan áratug án stórfelldra óhappa, er hinu ekki að neita, að þessu fylgir veruleg áhætta, sem er áhyggjuefni í vaxandi kaupþúni, ef bilun kæmi fram í vatnsleiðslunni að vetrarlagi, eins og fyrir hefur komið, og ísalög hömluðu viðgerð. Þegar um er að ræða eitt af frumskilyrðum manna, svo sem neytluvatnið er, þá ber að koma í veg fyrir allar truflanir, svo sem kostur er. Það væri Borgnesingum mikils virði, ef hægt væri að sameina þetta tvennt, betri samgöngur og meira öryggi um neytluvatn, en sú sameining fengist með brúnni. Þá má benda á það, að ekki getur liðið langur tími, þar til endurnýja þarf brúna á Hvítá hjá Ferjukoti, vegna þess að bifreiðar verða stærri en breidd hennar leyfir. Þegar að því kemur, að það verk þarf að leysa, er mikil nauðsyn, að rannsókn sú, sem hér er ráðgerð, liggi fyrir, svo að hægt verði að meta, hvort ekki er ráðleggra að brúa Borgarfjörð, eins og hér er rætt um, en að endurnýja brú hjá Ferjukoti. Ef til vill má gera ráð fyrir því, að nokkurt frjósamt land mundi koma upp meðfram Hvítá við þessa aðgerð.

Hér að framan hefur verið gerð nokkur grein fyrir því, sem mælir með því að framkvæma þessa brúargerð. Hinu er ekki að neita, að hér er um mikið mannvirki að ræða. Vegalengdin er 1.8—2 km landa á milli. Aftur á móti er efni, sem nota þarf til að þrengja fjörðinn, nærtækt í Hafnarfjalli og vegalengd að firðinum stutt. Það er ljóst, að kostnaður við þetta mannvirki er mikill og verkinu verður ekki komið í framkvæmd nema með lánsfé. Hins vegar virðist ekki úr vegi að láta sér koma til hugar, að gjald verði tekið af þeim ökutækjum, sem um brúna fara, og á þann hátt mætti endurgreiða einhvern hluta kostnaðarins. Ljóst er svo hitt, að mikið mundi sparast í brennsluefni og hjólbarðasliti þeirra fjölmörgu bifreiða, sem um brúna fara, auk verðmæts tíma. Hér er um að ræða, a. m. k. fyrir allt Vesturland og jafnvel fleiri, mikið hagsmunamál, sem nauðsyn ber til að verði athugað af kostgæfni og gerhygli og að engu hrasað.