

Sp.

122. Tillaga til þingsályktunar

[108. mál]

um undirbúning brúarbyggingar yfir Ölfusá hjá Óseyrarnesi.

Flm.: Unnar Stefánsson, Eggert G. Þorsteinsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta undirbúa byggingu brúar yfir Ölfusá á Óseyrarnesi og lagningu vegar, sem tengi Þorlákshöfn við þorpinn Eyrarbakka og Stökkseyri og nærsveitir.

Greinargerð.

Ráðuneyti Emils Jónssonar lét á árinu 1959 afla erlends lánsfjár til hafnargerðar í Þorlákshöfn. Tæknilegum undirbúningi er nú svo langt komið, að þess má vænta, að framkvæmdir við byggingu hafnarinnar geti hafizt að vori. Undirbúningsvinna, sem farið hefur fram með nýtzkulegum hætti á rannsóknarstofnun tækniháskólans í Hannover í Vestur-Þýzkalandi og á vitamálskrifstofunni, miðast við, að í Þorlákshöfn verði gert lokað bátalægi og fullkomin hafskipahöfn. Þegar svo langt er komið undirbúningi að höfn fyrir Suðurlandi, er nauðsynlegt, að nú þegar verði hafizt handa um tæknilegar rannsóknir á skilyrðum fyrir byggingu brúar á Ölfusá hjá Óseyrarnesi til þess að bæta samgöngur héraðsins við hafnar-svæðið. Sérstaklega er þörf að hraða slíkri athugun með tilliti til þess, að hagkvæmt mundi vera, að bygging brúarinnar færi fram samtímis eða í framhaldi af hafnargerð, svo að nota mætti þau stórvirku tæki, sem þar yrðu fyrir hendi, ef á annað borð teldist fært að ráðast í slíka samgöngubót á næstu árum.

Samhljóða tillaga var flutt á síðasta þingi, og sagði þá í greinargerð, sem henni fylgdi:

„Hafnargerð í Þorlákshöfn er þjóðhagslega mikilvægt verkefni, vegna þess að hún skapar skilyrði til útgerðar, sem er líkleg til að færa þjóðarþúinu hreinar auknar tekjur vegna aukinnar framleiðslu útflutningsvara. Þorlákshöfn liggur betur en aðrar hugsanlegar verstöðvar við beztu fiskimiðum við landið, og þaðan er arðvænlegust útgerð 20—50 tonna báta, en af þeirri stærð eru til í landinu margir bátar án fullrar afkastagetunýtingar.

Bætt útgerðarskilyrði í Þorlákshöfn gera kröfu til mikillar fjárfestingar í fiskvinnslustöðvum, framleiðslutækjum svo og íbúðarhúsum vegna skorts á vinnuafli þar að óbreyttum aðstæðum. Þar eru nú búsettir aðeins rúmlega hundrað manns, en umhverfis höfnina er að mestu eyðisandur og klappir. Hins vegar eru nokkru austar á strandlengjunni í gróðursælum sveitum handan Ölfusár þorpinn Eyrarbakki og Stökkseyri með meira en þúsund íbúa, sem búið hafa við ónóga atvinnu heima fyrir vegna breyttra atvinnuhátta í héraði og erfiðra hafnarskilyrða.

Að óbreyttum samgönguaðstæðum þykir sennilegt, að með öruggri aðstöðu í Þorlákshöfn muni útgerð bátanna flytjast þangað, en leggjast algerlega niður frá þessum þorpum. Í þeim eru nú fyrir hendi frystihús með 80 tonna vinnslugetu, geymslurými fyrir 500 tonn fisks, hjallarými, þurrkhús og önnur framleiðslutæki, ónotað íbúðarhúsnæði og mikið vinnuafli.

Er af þessu ljóst, að hagkvæmt muni að tengja hina nýju verstöð í Þorlákshöfn við þorpinn á suðurströndinni og hina þéttu byggð í nærsveitum austan árinna með beinu vegarsambandi. Slík samgöngubót mundi hvort tveggja í senn stórbæta skilyrði til áframhaldandi útgerðar frá Eyrarbakka og Stökkseyri vegna lendingaröryggis og minnka fjárfestingarþörf í Þorlákshöfn vegna í fyrsta lagi möguleika á hagnýtingu framleiðslutækja, sem fyrir eru á þessum stöðum, og í öðru lagi betri hagnýtingar vinnuafli með aukinni þátttöku íbúa þorpanna og nærsveita í framleiðslustörfum í Þorlákshöfn og skapa þannig þjóðhagslega hagkvæmari nýtingu framleiðsluþátta en ella gæti orðið.

Til viðbótar aukinni arðsemi við útgerð og aflavinnslu mundi beint vegarsamband yfir Ölfusárós hafa í för með sér verulegan sparnað vegna minni flutningskostnaðar. Styttri vegur frá Þorlákshöfn til Eyrarbakka nú er 50 km, en mundi verða 12 km með tilkomu nefndrar brúar. Flutningaleiðin frá Þorlákshöfn til verzlunarmiðstöðvar héraðsins, Selfoss, mundi stytta um fjórðung, eða úr 36 km í 24 km, og samsvarandi til annarra byggðarlaga austan árinna. Hér er um að ræða mikilvæga hagkvæmni, því að um þessa einustu hafskipahöfn á allri suðurströnd landsins mun fara meginhluti vöruviðskipta héraðanna, bæði inn- og útflutningur, sem mun á næstu árum stórukast með aukinni landbúnaðarframleiðslu, virkjun fallvatna og hveraorku til stóriðnaðar og hagnýtingu annarra náttúruauðlinda, sem er forsenda þeirrar skoðunar margra, að íbúafjöldi þessa héraðs muni á næstunni vaxa örrar en í öðrum byggðarlögum landsins.

Fyrir því má fullvíst telja, að brú verði byggð á nefndum stað, en hins vegar álitamál, hvenær hagkvæmni og arðsemi slíkrar framkvæmdar verði talin nægileg til þess, að skynsamlegt sé að hefjast handa. Brú á Óseyrarnesi var tekin á brúalög árið 1953 og vegurinn að henni í tölu þjóðvega árið 1955. Vegamálastofan hefur gert nokkrar byrjunarathuganir á brúarstæðinu, og leiða þær í ljós, að undirstaða sé ákjósanleg, hraun þrjá metra undir venjulegu vatnsyfirborði, og að brúin þyrfti að vera 440 metra löng.

Við hin nýju viðhorf, sem nú skapast með tilkomu hafnar í Þorlákshöfn, er fullkomlega tímabært, að fram fari rannsóknir á tæknilegri hlið málsins og fjárhagslegri og annar nauðsynlegur undirbúningur, sem miði að því, að framkvæmdir geti hafizt í beinu framhaldi af þeim fyrsta áfanga, sem nú er fyrirhugaður af hinni mikilvægu hafnargerð í Þorlákshöfn, enda munu kostir hennar ekki njóta sín til fulls, fyrr en brú verður byggð á Ölfusárós, eins og hér er gert ráð fyrir.“