

**Nd.**

**246. Nefndarátt**

um frv. til laga um breytingu á lögum nr. 57 frá 22. nóv. 1907 og lögum um breytingu á þeim lögum nr. 41 frá 11. júlí 1911 (þingskjal 37 og 49).

Frá minni hluta nefndarinnar.

Veganefndin hafði til athugunar 2 frv. um breytingu á vegalögunum frá 27. nóv. 1907 og 11. júlí 1911 og skal jeg fara nokkrum orðum um hvort um sig.

**I. Flutningabrautin frá Ingólfsfjalli að Ytri-Rangá (þingskj. 37).**

Með frv. þessu er ætlast til að landssjóður kosti framvegis viðhald flutningabrautarinnar yfir Árnessýslu frá Ingólfsfjalli að Ytri-Rangá í Rangárvallasýslu og viðhald brúnna á þessari leið.

Þó hjer sje ekki að ræða um stórfeld útgjöld fyrir landssjóð (hjer um bil 3—4000 kr. á ári), þá er það auðsætt, að sje í þetta sinn vikið frá stefnu vegalaganna frá 22. nóv. 1907 og 11. júlí 1911 og viðhald flutningabrautar, sem liggur eftir þjettbýlu hjeraði, lagt á landssjóð, þá muni fleira eftir fara. Að minsta kosti hlyti alt viðhald á Húnvetningabraut að lenda á landssjóði, og svo er um fleiri flutningabrautir eða hluta þeirra. Hjer er því um ekkert smámál að ræða, því ætti landssjóður yfirleitt að halda við flutningabrautum, myndi það kosta hann um 30,000 kr. á ári hverju. Hjer er að ræða um stefnubreytingu, sem tekur ekki eingöngu til flutningabrauta, heldur og til annara vega, sem varða miklu meira en nokkru sinni flutningabrautirnar.

Á mál þetta má líta frá 2 hliðum, alment og svo sjerstaklega hvað þessa flutningabraut snertir eða brautarhluta.

---

Flutningabrautir þær, sem ákveðnar voru með lögum 13. apr. 1894, voru að mestu sundurlausir vegakaflar og lágu flestar frá kaupúnum eftir þjettbýlustu hjeruðum landsins. Þó lög þessi geri ráð fyrir, að sýsluvegir, sem liggja út frá brautum, sjeu gerðir akfærir, þar sem því verður komið við, þá duldist mönnum að mestu, hve víða yrðu gerðir upphleyptir, akfærir vegir á líkan hátt og flutningabrautir, að mikill hluti þjóðvega yrði með tim-

anum akvegir, sýsluvegir mjög víða og jafnvel margir hreppavegir. — Eftir lögnum varð ástandið þannig, er fram liðu tímar, að þjettbýlustu hjeruðunum, sem mest höfðu gagn veganna og auðveldast áttu með, bæði að leggja vegi og halda þeim við, voru algjörlega gefnir aðalvegirnir, en strjálbýlli sveitirnar urðu að leggja sína vegi styrklaust eða með tiltölulega litlum landssjóðsstyrk ( $1/3$ — $1/2$ ), án þess það kæmi til nokkurra mála, að landssjóður annaðist viðhaldið. Á þennan hátt voru fátæklingarnir látnir gefa rikustu sveitunum að mestu leyti aðalvegina, en fengu sjálfir lítið eða ekkert í aðra hönd. Þetta var í raun og veru hróplegt ranglæti, en þó tók það út yfir, að eftir alt saman áttu þeir einnig að kosta viðhald flutningabrautanna að miklu leyti, borga sinn skerf til þess. Því má heldur ekki gleyma, að hvergi er auðveldara að leggja vegi en eftir aðalsveitunum, þar sem flutningabrautirnar liggja um, hvergi meiri not þeirra, hvergi vex land í verði við vegagjörð, ef ekki þar, hvergi jafnumikið fje og mannaflí við að styðjast og þar. Aftur á móti er öll vegagerð því torveldari og dýrari sem sveitirnar eru strjálbýlli. Það er því ómótmælanlegt, að landssjóði var hálfu skyldara að styðja byggingu og viðhald vega í strjálbýlu hjeruðunum en í aðalsveitunum, ef á annað borð var að ræða um nauðsynlega vegi, sem skylt væri að leggja, styðja þá, sem mest þyrftu hjálpar við. Þá hvíldi og sú sjálfsagða skylda á landssjóði, að leggja alla nauðsynlega vegi yfir heiðar og óbygð lönd, sem tengdu saman veganet hjeruðanna, og einnig að halda vegum þessum við að öllu leyti. Flutningabrautir um þjettbýl hjeruð hefðu að eins átt að njóta einhvers styrks, að því skapi meiri sem vegagjörðin var torveldari.

Úr þessari upprunalegu rangsleitni, sem stafaði af því, hve skamt menn sáu fram í tímarn 1894, er að nokkru bætt með vegalögnum frá 22. nóv. 1907. Þau leggja viðhald flutningabrauta og þjóðvega, *sem liggja um hjeruð og koma þeim að fullum notum*, á sýslufjelög þau, sem hlut eiga að máli. Eigi að síður er flutningabrautahjeruðunum gefið stórfje um fram aðra, því vegirnir voru gefnir þeim, án sjerstaks gjalds frá þeirra hálfu, og sumum alt viðhald þeirra um langan tíma.

En þessi stefnubreyting laganna styðst engan veginn eingöngu við sjálfsagða sanngirni. Hún var óhjákvæmileg af ýmsum ástæðum:

a) Ef landssjóði væri lögð sú skylda á herðar, að halda við flutningabrautum um hjeruðin, væri jafnframt sjálfsagt, að hann annaðist viðhald flestra eða allra þjóðvega. Nú eru þjóðvegir vorir fjórfalt lengri en allar flutningabrautir (flutningabr. 396,7 km., þjóðv. 1620 km.), og þó viðhaldskostnaður þeirra sje eigi talinn meiri en 50 kr. á km., næmi hann 81,000 kr. á ári. Viðhaldskostnaður flutningabrauta og þjóðvega allra færi þá fram úr 100,000 kr. á ári hverju, með öðrum orðum: gleypri meira fje en varið hefur verið árlega að meðaltali síðustu áratugi til allra vegagjörða. Þessi stefna væri því bein leið til þess að kippa úr öllum vexti veganna í landinu, og bein rangsleitni gagnvart hjeruðunum, sem lengst hafa beðið, og flesta vegi eiga eftir ógerða.

b) Viðhaldið yrði á þannan hátt miklu dýrara. Fje það, er til þess gengi, yrði fyrst að innheimtast úr vasa almennings í landssjóðinn og gjaldast þaðan til kauphárra verkamanna og umsjónarmanna, sem senda þyrfti á ári hverju út um alt land til þess að leita nppi og endurbæta vegarkafli, sem

úr sjer væru gengnir. Bersýnilegt er, að það er miklu hagkvæmara að hver sveit haldi við sínum vegum, annaðhvort styrklaust eða með einhverjum ákveðnum styrk, enda munu öll lönd haga viðhaldi vega á þennan hátt. Jeg veit þess ekki dæmi, að ríkið annist viðhald vega um byggðar sveitir.

c) Þá er ótalin ein meginástæða, sem veldur því, að sveitir hljóta að bera viðhald vega sinna. Eins og skynsamlega lagðir vegir geta komið hjeruðunum að miklu gagni, þá geta þeir orðið landplága, en það eru þeir orðnir, ef hjeruðin rísa ekki undir viðhaldinu einu. Það er til lítils, að skella því á landssjóð. Honum verður viðhaldið dýrara og annað ekki. *Ef sveitir landsins rísa ekki undir vegagjaldinu, gerir landssjóður það vissulega ekki.* Þó Árnessýsla kunni að hafa, nú sem stendur, mesta vegi, þá koma hin hjeruðin á eftir, hvert á fætur öðru, því hver vetna aukast og lengjast vegirnir óðum, jafnvel þó viðhaldið hvíli á sveitunum, hvað þá heldur ef þær losnuðu við það, því þá myndu menn krefjast vega miklu ákafar úr því þeim fylgdi enginn viðhaldskostnaður fyrir þær. *Viðhaldskostnaðurinn er eini vegurinn til þess að hindra óviturlega vegagjörð, þar sem hún alls ekki getur borgað sig.* Þó getur það komið til tals að landssjóður annist það viðhald á vegum sveitanna, sem stafar af sjerstökum óviðráðanlegum orsökum, t. d. skriðum og jarðskjálfta.

Frá almennu sjónarmiði og hyggilegri stefnu vegalaganna sjeð, fer því fjarri, að landssjóður eigi að halda við braut þessari. Þvert á móti er það mjög varhugavert og næsta líklegt, að það kæmi vegamálum vorum í hinn mesta vanda.

---

Þá er eftir að athuga, hvort hjer sje að ræða um algjörlega sjerstakar ástæður, staðhætti eða annað, sem gjöri brautarkafli þennan að undantekningu frá þeirri reglu, sem *fylgja verður* í öðrum hjeruðum. Þessu hefur verið haldið fram og eru helstu ástæður, sem jeg hef heyrt, þessar:

1) *Vegir eru svo miklir um hjeruð þessi, að sveitirnar rísa ekki undir viðhaldinu.* Ef svo er, þá bendir það til, að vegagjörðin sje meiri en vit er í. Jeg hef aðeins athugað til samanburðar aðalveg Húnavatnssýslu (þjóðveginn og flutningabrautina), sem ætlast er til að verði óslitinn akvegur, og sýslan haldi við. Hann er 117,9 km. á lengd og sumstaðar viðhaldsfrekur. Árnessýslubrautirnar eru litlu lengri (um 120 km.), en aftur er mannföldi í Árnessýslu (6000), miklu meiri en í Húnavatnssýslu (4000). Það nær því engri átt, að Árnessýsla sje hjer ver sett en Húnavatnssýsla. Sama má segja um önnur hjeruð.

2) *Afnot utanhjeraðsmanna af veginum.* Það er borið fyrir, að Reykvikingar, Rangvellingar, Skafftellingar og útlendingar noti veginn til stórra muna. Að þessu leyti er vegur þessi engin undantekning. Næðsti hluti Borgfirðingabrautar er t. d. hálfu ver settur, því um hann fara allir Norðlendingar á leið suður og norður. Líkt má segja um Húnavatnssýsluvegina.

3) *Umrenningaferðir* er sagt að spilli svo vegunum, að viðhaldskostnaður vaxi stórum. Þetta er ósannað mál hvað litla og ljetta umrenninga

snertir, eins og hjer eru notaðir, en líklegast algjörlega rangt. Svo leit umrenninganefnd efri deildar á málið, eftir allnákvæma athugun.

4) *Ástand brautarinnar við afhendingu.* Það hefur verið fullyrt, að brautin hafi verið í illu ástandi við afhendingu til sýslnanna, og sje landsjóði skylt að bæta úr því. Eftir þeim upplýsingum, sem jeg fjekk, var Flóabrautin, að litlum kafla frátöldum, í mjög góðu ástandi (grýtt), en Holtavegurinn lakari, en þó nýbættur svo vel, sem kostur þótti á. Jeg fæ því ekki betur sjeð, en að vegir þessir hafi verið í engu lakara ástandi en aðrar brautir, sem afhentar eru sýslufjelögum.

5) *Strandferðaleysið.* Sú krafa er fyllilega rjettmæt, að Árnes- og Rangárvallasýsla sjeu í engu afskiftar í samanburði við önnur hjeruð landsins, en svo þykir hafa verið um strandferðirnar. Eftir hinum nýju strandferðaáætlunum, verður naumlega sagt, að þær sjeu það, þó hafnleysi og brimkunni að valda því, að ferðirnar komi ekki að tilætludum notum. Nú eru ibúar í Árnes- og Rangárvallasýslum um 10,000 og bæri þeim af strandferðastyrknum 6—7000 kr. á ári. Þetta hafa þeir í raun og veru fengið fyllilega uppborið, því til vega og brúa og viðhalds á þeim um fram önnur hjeruð hafa sveitir þessar fengið svo mikið fje, að vextir þess nema fyllilega þessari fjárupphæð. *Pessi skuld er því goldin.* Svo hafa hjeruð þessi strandferðir að auki líkt og aðrir.

*Að öllu athuguðu virðist mjer full ástæða til að fella frv. á þingskjali 37.*

## II. Flutningabraut frá Búðardal í Hvammsfirði til Borðeyrar (þingskj. 49).

Í fljótu bili sýnist það mjög álitlegt að gjöra vegarkafla þennan að flutningabraut, bæði vegna viðskifta Dalamanna við Borðeyri og einkum vegna vöruflutninga í isaárum frá Hvammsfirði norður í Húnavatnssýslu. Við nánari athugun er hagurinn vafasamur.

Einhver sjálfsagðasta vegagerð á landinu, þegar núverandi flutningabrautum sleppir, er að gjöra óslitinn akveg úr Borgarnesi og norður á Akureyri, eða öllu heldur Húsavík, að tengja þjóðvegi og flutningabrautir á þessari leið saman í eina óslitna heild. Þetta má heita óumflýjanleg nauðsyn, hvort sem braut er lögð frá Búðardal til Borðeyrar eða ekki. Mismunurinn á vegalengd á brautinni frá Búðardal til Borðeyrar og veginum frá Borgarnesi til Grænumýrartungu í Hrutafirði er að eins 35 km.

Hvað mannflutninga snertir á sumrum, má telja, að ferð frá Rvík norður í Húnavatnssýslu taki 3 *daga* með hraðferðum nýju strandbátanna, nálega 2 *daga* með Hvammsfjarðarbát og umrenning yfir til Borðeyrar, en hjer um bil 6 *tíma* með bát upp í Borgarnes og umrenning þaðan til Hrutafjarðar. Það eru því allar líkur til, að flestir myndu nota leiðina yfir Holtavörðuheiði eða með strandbátunum, sem eflaust verða betur úr garði gerðir en Hvammsfjarðarbáturinn.

Flutningur á þungavöru í isaárum er að sjálfsögðu auðveldari eftir Hvammsfjarðarbraut. Þó má fullyrða, að hún muni lítt notuð til þessa, því

bæði er það sjálfsagða leiðin fyrir norðursveitirnar að eiga nægar birgðir í kaптúnunum sínum, eða heima fyrir, og svo eru hross ekki til erfiðra langferða í harðindaárum. Það má heita, að Norðursýslunum sje það ókleift, að sækja þungavöru til Hvammsfjarðar, nema Hrútfirðingum einum. Nú er vaknaður mikill áhugi á því, að hafa nægar vörubirgðir í kaптúnunum sýslanna og er því ekki að vænta, að braut þessi verði notuð að mun til vöruflutninga.

Af framangreindum ástæðum tel jeg rangt að taka veg þennan í tölu flutningabrauta, og margfalt nauðsynlegra, að verja fjenu til þess að flýta fyrir óslitnum akvegi frá Borgarnesi og norður.

### III. Stykkishólmsvegur og Fagradalsbraut (þingskj. 217 og 223).

Meiri hluti veganeftndar leggur til, að landssjóður taki að sjer viðhald þessara vega, en telur sjálfsagt, að fjöldi annara vega fari á eftir (allir »þjóðvegir milli hjeraða og landsfjórðunga«).

A. *Stykkishólmsvegur.* Vegur þessi er 96,5 km. að lengd og liggur að mestu yfir hjeruð, sem hafa hans full not. Jeg hef áður fært ástæður fyrir því, að það geti naumlega komið til mála, að viðhald slíkra vega hvíli á landssjóði, síst nema þá að einhverjum hluta, ef sjerstök nauðsyn ber til þess um einstaka vegarkafla. Um veg þennan er því sama að segja og Flóabraitina.

Jeg tel því sjálfsagt, að fella bregtingartillöguna um Stykkishólmsveginn á þingskjali 223.

B. *Fagradalsbrautin.* Braut þessi liggur nálega öll í óbyggð og opnar stórum sveitum leið til sjávar og kaптúns líkt og Hellisheiðarvegurinn. Hellisheiðarveginum heldur landssjóður við að öllu leyti, Fagradalsbrautinni að einum þriðja, sýslurnar að  $\frac{2}{3}$ . Þetta er misrjetti, sem nokkur ástæða væri til að bæta úr, annaðhvort með því, að landssjóður legði riflegar til viðhaldsins eða lengdi brautina fyrir hjeraðsbúa. Nú mun það svo, að hjeruð þessi telja ekki viðhaldið eftir, og una sæmilega þeirri skipun sem nú er. Jeg sje því ekki brýna þörf í svipinn að bregta þessum ákvæðum, þó jeg sjái, að sýslurnar eigi, í samanburði við aðra, nokkra hönk í baki landssjóðs.

---

Ef haldið er út á þá braut, sem meiri hlutinn leggur til um viðhald þessara þriggja vega, dregur það á eftir sjer um 100,000 krónu árleg útgjöld fyrir landssjóð og truflar alla vegagerð landsins.

Minni hlutinn leggur því hiklaust til, að sveitirnar annist viðhald þessara vega, svo sem nógildandi lög mæla fyrir.

Af þessum 3 vegum (Flóabraitinni, Stykkishólmsvegi og Fagradalsbraut) er ástæðulaust, að landssjóður haldi við tveim fgrstu vegunum, en sanugjarnt, að hann kosti viðhald Fagradalsbrautar, að minsta kosti að hálfu.

*Engin gild ástæða er til þess, að taka, að svo stöddu, veg frá Búðardal til Borðeyrar upp í tölu flutningabrauta.*

Alþingi 27. júlí 1914.

Guðm. Hannesson.