

10. Framvarp

til laga um bryggjagerð í Borgarnesi o. fl.

(Lagt fyrir Alþingi 1926).

1. gr.

Landsstjórninni er heimilt að láta gera bryggju við Stóru-Brákarey í Borgarnesi, að undangenginni rannsókn um hvar á eyinni það sje hentugast, enda sje svo mikið dýpi við bryggjuna, að hæfilega stórt skip til flutninga milli Reykjavíkur og Borgarness geti legið við hana í hálföllnum sjó og skal telja kostnað af nauðsynlegum dýpkunum við hana og út frá henni með bryggjagerðarkostnaði.

2. gr.

Ennfremur er landsstjórninni heimilt að láta gera garð eða brú yfir sundið milli eyjar og lands, svo og veg eftir eyinni að bryggjunni og vegar-

spotta á landi eftir því sem nauðsynlegt er, til þess að koma vörum að bryggjunni og frá.

3. gr.

Ríkissjóður greiðir allan kostnað af framkvæmdum þeim, er ræðir um í 2. gr. og leggur fram helming kostnaðar við mannvirkin, sem nefnd eru í 1. gr., gegn helmings framlagi annarsstaðar frá, og má ekki byrja á verkinu fyrir en það framlag er trygt.

4. gr.

Þegar mannvirki þau, sem ræðir um í lögum þessum eru fullgerð, eru allir, sem ferma og afferma skip í Borgarnesi skyldir til þess að nota bryggjuna, ef unt er, nema hafnarnefnd leyfi annað.

5. gr.

Frá þeim tíma, er bryggjan er tekin til notkunar, skulu allar tekjur hennar renna í sjóð, er nefnist Hafnarsjóður Borgarness. Tekjum hans og eignum má einungis verja í þarfir bryggjunnar eða til annara hafnarbóta. Það sem eftir kann að verða á þeim tíma af núverandi hafnarsjóði rennur í þenna sjóð.

6. gr.

Hreppsnefnd Borgarneshrepps kýs 3 menn, er búsettir sju í Borgarnesi í hafnarnefnd, til þess að hafa á hendi umsjón og eftirlit með bryggjunni, reikningshald hennar, viðhald, stækkun hafnarvirkja og annað, sem henni kemur við. Menn þessir bera allir ábyrgð á eignum og tekjum bryggjunnar og eru kosnir til þriggja ára í senn. Atvinnumálaráðherra ákveður hvenær þeir skuli fyrst kosnir.

7. gr.

Að fengnum tillögum hreppsnefndar og hafnarnefndar er ráðherra heimilt að gefa út reglugerð um notkun bryggjunnar og gjaldskrá um notkunina. Í reglugerðinni má leggja sektir við vanrækslu og brotum gegn henni, setja nánari reglur um skyldur hafnarnefndar og hreppsnefndar og ákveða meðferð mála útaf brotum.

8. gr.

Þegar mannvirki þau, sem í 2. gr. getur, eru fullgerð, teljast þau meðal gatna eða vega Borgarnesskaupþúns, og um kostnað af viðhaldi þeirra fer eftir 48. gr. vegalaga 4. júní 1924.

9. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemd við lagafrumvarp þetta.

Eins og kunnugt er gerði vegamálastjóri á þinginu 1925 tillögur um vegalagningar í nánustu framtíð. Lagði hann tillögur þessar fyrir fjárveitinga-nefnd og skifti vegunum í flokka. Í 1. flokki voru vegir, sem tilætlun hans var að lagðir yrðu fyrir 1933, en öðrum vegum var skift í tvo flokka, eftir nauðsyn þeirra. Í 2. flokki var eftir tillögum þessum vegurinn frá Sveinatungu að Hrutafjarðará.

Stjórninni er það ljóst, að hin mesta nauðsyn er á því, að flýta sem mest akvegi milli Norður- og Suðurlands, og hefir því hugsað sjer, að gerð verði sú breyting á tillögum vegamálastjóra, að vegurinn milli Sveinatungu og Hrutafjarðarár verði færður í 1. flokk, án þess að dregið verði úr öðrum tillögum hans. Við þetta kemur vegurinn í heild miklu fyr að notum, því að óakfærir kaflar milli akfærra kafla draga mjög verulega úr gildi hinna síðar-nefnu. Ef farið verður eftir tillögum vegamálastjóra með þeirri breytingu, sem hjer er nefnd, á að verða fært bifreiðum milli Borgarness og Bólstaðar-hlíðar í Húnavatnssýslu árið 1933.

Liður í þessari fyrirætlun stjórnarinnar eru fjárveitingar þær, sem hún stingur upp á í fjárlagafrv. fyrir 1927, til vegar upp Norðurárdal og (að minsta kosti að nokkru leyti) til gistihúss í Fornahvammi. Og annar liður í þessari fyrirætlun er frv. það, sem hjer ræðir um, og skal það nú skýrt nokkru nánar.

Það er kunnugra en frá þurfi að segja, að langflestir, sem fara milli Reykjavíkur annarsvegar eða staða í nánd við hana og hinsvegar Borgarfjarðar-, Mýra-, Dala-, Stranda-, Húnavatns-, Skagafjarðar- og Eyjafjarðarsýslna, fara um Borgarnes, ef þeir fara ekki sjóveg alla leið, því að krókurinn fyrir Hvalfjörð er bæði erfiður og langur. Það er því auðsætt, að í Borgarnesi er mikil umferð. En jafnframt er það alkunnugt, að höfnin í Borgarnesi er mjög erfið og ótrygg, svo að skipum legast þar oft af þeim ástæðum. Það er því hin mesta nauðsyn, samgangnanna vegna, að gera tilraun til þess að bæta úr þessu, því að það stoðar ferðamenn litið, þótt þeir komist fljótt áfram á landi, ef sjóferðin frá Borgarnesi, eða til, tefur þá, ef til vill dögum saman, eins og oft á sjer stað,

Það er því tilætlun frv. þessa, að reyna að bæta úr þessu, án þess þó að leggja stórfje í sölurnar, en eins og nú stendur verður ekki sagt með vissu hvenær hægt verður að hefjast handa um þetta, þótt auðsætt sje, að það má ekki dragast lengi.

Á árunum 1917—1921 gerðu verkfræðingarnir Th. Krabbe og N. P. Kirk hafnarrannsóknir víða hjer við land og hefir að opinberri tilhlutun verið gefið út rit um rannsóknir þessar. Meðal þeirra staða, sem rannsókn þessi náði til, var Borgarnes.

Niðurstaða Kirks um hafnarbætur í Borgarnesi varð sú, að rjettast væri að brúa Brákarsund eða hlada garð í það og setja síðan bryggju, sem skip geta legið við, á suðvestanverðri Stóru-Brákarey, dýpka innsiglinguna og leggja veg að bryggjunni og á þessu er frv. bygt. Kostnaður af þessu er áætl-

áður rúmlega 100000 kr., ef garður er blaðinn í sunðið, en ef brú er sett mun kostnaðurinn verða 50–60 þús. kr. meiri. Það er órannsakað enn, hvort byrgja má Brákarsund með garði og eins hvort dýpkun sje miklum erfiðleikum bundin, en að sjálfsögðu er gengið út frá, að slíkt verði vandlega rannsakað áður en i verkið er ráðist. Einnig er geugið út frá, að sjerhverri stjórn sje trúandi til að byrja ekki á framkvæmdum verksins nema með sjerstöku samþykki þingsins, ef verulegu skyldi skakka um kostnaðinn frá því, sem hjer hefir verið gengið út frá.

Af því, sem áður er sagt um samgöngur til og frá Borgarnesi, sjest, að þessi staður er einhver helsta ferðamannahöfn landsins og einstök í sinni röð, að því leyti, að þar lýkur eða hefst landferð eða sjóferð fjölda manna, sem ætla að halda lengra. Vitaskuld eru vöruflutningar töluverðir til þessa staðar og frá og töluvert af fólki, sem aðeins fer milli Borgarness og Reykjavíkur eða grendanna, en aðstaðan virðist þó svo ólík þar i samanburði við það, sem er víðast annarsstaðar, að rjettast þykir, að rikissjóður taki talsvert riflegri þátt i hafnarbótum þar en annarsstaðar. Með hliðsjón af þessu er gert ráð fyrir i frv., að rikissjóður greiði helming hinna eiginlegu hafnarbóta og láti á sinn kostnað eingöngu gera veg að bryggjunni, enda er sú vegargerð alveg óvenjulega dýr og því alls engar líkur til, að hún kæmist i framkvæmd nema með mjög verulegum styrk úr rikissjóði. Aftur á móti þykir rjettmætt, að breppurinn haldi veginum við á sinn kostnað, en um bryggjuna er gengið út frá, að henni verði haldið við af bryggjugjöldunum.

Borgarnes á hafnarsjóð, sem nemur rúmlega 27000 kr., og er hann i handbæru fje. Er einsætt, að hann verði notaður til þeirra framkvæmda, sem hjer ræðir um. Skipulagsskrá sjóðsins er t Stj.tið. 1918 B. bls. 193–194.

Frekari skýringar við frv. sýnast óþarfar.