

Ed.

445. Tillaga til þingsályktunar

[186. mál]

um athugun á hafnargerð í Þjórsárósi.

Flm.: Karl Guðjónsson, Björn Fr. Björnsson.

Efri deild Alþingis ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta fram fara rannsókn á möguleikum til hafnargerðar í Þjórsárósi og kostnaði við það mannvirki.

Sérstök áherzla verði á það lögð í rannsókninni að kanna, hverja nýja möguleika það mundi skapa til hafnargerðar, ef stórauknu vatnsmagni yrði veitt í Þjórsá, eins og ráðagerðir eru nú uppi um í sambandi við frekari orkuvirkjanir í fljótinu.

Greinargerð.

Hin sendna suðurströnd Íslands hefur lengi þótt óárennileg til hafnargerðar, enda er þar fátt hafna og smáar þær sem eru. Engin höfn er til miðsvæðis á Suðurlandsundirlendinu.

Þetta hefur um aldir knúið íbúa suðurlandsbyggðanna til að sækja verzlun sína um óravegu, oft yfir fjöll og firnindi, bæði að því er varðar inn- og útflutning og nú raunar í ríkara mæli en fyrr á öldum.

Með tilliti til þess, að einhver auðugustu fiskimið, sem þekkt eru á jarðkúlunni, liggja fyrir suðurströndinni, svo og hins, að inn- og útflutningur Sunnlendingafjórðungs verður miklum mun dýrari, þyngri í vöfum og á allan hátt erfiðari vegna þess, hve góðar og fullkomnar hafnir eru fjarlæggar, er augljóst, að til mikils væri að vinna, ef fundinn yrði möguleiki til að byggja fullkomna og stóra verzlunar- og fiskihöfn miðsvæðis á suðurströnd Íslands. En öllu öðru fremur er leitin að þessum möguleika brýn sökum þess, að orka fallvatnanna, einkum Þjórsár, er nú þegar og mun í vaxandi mæli verða grundvöllur að miklu flutningsmagni að og frá landinu.

Það hefur að vísu þegar verið stigið fyrsta skrefið í því að flytja orku Þjórsár um óravegu, meira að segja um fjöll og óbyggðir, til að byggja upp útflutningsiðnað, og byggð hefur verið við vesturenda orkuveitunnar ný höfn vegna þess iðnaðar, enda kallar hann á mikla hafnarþjónustu. En telja má vist, að orkuvinnslan við Þjórsá eigi enn eftir að aukast og skapa stórmikla flutningaþörf á sjó.

Eðlilegast væri að flytja orku Þjórsár ekki lengra en þörf er á, og alveg sérstaklega ber að líta á það, hvort samhliða hafnarþörf vegna nýrrar framleiðslu væri ekki einnig hægt að leysa það gamla íslenska þjóðfélagsvandamál, sem hafnleysi suðurstrandarinnar er.

Ekki er kunnugt, að nokkru sinni hafi farið fram rannsókn á Þjórsárósnum með tilliti til hafnargerðar þar, nema hvað aðilar á snærum Bandaríkjahers munu hafa gjóað þangað auga, um leið og þeir skoðuðu möguleika til hafnargerðar í Þykkvabænum. Sjálfsgagt hafa menn talið vist, að Þjórsárhraunið svonefnda væri svo samtengt ánni og ármynninu, að þar mundi vonlaust að fá nauðsynlegt dýpi til hafnargerðar. En þegar nánar er svipast um, virðist þessu hreint ekki þannig farið. Þvert á móti er líklegast, að fremsti hluti árinna og ósinn liggja austan við

hraunbrúnina með miklu dýpi niður á fast. Benda nýjustu íslenzku sjókortin eindregið til þessa.

Eftir standa þá þau gömlu tormeðki sunnlenzkrar hafnargerðar, sem felast í óbrotinni úthafsöldu og miklum sandflutningi brimróts og strauma.

Auðvitað eru þetta stórvandamál og illviðráðanleg, ef menn geta ekki hugsað sér annars konar hafnargerð en rammgera grjót- eða stálgarða byggða fram í úthafið, svo langt, að höfnin verði pollur í úthafinu innan þeirra.

En til eru hafnir gerðar með allt öðrum hætti. Flestar stórhafnir heimsbyggðarinnar eru raunar í árósum eða við vatnsmikil fljót.

Vesturströnd Evrópu svipar til suðurstrandar Íslands að því leyti, að hún er lág og sendin og stór hluti hennar liggur að opnu úthafi. Samt fer því fjarri, að hún sé hafnlaus. Þvert á móti eru þar miklar hafnir og ágætar. En þær eru ekki byggðar út í hafið.

Gott dæmi um þetta er höfnin í Rotterdam, sem nú er raunar stærsta höfn heimsins að því leyti, að um hana fer árlega meira flutningsmagn en um nokkra aðra höfn. Hún er við mynni Maasfljóts á sendinni strönd Hollands.

Höfnin var hart leikin í síðasta stríði og þarfnaðist endurbyggingar eftir stríðið. Ekki var meira grjót notað til þeirrar hafnargerðar en svo, að það efnismagn, sem sótt var til Belgíu og Svíþjóðar, varð að duga. Hinir miklu hafnarbakkar liggja raunar uppi í landinu, og eru skipaleiðirnar að þeim og í milli þeirra að mestu leyti gerðar með uppgrefti eða með sand- og jarðvegsdælum. Fljótið er sem sagt aðalgrundvöllur fyrir hafnargerðinni.

Á Íslandi hefur til þessa verið lítið um stórfljót með sámilega jöfnu rennsli, og mun það helzta orsök þess, að gerð hafnarmannvirkja hér hefur til þessa lítið beinzt að árósunum, þótt Höfn í Hornafirði sé þar undantekning.

Nú er rætt um að veita í Þjórsá mörgum ám, sem nú renna til sjávar á öðrum stöðum, jafnvel í öðrum landsfjórðungum. Einnig mundi rennsli árinna þá verða jafnað með uppistöðum. Ef af framkvæmdum verður, munu ekki einungis skapast nýir atvinnumöguleikar í landinu vegna raforkuframleiðslunnar, heldur er og líklegt, að við það sköpuðust möguleikar, sem aldrei áður hafa verið til á Íslandi, fyrir stórra höfn á suðurströnd landsins.

En í grennd þeirrar hafnar hlýti auðvitað að rísa bær eða borg, sem þá hefði beztu aðstöðu atvinnulífsins. Hún væri í nálægð blómlegustu landbúnaðarhéraðanna, gjöfulestu fiskimiðanna og við stærstu orkulindirnar, en í viðskiptum væri þar möguleiki til að bæta úr brýnni þörf íbúa heils landsfjórðungs.

Við flutningsmenn teljum hiklaust, að hér sé um svo stóran hugsanlegan möguleika að ræða fyrir hagsmunum þjóðarinnar, að það væri óverjandi að láta undan dragast að rannsaka hann af gaumgæfni.