

23. Frumvarp

til laga um heimild handa atvinnumálaráðherra til að veita sjerleyfi til járnbrautarlagningar milli Reykjavíkur og Þjórsár og til að virkja Urriðafoss.

(Lagt fyrir Alþingi 1927)

1. gr.

Atvinnumálaráðherra skal vera heimilt að veita hlutafjelinu »Titan« sjerleyfi til :

1. Að leggja járnbraut frá Reykjavík um Hellisheiði, yfir Ölfusá og að Þjórsá í nánd við Urriðafoss.
2. Að virkja Urriðafoss í Þjórsá. Leyfið felur í sjer heimild til þess að gera vatnsmiðlunarvirki í ánni og vötnum, sem hún er í sambandi við, hækka eða lækka vatnsbotn, farveg eða vatnsyfirborð, gera vatnsrásir ofan jarðar eða neðan eftir þörfum, þar á meðal brottrás handa vatni frá orkuveri og yfir höfuð að fara með vatnið eftir því, sem nauðsyn krefur, til þess að ná úr því orku þess og svo sem samrýmast má landslögum. Gert er ráð fyrir, að virkjaðar verði alt að 160000 hestorkum.
3. Að reisa orkuver í nánd við Urriðafoss, í því skyni að breyta vatnsorku þeirri, sem í 2. tölul. segir, í raforku, og starfrækja það eða þau.
4. Að leiða raforku frá orkuveri eða orkuverum þeim, er í 3. tölul. greinir til staðar í nánd við Reykjavík, um þá staði og með þeim hætti, er best þykir henta til afnota í iðjuveri eða iðjuverum, sbr. 5. tölul.
5. Að reisa iðjuver til saltþjetursvinslu eða til annarar iðju til hagnýtingar raforkunni.

6. Að gera vegi eða önnur samgöngutæki, sem nauðsynleg eru að álitni ráðherra vegna virkjunarinnar, orkuvinslunnar eða orkunýtingarinnar.
7. Að taka lögnámi land og rjettindi yfir landi svo og að leggja kvaðir á land, að því leyti sem nauðsynlegt er, til þess að koma fyrirtækjum þeim í framkvæmd, sem 1.—6. tölul. greinir.

2. gr.

Sjerleyfishafi skal hafa varnarþing á Íslandi, enda hafi hann hjer búsettan umboðsmann, er birta megi stefnu og svari til sakar fyrir dómi í málum á hendur leyfishafa, en að minsta kosti $\frac{2}{3}$ hlutar stjórnarmanna skulu vera búsettir á Íslandi.

3. gr.

Ekki má framselja sjerleyfi samkvæmt lögum þessum, nema samþykki ráðherra komi til, enda fullnægi nýr leyfishafi skilyrðum 2. gr.

4. gr.

Sjerleyfistími má vera alt að 70 árum.

5. gr.

Sjerleyfishafi skal vera undanþeginn eignaskatti, tekjuskatti til ríkissjóðs, útsvari og hærra útflutningsgjaldi en nú er, eða öðrum samskonar gjöldum, er á kunna að verða lögð. Í stað þess skal hann gjalda af fyrirtækinu eða fyrirtækjunum 3 kr. árlega af hverri nýtttri hestorku fyrstu 10 árin, en síðan 5 kr. árlega af hverri nýtttri hestorku. Gjald þetta skiftist þannig milli ríkissjóðs og sveitarsjóðs, að ríkissjóður hlýtur $\frac{2}{3}$ hluta, en sveitarsjóður þriðjung. Ef fyrirtækið væri útsvarsskyllt í fleiru en einu sveitarfjelagi skiftist sveitarsjóðshlutinn milli þeirra eftir ákvörðun ráðherra.

Sú raforka, sem seld er til almennings samkvæmt sjerleyfislögum, skal þó undanþegin þessu árgjaldi.

6. gr.

Um sölu á raforku til almennings fer eftir sjerleyfislögum. Þó skal verð árshestorkunnar ekki fara fram úr 55 krónum.

7. gr.

Járnbrautina milli Reykjavíkur og Þjórsár skal gera eftir fyrirmælum ráðherra og ber að græina í sjerleyfi nánari ákvæði þar að lútandi. Ráðherra ákveður einnig hvar og hve margar járnbrautarstöðvar skuli vera og telst kostnaður af byggingu þeirra til lagningarkostnaðar brautarinnar.

8. gr.

Kostnaðurinn við járnbrautina skal greiðast þannig:

- a. Reykjavíkurkaupstaður kostar land undir stöðvar og greiðir bætur allar

- fyrir landnám, jarðrask og átroðning vestan afrjettar eða almennings á Hellisheiði.
- b. Árnessýsla kostar á sama hátt land undir stöðvar og greiðir bætur allar fyrir landnám, jarðrask og átroðning austan afrjettar eða almennings á Hellisheiði, þar með talin stöð austan eða vestan Ölfusár.
 - c. Rangárvallasýsla kostar á sama hátt land undir stöðvar og greiðir bætur allar fyrir landnám, jarðrask og átroðning frá stöð við Ölfusá að Þjórsá.
 - d. Ríkissjóður leggur fram þriðjung kostnaðar af járnbrautargerðinni að öðru leyti, þar með taldir brautarvagnar og annað það er samkvæmt veltu tilheyrir slíku mannvirki, eftir ákvörðun ráðherra, þó ekki yfir 2 milj. kr. og er ríkisstjórninni heimilt að taka það fje að láni að nokkru eða öllu leyti.
 - e. Sjerleyfishafi leggur fram allan annan kostnað við brautargerðina.

9. gr.

Sjerleyfishafi framkvæmir járnbrautarlagninguna og rekur fyrirtækið á sinn kostnað, enda tekur hann tekjur af því. Ráðherra skal samþykkja öll flutningsgjöld og hafa eftirlit með rekstri brautarinnar. Ríkissjóður á ekki tilkall til vaxta af framlagi sínu fyrir en hreinar rekstrartekjur brautarinnar nægja til þess að leyfishafi fái 6% ársvexti af framlagi sínu. Verði rekstrartekjurnar meiri fær ríkissjóður vexti af framlagi sínu, allt að 6%. Sje þá enn afgangur af rekstrartekjum skiftist hann milli ríkissjóðs og leyfishafa í hlutfalli við framlög þeirra til járnbrautarinnar.

Ríkissjóði er heimilt hvenær sem er á leyfistímanum, að taka við járnbrautinni með öllu tilheyrandi til umsjár og eignar gegn því að greiða sjerleyfishafa framlag hans eftir nánari ákvæðum í sjerleyfinu.

Umboðsmaður ráðherra á hvenær sem er, aðgang að öllum bókuðum járnbrautarfyrirtækisins, og ráðherra getur sett allar nauðsynlegar reglur um eftirlitið með rekstri og reikningsfærslu þess.

10. gr.

Sjerleyfishafi skal hafa byrjað á lagningu járnbrautarinnar eigi síðar en 1. maí 1929 og verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júlí 1933.

Á mannvirkjum, er lúta að virkjun Urriðafoss, skal byrjað eigi síðar en 1. júlí 1934.

11. gr.

Rjettindi og skyldur sjerleyfishafa og skifti hans og ríkisstjórnar fara samkvæmt landslögum, þ. á. m. sjerleyfislögum, að svo miklu leyti sem ekki er um mælt í lögum þessum.

Nú skilur aðilja á um það, hvort atriði skuli sæta úrlausn eftir þessum lögum eða öðrum landslögum og skal þá hæstirjettur einn dæma um það. Sjerleyfisdomur samkvæmt sjerleyfislögum sker annars úr, ef ágreiningur verður um efndir á ákvæðum sjerleyfisins, með þeim hætti sem segir í sjerleyfislögum.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Eins og kunnugt er, hefir í allmörg ár verið rætt um að virkja fossa á Suðurlandsundirlendinu, og hafa fyrir nokkru verið gerðar itarlegar rannsóknir um þetta. Hlutfjelagið »Titan« hefir sjerstaklega látið vinna nákvæmlega að þessu, en að frekari framkvæmdum hefir ekki orðið og mun það meðal annars hafa verið vegna heimsstyrjaldarinnar og afleiðinga hennar. Nú hafa stjórnendur þessa hlutfjelags tekið málið upp að nýju og leitað samninga við landsstjórnina um sjerleyfi til þess að virkja Urriðafoss í Þjórsá.

Það er einnig kunnugt, að járnbrautarlagning frá Reykjavík austur á Suðurlandsundirlendið er mál sem á síðustu áratugum hefir verið mikið rætt og rækilega undirbúið, einkum hin síðustu árin. Skal það mál ekki nákvæmlega rakið hjer, þar sem það var til meðferðar á síðasta þingi. Má um sögu þess vísa til þess, er þá kom fram. Aðeins skal á það bent, að frumvarp það, er flutt var á síðasta þingi náði ekki fram að ganga, en mætti talsverðri mótspyrnu, án þess þó að slik úrslitaatkvæðagreiddsla færi fram, að hægt sje að fullyrða um hvort meiri hluti þings væri frumvarpinu fylgjandi. En ákveðnar raddir komu fram um það, að fyrirtækið mundi verða svo kostnaðarsamt, að ekki væri þess að vænta, að það mundi bera sig fjárhagslega. Um þetta atriði verður engin afstaða tekin hjer, en með því að ælla verður að vafsamt sje, hvort frumvarp í sömu átt og járnbrautarfrumvarp síðasta þings hefði fylgi meiri hluta þingsins, þótti stjórninni rjett að athuga vandlega, hvort ekki mundi unt að bera málið fram á öðrum grundvelli en þeim, sem lagður var á síðasta þingi. Þegar svo h/f »Titan« leitaði samninga við landsstjórnina um sjerleyfi til þess virkja Urriðafoss og óskaði að hún flytti frumvarp um það á þessu þingi, taldi stjórnin það eftir atvikum færa leið, að reyna að fá leyst járnbrautarmálið í sambandi við væntanlegt virkjunarleyfi á Urriðafossi. Stjórnin ljét því, þegar í stað, í ljósi við fjelagið, að hún mundi ófús á að sinna því máli nema ef svo væri, að jafnframt væri um að ræða járnbraut frá Reykjavík til Þjórsár, með kjörum, sem þættu aðgengileg. Af hálfu stjórnar h/f »Titan«, hefir verið til samninga Højesteretsadvokat Aall í Oslo og sýnir þetta frumvarp aðalatriðin í því, er samkomulag varð um. Nánari skýrslur og skýringar munu væntanlega verða lagðar fyrir Alþingi, sjerstaklega um hverjar líkur sjeu um framkvæmd fyrirtækjanna og þykir því ekki ástæða til að ræða meira um málið alment, en um hinar einstöku greinar frumvarpsins skal það tekið fram, sem hjer segir:

Um 1. gr.

Þessi grein er, að breyttu breytanda, sniðin eftir 1. gr. laga nr. 48, 15. júní 1926, um virkjun Dynjandisár og annara fallvatna í Arnarfirði o. fl. Greinin þykir því ekki gefa ástæðu til itarlegra athugasemda, en þó virðist rjett að benda á, að ællast er til, að sjerleyfishafa sje heimilt að reisa iðjuver ef hann óskar, hvort heldur hjá orkuverinu eða annarsstaðar, t. d. í nánd við Reykjavík, eða hvortveggja. Í 7. tölul., þar sem talað er um lögnám á landi

og rjettindum yfir landi, er einnig átt við rjettindi yfir vatni, ef slíkt lögnám er nauðsynlegt til þess að koma fyrirtækjunum í framkvæmd.

Um 2. gr.

Þar sem sjerleyfi þetta er bundið við ákveðið fjelag, leiðir þar af, að landsstjórnin mun ekki, ef frumvarpið verður samþykkt, telja sjer skylt að rannsaka frekar en greinin gerir ráð fyrir ýms einstök atriði í lögum fjelagsins. Hinsvegar er það vitaskuld skylda landsstjórnarinnar að sjá um, að engar þær breytingar verði á skipulagi fjelagsins gerðar, sem valdi því, að fjelagið fullnægi ekki skilyrðum þessarar greinar. Annars er þessi grein að efni eins og 2. gr. áðurnefndra laga nr. 48 1926.

Um 3. gr.

Þessi grein er samhljóða 3. gr. laganna nr. 48 1926, og virðist því ekki þurfa nákvæmra athugasemda. Rjett er þó að taka það fram, að í heimildinni til þess að framselja sjerleyfið í heild hlýtur einnig að liggja heimild til þess að framselja hluta af því, t. d. ákveðinn hluta þeirrar raforku, sem framleidd verður til sjerstakrar iðju, og mætti vel ímynda sjer sjerstakt eða sjerstök fjelög mynduð í þeim tilgangi. Ef framsal fer fram á sjerleyfinu að nokkru leyti eða öllu, er ekki tilætlunin, að gjaldið í rikissjóð og sveitarsjóð samkvæmt greininni verði aukið eða því breytt, og auðvitað á hinn nýi leyfishafi rjett á að reka sitt fyrirtæki með sömu skilmálum og hinn upprunalegi leyfishafi. Af framsalsheimildinni leiðir einnig, að heimilt verður að telja að veðsetja mannvirkin, og þar sem veðsetning getur leitt til eigendaskifta, er gert ráð fyrir því, að veðhafi eigi einnig rjett á að reka mannvirkin með sömu skyldum og rjettindum, sem hinn upprunalegi leyfishafi. 28. gr. sjerleyfislaga nr. 46, 27. júní 1925, mundi því ekki eiga við hjer.

Um 4. gr.

Gefur ekki tilefni til athugasemda að öðru leyti en því, að gert er ráð fyrir því, að leyfistíminn teljist byrja þann dag, sem sjerleyfi er gefið út.

Um 5. gr.

Þessi grein er mjög svipuð að efni 5. gr. laga nr. 48 1926. Þó er sú breyting gerð eftir atvikum, að 3 kr. gjald haldist í 10 ár, í stað 3, og önnur regla sett um skiftingu þess hluta gjaldsins, sem til hreppa kann að fulla.

Um 6. gr.

Þessi grein er samhljóða 6. gr. oftnefndra laga, að því undanskildu, að hámark árshestorkunnar er sett 55 kr., í stað 50, vegna þess að líklegt þykir, að orkan verði dýrari við Urriðafoss en Dynjanda.

Annars skal það tekið fram, að öll nánari ákvæði um, hve mikla orku hjer er um að ræða og hvar orkan verður tekin, verða að standa í sjerleyfi eða samningi milli stjórnarinnar og sjerleyfishafa, sem gerður sje samkvæmt ákvæðum sjerleyfis.

Um 7. gr.

Það leiðir af sjálfu sjer, að i lögum er ekki fært að taka upp öll nauðsynleg fyrirmæli um fyrirkomulag og gerð járnbrautarinnar. Alt, sem að þessu lýtur, verður að fela landsstjórninni, sem svo felur framkvæmdina ráðunautum sínum, að fengnum nauðsynlegum upplýsingum. Að sjálfsgöðu verður bygt á þeim rannsóknum, sem þegar hafa verið framkvæmdar, og það tillit tekið til þeirra, sem rjett þykir.

Um 8. gr.

Um skiftingu kostnaðarins af járnbrautarlagningunni er þess að geta, að um framlag Reykjavíkurkaupstaðar og Árnessýslu er fylgt ákvæðum þeim, sem stungið var upp á i frumvarpi því um þetta efni, er lá fyrir þinginu i fyrra. En þar sem þetta frumvarp gerir einnig ráð fyrir járnbraut milli Ólfusár og Þjórsár, virðist sanngjarnt að láta Rangárvallasýslu einnig taka þátt i kostnaðinum, enda liggur brautin að eða yfir takmörk sýslnanna.

Ef járnbraut kemur milli Reykjavíkur og Þjórsár, losnar rikissjóður við mikinn kostnað af viðhaldi þjóðvega milli þessara staða, auk þess sem endurbygging og breytingar á veginum mundu baka rikissjóði mikinn kostnað. Að sjálfsgöðu verður rikissjóður að halda uppi færum vegi milli þessara staða en af því, að járnbrautin hlýtur að valda því, að umferð um veg þennan minnar stórkostlega, er bert, að viðhaldið minnar i svipuðu hlutfalli og umferðin. Endurbygging og breyting vegarins getur dregist og þarf sjaldnar vegna járnbrautarinnar. Þessi vegur, sem hjer er um að ræða, er dýrasti og viðhaldsfrekasti vegur landsins, vegna hinnar stórmiklu og sivaxandi umferðar.

Að þessu öllu athuguðu virðist ekki ósanngjarnt, að rikissjóður leggi fram þá fjárhæð, sem frumvarpið gerir ráð fyrir.

Væntanlega verða á þinginu gefnar frekari upplýsingar um þetta at-riði, ef þurfa þykir.

Um 9. gr.

Ákvæði þessarar greinar virðist ekki þurfa mikilla skýringa. Landsstjórnin verður að tryggja það, að flutningsgjöld sjeu hæfileg, og verður að setja þau með hliðsjón af því, hversu mikið brautin verður notuð. Rjett virðist, að heimilt sje hvenær sem er, að rikið taki við rekstri brautarinnar, en vel má, ef ástæða þykir til, binda það því skilyrði, að Alþingi samþykki, en nauðsynlegt virðist það ekki, því að hvaða stjórn sem er mundi sennilega ótilkvödd bera það mál undir þingið.

Um 10. gr.

Parfnast ekki skýringa að öðru leyti en því, að greinina ber að skilja þannig, að ef ekki er gætt þeirra fresta, sem segir i gr., fellur væntanlegt sjerleyfi úr gildi, ef framlenging fæst ekki eftir ákvæðum sjerleyfislaga, en þau ná að sjálfsgöðu ekki til járnbrautarfyrirtækisins.

Um 11. gr.

Er samhljóða 8. gr. laga nr. 48 1926.