

Raforkumálastjóri  
Vatnamælingar

Skilagrein 223

S P R E N G I S A N D S L E I Ð

Umsögn um skýrslu Jóns J. Víðis  
dagsetta í marz 1961

Reykjavík 25. apríl 1961

S. Rist

SPRENGISANDSVEGURUmsögn um skýrslu Jóns J. Víðis marz 1961

Raforkumálastjóra hefur borizt frá vegamálastjóra skýrsla eftir Jón J. Víðis mælingamann um Sprengisandsleið. Þeir óska, að ég skrifi umsögn um skýrsluna. sl

Skilagrein mín, sem hér liggur fyrir, er í tveimur köflum. Í hinum fyrri eru athugasemdir við skýrslu J.J. V. en í þeim síðari eru ræddar tillögur um leiðir.

1. Kafli

Skýrsla J. J. Víðis er skýr og greinileg; sem heild er skýrslan vönduð og góð, en nokkur atriði eru þó byggð á lausafregnum og þurfa leiðréttinga við.

Ég vona, að vinur minn Jón Víðis skilji það ekki svo, að ég sé að rífa niður og ómerkja verk hans, þótt ég bendi hér á eftir á æði margt, sem betur mætti fara. Enda er skýrsla Jóns bráðabirgðaskýrsla, og ég veit, að hann fer eftir því, sem sannara reynist; skilagrein mín er því heimildasöfnun vegamálum til handa.

Jón telur vegalengdir í óbyggðum yfirleitt allmiklu styttri, en þær eru í raun og veru með öllum þeim krókum, sem á þeim eru nú. Ég tel ástæðulaust að gera samanburð á hverri einstakri vegalengd, en vísa í greinina "Öræfaleiðir" í Ferðum 1958. Aðeins verður að hafa það hugfast, að vegalengdir Jóns miðast við það, að vegur hafi verið ruddur.

Athugasemdir við hverja leið fyrir sig. f

I. Búðarhálsleið. Engar athugasemdir. L

II. Veiðivatnaleið.

1. áf. Í skýrslu J.J.V. stendur: "Úr Rangárbotnum að Frostastaðavatni er farin Landmannaleið um

Landmannahelli ..... " Það er rétt, að ungann úr sumrinu er hægt að fara þessa leið, og er hún þá notuð af ferðafólki, sem er á leið í Laugar. En nyrri leiðin - Leiðin undir Dyngjum er ekki nefnd, og gegnir það nokkurri furðu. Um hana fara þó allir þungaflutningar, sem fara um Hófsvað, og hún er fær 3-4 mánuðum lengur á hverju ári, en hin syðri. Á leiðinni undir Dyngjum er vegvísir "BJALLAVAÐ". Hann vísar nokkurn veginn rétt á vaðið, en yfir slæmt hraun er að fara, og frá vegvísi að Bjallavaði er engin slóð; gamla hestaslóðin var þarna ekki langt frá, en er horfin. Vegvísirinn veldur ókunnugum óþægindum, og ætti vegagerðin að fjarlægja hann sem fyrst. Nokkurra metra hraunhöft eru á þessari leið; þar er ekki hreyft við steini, en á syðri leiðinni er árlega unnið nokkuð enda eru þar úrrennsli tíð. Ég tel fulla ástæðu til að vekja athygli á, að það er nyrri leiðin, sem notuð er og þótt lagt verði í miklar vegabætur á syðri leiðinni, muni hún samt ekki taka við þeirri umferð, sem nú er á nyrri leiðinni. Veldur því þrennt 1) snjóþyngsli 2) miðshæðir 3) er til muna lengri.

3. áf.

Leiðin vestan Þóristinds um Blautukvíslarbotna er aðeins fær að áliðnu sumri. Aðalleiðin er austan Þóristinds.

4. áf. Á eftir orðinu "straumi" komi "þá ekið er út í"

5. áf. Í stað orðanna "ógreinileg slóð" komi "greinileg slóð" og í stað "frá mælinum upp að vaði er engin ákveðin slóð" komi "frá mælinum upp að vaði hefur verið lögð slóð og verstu hraunhöft löguð" Í stað "fyrrri hluta dags" komi "um nónbil"

III. Þóristungnaleið

2. áf." Þ..... hér er engin ..... leiðin er greiðfær" falli niður, en í stað þess komi "Frá Haldi og langleiðina að Hrauneyjakvísl er sæmilega greinileg slóð. Þar skiptast slóðir og liggur sú greinilegri upp með Hrauneyjakvísl að vestan - til Sigölduvers, en sú ógreinilegri yfir Hrauneyjakvísl. Hrauneyjakvísl er ill yfirferðar vegna stórgrýtis, kaflinn að Tungnaá er mosagróið hraun, þungfært.

Í þessum hluta skilagreinarinnar geri ég engar athugasemdir við kostnaðaráætlunina - vísa í þess stað til síðari kaflans - tillögur.

Á bls. 13 eru nokkrar sögulegar heimildir, og munu þeir Jón Víðis og Snæbjörn Jónasson, sem undirrita skýrsluna ekki vita annað réttara en þar stendur, og ef engar athugasemdir eru gerðar munu þær villur halda áfram að vera í sögu vegamála á Íslandi.

En þar stendur: "Næstu ferð á þessar slóðir fór Páll Arason í bíl 12 árum síðar, sumarið 1945. Hann lagði upp frá Mýri í Bárðardal á einum bíl og komst þó nokkuð suður fyrir Fjórðungakvísl, en sneri þar við. Næsta ár fór hann með 5 bíla upp úr Eyjafirði suður í sæluhúsið við Laugarfell og þaðan í Tómasarhaga".

Ég hef ekki hug á að kasta rýrð á Pál Arason, sem öræfabílstjóra og mann leitandi að leiðum. En hjá því verður ekki komið að benda á, að hér er málum blandað. Það var starfsemi Ferðafélags Akureyrar, sem kom bílaslóðunum með hverju ári lengra og lengra suður á bóginn. Ég skal hér rökstyðja þessa fullyrðingu.

Hinn 7. október 1939 hóf F.F.A. vegagerð upp úr Eyjafirði í því skyni að gera bílfært suður á Sprengisand, sjá blaðið Ferðir marz 1940 bls. 10 og Ferðir apríl 1950 bls. 10.

Í Ferðum marz 1945 er þessi áætlun bls. 11

"4-6. ágúst Sprengisandur - Jökuldalur

Ekið um Vatnahjallaveg og Sprengisand að Jökuldal.

Getur þá komið til álita að lengja ferðina með því að ganga á Tungnafellsjökul og Vonarskarð, eða suður, austan Þjórsár, að Tungnaá og fá bíl þangað og aka svo um Suðurland"

Sjá um Sprengisandsferðina 1945 í Ferðum 1946 bls. 18 og Ferðir 1950 bls. 11.

Lde  
Og svo er það setningin "Næsta ár (1946) fór hann (þ.e. P. Arason) með 5 bíla upp úr Eyjafirði" Rétt væri setningin, ef þar stæði "ásamt 5 bílum", því að svo vildi til, að Ferðafélagið hafði einmitt 5 bíla í þessari ferð, og slóst svo Páll með í förina. Sjá Ferðir 1947 bls. 6 og 15, Ferðir 1950 bls. 11. Það sakar ekki að geta þess, að 1946 var ekki ekið suður í sæluhúsið við Laugafell af þeirri einföldu ástæðu, að bygging sæluhússins var ekki hafin fyrr en 14. ágúst 1948, sjá Ferðir 1949 bls. 9.

Sumarið 1947 lengdi F.F.A. slóðina suður í Eyvindarkofaver, sjá Ferðir 1948 bls. 7.

Lid  
Í júlí 1948 var undirbúin ferð hjá F.F.A. suður að Tungnaá. Farið skyldi á 4 bílum, og auk þess var áætlað að Páll Arason slægist í hópinn með tvo bíla. En þegar hinn ákveðni brottfarartími F.F.A. rann upp og haldið var af stað, sást Páll hvergi. Hann var allur á bak og burt fyrir nokkrum klukkust. Við Tungnaá bar fundum þeirra saman, sjá Ferðir 1949- bls. 2.

Neðarlega á blaðsíðu 13 í skýrslu J.J.V. og S.J. er rætt um bílavað á Tungnaá neðan við Hald. Ég get því miður ekki bent á óyggjandi heimildir um þetta. Sagnir allar eru mjög ósamhljóða. Öruggt er þó að þeir aðilar, sem þarna áttu hlut að máli, leituðu að bílavöðum á Tungnaá á þessum árum, og merkið áfanga var náð, er Guðmundur Jónasson fór yfir Tungnaá á Hófsvaði í ágúst 1950. Nákvæma staðsetningu á

Því, hvar farið var yfir Tungnaá neðan við Hald, hef ég ekki fengið, þrátt fyrir nokkra eftirgrenslan, en svo virðist sem það hafi verið fyrir ofan Blautukvísl, því að hún ku ekki hafa orðið fyrir bílnum.

Ártalið 1949 getur vart verið rétt, a.m.k. hefur mér verið tjáð, að þarna hafi verið farið yfir, í hið eina skipti er það tókst, viku áður en ekið var yfir Tungnaá á Hófsvaði. Eitt er þó víst, að það það, sem vatnamælingar nota á Tungnaá á ekkert skylt við stað þann við Tungnaá neðan Halds, hvar ekið var yfir 1949 eða 1950. Vað (vatnamælinga) er aðeins röskum 1 km ofan ármóta Þjórsár og Tungnaár; að því er virðist er það svonefnt Tangavað samb. grein Guðmundar, Múla, Landssvæt, í Árbók Fornleifafélagsins 1928. Lýsing þeirra J.J.V. og S.J. á vaðinu efst á bls. 14 er all aðsópsmikil. Ekki verður sagt, að hún sé röng, en lýsingin getur þó haft villandi áhrif, nema á það sé bent jafnframt, að þetta vað hefur enga verulega sérstöðu. Þannig er ástandið í aðalatriðum við hin vöðin á Tungnaá, Köldukvísl og Þjórsá. Þau eru alófær langtímum saman. Náttúruskoðendur hafa því lagt leiðir sínar um hálendið, þegar þurrt er um og lágt í vötnum. Öðru máli gegnir með þá, sem hafa ákveðin og tímabundin verk að vinna, sem einmitt þarf að framkvæma, þegar vöð eru ófær eða nær ófær, t.d. ýmis störf vatnamælinga. Þróunin er sú, að þeir aðilar, sem annast fyrirgreiðslu innlendra- og erlendra ferðamanna, sækja ár frá ári öræfaferðir af æ meira kappi og óforsjálni. Enda lærist lítið af reynslunni, því að þótt bílar villist út af brotum og liggi við stórslysum, er öllu haldið vandlega leyndu og farið með það eins og mannsmorð.

## 2. Kafli

### Tillögur

Þegar kostnaðaráætlunin er athuguð kemur í ljós: Ruddur vegur um Búðarháls 212 þús. krónur, en uppbyggður 50 millj. kr., brýr að auki. Hér er mikill munur á, sem von er.

Ég er sammála Jóni Víðis um það, að ódýrast og heppilegast sé að ryðja slóð eftir Búðarhálsi. En vil jafnframt vekja rækilega eftirtekt á því, að þar á uppbyggður vegur framtíðarinnar ekki að koma. Hann á að liggja undir Valafelli og í Þóristungur í sveig fram fyrir mishæðir í hrauninu. Góð brúarstæði eru á Tungnaá undan Þóristungum. Vegurinn lægi svo eftir sléttlendinu í Þóristungum (Köldukvíslarmegin við flugvöllinn). Yfir Köldukvísl um 8 km ofan ármóta Tungnaá og Köldukvíslar, þar eru sæmileg brúarstæði á Köldukvísl. Þaðan áfram norður á Klifshagavelli. Sækti þá upp í ásana NA af Klifshagavöllum. Sveigði síðan æ meir til austurs. Við Grjótakvísl kæmu vegamót. Hliðarvegur yfir Köldukvísl að Þórisósi. Sprengisandsleiðin lægi svo áfram upp með Grjótakvísl (hvoru megin, fæst við nánari athugun). Nokkru norðar kæmi annar hliðarvegur úr Sprengisandsleið, og lægi sá að stíflustæði Þjórsár neðan Svartár. Sprengisandsleið lægi svo áfram norðvestan undir Þveröldu jafnvel all langt frá henni. Rudd slóð gæti legið eftir Þveröldu fyrir þá, sem útsýnis vilja og geta notið, en ástæðulaust er að ætla öllum þeim hundruðum bíla, sem munu fara þarna um daglega í framtíðinni og þá oft í dimmviðri eða myrkri, að aka eftir Þveröldu.

Sennilega er heppilegasta vegastæðið vestan Stóravers. Er Grjótakvísl sleppir tæki vegurinn stefnu á Þúfuverskvísl, sem næst þeim stað, er varðaða leiðin liggur yfir hana. Brúa þyrfti Svartá og kvíslina, en í staðinn verður komizt hjá að leggja veginn yfir hinn leiða vatnsrásakafla á Skrokköldusvæðinu og komizt yrði á skjótan hátt í samband við flugbrautir Sprengisands.

Ég tel ástæðulaust að rekja þetta lengur að sinni; tækifæri mun vafalaust gefast til þess síðar, en rökstyð hér að lokum þá tillögu mína að vegurinn liggi um Þóristungur og Klifshagavelli.

1. Skýlla er niðri í dalnum en uppi á Búðarhálsi. Það mun láta nærri að snjór liggi 3 mán. skemur á ári niðri í Þóristungum en uppi á Búðarhálsi.
2. Minni hætta á úrrennsli úr veginum. Viðhald hans mun að öllum líkindum verða minna.
3. Hann er örlítið styttri, en það munar litlu. En hann er fljótfarnari, því að brekkur eru vægar.
4. Hann er laus við mishæðir. Stígur nokkurn veginn jafnt og þétt, án þess að lenda í bröttum og illum brekkum.
5. Síðast en ekki sízt kemur hann hér að mestum og beztum notum
  - a) Vegurinn opnar jöfnum höndum afréttalönd Holtamanna og Landmanna.
  - b) Hann liggur yfir Tungnaá skammt neðan Hrauneyjafoss og kemur að notum við virkjunarundirbúning og virkjun árinna.
  - c) Ef ýtt er upp smáköflum fæst ágætur vegur úr Þóristungum hina skemmstu leið um Blautukvíslarbotna að Vatnaöldum hjá Karli og Kerlingu, og þá greið leið til Veiðivatna og inn til Jökuls.
  - d) Vegur meðfram Köldukvísl að vestan, um Klifshagavelli yrði hagkvæmur fyrir Holtamenn í sambandi við notkun afréttarins enda er þá áður komin rudd slóð uppi á Búðarhálsi og kláfferja á Tungnaá hjá Haldi.
  - e) Við Grjótakvísl skiptast leiðir. Hliðarvegur yfir Köldukvísl að Þórisósi. Flutningur að stíflustæðum Köldukvíslar og Þórisóss, sem fer eftir þessari leið, þyrfti aldrei að fara yfir 580 m hæðarlínuna.



En aftur á móti, ef Búðarháls væri þræddur, yrðu allir efnisflutningar að fara uppí 720 m hæð y.s., óþarfa brekkur m.a. vegna Hálsamóta samtals 200 m að hæð.

Ekki er fráleitt að álykta að kostnaður við vegagerð á Búðarhálsleið og Þóristungna- og Klifshagavallaleið verði ámóta. Brú á Tungnaá undan Þóristungum yrði 20-30 m styttri en við Hald og brú á Köldukvísl er ekki mikið fyrirtæki svo líklegt er, að kostnaður hennar nemi sem næst verðmismun Tungnaárbrúanna.

#### Bráðabirgða aðgerð

Ég er samþykkur tillögum Jóns J. Viðis um að ryðja Búðarhálsleið, sem og áður er sagt.

Er eðlilegt að gera það í sumar (1961) eða a.m.k. byrja á því verki.

Hér á eftir eru taldir upp þeir staðir, sem mestu varðar að lagaðir verði.

Talið er frá Galtalæk

1. Nokkrum metrum norðan við Galtalækinn liggur ný slóð til vinstri úr gömlu slóðinni. Nýja slóðin sameinast gömlu slóðinni norðan við skóginn. Laga þarf örlítið hraunhaft svo að framlengja megi nýju slóðina upp á rennislétta vikurmela og taka þannig stóran krók af til hægri.
2. Hjá kilometrasteininum 129, sem er stór klettur, lokast vegurinn strax í fyrstu snjóum og aka verður utan vegar upp hraunkambinn, þótt annars staðar örli vart fyrir snjó og kóklast megi á bílum upp að Tungnaá hjá Haldi.  
Þarna þarf að ryðja sneiðing upp á hraunið 2-300 metrum vestar. Þá eru jafnframt úr sögunni S-beygjurnar á sjálfgerða veginum sunnan við steininn 129. Uppi á hraunbrúninni er sjálfgerðurvegur (vkrar). Tel rétt að hefла þar slóð beinustu leið inn á núverandi leið eftir að hún hefur sveigt frá rofabörðunum. En undir

taka

lk

börðunum er forarsvæði langtímum saman á vetrum og vorin.

3. Ryðja leið vestan Leirdals upp að Haldi, samanb. skýrslu J.J.V. Búðarhálsleið 1. áf.

Suður úr Leirdal er vatnsrásarfarvegur allt til Rangár. Um þennan farveg beljar mikið vatn í vetrar- og vorleysingum, þegar jörð er frosin. Nauðsynlegt er að slóðin liggja alla leiðina vestan þessara vatnsrásar.

4. Brú eða kláfur yfir Tungnaá hjá Haldi, svo að komist verði yfir ána með fé til og frá afréttinum, létta bíla (jeppa, Volks Wagen, dráttarvélar og snjóbíla)
5. Velja, ryðja, heflla veg norður á Þveröldu.
6. Byggja brú yfir Köldukvíslargljúfrið neðan Þórisóss (8-10 m breitt gljúfur). Sú brú þarf að hafa burðargetu fyrir hin stærstu farartæki, sem fara um öræfin, svo hægt verði að leggja niður vaðið á Köldukvísl hjá Illugaveri áður en stórslys verður þar.
7. Auðkenna með stikum og vörðum leiðina Galtalækur - Þveralda.
8. Ryðja, heflla og auðkenna veg frá Haldi austan Valafells og Helliskvíslar upp á leið undir Dyngjum, svo að komist verði hjá hinum viðhaldsfreku og seinförnu Sölvahraunstroðningum.

Hér að framan hef ég lítið rætt um nyrðri hluta leiðarinnar, og er ástæðan sú, að mig brestur þekking á hinum nýja sneiðing (og vegastæði) hjá Þormóðsstöðum upp á Núpufell (Núpufellsfjall, eins og sagt er í Eyjafirði fram).

Þegar vegagerð upp úr Eyjafirði var endurvakin 1939 var leitað að leiðum upp úr Sölvadal, einkum beindist athyglin að dalnum framanverðum (þ.e.a.s. syðri - innri - hluta hans). Niðurstaðar varð þó sú, að lagt var á brattann upp með Hafrárdal og sótt að Sankti-Péttri. Engu að síður tel ég að Sölvadalsleið eigi rétt á sér; með komu jarðýtunnar er viðhorfið breytt að nokkru.

Leiðina niður að Mýri í Bárðardal þarf að færa til á æði löngum kafla, hefla hana alla og auðkenna, enn frekar en gert hefur verið. Þótt hún verði vart eins vinsæl og eyfirzka leiðin, verður hún samt fjölfarin. Hún verður farin auðveldlega á snjóbilum, þótt hjarn eða djúpt nýsnævi torveldi eyfirzku leiðina.

25. apríl 1961

TILLÖGUR  
dregnar inn á kort  
Vegagerðar ríkisins

Sprengisandsleið  
rudd og auðkennd  
1961

Brýr byggðar 1961:

Brú eða kláfur  
fyrir smábíla  
yfir Tungnaá hjá  
Haldi.  
Brú á Köldukvíslar-  
gljúfrið neðan  
Þórisfoss; fyrir  
alla umferð

Ný leið Hald-Dyngju-  
horn, rudd og auð-  
kennd 1961.

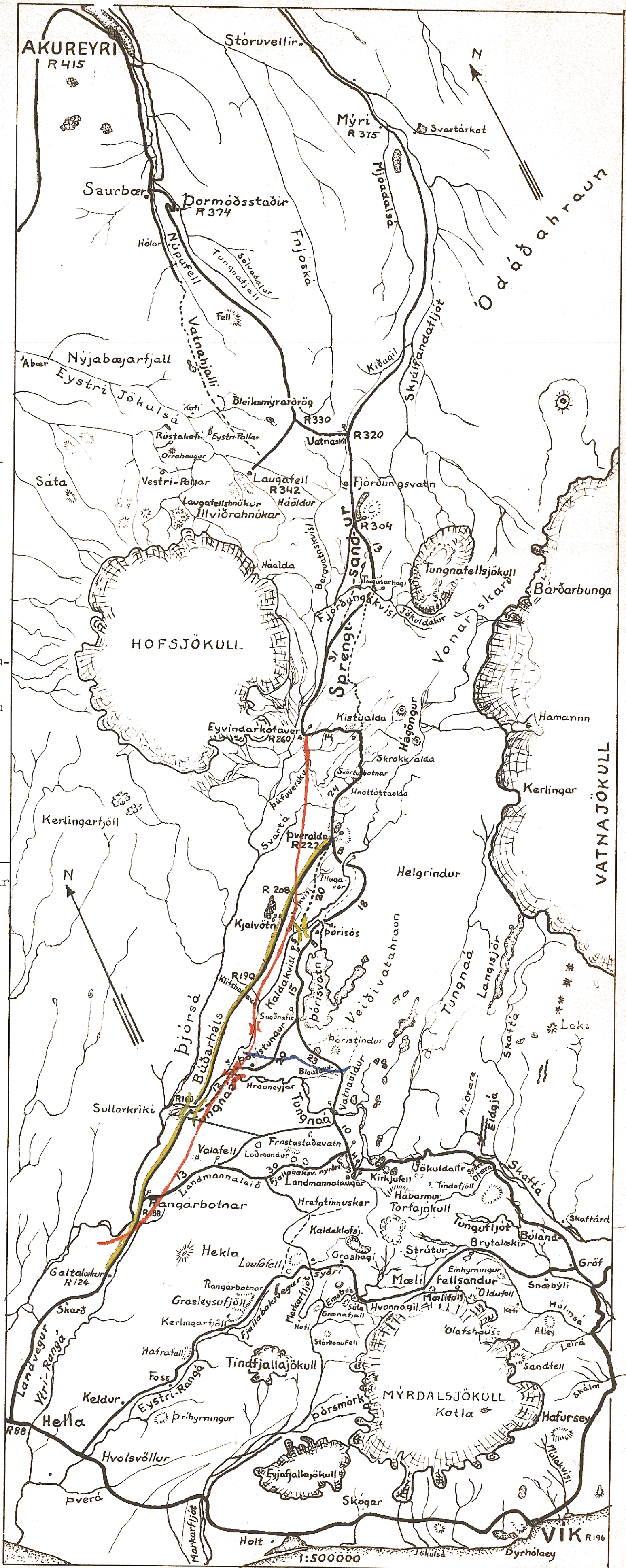
Til að taka af hinn  
illa og seinfarna  
veg um Sölvahraun

Vegur framtíðarinnar  
um Þóristungur og  
Klifshagavelli  
(upphleyptur vegur)  
Brýr: Tungnaá, Þó-  
ristungur

: Kaldakvísl  
efst í Þóris-  
tungum

Veiðivatnabraut  
Þóristungur -  
Karl og Kerling.  
Rudd og upphlaðin  
að nokkru.  
Vegur inn á Veiði-  
vatna og Jökul-  
heimasvæðið

25. apríl 1961



Y-494 b

Sprengisandsleið, milli byggða á Suður- og Norðurlandi.

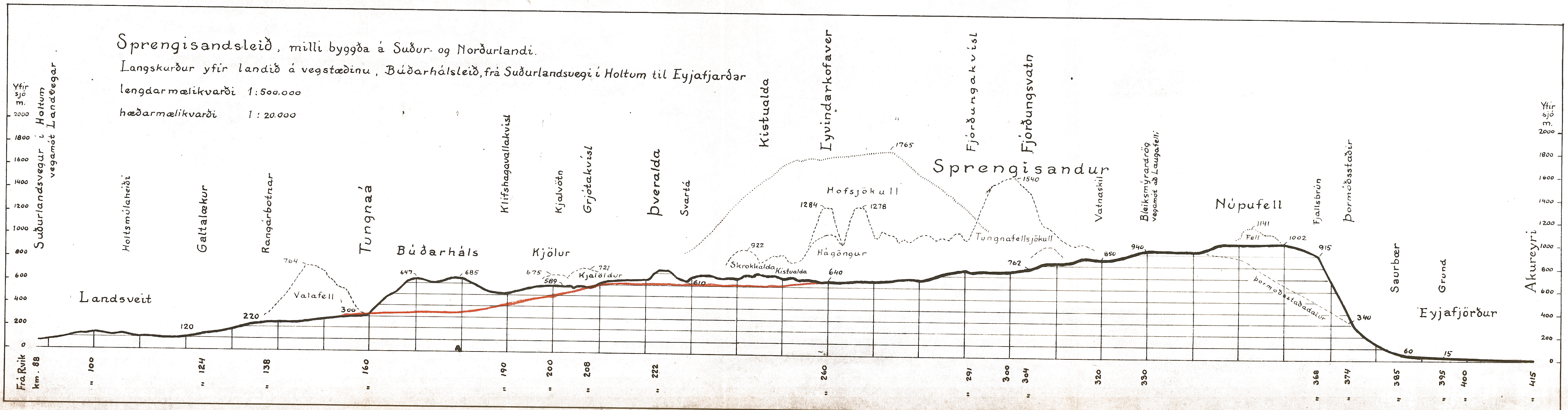
Langskurður yfir landið á vegstæðinu, Búðarhálsleið, frá Suðurlandsvegi í Holtum til Eyjafjarðar

lengdarmælikvarði 1:500.000

hæðarmælikvarði 1:20.000

Yfir sjó m.  
2000  
1800  
1600  
1400  
1200  
1000  
800  
600  
400  
200  
0

Yfir sjó m.  
2000  
1800  
1600  
1400  
1200  
1000  
800  
600  
400  
200  
0



Um 215 km. af leiðinni eru hærrí en 300 m. yfir sjávarmál, 170 km. hærrí en 600 m. og 60 km. hærrí en 800 m. Á Núpufelli kemst vegurinn í mesta hæð, 1002 m. yfir sjávarmál.

Tillaga um framtíðarveg, Þóristungur, Klifshagavellir, Grjótakvísl, Þúfuver

Rvík 20/1 '61  
380  
Y-494

25. apríl 1961

S. Rísk