19. Frumvarp

til laga um nýjan veg frá Lækjarbotnum í Mosfellssveit austur í Ölfus.

(Lagt fyrir Alþingi 1931).

1. gr.

Nýjan veg skal leggją af Suðurlandsbraut hjá Lækjarbotnum í Mosfellssveit sunnan við Lyklafell, um svo nefnd Þrengsli og Eldborgarhraun, niður í Ölfus vestanvert allt að Suðurlandsbrautinni nálægt Reykjum.

2. gr.

Skal fyrst lokið austurkafla vegar þessa þaðan, er hann liggur frá núverandi vegi um Svínahraun, skammt fyrir neðan Kolviðarhól, allt austur að vegamótum í Ölfusi.

Vegarkafli þessi skal fyrst i stað gerður sem vetrarleið i stað núverandi vegar um Hellisheiði.

3. gr.

Skal gæta þess sérstaklega um legu vegarins og gerð, að hann verjist sem bezt snjó.

4. gr.

Vegur þessi skal vera þjóðvegur og skal telja kostnað við vegagerðina í fjárlögum, svo sem annan kostnað við lagningu nýrra akvega. Viðhald vegarins skal greiða af fé því, sem árlega er veitt í fjárlögum til viðhalds þjóðvegum.

5. gr.

Meðan sá kafli vegarins, er um getur í 2. gr., er aðeins vetrarleið, skal halda við þjóðveginum um Hellisheiði sem aðalflutningaleið.

6. gr.

Þá er nýr vegur frá Lækjarbotnum að vegamótum Suðurlandsbrautar i Svínahrauni er fullgerður, leggst niður núverandi vegur á þessum kafla.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af vegamálastjóra að tilhlutun stjórnarinnar og fylgdi því svohljóðandi

greinargerð:

Síðan gerður var síðast (1926) samanburður á járnbraut og fullkomnum akvegi til Ölfusár, hafa komið fram miklar þær breytingar, er áhrif hafa á þennan samanburð. Umferðin á veginum, allan meginhluta ársins, þann tíma allan, er vegurinn hefir verið fær bifreiðum, hefir farið mjög vaxandi, en vetrarumferðin er enn tiltölulega lítil, jafnvel þó vegurinn sé auður, sérstaklega eru afurðaflutningarnir að austan enn tiltölulega litlir.

Árið 1927 voru bifreiðar hér sunnanlands 461, en 1. júlí 1930 voru þær orðnar 1008 og hafa þvi meir en tvöfaldazt á þessum 3 árum. Eldri skýrslur hefi ég ekki til samanburðar.

Mestur munurinn liggur þó í því, hve flutningsgjöld öll með bifreiðum hafa lækkað og veldur því einkum sú ástæða, að bæði bifreiðar og allt sem þarf til rekstrar þeirra hefir lækkað mjög i verði og er jafnframt orðið miklu haldbetra; á það sérstaklega við bæði um sjálfar bifreiðarnar og gúmmí til þeirra, en einnig benzínið hefir lækkað til muna. Þá eru og vöruflutningabifreiðar orðnar stærri svo þær flytja miklu meiri þunga en áður. Er nú komið svo, að lifandi fé og stórgripir er nálega allt flutt til Reykjavíkur á bifreiðum. Hafa því öll flutningsgjöld lækkað mikið, jafnvel fyllilega um helming, og eru nú nálega

komin niður í það verð, ef flutningur er báðar leiðir, sem áætlað var með járnbraut, 20 kr. fyrir 1000 kg. milli Reykjavikur og Ölfusár. Hafa jafnvel stundum fengizt fluttar vörur fyrir lægra verð en þetta.

Sumpart hefir og samkeppnin valdið þessari lækkun. Fargjöld fyrir fólk eru komin langt niður úr því verði sem áætlað var með járnbraut. Þannig var fargjald i lokaðri, þægilegri bifreið 1930 milli Reykjavíkur og Ölfusár 5 kr., en var áætlað kr. 6.70 með járnbrautinni.

Fólksflutningar allir eru orðnir mjög reglubundnir og með góðu skipulagi, en mesta skipulagsleysi er enn á vöruflutningum yfirleitt, og er það mál, sem þörf væri að taka til rannsóknar.

Jafnframt er og orðið miklu þægilegra en var, jafnvel fyrir 5 árum, að ferðast i bifreiðum; þær eru orðnar bæði rýmri, hlýrri og mýkri og öruggari í akstri, svo þær fara með miklu meiri hraða nú en fyr. Eru því jafnaðarlega aðeins 1½—2 klst. milli Reykjavíkur og Ölfusár, sem áætlað var að járnbrautarlest færi á 2½ klst.

Jafnframt hefir reynslan sannað það í nálægum löndum, að tilgangslaust er að beita nokkurri þvingun til að tryggja járnbrautum flutninga í samkeppni við bifreiðar. Hinsvegar hefir víðast verið tekið það ráð að leggja allríflegan skatt á bifreiðar til þess að fá nokkuð upp í viðhald og umbætur veganna og hefir það hvarvetna gefizt mjög vel.

Í þeirri samkeppni, sem undanfarið hefir verið háð, og enn er mjög harðvítug milli bifreiða og járnbrauta, hefir sætt furðu, hve lækkað hefir flutningskostnaður með bifreiðum og verður að játa það, að þær hafa víðast unnið á í samkeppninni, sérstaklega á vegalengdum innan við 100 km., og það mikið.

Rekstrarkostnaður járnbrautanna hefir vitanlega einnig lækkað og víða mikið, en sérstaklega við að gera reksturinn óbrotnari, slaka á ýmsum gömlum kröfum, sem sjálfsagðar þóttu meðan járnbrautirnar voru einráðar. Þessarar lækkunar myndi ekki gæta að sama skapi hér, með því að þegar í upphafi var miðað við mjög einfaldan og sparan rekstur á öllum sviðum.

Má því ekki áætla lækkun rekstrar kostnaðar járnbrautar neitt svipað sem í hlutfalli við þá lækkun, sem orðin er nú þegar með bifreiðum.

Þar sem það nú er sýnt, að bifreiðar geta fullnægt flutningsþörfinni með mjög hóflegu og jafnvel lágu flutningsgjaldi allan þann tíma, sem austurveguinn er fær, þá tel ég nú aðalkjarna samgöngumáls þessa vera orðinn að finna leið til þess að fullnægja flutningaþörfinni þann tíma árs, sem snjór teppir núverandi veg.

Snjóruðningar og snjóbílar.

Ég réði því, að gerðar hafa verið hér tilraunir til þess að halda veginum færum að vetrarlagi með snjóruðningi.

Tilraun þessi var að mínu áliti öldungis nauðsynleg. Hún hefir verið gerð af vanefnum með aðeins einni bifreið, en hún hefir þó borið nokkurn árangur.

Hefir þannig eftir fyrstu hríðar alltaf tekizt að opna aftur veginn, en er meiri snjór hlóðst að, hækka smásaman svo veggirnir með tröðunum, að óvinn-

andi verk er að minnsta kosti með þessum tækjum, að halda leiðinni opinni yfir Hellisheiði sjálfa. Og vegna svo að segja sífelds skafrennings og tíðra veðurlagsbreytinga í námunda við frostmark, tel ég óhugsandi að halda Hellisheiðarveginum færum á vetrum. Hinsvegar tel ég að á venjulegum vetrum megi vafalaust halda færum veginum frá Reykjavík að Lækjarbotnum og veginum um allt Ölfus. Dag og dag kann að vísu að teppast umferð meðan hriðin stendur, en með því að ryðja burt snjónum með snjóplógum eftir hríðar, er varla standa nema einn eða örfáa daga á láglendinu, þá er naumast hætt við nokkurri teljandi flutningateppu á þessum köflum.

Frá Lækjarbotnum að Kolviðarhóli, og að vísu yfir alla Hellisheiði, liggur vegurinn mjög víða, þar sem langmest snjóþyngsli eru og djúpir skaflar setjast þegar í fyrstu snjóum.

Síðan veturinn 1925—26, er fyrst var byrjað að reyna að halda austurleiðinni opinni, hafa verið gerðir smáspottar framhjá verstu sköflunum og hafa þessar vetrarbrautir orðið mjög til þess að létta starfið við að halda veginum bílfærum. Hefir þannig tekizt með nokkrum kostnaði, en þó aldrei verulegum, að halda yfirleitt opinni leið þessi ár upp að Kolviðarhóli, nema nokkra daga í einu, er staðið hafa samfeldar hríðar eða harðvítugur skafrenningur.

Sumarið 1929 var mælt fyrir nýjum vegi frá Lækjarbotnum um þrengslin austur á Ölfusveginn utarlega, yfirleitt nálægt þeirri leið sem mælt hafði verið fyrir járnbrautinni. Öll þessi leið liggur um miklu snjóléttara land en núverandi vegur. Fyrst og fremst er komizt hjá Hellisheiði og liggur því þessi leið, þar sem sizt festir snjó og tel ég eftir þeim athugunum, sem gerðar hafa verið 100 metrum í hæð yfir sjávarmál, miðað við Hellisheiði, og veldur það mestu, en því næst er kappkostað að rekja sem bezt alla hávaða, melbungur og hraunrana, þar sem sist festir snjó og tel ég eftir þeim athugunum, sem gerðar hafa verið þau 8 ár síðan mælt var á þessum slóðum fyrir járnbrautinni, óhætt að fullyrða að alla þessa vetur, jafnvel þegar mestur var snjórinn, þá hefði ekki verið meiri snjór á fyrirhuguðum vegi þarna, en hefir verið á kaflanum upp að Lækjarbotnum eða austur í Ölfusi, þegar tillit er tekið til að vitanlega verður vegurinn í upphafi gerður mun hærri en venja er. Undanfarnir vetur hafa að vísu yfirleitt verið snjóléttir, en þó hafa komið tímabil, er kyngt hefir niður æðimiklum snjó, en flutningateppa nærlendis hefir samt ekki orðið nema mjög stutt (að undanskilinni Hellisheiði) og ég hygg að hún hefði ekki staðið verulega lengur á nýjum vel upphleyptum vegi frá Lækjarbotnum um Þrengslin.

Í fyrra vetur var að tilhlutun minni keyptur snjóbill, er skríður ofan á snjónum, og reyndur lítilsháttar til flutninga á þessari leið.

Ég vil í þessu sambandi geta þess, að snjóbílar þeir er nokkrum árum áður höfðu komið á markaðinn höfðu reynst illa, vegna þess hve vélin var afllítil og umbúnaður allur á bernskustigi, enda höfðu þeir hvergi fengið neina útbreiðslu og hvergi verið notaðir til fólks- eða vöruflutninga um snjó að neinu gagni. Hafði ég því ráðið frá, að þeir yrðu reyndir hér, þar eð ég taldi það gagnslaust vegna þessara galla.

Í vetur hafa enn verið keyptir fleiri snjóbílar og eru þeir nú 2 til afnota á austurveginum er hann teppist. Þessir bílar eru miklu stærri en hinir fyrri

og að öllu leyti fullkomnari. Virðist sú reynsla, sem þegar er fengin, ótvirætt gefa beztu vonir um, að þeir geti bætt úr mjög brýnni þörf hér á landi. Hinsvegar er víst, að þeir verða alldýrir í rekstri, bæði fyrir eðlilega eyðslu og slit, og ekki síður fyrir hve dýrir þeir eru, einkum ef miðað er við að þeir verða aðeins notaðir skamman tíma árlega. Að sjálfsögðu má vænta þess, að þeir verði og enn fullkomnari smátt og smátt, en samt væri fjarstæða að telja að með þeim sé fundin frambúðarlausn á samgönguvandræðunum milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendis, enda mun þeirri skoðun naumast haldið fram. Hinsvegar er með þeim óefað bætt mjög verulega úr bráðustu þörfinni, því þess verður að að gæta, að flutningaþörfin á þessari leið er miklu meiri en svo, að henni verði eðlilega fullnægt með annari samgöngubót en öruggri opinni leið allan veturinn. En viðsvegar um land allt er samgönguþörfin, að minnsta kosti í nánustu framtíð, ekki meiri en svo, að slíkir snjóbílar geta vafalaust fullnægt þörfinni og bætt þannig úr mjög brýnni nauðsyn.

Samgöngubætur.

Vitanlega er járnbrautin fullkomnasta samgöngubótin, og öruggust til vetrarflutninga, en fjárhagsafkoma hennar verður fyrir breyttar ástæður að teljast miklu lakari en bifreiðaflutninga. En járnbrautin kostar fullar 6 millj. kr., sem greiðast yrðu úr ríkissjóði að öllu, þar sem nú er fyrirsjáanlegt, að ekkert verður úr stórvirkjum vatnsorku hér sunnanlands á næstu árum. Jafnvel þó hagur atvinnuveganna og ríkissjóðs stæði með meiri blóma en nú er, þá er þess þó engin von, að slík fúlga fengist til samgöngubóta hér sunnanlands. Virðist mér því sjálfsagt og rétt að slá af kröfunum og bæta úr brýnni þörf öruggari vetrarsamgangna með nýjum vegi frá Lækjarbotnum austur í Ölfus.

Um veg þenna og endurbætur á veginum frá Reykjavík að Lækjarbotnum og um Ölfusið hafa verið gerðar ýmsar áætlanir, sem hér verður gerð grein fyrir. Til betra yfirlits verður veginum skipt í 4 kafla og gerð grein fyrir hverjum þeirra sérstaklega.

1. Reykjavík—Lækjarbotnar.

Vegarlengd er 16,4 km., vegurinn liggur yfirleitt svo, að hann ver sig allvel í snjónum. Skaflar hafa sérstaklega setzt að honum á kafla meðfram Hólmsá. Var þar á síðastliðnu sumri lagður nýr vetrarvegur rúmur 1,5 km. að lengd, sem telja má öruggan fyrir snjó. Annarsstaðar mun ekki þörf verulegra breytinga. Vegur þessi er nú allur grjótlagður og mölborinn, er því yfirleitt allgóður, eftir því sem hér gerist, en má bæta enn til muna með auknu viðhaldi. Kaflinn inn að vegamótum Mosfellssveitarvegar um 4,5 km., verður fyrir mestu sliti af umferðinni og fer ekki hjá því, að brýn þörf verði að malbika hann svo fljótt, sem því verður komið við kostnaðar vegna.

Breidd vegarins á þessum kafla er á 6. metra og er hann því alls staðar nægilega breiður. Þaðan að Lækjarbotnum er vegbreiddin mismunandi 4—5

metrar, og þarf því sumstaðar breikkunar við, en 5 m. verða að teljast nægileg breidd. Til breikkunar kæmi þó ekki fyr en vegurinn yrði síðar meir malbikaður.

2. Lækjarbotnar—Svínahraun ofarlega,

þar sem nýr vegur sker núverandi og beygir suður í Þrengsli. Vegarlengdin er 13,2 km., og liggur vegurinn á þessum kafla víða mjög illa við snjó og koma þar á hann miklir skaflar og fannir. Á Sandskeiðinu er farið eftir vatnsfarvegum, sem þurrir eru á sumrin, en vetrarvötn eru þar stundum svo mikil í hlákum, að ófært er eða illfært. Á þessum kafla, sem er um 1,5 km. að lengd, er ekki upphleypt braut. Var þó gerð í upphafi, er vegurinn var lagður, en skolaðist fljótlega burt af vatnsrennslinu.

Vegur þessi allur er að mestu grjótlagður undir malarslitlaginu, vegbreiddin er 4—5 m., yfirleitt nálægt 5 m. og sumstaðar meir. Vegna þess, hve vegstæðið er afleitt, kemur ekki til mála að verja fé til verulegra umbóta veginum.

Fyrir nýjum vegi er mælt mun norðar nálægt Lyklafelli, en komið á núverandi veg í miðju Svínahrauni, og honum þá fylgt á 3,3 km. löngum kafla. Vegstæðið er mjög jafnlent, svo nýr vegur getur orðið mjög hallalítill og beinn á löngum köflum, en bugður eru mjög víða.

Þessi nýi vegur verður 1 km. styttri en núverandi, eða 12,2 km. Kaflann um Svínahraun 3,3 km., er gert ráð fyrir að hækka til muna og draga úr bugðum og brekkum á veginum, svo hann verði ekki síður öruggur en nýi vegurinn.

3. Svínahraun um Þrengslin og Ölfus,

á núverandi veg skammt austan við Reyki. Vegurinn liggur um flatt hraun vestan og sunnan við Meitil og Skálafell og hækkar landið mjög lítið, frá Svínahrauni aðeins um 20 m., þar sem vegurinn er hæstur, er hann 275 m. yfir sjávarmál, en Hellisheiðarvegurinn er allt að 370 m. yfir sjó, eða tæpum 100 m. hærri en þessi nýja leið. Jafnlendi er þannig á þessari leið, að hvergi er nein teljandi brekka, fyr en hallar niður í Ölfusið ofan við Vindheima. Þessi kafli er um 17,0 km., að lengd, þar til komið er niður á láglendið. Síðan er enn flatt og mishæðalaust land um allt Ölfusið, og er sá kafli 12,7 km. að lengd. Samtals er því vegarlengdin frá efri vegamótum í Svínahrauni á vegamót austan við Reyki 29,7 km.

Vegalengdin yfir Hellisheiði milli þessara sömu staða er aðeins 17,2 km. og verður því nýi vegurinn 12,5 km. lengri en núverandi. Þessi munur er mjög tilfinnanlegur fyrir allan flutningskostnað eins og síðar verður vikið að.

Vegarkaflinn um Ölfusið er allur um byggð og kemur sveitinni að miklum notum. Þá má og telja leið þessari það til gildis, að vegurinn liggur nálægt Þorlákshöfn, ef þar skyldi einhverntíma verða gerðar hafnarbætur.

Vegamót í Ölfusi — Ölfusárbrú.

Á þessum kafla þarf hvergi að breyta núverandi vegi, og má enn um hríð halda honum við sem malarvegi, en þarf þó að verja nokkru meir til viðhaldsins, en gert hefir verið undanfarið. Aðeins austustu 4 km. vegarins eru grjótlagðir, en annarsstaðar er yfirbyggingin að mestu möl eingöngu. Vegarkafli þessi er alls 12,2 km., og er yfirleitt nokkuð á 5. metra á breidd, en víða um 5 metrar.

Framkvæmdir og tillögur.

Skal ég þá gera grein fyrir framkvæmd þessarar vegabóta, eins og ég hefi hugsað mér þær.

Eins og áður er minnst á, tel ég brýnustu þörfina að koma vetrarflutningunum í betra horf. Með breytingum þeim, sem hér hefir verið gerð grein fyrir, á núverandi vegi, yrði leiðin til Ölfusár 11,5 km. lengri en vegurinn er nú, eða 70,5 km., í stað 59 km. Umferð um Hellisheiði mun nú vera nálægt 30000 bifreiðar á ári. Ef akstur hvern km. er talinn kosta 35 aura, sem er frekar lágt, nemur flutningskostnaður milli Reykjavíkur og Ölfusár nálægt 600 þús. kr., en aukinn flutningskostnaður við þessa lengingu er 125 þús. kr. eða um 20%. Má því ekki lengja leiðina nema vegurinn verði jafnframt bættur svo, að flutningskostnaður gæti lækkað að sama skapi, en til þess þarf vegurinn að malbikast, eða verða jafnsléttur og malbikaður væri. Öðru máli gegnir um vetrarumferðina út af fyrir sig. Henni er það vafalaust til hagræðis og beinna hagsmuna ef akfært er alla leið austur, jafnvel þó leiðin lengist um þessa 11,5 km. eða jafnvel 12,5 km., ef miðað er eingöngu við kaflann um Þrengslin.

Ég tel því að mesta áherzlu beri að leggja á að fá nýjan vetrarveg gegnum Þrengslin og Ölfusið og nægi fyrst um sinn að miða gerð hans eingöngu við umferð 4 vetrarmánuðina desember—mars, lengur þarf ekki að gera ráð fyrir að Hellisheiðarvegurinn sé teptur, og marga undanfarna vetur hefir hann verið teptur mun styttri tíma; veturinn 1928—29 tepptist hann t. d. engan dag að kalla.

Undanfarin ár hefir umferðin þessa mánuði verið að meðaltali 10—15 bílar á dag, og er þá allri umferðinni jafnað á þá daga, sem fært hefir verið. Tel ég því nóg að gera akbreidd vegarins aðeins 3 metra, en hafa útskot nokkuð víða, þar sem bílar geti mætzt. Nægir það fyllilega, jafnvel þó þessi umferð tvöfaldist. Ætlast ég því til að Hellisheiðarvegi verði haldið við áfram, fyrst um sinn sem aðalvegi.

Vegurinn er þegar gerður óvenju hár og með tilliti til þess að haganlegt verði að breikka hann síðar um 2 metra. Hann þarf allur að vera púkkaður, til þess að þola umferð hvernig sem viðrar. Ofan á grjótlaginu er möl í slitlagi eins og venja er. Ræsi eru í upphafi gerð með fullri breidd, 5 m. en þar sem þau eru aðeins 22 og öll smá, þá hleypir það lítið fram kostnaði.

Kostnaðaráætlun er þannig, og er í þessari og síðari áætlunum miðað við sama kaup og greitt var í vegavinnu á síðastliðnu ári.

Undirbygging: 131300 tenm. fylling. Meðtalið púkklagið, þar sem vegurinn liggur um hraun (hér af um 88 þús. tenm. hraun)		kr.	427000
Yfirbygging: Púkklag á 11.07 km. utan hrauns	kr. 44000		
Malarlag á 29.7 km.	— 119000		
		—	163000
Ræsi 22 frá 1—3 m. á vídd		—	16000
Áhöld, 6% af kr. 606000		—	36000
Verkamannakostnaður, 5% af kr. 606000		—	30000
Verkstjórn og ýmislegt, 10% af kr. 606000		—	60000
	Samtals	kr.	732000

Undirbyggingin er tiltölulega dýrust, bæði vegna þess hve vegurinn er hár og hve erfitt er að vinna hraunið. Í hrauninu er erfitt um möl og má jafnvel búast við að verði að vélmylja möl úr hraungrýti i suma kafla vegarins. Verður því malarlagið einnig nokkuð dýrt. Að meðaltali er hver km. vegarins áætlaður að kosta kr. 24600.00.

Næsta stigið tel ég að leggja nýjan veg frá Lækjarbotnum upp í Svínahraun. Sá vegur þarf að vera fullbreiður frá byrjun með 3 metra akbraut og verður þá lagður niður núverandi vegur á þessum kafla, er hinn er fullgerður. Grjótlag þarf i hann allan undir slitlagið, sem er möl eins og venja er til.

Kostnaðaráætlun um þennan kafla er þannig:

Undirbygging: 70350 tenm. fylling. Meðtalið púkklagið þar sem vegurinn liggur um hraun		kr.	224000
Yfirbygging: Púkklag á 6.83 km. utan hrauns	kr. 41000		
Malarlag 12,2 km.	— 73000		
		—	114000
Ræsi, 11 ræsi á 1 m. 1 ræsi 2.5 m.		—	6000
Brýr, 1 brú 8 metra, 1 brú með 3 opum 5 metra, 1 brú með 2 opum 12.5 metra		—	25000
Áhöld, 6% af 369000		—	22100
Verkamannakostnaður, 5% af kr. 369000		—	18500
Verkstjórn og ýmislegt, 10% af kr. 369000		—	36400
	Samtals	kr.	446000

Hér af er 5.9 km. nýr vegur, en 3.3 km. er endurbættur vegur í Svínahrauni, og er kostnaður við þær endurbætur rúmar 100000 kr. meðtalinn. Að meðaltali er hver km. vegarins áætlaður að kosta kr. 36700.00.

Þegar svo er komið, að þessum kafla væri einnig lokið, þá tel ég fengið svo öruggt vegasamband við Suðurlandsundirlendi, sem unnt er. Jafnframt þessum vegagerðum mun verða haldið áfram endurbótum vegarins frá Reykjavík að

Lækjarbotnum og vegarins um Ölfus, og verður hann væntanlega malbikaður næst Reykjavík, þar sem mest er umferð.

Nýi vegurinn frá Lækjarbotnum um Þrengslin austur í Ölfus er 41.93 km. á lengd, og samkvæmt framangreindu áætlaður að kosta kr. 1178000.00. Myndi ég telja hágkvæmt, að kaflinn um Þrengslin og Ölfus yrði gerður á 3 árum, en neðri kafllnn frá Lækjarbotnum upp í Svínahraun á 2 árum.

Að þessum framkvæmdum loknum, mun koma til rannsóknar hvort malbika skuli allan veginn austur að Ölfusá og þá jafnframt að breikka veginn um Þrengslin og Ölfus i 5 metra akbreidd, en ég tel ekki rétt, hvorki að leggja niður Hellisheiðarveginn né að breikka veginn um Þrengslin, fyrr en ákveðið er að malbika allan austurveginn. Breikkun þessa kafla, 29.7 km. að lengd, hefir verið áætlaður að kosta 300 þús. kr. Kostar þá sem næst 1½ milljón krónur, 5 metra breiður vandaður vegur frá Lækjarbotnum austur í Ölfus.

Breikkun núverandi vegar í Ölfusi, ásamt grjótlagi, þar sem það enn vantar, og malarlagi, er áætlað að kosti 100 þús. kr., og nokkrar endurbætur vegarins frá Reykjavík að Lækjarbotnum annað eins. Þessar endurbætur þarf ekki að framkvæma fyrr en ákveðið hefir verið að malbika veginn.

Samkvæmt fengnum upplýsingum um kostnað við malbikun erlendis, má áætla, að hver km. í 5 metra breiðum vegi kosti frá 25—40000 kr., eftir því, hve mjög er til verksins vandað. Ef miðað er við 30 þús. kr. á hvern km., kostar um 2.1 millj. kr. að malbika allan veginn, 70.5 km., austur að Ölfusá, en að fullgera hann undir malbikun kostar samkvæmt framangreindri áætlun um 1.7 millj. kr. Verður þannig áætlun um nokkuð vandaðan malbikaðan veg samtals um 3.8 millj. kr.

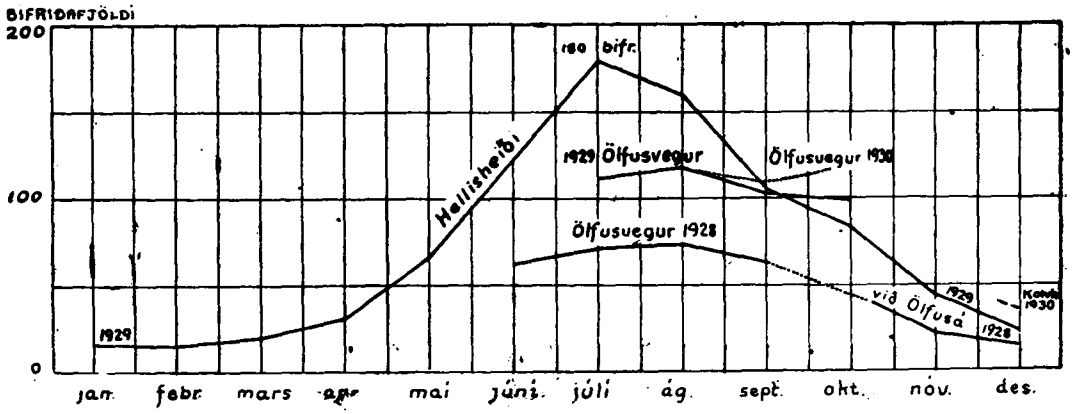
Ákvörðun um malbikun alls vegarins austur getur að minu álitin beðið enn nokkur ár. Aðalatriðið er, að fá veginn frá Lögbergi austur í Ölfus vel öruggan til vetrarflutninga. En þegar því takmarki er náð, mun reynslan jafnvel sýna, hve mjög flutningar hafa þá aukizt.

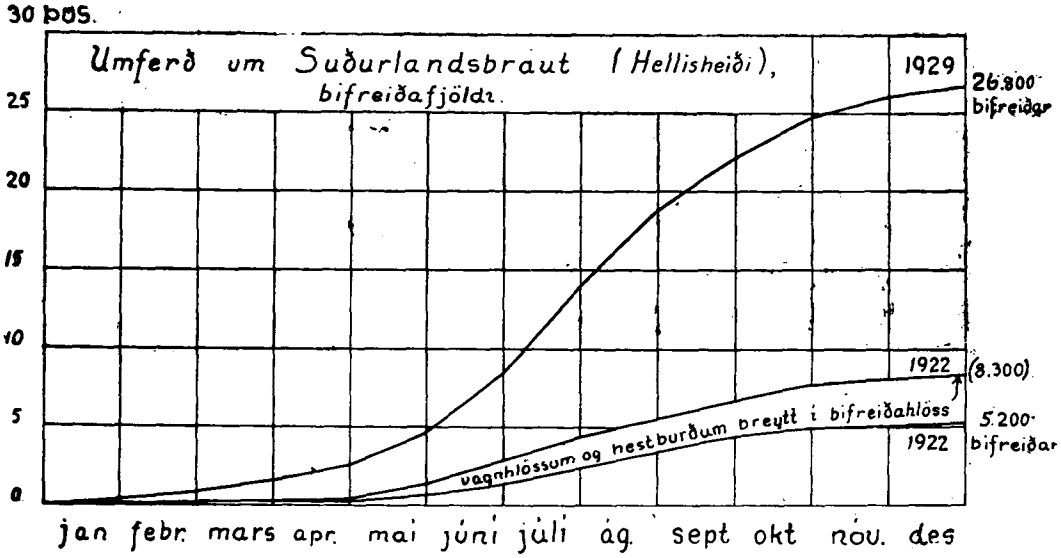
Verður þá á ný að taka ákvörðun um, hverra frekari samgöngubóta er þörf, hvort heldur skuli malbika veginn eða ráðast í lagningu járnbrautar, ef ástæður eru þá að einhverju leyti breyttar frá því sem nú er, eða jafnvel halda enn um skeið veginum við sem malarvegi.

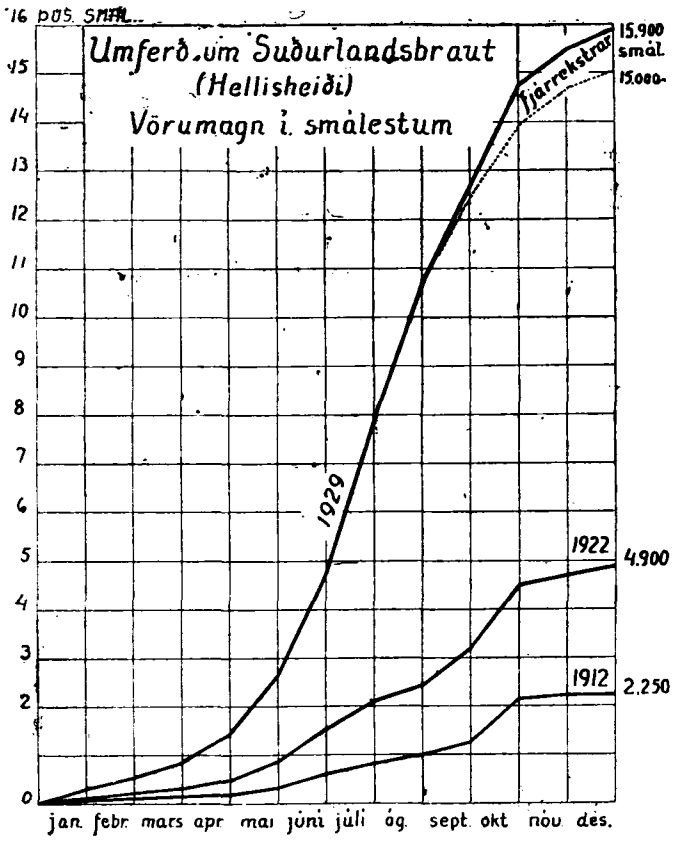
Reykjavik, 24. jan. 1931.

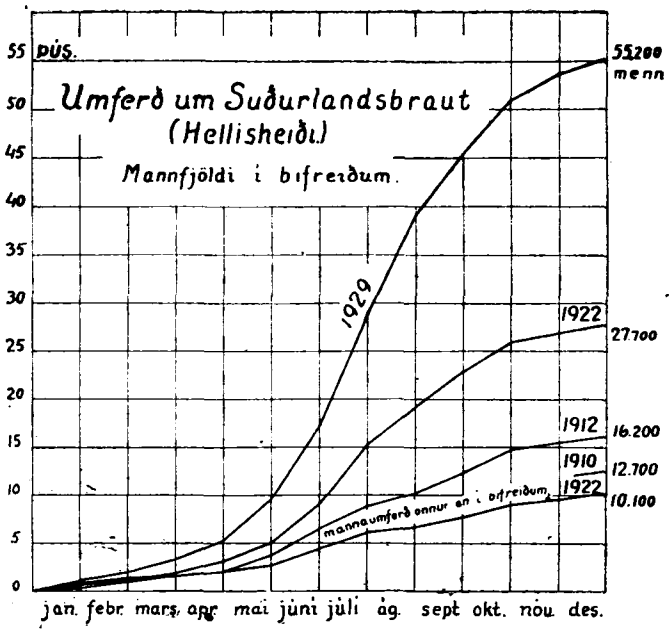
Geir G. Zoëga.

Umferð um Suðurlandsbraut, meðaltal bifreiða á dag í hverjum mánuði.






Umferð um Suðurlandsbraut
(Hellisheiði)
Vörumagn í smálestum
þús. smál.
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
0
1929
1922
1912
fjarrekstur
15.900 smál.
15.000
4.900
2.250
jan. febr. mars apr. maí júní júlí ág. sept. okt. nóv. des.


Umferð um Suðurlandsbraut
(Hellisheiði)
Mannfjöldi í bifreiðum.
þús.
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
1929
1922
1912
1910
1922
manna umferð annur en í bifreiðum
55.200 menn
27.700
16.200
12.700
10.100
jan. febr. mars apr. maí júní júlí ág. sept. okt. nóv. des.