

**Sp.**

### **51. Tillaga til þingsályktunar**

um ákvörðun og framkvæmd gagngerðra samgöngubóta frá Reykjavík austur í Ölfus.

Flm.: Eiríkur Einarsson, Bjarni Benediktsson, Sigfús Sigurhjartarson,  
Sigurður Thoroddsen, Jakob Möller, Páll Zóphóniasson, Magnús Jónsson,  
Sigurður Kristjánsson.

Alþingi ályktar, að kosin skuli nefnd, skipuð 5 mönnum, er geri rökstuddar tillögur um:

1. Hver þeirra aðferða, er ræddar hafa verið og ráðgerðar til öruggra samgöngubóta frá Reykjavík austur á Suðurlandssvæðið, skuli höfð, hvort járnbraut beri að leggja eða umbæturnar miðaðar við bifreiðaveg.
2. Samgönguleiðina sjálfa, er sé valin frá þeim sjónarmiðum sameiginlega:
  - a. að hún verði sem stytzt;
  - b. svo örugg sem verða má til fullnægingar samgöngupörfum á öllum árstíðum;
  - c. að allt í þessum efnum sé ákveðið og framkvæmt í sem bestu samræmi við vaxandi umferðar- og flutningaþarfir og hraðfara þróun báðum megin fjallgarðsins.
3. Hvort hinar gagngerðu samgöngubætur, sem miðað er við í tölulið 1. og 2., geti talizt á þann hátt fullnægjandi, að eigi þurfi að fullgera án undandráttar vara-leiðir til vetrarflutninga, svo sem áformað hefur verið. Þurfi að gera slíka vetrarvegi, skal lega þeirra, framkvæmd verksins og kostnaður áætlað af nefndinni jafnframt því, er varðar aðalbrautina.

Nefndin skal gera samanburð á þeim leiðum og úrlausnaraðferðum, er ræddar hafa verið og lúta að þessu málefni, og sé það gert á þann hátt, að almenningi verði sem ljósust þau rök, er nefndin byggir niðurstöður sínar á. — Nefndinni ber að semja kostnaðaráætlun um þær samgöngubætur, er hún leggur til, að gerðar verði, og gerir tillögur um árleg fjárframlög og tímabil það, er verkið skal framkvæmast á.

Kosning nefndarinnar fer þannig fram, að fjórir nefndarmenn skulu kosnir hluthundinni kosningu af sameinuðu Alþingi, en vegamálastjóri vera sá fimmti, og

sé hann formaður nefndarinnar. Tekur hún strax til starfa og skal hafa lokið störfum og gert tillögur til Alþingis fyrir lok maímánaðar 1944.

Kostnaður við nefndarstörfin greiðist úr ríkissjóði.

### Greinargerð.

Leiðin austur yfir „fjall“ er enn þá lokuð, þegar snjóinn leggur illa, og biðtíminn kominn undir duttlungum veðráttunnar. Hellisheiðarvegurinn, sem nú er búið að, var lagður um 1890. Má svo kalla, að þróunarsaga þessara samgönguleiða byrji þar og endi. Ekkert hinna stærri málefna, er varða verklegar framkvæmdir, hafa sætt jafnhraklegri vanrækslu.

Það vantar ekki, að umbætur á þessari samgönguleið hafi verið ræddar og margt lagt til málanna. — Munu mörgum enn í fersku minni hinar djarfmannlegu tillögur Jóns Þorlákssonar um járnbraut austur og áhugi hans í ræðu og riti fyrir því máli. En járnbrautin átti mótstöðumenn; varð hún þó til þess, að farið var að ræða um vegagerð, er stæði af sér alla vetraráhættu, og má þar fyrst nefna tillögur Björns Kristjánssonar, þar sem gert var ráð fyrir yfirbyggingu vegarins á þeim svæðum, er snjóþyngsla mætti helzt vanta. Eftir þetta virðist járnbrautarvilji manna fara þverrandi með hinni auknu biltækni síðari ára, enda hafa tillögur þær, er síðar koma til sögunnar, flestar miðazt við bifreiðavegi. Eru þær orðnar harla margar, vísa í ýmsar áttir og mega teljast táknrænar fyrir þann dreifivilja og þau vettlingatök, er til þessa dags hafa aftrað öllu brautargengi. — Þannig var á Alþingi 1931 borið fram lagafrumvarp um vegagerð, er lægi um „Þrengslin“. Dagaði það uppi á því þingi, en var svo flutt að nýju á þingi 1932 og varð þá að lögum. Var þar farið að tillögum vegamálastjóra, og skyldi vegur þessi að byrja með gerður sem vetrarvegur. Virtust margir þingmenn hafa áhuga fyrir vegagerðinni, og eru lögin enn í gildi, en vegurinn ósjáanlegur. Árið 1936 voru sett lög um Krýsuvíkurvegin (Suðurlandsbraut), er yrði varaleið til vetrarferða, og hefur nokkur spölur þess vegar frá báðum endum þegar verið gerður, en um 50 km eru enn eftir. Þá hefur ýmsum þótt rétt að snúa sér að endurbótum á Þingvallaleið til öryggis vetrarflutningum, en lítið hefur verið gert því til framgangs. — Jafnframt þessu hefur öðru hverju vaknað áhugi Alþingis fyrir gagngerðum umbótum í þessum samgöngumálum. Þannig samþykkti þingið nú fyrir fáum missirum tillögu um að fela ríkisstjórninni að láta rannsaka vegarstæði austur í sveitir, þar sem valin yrði hin skemmsta og öruggasta leið til nota á öllum árstíðum. Eigi verður séð, að neitt hafi verið gert til að fylgja þeirri ályktun eftir. Nú hefur Alþingi á síðasta hausti samþykkt ályktun, er margir þingmenn fluttu, um undirbúning steinsteypuvegar austur um Hellisheiði með breyttu vegarstæði þar sem þurfa þætti, eru áhrif þeirrar samþykktar enn ókunn. Loks liggur nú fyrir þinginu tillaga um 2 milljón kr. framlag úr ríkissjóði til framhalds Krýsuvíkurvegar.

Auk alls þessa hafa svo ýmsir áhugamenn gert tillögur um lausn málsins. Þeir eru enn til, sem segja, að rafknúin járnbraut sé það, sem koma skal. Einn leggur það til, að Hellisheiðarvegurinn sé hafinn úr lautadrögunum til snjóléttari staða á heiðinni, og með því leysist málið; þá er enn ný tillaga um að smjúga fjöllin í grafgöngum og muni þá allt ganga fljótt og vel. Tillögurnar munu vera enn þá fleiri, en hér skal staðar numið.

Með framanskráðri tillögu leiða flutningsmenn með öllu hjá sér að gera tillögur um vegarstæði, eða um lausn þessa mikla nauðsynjamáls að öðru leyti. Þeir vilja einungis koma því til vegar, að úr þessu verði skorið án undandrátta af mönnum, er þar til séu hæfir og framkvæmi verk sín eftir tilvísun Alþingis sjálfs, óháðir þeirri togstreitu og sérgæðingi, sem þjóðlífið er svo ríkt af. — Ríkisstjórnirnar, hver af annarri, vegamálastjórn landsins og Alþingi sjálft hefur hrakið í þessum gerningaveðrum. Er nú nefndarinnar að koma öllu til réttis vegar og gera rökstuddar, ákveðnar tillögur, er hvorki verði hægt að þegja né tala í hel, heldur farið eftir og

framkvæmdir hafnar. Þykir aðstaða nefndarinnar styrkust með því að vera skipuð á þann hátt, sem hér er gert ráð fyrir.

Þótt fáir virðist nú hafa áhuga fyrir járnbrautarlagningu, svo sem drepíð hefur verið á, þykir rétt að benda hér á allar aðferðir til lausnar þessum samgöngumálum, er ræddar hafa verið, svo að nefndin hafi það allt til samanburðar; er hennar að hafna og velja og gera grein fyrir réttmæti niðurstöðunnar.

Ýmsum kann að þykja tími sá í styttra lagi, sem nefndinni er ætlaður til þess starfs, er tillagan felur henni, en þess er þá að geta, að margs konar athuganir og rannsóknir, er lúta að verkefnum hennar, eru fyrir hendi hjá vegamálastjóra, gerðar á ýmsum tímum um þau vegarstæði, aðstöðu og aðferðir, er helzt verður um að ræða. Þær upplýsingar, er nefndina kynni helzt að vanta, er fræðsla um hina erlendu þróun samgöngumálanna til hliðsjónar við starf sitt, en fyrir mailok ætti henni að vera hægt að afla sér þeirrar fræðslu. — Þykir nauðsynlegt, að nefndin skili rökstuddum tillögum fyrir mailok, því að í júnímánuði n. k. mun Alþingi koma saman til fundar að nýju, og þurfa tillögurnar þá að leggjast fyrir þingið til samþykktar.

Æskilegt hefði verið, að nú þegar væri ákveðin fjárhæð til framkvæmda vegabótunum á næsta sumri, en slíkt er varla gerlegt, eins og á stendur. Hitt verður að hafa hugfast, að á júní-þinginu verður fé að veitast þegar í stað, er þingið hefur samþykkt tillögur nefndarinnar. Biðin er orðin fulllög. Hálf þjóðin krefst ákvarðana og framkvæmda vegna brýnustu nauðsynja og á þann hátt, að eigi verði til skaða og skammar í framtíðinni, heldur til gagns og sóma.