

Sp.

219. Tillaga til þingsályktunar

[94. mál]

um að hraða lagningu Austurvegar.

Flm.: Sigurður Ó. Ólafsson, Ágúst Þorvaldsson, Ingólfur Jónsson,
Gunnar Thoroddsen, Eggert Þorsteinsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta ljúka á þessu ári veginum um Þrengslin austur í Ölfus, með hliðarálmum á Selvogsveg austan Vindheima.

Verði ekki veitt nægilegt fé af benzínskatti til að ljúka þessari vegagerð á yfirstandandi ári, er skorað á ríkisstjórnina að nota heimild í lögum nr. 32 1946, um Austurveg, til að taka lán til að fullgera þennan kafla Austurvegar.

Greinargerð.

Með lögum nr. 32 1946, um Austurveg, var ákveðið að leggja nýjan veg frá Lækjarbotnum um svonefnd Þrengsli, austur um Ölfus að Selfossi. Skyldi fyrst leggja kaflann um Þrengslin austur í Ölfus, eða nánar tiltekið af Suðurlandsbraut neðst í Svínahrauni um Þrengslin á Selvogsveg hjá Þurá. Þetta er um 22 km vegalengd. En með því að leggja aðalveginn ekki lengra nú en á móts við Vindheima, með hliðarálmum þaðan á Selvogsveg, styttist vegagerð sú, er hér um ræðir, um nál. 5—6 km. Á s. l. hausti var lokið við að leggja kaflann frá Suðurlandsbraut í Svínahrauni austur á móts við Hveradali. Er þetta um 5 km leið, að við bættri hliðarálmum upp í Hveradali, sem er um 2 km. Er þá eftir að leggja nál. 10—12 km leið um að mestu mishæðalaust og greiðfært land til að fá samband við Selvogsveg austan Vindheima í Ölfusi.

Að þessum vegi gerðum væri opnuð leið milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins, sem hefði þá kosti að vera snjóléttasta leiðin og 38 km styttri en núverandi öryggisleið að vetri til, Krýsuvíkuleiðin, miðað við Reykjavík—Selfoss.

Á s. l. vetri var um 750 þús. kr. varið til að halda akfærum leiðunum austur um Hellisheiði og Krýsuvík. Var þó ekki um veruleg snjóþyngsli að ræða. Mest af þessu fé fór til þess að moka snjó í Svínahrauni og Hellisheiði, lítilsháttar á Krýsuvíkurvegi. Vafalítið er, að mestur hluti þessa fjár mundi sparast, ef Þrengslaleiðin yrði opnuð.

Undantekningarlítið lokast Hellisheiðarvegurinn lengri og skemmri tíma á hverjum vetri. Verður þá að beina allri umferðinni um Krýsuvík og þar með aka 76 km lengri leið, miðað við báðar leiðir Reykjavík—Selfoss.

Ekki hafa flm. þessarar tillögu þau gögn í höndum að geta skýrt frá, um hversu mikinn aukaflutningskostnað er hér að ræða, en benda má á, að viðbótarkostnaður á hvert tonn af flutningi mun vera um 150 kr. og á fargjöld með áætluðum 22 krónur.

Einn aðili, Mjólkurbú Flóamanna, mun nú flytja daglega 55—60 tonn af mjólk og mjólkurvörum frá Selfossi til Reykjavíkur. Þar við bætast svo að sjálfsögðu allir aðrir flutningar og umferð á þessari leið. Það er því miklu fé sóað, á meðan ekki er opnuð snjóléttasta og stytta leiðin milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins.

Eins og áður getur, vantar nú ekki nema 10—12 km vegarkafli, til þess að hinn nýi vegur fái samband austur í Ölfus. Með svipaðri fjárveitingu og veitt hefur verið til vegarins undanfarin ár, tekur að minnsta kosti 2 ár að ljúka þessum kafla. Flutningsmenn þessarar tillögu líta svo á, að ljúka beri þessari vegagerð á yfirstandandi ári. Snjómokstur á Hellisheiði og aukinn kostnaður við að aka um Krýsuvík einn vetur enn gæti numið töluverðum hluta þeirrar upphæðar, sem þessi 10—12 km vegarkafli kostar, og þeirri fjárhæð þar með á glæ kastað.