

Tillaga til þingsályktunar

um samgöngumál.

Flm.: Margrét Frímansdóttir, Lúðvík Bergvinsson, Björgvin G. Sigurðsson,
Jón Gunnarsson, Magnús Þór Hafsteinnsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að sjá til þess að á næstu fjórum árum, þ.e. á árunum 2006–2010, verði lokið við að byggja upp fjögurra akreina upplýstan veg á milli Reykjavíkur og Selfoss.

Greinargerð.

Samgöngur hafa orðið sífellt mikilvægari á undanförunum árum og ekkert lát virðist vera á þeirri þróun. Atvinnulífið hefur breyst gríðarlega og krefst þess að mögulegt sé að fara á milli staða skjótt og örugglega. Einnig er augljóst að góðar samgöngur hafa mikla þýðingu fyrir þróun byggðar í landinu. Þá eru úrbætur í samgöngumálum ekki síst mikilvægar til að tryggja aukið umferðaröryggi.

Umferð um veginn á milli Selfoss og Reykjavíkur hefur aukist gríðarlega á undanförunum árum, eða um allt að 80% árin 1992–2004. Samkvæmt nýfengnum upplýsingum frá Vega-gerðinni hélt þessi þróun áfram árið 2005. Þannig jókst á síðasta ári umferðin á leiðinni Selfoss – Reykjavík um 6–10%, eftir vegarköflum, en það er ótrúlega mikil aukning á einu ári. Umferðin á milli Selfoss og Hveragerðis jókst um tæp 6% á milli ára, nú fara 6.528 bílar að meðaltali þessa leið á hverjum degi og hefur fjölgað um 377 bíla á dag að meðaltali frá 2004. Umferðin yfir Hellisheiðina jókst um rúm 6%. Um veginn þar fóru að meðaltali 5.982 bílar á dag árið 2005, það er fjölgun um 344 bíla á dag frá árinu áður. Við Sandskeið var aukningin tæp 10%, 7.311 bílar fóru þar um daglega og hafði fjölgað um 645 bíla á dag frá árinu áður. Við Geitháls jókst umferðin úr 8.077 í 8.773 bíla á dag að meðaltali, eða um tæp 9%. Umferð um Þrengsli jókst einnig mikið, þar var aukningin tæp 12% eða úr 1.099 bílum í 1.227 bíla á dag að meðaltali.

Ef litið er til þróunarinnar síðustu tvö ár þá hefur umferðin aukist um 15–20%. Með sama áframhaldi má reikna með að umferðin á milli Selfoss og Hveragerðis verði árið 2007 um 7.700 bílar á dag að meðaltali, á Hellisheiði um 6.900 bílar, við Sandskeið um 8.600 bílar og við Geitháls um 10.600 bílar. Ástæður þessa eru margvíslegar: breytingar í atvinnulífi, fjölgun ferðamanna, fjölgun sumarhúsa á Suðurlandi, aukin hálendisumferð o.fl. Mjög margt bendir til þess að þessi þróun haldi áfram. Þar má benda á spár um tvö- til þreföldun erlendra ferðamanna á næstu 15 árum, verulegan vöxt og fjölgun á Árborgarsvæðinu og öðrum þéttbýliskjörnum austan Hellisheiðar, fyrirsjáanlega fjölgun orlofshúsa og aukna þungaflutninga í kjölfar þess að strandflutningum hefur verið hætt. Einnig hefur umferð malarflutninga-bíla úr Þrengslum og víðar margfaldast á síðustu árum.

Brýn nauðsyn er að gera áætlun um uppbyggingu vegarins á milli Reykjavíkur og Selfoss. Breikka þarf veginn þannig að í lok verktímans verði hann orðinn fjögurra akreina upplýstur vegur sem ber þá umferð sem búist er við að verði á þessari leið í næstu framtíð. Nú eru tvær

akreinar frá Selfossi til Hveragerðis, á tveggja kílómetra kafla á Hellisheiðinni og frá Litlu kaffistofunni til Reykjavíkur. Full þörf er á fjögurra akreina vegi frá Rauðavatni alla leið á Selfoss. Jafnframt er nauðsynlegt að sett verði miðjuvegrið milli akreina sem ganga í gagnstæða átt ef hönnun vegarins gerir ekki ráð fyrir nægjanlega breiðu öryggissvæði milli akreina í stað vegriðs. Enn fremur er nauðsynlegt að vegurinn verði lýstur, það eykur öryggi vegfarenda og þægindi. Ráðist hefur verið í umfangsmiklar samgöngubætur á leiðum að og frá höfuðborginni til Suðurnesja eða Vesturlands og frekari framkvæmdir fyrirhugaðar á þeim leiðum. Uppbygging og endurbætur á leiðinni frá Reykjavík til Selfoss hafa gengið hægar en æskilegt verður að teljast og nauðsynlegt að tryggja að þar verði bætt úr, þannig að jafnauðvelt verði að komast frá Suðurlandi til höfuðborgarinnar og frá öðrum svæðum í nágrenninu. Koma þarf í veg fyrir að samgöngumannvirki hamli þeirri öru fjölgun íbúa og uppbyggingu sem á sér stað austan Hellisheiðar.

Í nýlegri könnun tryggingafélaganna í samvinnu við áhugamannafélagið „Vini Hellisheiðar“ kom fram að árið 2004 nam kostnaður samfélagsins af tjónum á þessari leið rúmum milljarði króna, þar af var kostnaður tryggingafélaga og tjónvalda um 600 millj. kr. Jafnframt kom fram að meðalkostnaður við hvert tjón á þessari leið var fjórfalt hærri en meðalkostnaður yfir landið. Það er því ljóst að arðsemi endurbóta er gríðarleg og framkvæmdin yrði fljót að borga sig upp þó að ekki sé reiknað með óbætanlegu tjóni sem hægt er að komast hjá.

Þessi þingsályktunartillaga gengur nokkuð lengra en margítrekaðar ályktanir frá sveitarfélögum á svæðinu um endurbætur á Suðurlandsvegi og felst munurinn í að hér er gert ráð fyrir að þegar verði ráðist í gerð fjögurra akreina vegar alla leið milli Reykjavíkur og Selfoss. Horfið er frá þeirri hugmynd að í upphafi verði ráðist í gerð þriggja akreina vegar á hluta leiðarinnar og er ástæðan sú að nýjustu upplýsingar um umferð og aukningu milli ára gefa til kynna að skynsamlegra sé að ráðast strax í að gera fullbreiðan veg.

Samkvæmt svari samgönguráðherra á 131. löggjafarþingi, við fyrirspurn Björgvins G. Sigurðssonar (þskj. 862, 574. mál), má ætla að heildarkostnaður við tvöföldun vegarins milli Reykjavíkur og Selfoss yrði milli 6–7 milljarðar kr. og kostnaðurinn við lýsingu u.þ.b. 460 millj. kr.

Um þessar mundir er lokið framkvæmdum við nýjan kafla vegarins yfir Svínahraun að Litlu kaffistofunni en á þeim kafla eru mislæg gatnamót Suðurlandsvegar og Þrengslavegar. Um þriggja akreina veg með miðjuvegriði er að ræða og mun sú framkvæmd hugsanlega lækka áætlaðan heildarkostnað sem fram kom í svari ráðherra.

Í samgönguáætlun fyrir árin 2005–2008 sem samþykkt var á síðasta löggjafarþingi er gert ráð fyrir 311 millj. kr. framlagi til vegarins árið 2007 og er ljóst að sú upphæð dugar skammt við nauðsynlegar endurbætur. Á næsta löggjafarþingi verður tólf ára samgönguáætlun væntanlega endurskoðuð og þá er nauðsynlegt að tryggja að gert verði ráð fyrir nægilegum fjármunum til að gera veginn þannig úr garði að hann anni umferðinni og bæti umferðaröryggi verulega.

Umferð um Suðurlandsveg stefnir óðfluga í svipaðar tölur og voru á Reykjanesbraut þegar ákvörðun var tekin um tvöföldun hennar. Árið 2004 var umferðin frá Krýsuvíkurfleggjara að Vatnsleysstrandarvegi 8.763 bíla að meðaltali á sólarhring, frá Vatnleysutrandarvegi að Grindavíkurvegi 8.547 bílar og frá Grindavíkurvegi að Njarðvíkurvegi 8.193 bílar.