

**Nö.**

**165. Framvarp**

til laga um breyting á lögum nr. 41, 11. júlí 1911, um breyting á lögum nr. 57, frá 22. nóv. 1907, um vegi.

Flutningsmenn: Eiríkur Einarsson og Þorl. Guðmundsson.

Ríkissjóður kostar viðhald flutningabrautarinnar frá Reykjavík austur um Ölfus og Flóa að Þjórsárbrú.

Kostnaður við viðhald Ölfusárbrúar og Þjórsárbrúar greiðist einnig úr ríkissjóði.

## Greinargerð.

Það er langt síðan því var fyrst breyft af hálfu þeirra hjerada, sem hlut eiga að máli, að viðhaldskostnaður flutningabrautarinnar austur Ölfus og Flóa ætti að rjettu lagi að hvíla á ríkissjóði. Frumvörp í þessa átt voru fyrir þingi 1911 og síðan 1914, en náðu ekki framgangi, og heiman úr hjeradi, frá Árnesingum, hefir krafan um þetta orðið ákveðnari með ári hverju. Sýslunefnd og þingmálafundur Árnesinga hafa nú ár eftir ár krafist þess, að viðhaldskostnaðinum verði ljett af sýslufjelaginu, og síðasta og allra ákveðnasta tillaga í þá átt var samþykkt í einu hljóði á síðasta fundi sýslunefndarinnar, í lok fyrra mánaðar.

Þó að þessu áhugamáli Árnesinga hafi enn eigi orðið framgangs auðið á Alþingi, erum við flutningsmennirnir vissir um, að það á fullan rjett á sjer, einkum eins og nú er komið með brautina og not hennar.

Með vegalögum 1907 var viðhaldsskyldan á Flóabrautinni lögð á herðar Rangæingum að  $\frac{1}{3}$  hluta, en frá 1. janúar 1914 var þessu breytt á þann veg, að Árnesingar urðu að takast á hendur viðhald brautarinnar, einnig að þessum  $\frac{1}{3}$  hluta. Þótt viðhaldskafli landssjóðs væri þá lengdur frá Reykjarjettum í Ölfusi austur fyrir Ingólfsfjall, vakti sú breyting óánægju, að vegarviðhaldinu milli Ölfusár og Þjórsár skyldi vera breytt til íþyngingar Árnesingum, frá því sem áður var ákveðið, þótt Rangæingum hinsvegar væri þess vel unt að vera þar lausir mála.

Þá er á það að lita, að vegagjöld Árnesinga eru orðin svo þungbær skattur hjeradsbúum, að þeir fá ekki rönd við reist. Staðhættir margskonar, aðstaðan til höfuðstaðarins o. fl. veldur því, að þar hefir orðið nauðsynlegt að leggja meira fje til vegagerða og vegaviðhalds en í nokkurri annari sýslu landsins. Hafa útgjöld sýslusjóðsins farið hraðvaxandi ár frá ári upp á síðkastið, jafnframt því sem geta almennings til að inna þær kvaðir af höndum hefir minkað. Nægir þar að geta þess, að síðasta ár voru greiðslur úr sýslusjóðnum nær 25 þúsund kr. til vegabóta. Ef engu verður af ljett, munu þessar upphæðir enn aukast, og þótt frv. til laga um sýsluvegasjóði næði framgangi, eru byrðarnar svo miklar engu að síður, að þær eru sýslufjelaginu ofætlun.

Það yrði of langt mál að lýsa hjer hinu langa og kostnaðarsama veganeti sýslunnar, en aðeins skal þess getið, að samkv. skýrslu frá skrifstofu vegamálastjóra eru flutningabrautir sýslunnar, þær er hún verður nú þegar að standa straum af, að viðbættum þeim, sem þegar eru gerðar, en óafhentar sýslufjelaginu enn sem komið er, en henni ætlaðar, um 62 km. að lengd, en svo bætist við hin fyrirhugaða flutningabraut frá Brúará að Geysi, 27 km. Auk þess eru akfærir sýsluvegir langir og kostnaðarsamir þar í sýslu. Ætti þetta að nægja til að sýna, hvert bákn og ofraun vegirnir eru að verða Árnesingum, og kemst þar ekkert sýslufjelag til jafns við, þótt fleiri eigi fult í fangi. Það yrði því nóg eftir handa sýslunni, þótt veginum frá Ingólfsfjalli austur að Þjórsá verði ljett af, en sá kafli er á lengd um 21,5 km. En sú ástæðan, sem í þessu máli ætti að vera drýgst á metunum og tryggja frv. greiðan framgang, er enn ótalin. Vegarkafinn, sem hjer er æskt að ríkissjóður taki að sjer, er miklu meira notaður af öðrum en Árnes-

ingum. Í sýslunni eru 16 hreppar, en nú verður ekki sagt, að Flóabrautin sje kaupstaðarleið fleiri en 4 eða 5 hreppanna, og nokkuð þeirrar leiðar, hið næsta Þjórsá, þó enn færri, og austasti spölurinn er einungis kaupstaðarleið þeirra, er austan yfir Þjórsá koma. Hinsvegar er allur þessi vegur kaupstaðarleið svo að kalla allra Rangæinga, annara en þeirra, sem versla við kaupfjel. Hallgeirseyjar. Sama er að segja um umferðina með rekstra til slátrunar, nema hvað not Rangæinga verða þar enn meiri.

Höfum við hjer aðeins drepit á umferðina af hálfu hjeraðsmanna austanfjalls, en eigum eftir að minnst á það, sem allra mestu veldur um slit og viðhaldspörf brautarinnar, en það er *bifreiðaumferðin*. Þeir, sem búa í nánd við veginn, verða þess fljótt varir, hvaða umferðar gætir mest á þeim slóðum. Það eru tvímælalaust bifreiðarnar. Eftir að vegir verða bilfærir að vorinu, og fram á vetur, eru bifreiðarnar langtíðustu vegfarendurnir á flutningabrautinni, og það svo mjög, að önnur vegferð verður sem að engu í þeim samanburði. Flóabrautin er því fyrst og fremst orðin þjóðleið i orðsins fylstu merkingu, alfaravegur og greiðasta og langfjölfarnasta gata höfuðstaðarbúa, er þeir leita að sumrinu út úr bæjarrykinu til segurri og heilnæmari staða, og þar eru þeir á rjettri leið. — Þessu til skýringar viljum við benda á skýrslu vegamálastjóra um vegfarendur á austurleiðum, er þingið á kost á að kynna sjer, og sannast þar með talningu, er fram hefir farið, hve umferðin hefir aukist stórkostlega hin síðustu árin, og er þar vart um aðra en Reykvikinga að ræða, því að ekki fjölgar Árnesingum svo, að þeir hækki þessa tiltölu.

Það er því þannig komið, að bifreiðarnar, Reykjavikurbifreiðarnar, mæða margfalt meira á þessum vegarkasla en umferð Árnesinganna, er verða að greiða kostnaðinn, sem slitið hefir i för með sjer, slit af notum þeirra farartækja, er vegirnir voru aldrei gerðir fyrir. Væntum við því, að slíkt sanngirnismál sem frv. þetta verði auðsótt.

Væntum við ennfremur, að það verði athugað, er mál þetta kemur til úrslita, að við Árnesingar höfum afarilla aðstöðu til að nota ríkisstyrk til strandferða, sem nú er orðinn allríflegur árlega — hafnleysurnar austanfjalls sjá fyrir því —, og að því fremur verði hjeraðinu rjett hjálparhönd að þessu leyti.

Viðhaldskostnaður stóirbrúanna finst okkur sjálfsagt, að sje samferða vegunum.