

um að fullnýta þær vélar, sem til eru í landinu til að leggja olíumöl á þjóðvegi landsins.

Flm.: Stefán Valgeirsson, Ágúst Þorvaldsson, Ragnar Arnalds,
Björn Jónsson, Vilhjálmur Hjálmarsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að stefna að því að fullnýta þær vélar, sem til eru í landinu til að leggja olíumöl á þjóðvegi landsins. Verði valdir til þess vegakaflar með breytilegum jarðvegi í tilraunaskyni í öllum fjórðungum landsins. Enn fremur verði gerð skipuleg leit að efni og það rannsakað fyrir þessa starfsemi.

Greinargerð.

Á undanförnum árum hefur töluvert magn olíumalar verið lagt á akvegi, bæði þjóðvegi og vegi í kaupstöðum.

Sum byggðarlög, t. d. Garðahreppur og Kópavogskaupstaður, hafa notað olíumalarslitlag í mjög ríkum mæli og gefið vel.

Vegagerð ríkisins lét leggja olíumöl á 11 km kafla árið 1970 í Svinahrauni, og í sumar var lögð olíumöl á veginn í Ölfusi að Kömbum. Ekki verður annað séð en olíumölin ætli að standa sig vel á háðum þessum vegaköflum, en þess ber að gæta, að undirbygging var gerð á fullkominn hátt. Undirbygging vega er mjög kostnaðarsöm, a. m. k. eins og framkvæmdin hefur verið. Þarf ekki annað en að kynna sér kostnaðinn við þær hraðbrautarframkvæmdir, sem unnar hafa verið s. l. ár, til að sannfærast um það.

Eflaust er æskilegasta leiðin að láta undirbyggja alla vegi undir varanlegt slitlag. En þegar athugað er, hvað það fjármagn er takmarkað, sem við getum ráðstafað til vegakerfisins, er ljóst, að við verðum að leita annarra úrræða, ef við eigum ekki að búa við svipað ástand í vegamálum um langa framtíð og verið hefur, nema í næsta nágrenni stærstu þéttbýlisstaðanna.

Sagt er, að Norðmenn, Svíar og Finnar noti olíumöl í mjög ríkum mæli á sína gömlu vegi, en hafi lítillaga lagfært þá áður. Hér á landi er olíumalarblöndunarstöð mjög fullkomin. Getur hún blandað um 90 tonn á klukkutíma, sem er um 53 m³, en það svarar til 6000 m² á 8 stunda vinnudegi, miðað við venjulega þykkt, 5—6 cm. Væri vegurinn 6 m breiður, eins og flestir vegir okkar eru, þá mundi verða lagt á um 1 km á dag.

Veðurfar skiptir ekki miklu máli, því að stöðin er búin þurrkara, sem skilar efninu hæfilega þurru til blöndunarstöðvarinnar. Stöðin er hreyfanleg og mjög auðvelt að fara með hana milli landshluta.

Reikna má með því, að af framleiðsluverði olíumalar séu um 40% oliuverðið, og er því mikilvægt, að olíuinnkaup séu sem hagkvæmust. Verði mikil aukning á notkun oliu til þessarar starfsemi, er sennilegt, að hægt væri að lækka einingarverð hennar til muna með hagkvæmari innkaupum.

Á s. l. ári var kostnaður við olíumöl hjá blöndunarstöðinni um 1000 kr. á m³, en áætlað er, að hver m³ nægi á 15—18 m², 5 til 6 cm þykkt.

Gera má ráð fyrir, að gömlu vegirnir séu misjafnlega vel fallnir til þess að leggja á þá slitlag, en þar sem þeir hafa verið endurbyggðir á síðustu árum, má gera ráð fyrir, að á þá kafla mætti leggja olíumöl með litlum undirbúningskostnaði. Hins vegar þarf að fá úr því skorið, hvernig olíumöl reynist á gömlu vegunum, og því telja flutningsmenn þessarar þingsályktunartillögu, að ekki megi dragast lengur, að slíkar tilraunir séu gerðar og það á sem breytilegustu landi og jarðvegi og í öllum landsfjórðungum. Ef þessi aðferð gefst sæmilega, þarf að fullnýta þær vélar, sem til eru í landinu til að setja slitlag á vegi, og við það mundi lækka einingarverðið frá því, sem nú er.

Mikilvægt er talið að fá sem bezt efni í blöndunina, og er því nauðsynlegt að láta rannsaka efni sem víðast á landinu til þessarar starfsemi, því að talsverður aukakostnaður mundi verða því samfara, ef flytja þyrfti mól langar leiðir.

Ryklausir og holulausir vegir eru það, sem við stefnum að. Það verða margir áratugir, þangað til það verður, nema okkur tækist að setja slitlag á gömlu vegina okkar, sem hefur sæmilega endingu. Því er þessi þingsályktunartillaga fram borin.