

Sp.

211. Tillaga til þingsályktunar

[113. mál]

um nýja skipan á framkvæmd vegagerðar.

Flm.: Gísli Jónsson, Sigurður Bjarnason, Sigurður Ó. Ólafsson, Sigurður Ágústsson.

Alþingi felur ríkisstjórninni að láta Iðnaðarmálastofnun Íslands gera á því athugun, úr hvaða efni og á hvaða hátt heppilegast sé að leggja og halda við vegum landsins, og gera um það tillögur til Alþingis, ásamt tillögum um nýja skipan á framkvæmdum í vegagerð, er miði að því, að komið verði sem fyrst upp traustu vegakerfi um land allt.

Skal Iðnaðarmálastofnuninni heimilt að ráða sér til aðstoðar við þessar framkvæmdir innlenda og erlenda sérfræðinga, eftir því sem nauðsynlegt þykir, til þess að komast að sem traustustum og beztum niðurstöðum. Hafa skal stofnunin samráð við vegamálastjóra um allar framkvæmdir, þar með taldar tilraunir, sem nauðsynlegt þykir að gera á einstökum vegaköflum til að sannprófa þol nýrra efna, og umbætur í breyttum vinnuaðferðum.

Kostnaður við rannsóknir og framkvæmdir allar greiðist úr ríkissjóði.

Greinargerð.

Sívaxandi flutningaþörf um allar byggðir landsins kallar óhjákvæmilega á breytta skipan í vegagerð, ef tryggja á traust og heilsteipt vegakerfi um land allt, en að því verður að stefna, ef hinar stórstígu framkvæmdir í ræktun, iðnaði og margvíslegum framleiðsluháttum eiga að geta notið sin til fulls og orðið sú lyftistöng til bættra lífskjara fyrir allan landslýð, sem til er ætlað og vonir standa til að verði, þegar fram líða stundir.

Traust og fullkomið vegakerfi mundi ekki einasta tryggja öruggar samgöngur um landið, heldur mundi það einnig lækka mjög verulega allan flutningskostnað, sumpart með því að nota mætti á slíkum vegum miklu stærri og eldsneytissparari bifreiðar og sumpart vegna þess, að slit á vögnum, vélum og hjólbörðum yrði allt annað og miklu minna. Kæmi þá og til greina að nota rafmagn til orku í stað benzíns eða olíu, en það mundi spara þjóðinni milljónir í innflutningi á ári hverju.

Segja má, að vegagerð á Íslandi sé ekki nema nokkurra áratuga gömul. Allt fram að síðustu heimsstyrjöld var að langmestu leyti unnið með handverkfærum einum, en síðan hafa stórvirkar vélar verið notaðar í vaxandi mæli, einkum þó við lagningu veganna.

Sú stefna hefur orðið ofan á að teygja vegina sem allra mest út um byggðina, og það svo, að víða hefur verið látið nægja að ryðja brautir, sem aka mætti að sumarlagi, en teppast strax í fyrstu snjóum. Hefur orðið að hafa þennan hátt á, vegna þess að óhjákvæmilegt hefur verið að koma sem flestum byggðum í vegasamband, þótt ekki væri það á annan hátt en að framan greinir. Smátt og smátt hefur síðan orðið að endurbæta þessa vegi eða byggja þá upp að nýju, breikka þá og bæta, eftir því sem fé hefur verið fyrir hendi á hverjum tíma og eftir því, hve umferðin hefur aukizt og vagnarnir stækkað og þyngzt.

Í höfuðatriðum hefur það jarðefni verið notað bæði í undirbyggingu og ofaniburð, sem hendi er næst á hverjum stað, þótt örfáar undantekningar hafi átt sér stað. En þetta hefur aftur orðið til þess, að hlutföllin milli viðhalds og lagningar nýrra vega verða með ári hverju óhagstæðari, og er nú svo komið, að ekki verður við það unað miklu lengur án einhverra raunhæfra aðgerða. Voru t. d. á s. l. ári veittar 11.3 millj. til nýrra þjóðvega, en 24 millj. til viðhalds, eða meira en tvöfalt á móti nýbyggingunum. Við þetta bætist vaxandi jarðrask meðfram vegunum, sem er að verða mjög til lýta og tjóns og verður aldrei að fullu bætt hvað suma staði snertir. Má öllum ljóst vera, að það getur ekki verið svo um alla framtíð, að þúsundir smálesta séu fluttar árlega í vegina til þess að fjúka samstundis úr þeim út í veður og vind, ef þurrt er og nokkur umferð á sér stað, eða skolazt í burt í stríðum straumum, þegar regn er, skapa alls konar truflun og slysahettu á vegunum og ausa yfir vagna og vegfarendur ryki, aur og vatni. Á örfáum kílómetrum hafa verið reyndar aðrar aðferðir í vegagerð og þá helzt malbikun og sementssteypa, en hvorugt sýnist bera sama árangur og hliðstæðar vegagerðir í öðrum löndum hvað endingu snertir, hvað sem valda kann. Er það því ærið rannsóknarefni, á hvern hátt og úr hvaða efni á að leggja vegi á Íslandi í framtíðinni, og óverjandi að skjóta lengur á frest að framkvæma slíka rannsókn.

Mjög hefur því verið haldið á lofti, að ameríski herinn hafi byggt hér flugbrautir og vegi við Keflavík með aðferðum og vélum, er vel gæti hentað að nota við vegagerðir almennt, og talið, að þetta hafi gefizt vel. Er sjálfsagt, að allt slíkt verði athugað í sambandi við þessi mál.

Sýnilegt er, að nauðsynlegt muni verða að gera margvíslegar tilraunir, áður en ákveðið er að fullu, hvaða gerð vega megi teljast heppilegust, enda ekki ólíklegt, að þetta mætti flokka eftir jarðlagi og umferð, og því kann rannsókn sú, sem hér er um að ræða, að þurfa að standa yfir árum saman. Með tilliti til þess leggjum við flm. ekki til, að þetta sé falið sérstakri nefnd, heldur þeirri stofnun, sem í tæknilegum málum á jafnan að vera ríkisstjórn og ríkisstofnunum til aðstoðar. Að sjálf-sögðu þyrfti stofnunin að ráða til sín eitthvað af sérfræðingum um tíma, en gæti þó unnið verkið að langmestu leyti með aðstoð þeirra annarra stofnana ríkisins, sem ráða yfir mönnum með þekkingu á þessum málum, svo sem vegamálaskrifstofunnar, atvinnudeildar háskólans og rannsóknaráðs ríkisins, svo að eitthvað sé nefnt.

Um þörfina á því, að þetta mál verði gaumgæfilega athugað, verður ekki deilt né heldur um möguleika þeirra aðila, sem hér er bent á, til að framkvæma hana. Sýnist því sjálfsagt að samþykkja þessa þáttill., og væntum vér flm., að svo verði gert á þessu þingi og ríkisstjórnin láti síðan hefjast handa um framkvæmdir hið bráðasta.