

Sp. 425. Tillaga til þingsályktunar [171. mál]

um varanlegar endurbætur á aðalvegum landsins.

Frá fjárveitinganefnd.

Alþingi ályktar að beina þeirri áskorun til ríkisstjórnarinnar að láta nú þegar, í samráði við vegamálastjóra, framkvæma rannsókn á því:

1. með hverjum hætti sé hagkvæmast að gera slitlag á nokkra helztu aðalvegi landsins úr varanlegu efni og af þeirri gerð, er þoli sem bezt hina stórauðnu umferð með ökutækjum, sem verða æ stærra og þyngri, og hvort tiltækilegt og æskilegt sé að hafa þann hátt á, að kostnaður við einstaka slíka vegakafla verði endurgreiddur að einhverju eða öllu leyti með sérskatti af bílum, sem um þá vegi fara;
2. hverra aðgerða og tækni sé þörf til þess að endurbæta svo aðalvegina, sérstaklega að því er varðar undirbyggingu og malarslitlag, að viðhald þeirra verði sem hagkvæmast og kostnaðarminnst.

Greinargerð.

Í hópi fjölmargra þingsályktunartillagna margvíslegs efnis, sem vísað hefur verið til fjárveitinganefndar á þessu þingi, eru tvær tillögur um varanlegar endurbætur á aðalvegum landsins.

Önnur þessara tillagna er á þingskjali 29, og lýtur efni hennar að því, að ríkisstjórnin láti nú þegar undirbúa og framkvæma rannsóknir á því í samráði við vegamálastjóra, með hverjum hætti sé hagkvæmast að gera aðalvegi landsins svo úr garði, að ending þeirra svari til síaukinnar umferðar bíla, sem verða æ stærri og þyngri. Þá er og í tillögunni lögð á það áherzla, að rannsókn þessari verði hraðað.

Hin tillagan, sem er á þingskjali 74, fjallar um sama efni, að því viðbættu, að þar er lagt til, að jafnframt verði athugað, hvort tiltækilegt sé og æskilegt, að kostnaður við vegagerð á fjölförnustu leiðum yrði að einhverju eða öllu leyti endurgreiddur með skatti af bílum, sem um vegi þessa fara.

Eins og tillaga fjárveitinganefndar hér að framan ber með sér, er tekið upp í hana aðalefni þessara beggja þingsályktunartillagna. Taldi fjárveitinganefnd þetta heppilegri vinnubrögð, og þannig leit vegamálastjóri einnig á málið.

Fjárveitinganefnd sendi vegamálastjóra, Geir Zoëga, fyrrnefndar tillögur til umsagnar. Hefur hann gert máli þessu góð skil, eins og gerst má sjá af svörum hans, sem prentuð eru sem fylgiskjöl með tillögu þessari. Eru svör þessi hin merkustu. Þar er að finna mikinn fróðleik og þekkingu á því, hversu til hagar um vegagerð hér á landi, enda talað af reynslu þess manns, sem hefur haft í hendi sinni alla þræði vegamála á landi hér nokkuð á fimmta áratug. Meginátaki voru í vegamálum hefur verið beint að því á undanförnum áratugum að þenja vegakerfið um allar byggðir landsins, til yztu nesja og fremstu dalabyggða. Hefur okkur verið þetta höfuðnauðsyn til viðhalds byggðar á hinum afskekktari stöðum. En hér hefur orðið að hafa þann hraða á, að óvíða hefur reynzt kleift að vanda svo til vegagerðarinnar sem þurfti. Gætir þessa að sjálfsögðu fyrst og fremst þar, sem umferðin er mest og í sívaxandi mæli eykst umferð þungra ökutækja. Er nú svo komið, eins og að er vikið í fyrrnefndum þingsályktunartillögum, að nú verður að leita nýrra úrræða um endurbætur á aðalvegakerfi landsins, og bendir vegamálastjóri á, að röðin komi að sjálfsögðu fyrst að fjölförnustu leiðunum. Er hér vissulega um brýna þörf að ræða. Að visu hlýtur oss að vaxa í augum sá gífurlegi kostnaður, sem vegamálastjóri upplýsir að lagning vega úr varanlegu efni hafi í för með sér hér á landi. En þessar endurbætur eru þáttur í þróuninni, sem við verðum óhjákvæmilega að kosta kapps um að leysa, hvað sem á dynur.

Einn þáttur þeirrar úrlausnar er athugun á því, að greiddur verði vegaskattur af bílum, sem fara um þessa vegakafla.

Að lokum vill fjárveitinganefnd leggja á það áherzlu, að rannsókn þeirri, sem hér um ræðir, verði hraðað svo sem frekast eru föng á. Síaukin tækni á þessu sviði, eigi síður en öðrum, ætti að geta létt okkur gönguna að því umbótastarfi, sem hér bíður okkar.

Fylgiskjal I.

VEGAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 30. desember 1955.

Tillaga til þingsályktunar um að gera aðalvegi landsins úr varanlegu efni. Þskj. 29.

Það er ekki óeðlilegt, að nokkuð vaxi í augum hinn mikli viðhaldskostnaður þjóðveganna. Hér kemur þó margt til greina, og eru þessi atriði helzt:

Almenn hækking á kaupum og verðlagi. Ef miðað er við árið 1949, þá hefur kostnaður við að halda úti flokki til malarflutnings í vegi hækkað um 81% til 1954 (90% til 1955), en langmestur hluti viðhaldskostnaðarins er einmitt á þeim lið. Verðhækkun helztu byggingarefna varð á sama tíma: sement 89.2%, steypustyrktarjárn 62.0%, timbur 137%, og verður því meðalhækkun viðhaldskostnaðar nokkuð fram yfir fyrrgreinda 81%. Í eftirfarandi töflu er þó miðað við 81% og er því sízt of hátt:

Viðhaldskostnaður þjóðvega.

	1.	2.	3.	4.
	Lengd km	Viðhaldskostn. millj. kr.	Kaup- og verðlags- hækkun í %	Viðhaldskostn. miðaður við hugaða hækkun skv. 3. dálki millj. kr.
1949	6215	13.3	100	13.3
1950	6215	14.0	118.4	15.8
1951	6215	20.2	146.0	19.5
1952	6215	19.4	167.7	22.3
1953	7343	24.0	170.7	26.4
1954	7343	29.1	181.0	28.4

Samanburður á tölunum í 2. og 4. dálki sýnir, að hækkun viðhaldskostnaðar er frekar lægri en búast hefði mátt við, miðað við almenna verðlagshækkun á þessu tímabili.

Umferð bifreiða hefur aukizt allverulega á þessu tímabili, þannig tala bifreiða úr 10608 í 12193 (2-hjóla ekki taldar með) eða um 14.8%, benzínnotkun úr 29112 smál. í 35636 smál. eða um 22%. Þá hefur og fjölgað yfirleitt þungum bifreiðum, er valda meira sliti á vegum.

Það er engu að síður iskyggilegt, hve mikill hluti viðhaldskostnaður er orðinn af heildargjöldum til vegamála, svo sem sést á eftirfarandi töflu:

	1.	2.	3.	4.	5.
	Heildar- kostnaður í 1000 kr.	Nýbygging þjóðvega í 1000 kr.	Viðhald þjóðvega í 1000 kr.	2 í % af 1	3 í % af 1
1949	29 086	7 559	13 308	26.0	45.7
1950	28 301	7 558	13 952	26.7	49.3
1951	35 629	7 751	20 240	21.8	56.8
1952	38 594	9 343	19 361	24.2	50.2
1953	49 932	11 318	24 027	22.7	48.1
1954	53 702	11 580	29 109	21.6	54.2

Þetta viðhorf er þó ekki sérstætt hér á landi eingöngu. Samkvæmt nýjum skýrslum frá norsku og sænsku vegamálastjórnunum er þessi þróun einnig orðin mikið áhyggjuefni þar.

Hins vegar er það svo, að t. d. í Noregi er viðhaldskostnaður veganna tiltölulega miklu hærri en hér. 1953 varð þannig þessi kostnaður hér að meðaltali 3700 kr. á hvern km, og er þá miðað við akfæra vegi eingöngu. Í Noregi eru opinberir vegir alls rúmlega 46 þús. km eða aðeins um 5 sinnum lengri en akfærir vegir voru hér 1953, þó að íbúatala sé meir en tvítugföld, en meðalviðhaldskostnaður varð 1953 um 10 þús. ísl. kr. á hvern km og er þá miðað við svipað verðlag á vinnukostnaði o. fl. og hér er. Er þar þó ekki meðtalin eins og hér viðhaldskostnaður brúa né endurbætur veganna.

Af norsku vegunum eru í flokki byggðavega um helmingur, og var viðhaldskostnaður þeirra um ísl. kr. 6450.00 á hvern km, talið á sama hátt og fyrr. Hvernig sem á þennan samanburð er litið, eru fjárveitingar okkar til viðhaldsins miklu minni hlutfallslega en í Noregi. Er því ekki óeðlilegt, að okkar vegir séu ótraustari og lakari.

Þar eru og vegirnir að langmestu leyti með malarlitlagi (aðeins um 5% malbikaðir eða steyptir). Hér er umferð á nokkrum vegum komin langt fram úr því, sem veikbyggðir malarvegir þola, og því síður hér á landi sem víða fæst ekki með viðráðanlegum kostnaði nothæf eða góð mól í slitlag veganna. Fjárveitingar til að gera traust slitlag á þessa kafla hafa ekki fengizt og jafnvel ekki nema af skorn-

um skammti til þess að halda nokkrum helztu aðalvegum svo í horfinu, að þeir þoli vaxandi umferð bifreiða, sem þyngjast að heita má með hverju ári.

Vissulega er þess brýn þörf að hefjast handa um stórbætt slitlag á aðalvegina og þá sérstaklega að malbika það eða steypa, en það kostar æðimikið fé, svo sem flutningsmönnum tillögunnar er ljóst og kemur fram í greinargerð.

Skulu hér gefnar nokkrar upplýsingar í því efni.

Áður en kemur til að leggja slitlag úr malbiki eða steypu á veg, verður undirlagið að vera hæfilega traust og þykkt úr mól eða grjótpúkki, svo að slitlagið springi ekki undan umferðinni eða frosti, og er svo ástætt um flesta aðalvegina, að allmiklu verður að kosta til slíkra endurbóta. Þá þarf og víða að hækka vegarkafla, bæta fráræslu eða jafnvel breyta vegi á köflum, áður en kostað yrði til um alldýrt slitlag. Enn þarf víðast að breikka slíka kafla, þannig að akbrautin verði 6—7 m breið auk 1 m breiðrar malborinnar brúnar utan akbrautarinnar.

Þar sem engin fjárveiting hefur enn fengist til þess að gera varanlegt slitlag á vegi, hafa aðeins verið gerðar mjög lauslegar áætlanir um slíkar endurbætur sem fyrir greinir, en vænta má, að þær kosti til jafnaðar 150—200 þús. kr. á hvern km vegar.

Áætlun hefur verið gerð um slitlag úr steinsteypu og miðað við, að notaðar verði nýttizku vélar, hæfilega stórvirkar, til að blanda, dreifa úr og þjappa steypuna. Miðað er við 20 cm þykkt steypulag, hæfilega járnþent. Með núverandi verðlagi er áætlað, að hver lengdarmetri í 6 m breiðri akbraut kosti kr. 690.00.

Af heildarkostnaði er:

Mannavinna	8.5 %
Vélavinna	19.2 —
Steypuefni	29.6 —
Sement	34.7 —
Járn	4.7 —
Annar kostnaður	3.3 —
	100.0 %

Miðað er hér við sementsverð 600 kr. hver smálest. Í hvern km vegar þarf um 400 smál., eða fyrir 240 þús. kr. Ef kæmi að því, að innlent sement fengist fyrir 400 kr. smálestin, mundi áætlunin lækka um 80 þús. kr. á km.

Malbikað slitlag er af ýmissi gerð og með nokkuð mismunandi kostnaði eftir styrkleika. Það mundi verða nokkru ódýrara en steinsteypa, en þyrfti meira viðhald.

Ef miðað er við steypuslitlag, má þannig áætla, að kostnaður verði um 850—900 þús. kr. hver km, að meðtöldum líklegum umbótum vegar, sem fyrir er.

Þeir vegakaflar, sem sérstaklega koma til greina um slíkar gagngerðar endurbætur, eru þessir:

1. Mosfellssveitarvegur að vegamótum Þingvallavegar um 11.0 km
2. Suðurlandsbraut frá Elliðaám að Lækjarbotnum — 10.5 —
3. Keflavíkurvegur frá Hafnarfirði til Keflavíkur — 40.0 —
4. Flóavegur frá Ölfusárbrú að Mjólkurhúsi Flóamanna — 1.5 —
5. Ölfusvegur frá vegamótum hjá Ingólfsfjalli að Ölfusárbrú — 2.5 —
6. Kræklingahlíðarvegur og Eyjafjarðarbraut næst Akureyri — 7.5 —

Samtals um 73.0 km

Má þannig gera ráð fyrir, að kosta muni eitthvað nálægt 62—66 millj. kr. að gera steipt slitlag á þessa fáu og stuttu kafla. Malbikun sumra kaflanna yrði þó allmiklu ódýrari á hvern km, því að undirbygging þeirra þarf ekki mikilla endurbóta. Þetta yfirlit gefur nokkra hugmynd um kostnað við að gera varanlegt slitlag

á vegi, en það má vissulega telja, að tímabært sé að gera frekari rannsóknir á því, með hverjum hætti sé hagkvæmast að snúast að þessum framkvæmdum, svo sem er efni tillögunnar.

Af greindum köflum er mest þörf á að taka fyrir Keflavíkurvegin, enda er þar nú mest umferð, um og yfir 1000 bílar að jafnaði á dag, en má að vísu vænta, að nokkuð minnki þungaumferðin, ef byggð verður höfn í Njarðvík. Væri langmest þörf að taka fyrst fyrir kaflann frá vegamótum hjá flugvallarhliðinu til Keflavíkur. Hann er aðeins um 2.5 km að lengd, en þarf að hækka verulega og breikka, svo og gera þar gangstíg, en dagleg umferð á þessum kafla er jafnaðarlega um 1500 bifreiðar, þar er og talsverð umferð gangandi manna.

Í sambandi við almennar óskir um varanlegt slitlag á aðalvegi landsins er stundum minnst á veginn frá Reykjavík til Akureyrar, sem er um 450 km. Steyptur vegur 6 m breiður alla þessa leið mundi kosta eitthvað nálægt 400 millj. kr., og geri ég ráð fyrir, að ekki þýði um slíkt að ræða, enda er umferð þessa leið alla, að telja má, svo lítil, að hún réttlætir alls ekki svipaðan kostnað sem hér um ræðir. Samkvæmt því, sem almennt er talið, t. d. í Noregi og Svíþjóð, þarf dagleg meðalumferð að vera 250—350 bifreiðar, áður en kemur til greina, að hagkvæmt þyki að gera varanlegt slitlag á veg.

Það virðist þannig sýnt, að við verðum að sætta okkur við, að — að heita má — nær allir aðalvegir hér verði með malar slitlagi um nánustu framtíð. Verður þá að leggja mesta áherzlu á að bæta viðhaldið með hagkvæmum vinnubrögðum, svo að vegirnir verði traustari og betri en nú eru þeir, en það þýðir væntanlega enn aukið framlag til viðhalds og endurbóta.

Svo sem hér hefur verið tekið fram, tel ég vegna kostnaðar naumast koma til greina fyrst um sinn að gera varanlegt slitlag nema á tiltölulega fáa kílómetra af öllu þjóðvegakerfinu, og getur það eitt ekki haft nein veruleg áhrif til lækkunar á viðhaldskostnaði veganna í heild, t. d. kostar árlegt viðhald fyrrgreindra 6 vegakafla, samtals að lengd um 73 km, eitthvað nálægt 1.5 millj. kr., og er þar Keflavíkurvegur hæstur, með nær 1.2 millj. kr. hvort árið 1953 og 1954.

Viðhalds- og endurbótakostnaður vegarins frá vegamótum Mosfellssveitarvegur til Akureyrar (um 445 km) kostaði 1953 um 3.6 millj. kr. og 1954 um 4.5 millj. kr. (aukakostnaður um 900 þús. kr. til aðgerða á skemmdum í Skagafirði af skriðuföllum er ekki meðtalin) og Suðurlandsbrautar frá Reykjavík að Ytri-Rangá (um 95 km) 1953 um 1.5 millj. kr. og 1954 um 2.9 millj. kr.

Mér þykir því sýnt, að síðari málgrein tillögunnar muni ekki ná tilætluðum tilgangi, auk þess sem ég tel ekki réttmætt að tala um óhóflega soun fjármuna til vegaviðhaldsins.

Með tilliti til, að viðhald malarveganna þarf enn að bæta mjög með hagkvæmum vinnubrögðum og aukinni þekkingu, þá vil ég leggja til, að síðari málgrein tillögunnar verði breytt nokkuð. Hins vegar er það og vitanlegt, að með bættum vegum lækkar mjög rekstrarkostnaður ökutækjanna, enda er það vissulega einn aðaltilgangur bættra vega að lækka þennan kostnað.

Fyrir nokkrum árum gerði ég yfirlitsáætlun um þennan kostnað, og væri þörf að gera nú aftur slíkt yfirlit. Til þess að gefa hugmynd um hann, má geta þess, að í Noregi er rekstrarkostnaður 150 þús. bifreiða talinn vera um 1400 millj. n. kr., sem er um 8 sinnum hærra upphæð en viðhaldskostnaður allra vega þar í landi. Ef hlutfallið væri svipað hér, mundi rekstrarkostnaður bifreiða hér vera eitthvað ekki fjarri 250 millj. ísl. kr. eða 17—18 þús. kr. á hverja bifreið, sem er æði há upphæð, og mundi vissulega mega lækka þann kostnað verulega með því að verja nokkru fé til frekari endurbóta á vegunum, sérstaklega þar, sem veruleg umferð er.

Virðingarfyllt,

Geir G. Zoëga.

Fjarveitinganefnd Alþingis.

Fylgiskjal II.

VEGAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 4. janúar 1956.

Tillaga til þingsályktunar á þskj. 74 um athugun á möguleikum fyrir vegagerð í stórum stíl og vegaskatti á bíla.

Með bréfi, dags. 17. des., barst mér til umsagnar ofangreind þingsályktunar-tillaga.

Í umsögn, dags. 30. des., um tillögu á þskj. 29 um að gera aðalveg landsins úr varanlegu efni hef ég gert nokkra grein fyrir möguleikum fyrir vegagerð í stórum stíl, að því er snertir að gera aðalveg landsins úr varanlegu efni, og víst til þeirrar greinargerðar um þetta atriði. Eru þar taldir þeir vegakaflar, sem ég tel sérstaklega koma til greina að gera með steypu eða malbikuðu slitlagi.

Í Bandaríkjunum hefur verið nokkuð gert að því að leggja svokallaða „toll-vegi“, þar sem tekinn er vegatollur af öllum bifreiðum, er um veginn fara. Til slíkra vegalagninga er venjulega tekið lán, en vextir og afborganir greitt með tekjum þeim, sem fást af vegatollinum. Eru það ýmist opinberir aðilar eða sérleyfis-hafar, sem taka lánið og annast allar framkvæmdir. Þurfa að vera alveg sérstakar aðstæður, til þess að heppilegt þyki að hafa þessa tilhögun á framkvæmdum, enda eru aðeins örfáir slíkir vegir í Bandaríkjunum. Meðal annars þykir innheimta vegatollsins verða nokkuð kostnaðarsöm, því að innheimtumenn eru á verði við öll vegamót inn á tollveginn. Þykir hentara að nota þetta fyrirkomulag við brýr, og munu vera allmargar stórbrýr með mikilli umferð, þar sem bifreiðar greiða brúartoll. Hvergi í Evrópu hefur þessi tilhögun verið höfð á vegum, að því er mér er kunnugt, nema e. t. v. á einhverjum bifreiðabrautum í Ítalíu, sem fyrst voru byggðar.

Í umsögn minni um tillögu á þskj. 29 um að gera aðalveg landsins úr varanlegu efni geri ég grein fyrir, að nánar tilgreindir 6 vegakaflar, þar sem mest er umferð, ættu að sitja fyrir um slíkar endurbætur. Allt eru þetta stuttir vegaspottar, sem ekki koma til greina í sambandi við vegatoll, nema Keflavíkurvegurinn.

Um hann hagar þannig til, að ég tel rétt, að athugað verði, hvort gerlegt eða hagkvæmt þætti að endurbæta hann og leggja á hann varanlegt slitlag fyrir lánsfé, er endurgreiðist með vegatolli, enda tel ég að allra ráða verði að leita til að koma í framkvæmd gagngerðum endurbótum á þeim vegi.

Kostnaður við slíkar endurbætur má ætla að ekki yrði fjarri 40 millj. kr. Ef gert væri ráð fyrir, að vextir og afborganir yrðu 10—12% á ári, viðhald 1% og innheimta vegatolls 2%, yrðu árleg gjöld 13—15% af stofnkostnaði eða 5—6 millj. kr. Þessar tölur allar eru aðeins til að gefa hugmynd um, hvað hér er um að ræða. Umferð um veginn er nú nálægt 1000 bifreiðar á dag eða nálægt 350000 á ári. Með 15 kr. gjaldi að meðaltali á hverja bifreið mundi væntanlega fást um 5 millj. kr. á ári, og er því sýnt, að þetta er engin fjarstæða, ef fé fengist til framkvæmda. Þó má búast við, að nokkuð dragi úr umferð, ef höfn verður byggð í Njarðvík.

Mér þykir rétt, að mál þetta, sem tillagan fjallar um, verði athugað, en þar sem það er að nokkru leyti sama efnis og tillagan á þskj. 29, legg ég til, að athugun á vegaskatti verði felld inn í þá tillögu, þannig, að bætt verði aftan við fyrri málsgrein hennar: „og hvort tiltækilegt og æskilegt þykir að hafa þann hátt á, að kostnaður við einstaka vegakafla verði endurgreiddur að einhverju eða öllu leyti með sérskatti af bifreiðum, sem um veginn fara.“

Virðingarfyllt,
Geir G. Zoëga.

Fjarveitinganefnd Alþingis.