

Sp.

451. Tillaga til þingsályktunar

[195. mál]

um varanlega gatnagerð í kaupstöðum og kaптúnum.

Flm.: Daniel Ágústínusson, Jón Skaftason, Ingvar Gíslason.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni:

1. Að láta fara fram rannsókn sérfróðra manna á því, úr hvaða efni sé heppilegast að gera varanlegar götur í kaupstöðum og kaптúnum.
2. Að undirbúa löggjöf — að þeirri rannsókn lokinni — um fjárhagslegan stuðning ríkissjóðs við varanlega gatnagerð í kaupstöðum og kaптúnum landsins.

Greinargerð.

Við fluttum þingsályktun þessa á síðasta þingi, en hún varð þá ekki útrædd. Varanleg gatnagerð er eitt stærsta verkefnið hjá flestum kaupstöðum landsins og mörgum kaптúnum næstu árin. Vaknað hefur hreyfing meðal bæjanna hin síðustu ár fyrir framkvæmdum í þessum málum, og sér þegar árangur í nokkrum kaupstöðum. Tvær leiðir hafa einkum verið farnar: malbikun og steinsteypa.

Verkfræðingar, sem eitthvað hafa látið frá sér heyra um varanlega gatnagerð, hafa yfirleitt mælt með malbikun. Ástæðurnar eru einkum þessar:

1. Þar sem fjölþætt kerfi af leiðslum er í götum, sem oft þarf að endurbæta, er langtum auðveldara að brjóta upp malbikið en steypuna og gera þannig við göturnar aftur, að lítið sjái á.
2. Malbikaðar götur eru sléttari og fara betur með ökutækin.
3. Steyptar götur eru 50% dýrari eða jafnvel meir.
4. Vanda þarf betur undirstöðuna fyrir steypa vegi en malbikaða, og getur það oft orðið mikið fjárhagsatriði.

Hins vegar væri steypan sterkari og endingarbetri og því heppilegra efni í þjóðvegina, þar sem ekki væru neinar leiðslur.

Það er því mjög nauðsynlegt, að rannsókn sérfróðra manna fari nú þegar fram um þau atriði, sem tillaga þessi greinir, að tilhlutun ríkisstjórnarinnar, svo að óvefengjanlegur samanburður fái st um malbik og steinsteypu til varanlegrar gatnagerðar eða hvort enn aðrar leiðir koma til greina, eins og t. d. að oliubera vegi og steypa plötur í verksmiðjum og nota þær sem slitlag á götur.

Það er allt of dýrt, að einstök bæjarfélög séu stöðugt að gera tilraunir í þessum málum. Álitsgerð hinna færustu kunnáttumanna ætti hér að geta leitt sannleikann í ljós, svo að ekki þurfi að styðjast við ágizkanir.

Verulegt átak í varanlegri gatnagerð kaupstaða og kaптúna kostar mikið fé. Það er því nauðsynlegt, að stuðningur ríkissjóðs komi hér til. Útvegum lánsfjár leysir þennan vanda ekki. Vextir eru háir og greiðslugetu bæjarfélaganna takmörk sett, enda þarfirnar margvíslegar. Útvegum lána með háum vöxtum — svo að ekki sé rætt um gengisáhættu — gæti orðið bæjarfélögunum bjarnargreiði, þar sem hér er um óarðbærar framkvæmdir að ræða í venjulegri merkingu þess orðs. Stórlán til varanlegrar gatnagerðar fást tæplega nema með ríkisábyrgð. Hinar ábyrgari sveitarstjórnir mundu fara varlega í framkvæmdir, ef greiða þyrfti háa vexti af öllum stofnkostnaðinum. Þær óábyrgari mundu hugsa sér að velta byrðunum á ríkissjóð, ef svo bæri undir, og sjá þá væntanlega flestir, í hvert óefni er komið. Lánaleiðin hefur því augljósa ágalla.

Hér þarf að gera skynsamlega fjárhagsáætlun um varanlega gatnagerð, sem miði m. a. að þessu: Notuð sé sú aðferð, sem ódýrust er, en þó fullkomlega örugg, svo að sem lengstar götur fái byggðar upp fyrir sem minnst fé. Ríkissjóður veiti hæfilegt framlag. Bæjarfélögin leggi strax fram ákveðinn hundraðshluta, og einhver

hluti fengist í innlendu láni með hóflegum vöxtum. Með þessari eða svipaðri tilhögun væri varanleg gatnagerð bæjar- og sveitarfélaga byggð á traustum fjárhagsgrundvelli, sem flestum þeirra ætti ekki að vera um megn, ef tæknileg þjónusta og sameiginleg forusta kæmi frá einhverjum aðila, eins og t. d. gatnagerðarfélagi Sambands ísl. sveitarfélaga. Þar sem hér er um að ræða merkilegt framfaramál kaupstaða og kauptúna í landinu er nauðsynlegt, að lagður verði sá fjárhagsgrundvöllur, sem tryggir örugga framkvæmd, en málið sé ekki byggt á blekkingum, er komi sveitarfélögum í óviðráðanlegt skuldafen.

Um langt árabíl hafa 95 þús. kr. verið á fjárlögum til stuðnings varanlegri gatnagerð í bæjum. Slík fjárhæð skiptir nú orðið litlu máli. Í þessu sambandi má gjarnan á það minna, að ríkið innheimtir nú kr. 1.47 af hverjum benzinlítra í skatt, og er sú upphæð áætluð í heild 75 millj. kr. Þar af eiga 14 aurar að fara í sjóð til vegalagningar milli byggðarlaga, sem gerir 7 millj. kr., og 19 aurar í brúasjóð, sem verða 10 millj. kr., en 114 aurar renna í ríkissjóð, og er sú upphæð áætluð 58 millj. kr. Með þessu móti er langmestur hluti benzínskattsins gerður að venjulegri tekjuöflun fyrir ríkissjóð í stað þess að byggja upp samgöngukerfi landsmanna með ýmsum hætti.

Gatnagerðin er sameiginlegt vandamál allra kaupstaða og kauptúna í landinu. Óviða hafa verið gerðar götur úr varanlegu efni, sem nokkru nemur, og setur það svipmót sitt á marga kaupstaði og kauptún. Víðast hvar verður að notast við hinar frumstæðu malargötur, með misjafnlega slæmum ofaniburði. Þetta veldur því, að farartækin slitna fyrr en ella og viðhald þeirra verður óeðlilega dýrt. Jafnframt er varanleg gatnagerð mjög mikilvægt hreinlætis- og menningarmál fyrir bæina og hvetur íbúa þeirra til snyrtilegrar umgengni á lóðum og húsum.

Við væntum því, að ljóst megi vera, að hér er um mikilvægt framfaramál að ræða, sem varðar stóran hluta þjóðarinnar, sem býr í kaupstöðum og kauptúnum landsins, — enn fremur að nauðsynlegt er að koma fastri skipan á þessi mál með sérstakri löggjöf, eftir að sú rannsókn hefur farið fram, sem þingsályktunartillaga þessi fjallar um.