

# Rannsóknir á bikbundnum slitlögum – sögulegt yfirlit

Pétur Pétursson  
PP ráðgjöf  
petursson.p@gmail.com

## Ágrip

Erindið er að mestu byggt á sögulegum köflum í rannsóknaskýrslum höfundar „Slitlög – Malbiks-rannsóknir – Samantekt rannsóknaverkefnis 2008 til 2019“, sem kom út í mars 2020 og „Slitlög – Klæðing - Samantekt rannsóknaverkefnis 2011 til 2020“, sem kom út í ágúst 2020. Í sögulegu köflunum er talsvert vísað beint í heimildir, allt aftur til ársins 1915, þegar Jón Þorláksson hélt erindi í Verkfræðingafélagi Íslands og var birt í 1. tbl. þess árið 2016. Þar rekur Jón sögu vegagerðar á Íslandi allt frá því að lagabókin Jónsbók kom út 1281. Þar var auðvitað aðallega fjallað um mjög frumstæða vegagerð fyrri alda og svo virðist að engar verulegar breytingar á þeim lögum um vegagerð hafi verið gerðar fyrir en árið 1861.

Jón Þorláksson bendir á að í Jónsbók er lítilsháttar umfjöllun um reiðvegi, hvernig megi ryðja burt trjágreinum og kasta í skóg frá götu, hlið skuli þannig gerð að hægt sé að opna og loka grind af hestbaki og svo framvegis. Segja má að þetta hafi verið einu lögin um vegagerð hérlendis allt til ársins 1861, en þó með lítilsháttar viðbótum í tímans rás. Þannig hafi til dæmis réttarbætur Eiríks konungs Magnússonar (prestahata) verið lögfestar árið 1294, en þar segir meðal annars: „*Skylt er bóndum að gera vegu færa um þver hjeruð og endilöng, þar sem mestur er almannavegur, eftir ráði sýslumanna og lögmanna; sekur eyri hver er eigi vill gera, og leggist það til vegabóta*“. Þarna er sem sagt kveðið á um að bændur skuli halda vegum færum í héruðum á eign kostnað, eða borga annars sektir. Ekki er talið líklegt að sektarfé hafi verið innheimt og lítil bót orðið á reiðvegum eftir réttarbætur konungs.

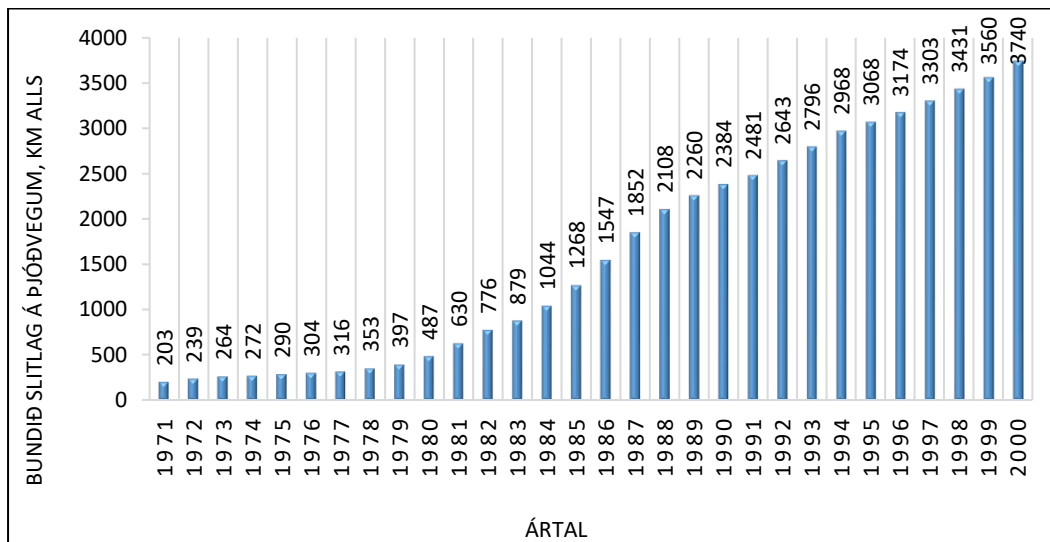
Jón Þorláksson vitnar í konungsbréf frá 1776, sem er einskonar viðauki við hina fornu lagasetningu í Jónsbók, en þar segir að sýslumenn sjái um að árlega séu ruddir vegir um byggðir.... „*Skal ryðja burt öllu grjóti úr veginum, og sprengja með púðri þá steina, sem eru of stórir, ef nokkur maður fæst, sem kann að fara með púðrið*“. Loks nefnir Jón Þorláksson í erindi sínu frá 1915 að það hafi ekki verið fyrir en 1861 að tilskipan kom fram um greiðslur frá hinu opinbera sem merktar skuli til vegagerðar og viðhalds. Þó var varla mikið um að vegir væru vagnfærir á þessum tímum, heldur frekar fyrir reiðhesta og burðarklára. Smátt og smátt urðu fleiri og fleiri vegir akfærir fyrir hestvagna og ýmsar lagabreytingar gerðar til að bæta mætti vegi landsins, t.d. 1893 og 1907.

Árið 1912 var gufuvaltarinn sem kallaður var Bríet Knútsdóttir fluttur til landsins. Sama ár var Austurstræti „macadamiserað“, eða með öðrum orðum malbikað og valtað með Bríeti. Fleiri götur í bænum fengu bundið slitlag í kjölfarið og árið 1918 var lokið við að malbika Suðurgötu alla leið að sálarhliðinu á kirkjugarðshorninu sunnanverðu, Kirkjustræti, Pósthússtræti, Lækjartorg, Lækjargötu að barnaskólanum við Fríkirkjuveg, Bankastræti og Laugaveg að Frakkastíg.

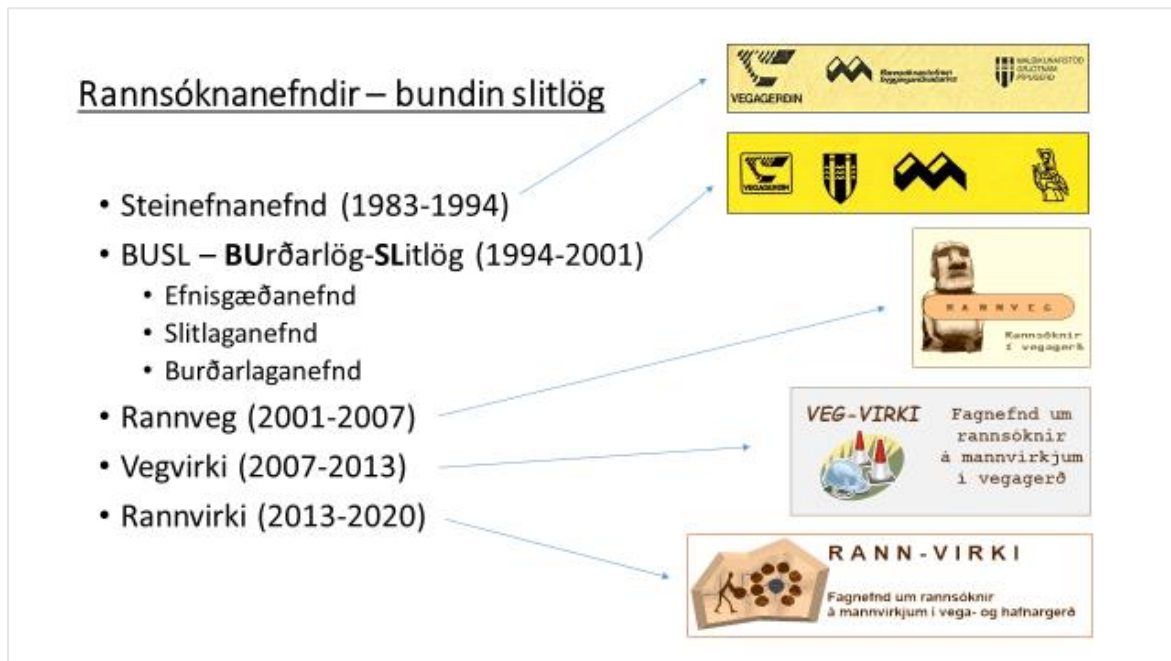


*Gufuvaltarinn Briet við malbikun í Pósthússtræti*

Eiginlegar malbikunarstöðvar, þar sem framleitt var heitblandað malbiki og því síðan ekið heitu á verkstað, voru settar upp í höfuðborginni um og upp úr seinna stríði. Alla tíð síðan hefur malbik verið framleitt í Reykjavík. Á Akureyri var fyrsta malbikunarstöðin sett upp árið 1965, en fram að því hafði eitthvað verið um að handræra og leggja malbik, allt frá árinu 1927. Að öðru leyti voru nánast allir vegir landsins óbundnir, þ.e.a.s. malarvegir í misjöfnu ástandi, þar til að hafist var handa við að leggja olíumöl á valda kafla, fyrst árið 1965. Olíumölin var mun ódýrari í framleiðslu en heitblandað malbik, en að sama skapi mun lakari afurð og entist í mörgum tilfellum illa og þurfti mikið viðhald. Því hóf Vegagerðin tilraunalagnir með klæðingu árið 1978 á Þingvallaveg og Hringveginn undir Hafnarfjalli og sunnan Blönduóss. Þótti tilraunin takast vel og næstu árin á eftir var fyrir alvöru farið að leggja klæðingu á Íslandi. Frá þeim tíma varð í raun stökk í vegalengdum bundinna slitlaga, þar sem lagðir voru allt frá 100 og upp í 300 km af klæðingu á vegakerfið á hverju ári í mörg ár upp úr 1980, sbr. mynd hér að neðan.



Allt frá árinu 1983 hafa rannsóknanefndir sem studdar hafa verið af Vegagerðinni verið samfelldar störfum, meðal annars við rannsóknir á bundnum slitlögum. Þrjár þær fyrstnefndu á myndinni hér að neðan hafa verið samstarfsnefndir, en tvær síðastnefndu hafa verið innanhússnefndir Vegagerðarinnar. Reyndar má segja að Vegvirki og Rannvirki séu sama nefndin, en þó auðvitað með mannabreytingum í tímans rás.



Ekki verður saga bikbundinna slitlaga á Íslandi rakin frekar hér, en aftur vísað á samantektarskýrslurnar sem vitnað er til í upphafi þessa ágríps, sjá <http://www.vegagerdin.is/media/upplýsingar-og-utgafa/Skyrsla-2020-samantekt-malbiks-rannsóknna.pdf> og <http://www.vegagerdin.is/media/rannsóknir/1800-579-skyrsla-2020-Samantekt-klæðingarannsóknna.pdf>. Meginefni skýrslanna er samantekt rannsókna á malbiki og klæðingum á síðustu 10 til 12 árum, með dyggilegum stuðningi rannsóknasjóðs Vegagerðarinnar. Of langt mál væri að kynna niðurstöður þeirra rannsókna í stuttu erindi sem þessu.