

Setning

*Þórir Ingason,
Vegagerðin*

Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar er nú haldin 16. sinn. Segja má að það ríki nokkur íhaldssemi í þessu ráðstefnuhaldi. Ráðstefnan er haldin um mánaðarmótin október/nóvember ár hvert og nú hefur bæst við, að það verða haldnar kosningar til Alþingis daginn eftir ráðstefnuna, rétt eins og fyrir ári síðan.

Varðandi þessa formfestu, sem hefur haldist alveg frá því fyrsta ráðstefnan var haldin árið 2002, má spyrja hvor ástæða sé til breytinga, bæði með tilliti til forms og tímasetningar. Þátttaka í ráðstefnunni hefur verið yfir 150 manns undanfarin 10 ár og nær 200 undir það síðasta. Í þetta sinn eru skráðir yfir 200 þátttakendur sem er met og bara þessar staðreyndir virðast ekki kalla á breytingar. Stefnt er að því að halda næstu ráðstefnu 2. nóvember 2018. (Verður kannski kosið til Alþingis 3. nóvember 2018? Hver veit.)

Í vegalögum er tekið fram að 1,5% af mörkuðum tekjum Vegagerðarinnar skuli renna til rannsóknasjóðs. Ítrekað hefur komið fram að þeim lagabókstaf hafi aldrei verið fylgt. Í nýrri framsetningu fjárlaga er ekki lengur rætt um markaðar tekjur, en gert er ráð fyrir að fjármögnun sjóðsins verði tekin af rekstrarfé stofnunarinnar. Það er auðvitað bara tæknilegt atriði. Það voru engar aukafjárveitingar til Vegagerðarinnar vegna rannsókna. Textinn í vegalögum getur þó talist marklaus með þessari breytingu og grundvöllur sjóðsins er þannig ef til vill ekki eins sterkur og áður. Undirritaður vonast þó til að svipað fjármagn og helst meira verði til ráðstöfunar á komandi árum og verið hefur undanfarið.

Eitt af markmiðum rannsóknasjóðs sem sett eru fram í rannsóknastefnu Vegagerðarinnar er:

- „að stuðla að nýliðun innan fagsviða sem tengjast starfsemi Vegagerðarinnar með samstarfi við háskólastofnanir“.

Það er ef til vill til nokkurra hluta að líta í því sambandi. Til dæmis má spyrja hvernig starfsfólk þarf Vegagerðin í framtíðinni. Erlendis er rætt um að samgöngustofnanir, eða stofnanir eins og Vegagerðin, séu í mun meiri mæli farnar að snúa sér að rekstri og viðhaldi samgöngukerfisins og fléttun þess inn í samfélagið, fremur en uppbyggingu þess. Það er nefnt að það geti leitt til breytinga í samsetningu starfsfólks, þar sem færri tæknimanna verði þörf, það er tæknimanna sem eru að huga að veglínunum, burðarþoli, umferðarfræði, hafnargerð og fleiru slíku en hins vegar þurfi fleiri „generalistar“, hvað svo sem það þýðir. Hérlandis erum við þó enn á því stigi að samgöngukerfið er í uppbyggingu og einnig er mjög mikil þörf á viðhaldi og útvíkkun þess sem til staðar er. Því má gera ráð fyrir að „hefðbundins“ tæknifólks verði áfram þörf í nánustu framtíð. Þannig þarf að hlúa að slíku námi og skapa nýliðun innan tæknigreina sem snerta stofnunina eins og nefnt er í rannsóknastefnunni. Það hefur aðeins verið rætt hvernig standa skuli að þessu. Nefnt hefur verið að auglýsa styrki sem eru beinlínis ætlaðir til námsmanna, eins og til dæmis Orkurannsóknasjóður Landsvirkjunar gerir. Hugsanlega má líka stofna til beinnar samvinnu við einhverjar háskóladeildir um verkefni og svo framvegis. Ekkert hefur þó verið ákveðið í þessum efnum enn. Geta má þess að frá árinu 2005 hafa yfir 30 verkefni sem styrkt hafa verið, tengst meistaranámi við einhvern háskólann og á sama tíma hafa 9 verkefni verið tengd doktorsnámi. Það hefur þannig verið unnið að þessu að einhverju leyti, þó ekki hafi verið um markvissa vinnu að ræða.

Erindi á ráðstefnunni þetta sinn eru fjölbreytt, eins og alltaf og eru um ýmis mál sem snerta starfsemi Vegagerðarinnar. Að þessu sinni voru hins vegar engin veggspjöld eins og verið hefur undanfarin ár. Ár hvert eru um 90 verkefni styrkt. Aðeins hluti þeirra komast hér að, en

skýrslur um vel flest verkfenin má finna á vef Vegagerðarinnar. Stutt ágríp fyrirlestra dagsins er að finna á vef stofnunarinnar og glærur sem fyrirlesarar nota, verða einnig settar þar inn að ráðstefnunni lokinni.

Ráðstefnustjóri er G.Pétur Matthíasson, upplýsingafulltrúi Vegagerðarinnar.