

Nd.

113. Frumvarp til vegalaga.

[95. mál]

(Lagt fyrir Alþingi á 84. löggjafarþingi, 1963.)

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Orðið vegur merkir í lögum þessum akbraut, land og mannvirki, sem að staðaldri eru nauðsynleg, til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.

Til vegar teljast því, auk vegstæðis og vegar, vegbekkir, skurðir, sneiðingar, fyllingar, ræsi, öryggisgrindur, biðstæði, bifreiðastæði og umferðaljós.

Til vega teljast enn fremur brýr, jarðgöng og ferjubryggjur, í beinu sambandi við vegi, svo og vetrarvegir.

2. gr.

Opinber vegur er hver sá vegur, sem ætlaður er almenningi til frjálsrar umferðar og kostaður er af fé ríkis eða sýsluvegasjóðs.

3. gr.

Veghald merkir vegagerð og viðhald vega.

Veghaldari er sá aðili, er sér að öllu leyti um veghald.

4. gr.

Ákvæði laga þessara um vegagerð gilda einnig um breikkun, breytingar og umbætur vega, nema annað sé ákveðið í lögum eða leiði af eðli málsins.

5. gr.

Pegar vegagerð er ákveðin samkvæmt mældri veglínu og fé veitt til hennar, skulu ákvæði laga þessara taka gildi um vegalagninguna, að svo miklu leyti sem við á.

6. gr.

Lög þessi gilda ekki um götur í kaupstöðum eða kauptúnum, nema sérstaklega sé ákveðið í lögum.

II. KAFLI

Um stjórn vegamála og veghald.

7. gr.

Ráðherra sá, er fer með samgöngumál, hefur yfirstjórn allra vegamála. Til þess að stjórnna framkvæmdum í þessum málum skipar forseti Íslands vegamála-

stjóra, er veitir Vegagerð ríkisins forstöðu, en ráðherra skipar honum verkfræðinga og aðra starfsmenn eftir þörfum, að fengnum tillögum hans.

8. gr.

Vegagerð ríkisins er veghaldari allra opinberra vega samkvæmt lögum þessum.

9. gr.

Heimilt er Vegagerð ríkisins að fela hlutaðeigandi bæjar- eða sveitarstjórn að nokkru eða öllu leyti lagningu og viðhald þeirra gatna í borgum, kaupstöðum eða kauptúnum, sem teljast þjóðvegir, samkv. reglugerð, svo og sýslunefndum að annast sýsluvegi á sama hátt.

Nú er heimild 1. mgr. notuð, og skal þá Vegagerð ríkisins hafa eftirlit með, að lagning og viðhald vega þeirra eða gatna, sem um er að ræða, sé framkvæmt á viðunandi hátt. Sé um vanrækslu að ræða að dómi Vegagerðar ríkisins, skal hún gefa bæjar- eða sveitarstjórn fyrirmæli um að framkvæma nauðsynlegar umbætur innan hæfilegs frests.

III. KAFLI

Um vegáætlun.

10. gr.

Vegagerð ríkisins semur vegáætlun fyrir þjóðvegi, aðalfjallvegi og fjallvegi til fimm ára í senn, til leiðbeiningar um skiptingu þess fjár, sem til ráðstöfunar er hverju sinni til vegagerðar. Skal áætlunin annars vegar gera grein fyrir þeim framkvæmdum, sem fyrirhugaðar eru á tímabilinu, en hins vegar þeirri fjáröflun, sem gert er ráð fyrir vegna þeirra.

11. gr.

Í vegáætlun skulu taldar nýbyggingar þjóðvega á þeim tíma, sem áætluninni er ætlað að gilda. Enn fremur áætlaður kostnaður við vegaviðhald og annar kostnaður Vegagerðar ríkisins á sama tímabili.

Í vegáætlun um nýbyggingar skal vera sundurliðuð áætlun um heildarkostnað hvers mannvirkis, kostnað þess á öllu áætlunartímabilinu og á hverju ári þess. Þegar um minniháttar framkvæmdir er að ræða, má áætlunin ná til flokka framkvæmda í stað einstakra verka.

12. gr.

Í vegáætlun skal þjóðvegum skipað í flokka eftir þeim reglum, sem hér fara á eftir:

- Hraðbraut A: Vegur, þar sem innan 20 ára má búast við yfir 10 þúsund bifreiða umferð á dag yfir sumarmánuðina. Skal stefnt að fjórfaldri akbraut með varanlegu slitlagi.
- Hraðbraut B: Vegur, þar sem innan 10 ára má búast við 1000—10000 bifreiða umferð á dag yfir sumarmánuðina. Skal stefnt að tvöfaldri akbraut með varanlegu slitlagi.
- Þjóðbraut: Vegur, sem nær til 1000 íbúa svæðis. Skal stefnt að malarvegi með tvöfaldri akbraut.
- Landsbraut: Vegur, sem er minnst 2 km langur og nær a. m. k. til fjögurra býla, þannig að hann nái að fjórða býli frá vegarenda. Vikja má frá þessari reglu, ef um er að ræða kirkjustað, opinberan skóla eða heilshæli. Sömu leiðis má, þar sem aðalfjallvegur liggur upp úr byggð, telja landsbraut að innsta býli.

13. gr.

Í reglugerð skulu settar reglur um gerð þjóðvega í hverjum flokki, svo sem um breidd vega, fjarlægð skurða og girðinga, burðarþol og önnur tæknileg efni.

14. gr.

Vegáætlun öðlast gildi, er Alþingi hefur samþykkt hana.

15. gr.

Vegáætlun skal endurskoðuð, er hún hefur gilt í þrjú ár.

Ráðherra á frumkvæði að endurskoðun og gerir Alþingi grein fyrir, hvort hann telur þvegna breyttra aðstæðna nauðsynlegt að breyta vegáætlun eða ekki.

Nú er lagt til, að vegáætlun verði breytt, og skulu þær tillögur þá rökstuddar og sundurliðaðar á sama hátt og við samningu áætlunarinnar.

16. gr.

Heimilt skal ráðherra að ákveða, að fengnum meðmælum vegamálastjóra, að ráðizt skuli í framkvæmdir, sem ekki er gert ráð fyrir í vegáætlun, ef til hafa komið atvik, sem ekki voru fyrirsjáanleg, er áætlunin var samin, og ekki þykir unnt að bíða endurskoðunar eða nýrrar áætlunar.

17. gr.

Vegagerð ríkisins semur í samráði við sýslunefndir framkvæmdaáætlun fyrir sýsluvegi, til fimm ára í senn, og skal sú áætlun endurskoðuð, er hún hefur gilt í þrjú ár.

Sýsluvegaáætlun öðlast gildi er sýslunefnd hefur samþykkt og samgöngumálaráðherra staðfest hana.

18. gr.

Ákvæði þessa kafla gilda, eftir því sem við getur átt, um sýsluvegi.

IV. KAFLI

Um sýsluvegi.

19. gr.

Í hverri sýslu skal vera sýsluvegasjóður. Sýslunefndir gera samþykktir fyrir sýsluvegasjóði, og öðlast þær gildi, er ráðherra hefur staðfest þær.

Í sýsluvegasjóðssamþykkt skulu sýsluvegir taldir upp. Ekki má taka í tölu sýsluvega vegi, sem eru styttri en 200 m.

Sýsluvegur skal aldrei teljast ná nær býli en 200 m, ef hann endar þar.

20. gr.

Kostnaður við lagningu og viðhald sýsluvega greiðist af fé sýsluvegasjóðs, sbr. þó 52. gr.

21. gr.

Hvert hreppsfélag greiðir árlega í sýsluvegasjóð sem samsvarar andvirði þriggja dagvinnustunda fyrir hvern íbúa, miðað við kaupgjald í almennri verkamannavinnu hjá Vegagerð ríkisins 1. desember hið næsta ár áður en gjaldið er lagt á. Ákveður sýslumaður gjald hvers hrepps og tilkynnir oddvita fyrir 1. marz. Skal það greitt í einu lagi úr sveitarsjóði, eigi síðar en á næsta manntalsþingi.

22. gr.

Hreppsnefnd jafnar þeirri upphæð, sem hreppi ber að greiða í sýsluvegasjóð samkvæmt 21. gr., niður eftir sömu reglum og öðrum útgjöldum hreppsins, og skal hreppsnefndaroddviti eða sveitarstjóri greiða sýslumanni framlag það, sem hreppnum í heild ber að greiða samkvæmt 21. gr., á manntalsþingi.

23. gr.

Nú á einhver fasteign í hreppi eða kaupþúni, aðra en jörð í fastri ábúð eða jarðarhluta, en er þar þó ekki útsvarsskyldur eða greiðir þar ekki útsvar eftir

sömu reglum og aðrir, og skal hann þá greiða vegaskatt af eign sinni í sýsluvegasjóð. Skattur þessi greiðist á manntalsþingi.

Vegaskattur skal nema 6 af þúsundi af virðingarverði mannvirkja, en 12 af þúsundi af virðingarverði landa og lóða, hvort tveggja miðað við fasteignamat.

Gjald þetta hefur lögtaksrétt.

24. gr.

Undanskildar vegaskatti samkvæmt 23. gr. eru allar kirkjur, skólahús, sjúkrahús, þinghús og vitar. Ráðherra er heimilt, eftir tillögum sýslunefndar, að ákveða, að eyjar, sem eru sjálfstæð hreppsfélög, greiði ekki framlag til sýsluvegasjóðs, enda annist hreppsfélagið sjálft um vegakerfi sitt að öllu leyti.

25. gr.

Nú gerir sýsluvegaáætlun ekki ráð fyrir framkvæmdum eða innstæða í sýsluvegasjóði nægir til framkvæmda og viðhalds næsta ár að dómi sýslunefndar, og skulu þá tekjur sýsluvegasjóðs það ár renna til þjóðvega í viðkomandi sýslu.

26. gr.

Í verzlunarstöðum, sem eru hreppsfélög út af fyrir sig, skal hálfur vegaskatturinn renna í sveitarsjóð, ef hreppsfélagið ver til vega- eða gatnagerðar innan hrepps á því ári a. m. k. jafnmiklu fé úr sveitarsjóði.

27. gr.

Oddviti sýslunefndar semur árlega reikning sýsluvegasjóðs. Skal reikningur undanfarins árs lagður fram á sýslufundi til samþykktar og gilda þar um sömu reglur sem um sýslusjóðsreikninginn. Sýslunefnd semur tillögur um sýsluvegaáætlun samkvæmt ákvörðun 17. gr. Sýslunefnd semur einnig árlega áætlun um tekjur sýsluvegasjóðs yfirstandandi ár, svo og áætlun um útgjöld sýsluvegasjóðs, með hliðsjón af staðfestri sýsluvegaáætlun.

Framangreindar áætlanir, svo og reikning sýsluvegasjóðs, skal oddviti sýslunefndar senda vegamálastjóra að loknum sýslufundi.

28. gr.

Af tekjum vegamála skv. XIV. kafla laga þessara skal árlega veita upphæð, sem sé eigi lægri en tvöföld heildarupphæð innheimtra sýsluvegasjóðsgjalda um allt land næsta ár á undan því ári, er fjárlög eru samin.

Vegamálastjóri annast skiptingu á framlagi ríkissjóðs samkvæmt 1. mgr. Skal framlag til sýslu aldrei vera lægra en helmingur þess, er hún lagði til sýsluvegasjóðs það ár, sem ríkissjóðsframlagið miðast við. Að öðru leyti skal við skiptingu ríkisframlags aðallega miða við notkun og lengd sýsluvega í hverri sýslu, en jafnframt skal þó höfð hliðsjón af því, hve mikill hluti veganna er lagður, ruddur eða ekki akfær.

V. KAFLI

Um þjóðvegi í kaupstöðum og kauptúnum.

29. gr.

Í kaupstöðum skulu götur og vegir lagðir þar sem ákveðið er í skipulagsuppdrætti. Í kauptúnum gildir sama, ef skipulagsuppdráttur hefur verið gerður, ella ákveður hreppsnefnd, hvar götur og vegir skuli liggja innan kauptúnsins.

Bæjarstjórn eða hreppsnefnd ákveður um gerð gatna og vega.

30. gr.

Ráðherra ákveður með reglugerð, að fengnum tillögum vegamálastjóra, hvaða vegir í kaupstöðum og kaптúnunum, sem hafa 300 íbúa eða fleiri, skuli teljast þjóðvegir. Við samningu tillagna sinna skal vegamálastjóri leita álits hlutaðeigandi sveitarstjórnar og Skipulagsnefndar ríkisins.

Við ákvörðun á því, hvaða vegir skuli teljast þjóðvegir samkvæmt þessum kafla, skal miðað við eftirfarandi:

- 1) Eðlilegt sambengi vegakerfisins sé ekki rofið.
- 2) Um sé að ræða helztu umferðarleið um viðkomandi byggðarlag, sé um margar leiðir að velja.
- 3) Greið leið fáist að þeim stöðum byggðarlagsins, sem mikilvægastir eru fyrir athafnalíf staðarins, ef vegurinn endar þar.

31. gr.

Áður en vegagerð hefst, skal sveitarstjórn láta gera tæknilega og fjárhagslega áætlun um verkið, og er hún háð samþykki vegamálastjóra.

32. gr.

Árlega skal veita ákveðna fjárhæð til lagningar þjóðvega í kaupstöðum og kaптúnunum, sem hafa 300 íbúa eða fleiri, og skal skipting fjárens fara eftir íbúafjölda. Skal árlegt framlag vera sem næst 11 af hundraði af heildartekjum vegamála það ár, samkvæmt XIV. kafla laga þessara.

Nú hefur verið ákveðið í reglugerð, hvaða götur teljist þjóðvegir innan kaupstaða eða kaптúna, og skal þá hluta viðkomandi sveitarfélags samkv. 1. mgr. einöngu varið til lagningar þeirra og viðhalds.

Kostnað við holræsi, færslur á leiðslum, gangstéttir, umferðarljós, götulýsingu og því um líkt greiðir hlutaðeigandi sveitarfélag.

Þegar lagningu vega samkv. 2. mgr. er lokið að dómi vegamálastjóra, skal sveitarstjórn verja sínum hluta fjárframlags samkv. 1. mgr., að frádregnum viðhaldskostnaði þjóðveganna, til almennrar gatnagerðar.

33. gr.

Vegagerð ríkisins lítur eftir viðhaldi þjóðvega samkvæmt þessum kafla.

Nú telur vegagerðin, að viðhald þjóðveggar sé vanrækt, og ekki fæst úr því bætt, og getur þá vegagerðin látið framkvæma nauðsynlegt viðhald, sem kostað skal af ríkisframlagi til byggðarlagsins.

34. gr.

Af heildarframlagi því, sem veitt er til lagningar þjóðvega í kaupstöðum og kaптúnunum samkv. 32. gr., skal árlega halda eftir 10 af hundraði, og skal því fé ráðstafað eftir tillögu vegamálastjóra til að flýta framkvæmdum þar sem sérstök ástæða þykir til að ljúka ákveðnum áfanga, eða til að stuðla að hagkvæmari vinnubrögðum.

Þrátt fyrir aukaframlag samkv. 1. mgr., skal einstakt byggðarlag ekki bera meira úr býtum á 5 ára tímabili eftir fyrstu aukagreiðslu, af framlagi samkv. 32. gr., en því ber, miðað við íbúafjölda.

35. gr.

Ráðherra setur með reglugerð nánari ákvæði um eftirlit með því, að fé því, sem sveitarfélögum er veitt samkv. 32. gr., sé varið á þann hátt, sem löggin gera ráð fyrir.

36. gr.

Kostnaður við vegagerð og vegaviðhald, annarra vega en þjóðvega, í kaupstöðum greiðist úr bæjarsjóði, en í kauptúnum, sem eru hreppsfélög út af fyrir sig, úr sveitarsjóði.

VI. KAFLI

Um einkavegi.

37. gr.

Einkavegir eru þeir vegir, sem ekki teljast þjóðvegir, sýsluvegir eða fjallvegir, liggja utan skipulagsskyldra svæða og eru kostaðir af einstaklingum, fyrirtækjum eða opinberum aðilum.

38. gr.

Ráðherra getur, að fengnum tillögum vegamálastjóra, heimilað eignarnám lands til lagningar tiltekinna einkavega, enda komi fullar bætur fyrir. Bætur skulu ákveðnar samkvæmt reglum X. kafla.

Ráðherra getur bundið eignarnámsheimild fyrir einkavegi samkv. 1. mgr. viss-um skilyrðum, svo sem um gerð og frágang vegarins, umferðarrétt um hann, viðhald og tengingar við opinbera vegi.

39. gr.

Ríkissjóður ábyrgist greiðslu bóta samkv. 38. gr., en getur krafist þann, sem bætur á að greiða, um tryggingar, sem gildar eru metnar, þar á meðal fyrir matskostnaði.

40. gr.

Þegar einkavegur er notaður sem umferðarleið að fleiri eignum en einni, eru allir eigendurnir skyldir að halda veginum við, í hlutfalli við not þeirra af honum. Ákvæði þetta breytir í engu áunnum réttindum eða ákvörðunum um viðhald vegarins. Viðhaldsskyldu geta eigendur uppfyllt með því að láta í té efni eða vinnu eða með fjárframlögum.

Það, sem hér hefur verið ákveðið um viðhald einkavega, skal við sömu aðstæður gilda um endurbætur og endurbyggingu vegar.

41. gr.

Nú verða þeir, sem einkaveg nota, ekki á eitt sáttir um, hverjir hafi rétt til nota af veginum eða um greiðslu viðhaldskostnaðar, og getur þá hver þeirra krafist mats samkvæmt reglum 60. gr.

Þegar $\frac{2}{3}$ þeirra, sem afnotarétt hafa af veginum, eru sammála um, hvernig mæta skuli sameiginlegum útgjöldum, eru þær ákvarðanir bindandi fyrir hina, þar á meðal að kostnaður skuli að einhverju eða öllu leyti greiðast af umferðargjaldi.

Þegar skipting kostnaðar hefur verið ákveðin með samkomulagi eða mati, getur endurskoðun ekki farið fram, fyrr en liðin eru 5 ár frá síðustu ákvörðun, nema réttihafar séu sammála um annað.

Útgjöldum, sem einn eða fleiri réttihafar hafa haft af viðhaldi og ekki hefur verið skipt, er ekki hægt að krefjast skipt með matsgjörð, eftir að liðin eru 3 ár frá því að stofnað var til þeirra.

42. gr.

Meiri hluti réttihafa getur ákveðið, að réttihafar velji stjórn eða eftirlitsmann með veginum, til þriggja ára í senn.

Stjórn vegarins eða eftirlitsmaður skal sjá um, að viðhaldsskyldu sé fullnægt, eins og til er tekið í mati eða samkomulagi, og sker úr ágreiningi í því sambandi.

Stjórn eða eftirlitsmaður getur bannað umferð um veginn til að forða veginum frá skemmdum. Vanræki einhver, sem til þess er skyldur, að halda veginum við að sínum hluta, getur stjórnin látið framkvæma viðhald á hans kostnað.

43. gr.

Einkavegir, sem opnir eru fyrir almenna umferð, eru háðir eftirliti Vegagerðar ríkisins, bæði að því er varðar gerð og viðhald. Virðist vegagerðinni vegi áfátt í því efni, þannig að hætta geti stafað af, skal tafarlaust tilkynna það viðkomandi lögreglustjóra og gera tillögur til úrbóta. Lögreglustjóri getur skyldað eiganda að framkvæma úrbætur og stöðvað vegagerð eða bannað umferð um veginn, þar til bót hefur verið á ráðin.

VII. KAFLI

Um fjallvegi, ferjuhald, sæluhús o. fl.

44. gr.

Fjallvegir eru þeir vegir yfir fjöll og heiðar, sem vegamálastjóri ákveður og eigi teljast til neins annars vegaflokks.

Aðalfjallvegir, sem tengja saman landshluta, skulu taldir sérstaklega í vegáætlun samkv. 10. gr.

45. gr.

Kostnaður við fjallvegi greiðist úr ríkissjóði, samkvæmt vegáætlun.

46. gr.

Vegagerð ríkisins er heimilt að aðstoða nýbýlastjórn við lagningu nýbýlavega og samtök hestamanna við gerð reiðvega, enda sé kostnaður greiddur af sérstakri fjárveitingu í fjárlögum eða á annan hátt.

47. gr.

Kostnað við bifreiðaferjur til flutnings yfir vötn eða firði og við lendingarbætur og bryggjur í sambandi við þær er heimilt að greiða úr ríkissjóði og telja með öðrum kostnaði vegamála.

48. gr.

Lögferjuskylda skal vera hin sama og nú er. Sýslunefndir hafa eftirlit með því, hver í sinni sýslu, að lögferjumenn haldi lögferjum vel við og gæti skyldu sinnar að öðru leyti, eftir nánari reglum, sem sýslunefnd setur á hverjum stað.

Ekki má sýslunefnd hækka lögferjugjöld né afnema lögferju, nema með samþykki vegamálastjóra.

Nú samþykkir sýslunefnd að lækka lögferjugjöld, en lögferjumaður vill ekki hlíta samþykkt sýslunefndar, og skal þá málinu skotið til úrskurðar vegamálastjóra.

49. gr.

Nú vill sýslunefnd setja lögferju þar sem ekki var lögferja áður, og skulu þá taka við henni landeigandi og ábúandi, en geta krafist þess, að ferjan sé lögð þeim til í upphafi. Ferjugjöld skulu, ef samkomulag næst ekki, ákveðin af óvilhøllum, dómkvöddum mönnum.

50. gr.

Nú verða ábúendaskipti á býli því, er lögferja fylgir, og má viðtakandi þá krefjast þess, að honum sé metið álag á ferjuna.

51. gr.

Sæluhús skal gera á fjallvegum og annars staðar þar, er þurfa þykir, og telst kostnaður við byggingu þeirra með vegagerðarkostnaði, en kostnaður við viðhald þeirra og rekstur með viðhaldskostnaði.

VIII. KAFLI

Um greiðslu brúargerðarkostnaðar á sýslu-, einka- og fjallvegum.

52. gr.

Kostnaður við brýr á sýsluvegum greiðist þannig:

- 1) Kostnaður við brýr styttri en 4 m telst með vegagerðarkostnaði.
- 2) Kostnað við brýr yfir 4—10 m haf má greiða úr ríkissjóði að $\frac{1}{4}$ hluta og úr sýsluvegasjóði að $\frac{3}{4}$ hlutum.
- 3) Kostnað við brýr yfir 10 m haf eða lengra má greiða að fullu úr ríkissjóði.
- 4) Kostnað við viðhald brúa á sýsluvegum skal telja með viðhaldskostnaði sýsluvega.

53. gr.

Kostnað við brýr á einkavegum yfir 4 m haf og lengra má greiða allt að hálfu úr ríkissjóði, gegn framlagi frá hlutaðeigendum að öðru leyti.

54. gr.

Kostnað við brýr á fjallvegum má greiða að öllu leyti úr ríkissjóði.

IX. KAFLI

Um bráðabirgðaafnot lands.

55. gr.

Vegagerð ríkisins er heimilt að framkvæma rannsóknir og byrjunarathuganir, sem nauðsynlegar eru við undirbúning vegagerðar, á hvaða landi sem er. Merki, hæla, vörður eða því líkt, sem vegagerðin hefur sett til að marka mælda veglínu, má ekki nema burt án leyfis hennar. Leit að efni til vegagerðar má vegagerðin gera hvar sem vera skal.

56. gr.

Vegagerð ríkisins eru heimil afnot lands fyrir geymslu efnis og fyrir bæki- stöðvar vinnuflokka við lagningu eða viðhald vegar.

57. gr.

Skylt er landeiganda að leyfa, að vatni, sem veita þarf frá vegi, sé gerð framrás um land hans.

Til framkvæmdar vetrarviðhaldi má vegagerðin ryðja snjó af vegi út fyrir veginn, ef með þarf.

58. gr.

Um bætur fyrir bráðabirgðaafnot lands fer eftir ákvæðum X. kafla, eftir því sem við á.

X. KAFLI

Um eignarnám, jarðrask, átroðning o. fl.

59. gr.

Hver landeigandi er skyldur til að láta af hendi land það, er þarf undir vegi eða til breytingar eða breiðkunar eða viðhalds vegum, svo og leyfa, að efni til

vega sé tekið í landi hans, hvort heldur er grjót, möl eða önnur jarðefni, enda komi fullar bætur fyrir. Bætur fyrir jarðrask og eignarnám á óyrktu landi skulu því aðeins greiddar, að þeirra sé krafizt og álitid verði, að landeigandi hafi beðið skaða við það.

Bætur fyrir jarðrask og eignarnám vegna vegar teljast með kostnaði vegarins.

60. gr.

Bætur fyrir eignarnám, jarðrask og átroðning þann, er nýr vegur kann að hafa í för með sér, má ákveða eftir samkomulagi milli landeiganda og umboðsmanns þeirra, sem bætur eiga að greiða. Nú næst ekki samkomulag, og skal þá ákveða bætur með mati tveggja dómkvaddra manna, að tilkvöddum báðum málsaðilum. Kostnað við matið greiðir landeigandi, ef upphæð sú, er honum er metin, er nær því, sem honum hefur verið boðið, en því, sem hann hefur krafizt, ella telst kostnaðurinn við matið með skaðabótakostnaðinum.

Nú vill annar hvor málsaðili eigi una mati, og getur hann þá krafizt yfirmats, en gera skal hann það innan mánaðar frá því matsgerð er lokið. Yfirmat skal framkvæmt af þremur dómkvöddum mönnum. Kostnað við yfirmat greiðir sá, sem þess hefur krafizt, ef matsupphæðinni verður ekki breytt honum í vil meira en 10 af hundraði af matsupphæð undirmatsins, ella telst hann með öðrum skaðabótakostnaði.

61. gr.

Mat skal fara fram á vettvangi, þá er jörð er snjólaus. Við matið skal taka tillit til árlegs afrakstrar af landi því, er um ræðir, svo og til þess, hvort girðingar þurfi að flytja eða nýjar að setja, og athuga vandlega allt það, er getur haft áhrif á verðmæti þess, er meta skal. Sérstaklega skal taka tillit til þess, ef ætla má, að land hækki í verði við vegagerðina. Nú leggst eldri stigur eða vegur niður við lagningu nýs vegar og fellur til landeiganda, og skal þá við matsgerðina meta sérstaklega hið gamla vegarstæði eða götutroðninga og draga frá upphæð þeirri, er landeiganda er metin fyrir eignarnám lands fyrir hinn nýja veg eða jarðrask, er leiðir af lagningu hans. Bætur fyrir átroðning skal eigi meta í slíkum tilfellum, nema sannað verði, að meiri átroðningur stafi af hinum nýja vegi en af hinum eldri vegi eða stíg.

62. gr.

Landeigandi á bætur allar fyrir eignarnám, jarðrask og átroðning, en sé jörð leigð öðrum, greiði landeigandi honum 5 af hundraði árlega af skaðabótaupphæðinni, meðan leigusamningur sá er í gildi, sem var, þegar bæturnar voru ákveðnar. Ábúandi á þó bætur fyrir skemmdir á mannvirkjum þeim, sem eru hans eign, og skal meta þær sérstaklega.

63. gr.

Skaðabóta, er af vegagerð eða vegaviðhaldi leiðir, skal krefjast innan árs frá því, er verk það var unnið, sem skaðanum olli, ella fellur réttur til skaðabóta niður.

XI. KAFLI

Um viðhald og reglur fyrir umferð á opinberum vegum.

64. gr.

Þegar vegur er fullgerður eða almenn umferð hefur verið leyfð um hann, skal honum haldið við, eftir því sem aðstæður leyfa, þannig að hann gegni sem bezt hlutverki sínu.

65. gr.

Vegagerðin skal, svo fljótt sem við verður komið, eftir að hún hefur fengið vitneskju um vegaskemmdir, sem hættulegar eru umferð, ~~laka~~ gera við þær eða merkja hina hættulegu staði, þar til viðgerð hefur farið fram.

Vegagerð ríkisins er ekki ábyrg fyrir tjóni, sem hljóttast kann af slysum á opinberum vegum, nema um sé að ræða stórkostlegt gáleysi af hendi starfsmanna hennar og sannað sé, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, þótt ökumaður hefði sýnt ýtrustu varkárni.

66. gr.

Nú þykir ástæða til að halda vegi akfærum með snjómokstri að vetrarlagi, og skal þá telja þann kostnað með öðru viðhaldi vegarins. Heimilt er vegamálastjóra að binda slíkt vetrarviðhald því skilyrði, að allur slíkur kostnaður eða nokkur hluti hans verði endurgreiddur með framlagi úr héraði, sé um þjóðveg að ræða. Sömu heimild hefur sýslunefnd, að því er sýsluvegi snertir.

67. gr.

Vegamálastjóri getur sett þær reglur fyrir umferð, sem nauðsynlegar eru, til þess að girða fyrir skemmdir á vegum eða til þess að greiða fyrir umferð, svo sem um hámarksþunga bifreiða, er fara mega um ákveðna vegarkafla.

Vegamálastjóri getur enn fremur bannað umferð ökutækja þann tíma árs, sem hættast er við skemmdum á vegum. Einnig getur vegamálastjóri bannað alla umferð ökutækja um vegi, sem hættulegir eru vegna skemmda eða af öðrum slíkum orsökum, þar til viðgerð er lokið.

XII. KAFLI

Um öryggi vega o. fl.

68. gr.

Heimilt er vegamálastjóra að banna, að hús verði reist eða önnur mannvirki gerð innan marka fyrirhugaðs vegar, sem mælt hefur verið fyrir og markað. Má slíkt bann vera í gildi í allt að 3 árum hverju sinni.

69. gr.

Byggingar, leiðslur eða önnur mannvirki, föst eða laus, má ekki staðsetja, nema leyfi vegamálastjóra komi til, nær vegi en 15 m frá miðlinu landsbrauta, 20 m frá miðlinu þjóðbrauta og 30 m frá miðlinu hraðbrauta. Verði ágreiningur um, hvar miðlína vegar muni verða, sker vegamálastjóri úr. Þar sem þjóðvegur liggur um skipulagt svæði, skal fjarlægð bygginga frá vegi ákveðin í samræmi við skipulag.

Vörupalla eða vöruskýli vegna mjólkurflutninga skal heimilt að setja nær vegi en um getur í 1. mgr., þó ekki nær en svo, að bifreið geti staðnæmzt við skýlið utan akbrautar.

Loftlínur má ekki strengja yfir veg, nema lægsti hluti línu sé a. m. k. 5 metra frá yfirborði vegar.

70. gr.

Vegamálastjóri getur ákveðið, að fjarlægð mannvirkja frá vegi, samkvæmt 69. gr., skuli aukin. Enn fremur getur vegamálastjóri leyft, að fjarlægð verði minnkuð á tilteknum köflum, ef sérstakar ástæður eru fyrir hendi, enda sé ekki um varanleg mannvirki að ræða, en slík leyfi eru þó ætíð afturkallanleg.

71. gr.

Óheimilt er að reisa mannvirki, nema með leyfi vegamálastjóra, við vegamót á svæði, sem takmarkast af heinum línun milli punkta á miðlinu vega, 40 m frá skurðpunkti þeirra. Vegamálastjóri getur, ef sérstaklega stendur á, fært út mörk þessi, allt að 150 m.

72. gr.

Óheimilt er að grafa framræsluskurði nær vegi en 15 m frá vegmiðju landsbrautar eða þjóðbrautar og 30 m frá miðju hraðbrautar. Einnig er óheimilt að leggja uppgröft úr skurðum að vegi, nema að fengnu leyfi vegagerðarinnar.

73. gr.

Óheimilt er að gera skurði eða önnur mannvirki, sem aukið geta vatnsrennsli í vegskurðum, án leyfis vegagerðarinnar. Enn fremur er óheimilt að leiða holræsi úr íbúðarhúsum, verksmiðjum eða þess háttar í vegskurði. Bannað er og að kasta sorpi eða hvers konar úrgangi á vegi, í vegskurði eða svo nærri vegum, að til lýta sé eða óþæginda.

74. gr.

Girðingar má ekki setja nær vegi en ákveðið er í reglugerð samkvæmt 13. gr. laga þessara.

75. gr.

Um grjótgarða, torfgarða og skiðgarða gilda ákvæði 69. gr.

76. gr.

Enginn má gera girðingu yfir veg með hliði á veginum án leyfis vegamálastjóra, nema um einkaveg sé að ræða. Sama bann gildir þar sem mælt og markað hefur verið fyrir vegi, enda hafi vegamálastjóri tilkynnt jarðarabúanda, hvar mælt hefur verið.

77. gr.

Nú er leyft að gera girðingu yfir veg með hliði á veginum, og skal þá grind vera í hliðinu, að minnsta kosti 4 metrar á breidd, þannig gerð, að hún haldist opin af sjálfu sér, meðan ekið er um hliðið. Skylt er vegfarendum að loka hliðinu á eftir sér.

Vegamálastjóra er heimilt að afturkalla með eins árs fyrirvara gefið leyfi til þess að gera girðingu yfir veg með hliði á veginum.

78. gr.

Skylt er að halda við girðingum, svo að aldrei geti þær hindrað eða bagað umferð um veginn. Þyki þessa ekki gætt, er vegagerðinni heimilt að framkvæma viðgerð á kostnað þess, sem að réttu ber að halda girðingunni við.

Vegagerðinni er heimilt að flytja girðingar og fjarlægja tré og annan gróður, ef nauðsyn ber til af öryggisástæðum eða til framkvæmdar viðhaldi, svo sem snjó-mokstri.

79. gr.

Nú liggur vegur, stigur eða götutroðningur yfir land manns og telst eigi til neins vegaflokks, og er landeiganda þá heimilt að gera girðingu yfir þann veg, með hliði á veginum, en eigi má hann læsa hliðinu né með öðru móti hindra umferð um þann veg, nema sveitarstjórn leyfi.

Ákvörðun sveitarstjórnar, samkv. 1. mgr., má leggja undir úrskurð vegamálastjóra.

80. gr.

Nú er lagður vegur gegnum land manns, og á hann þá rétt á að fá óhindraðan aðgang að veginum á einum stað frá landareign sinni. Skal í því skyni gera fláa í veginn, ef hann er upphleyptur eða niðurgrafinn, og sé hallinn á fláanum eigi meiri en 1:8, svo og brú á skurðinn, ef nokkur er fram með veginum, að minnsta kosti 3 metra breiða. Landeigandi skal birta vegagerðinni kröfu sína í þessu efni, áður en vegurinn er fullgerður á þeim stað, sem hann vill hafa aðgang að, og skal aðgangur gerður þar eða svo nálægt, sem kostur er á. Telst kostnaður við það verk með öðrum vegagerðarkostnaði.

Nú birtir landeigandi vegagerðinni eigi kröfu sína um aðgang að veginum í tæka tíð, og skal hann þá gera aðganginn á sinn kostnað, svo og ef hann vill hafa aðgang frá fleiri stöðum í landi sínu en þeim eina, sbr. þó 81. gr.

Ákvæði þessarar greinar gilda þó ekki um hraðbrautir.

81. gr.

Óheimilt er að tengja einkavegi þjóðvegum, nema leyfi vegamálastjóra komi til.

XIII. KAFLI

Um skemmdir á mannvirkjum o. fl.

82. gr.

Enginn má stífla skurði meðfram vegi eða ræsi gegnum veg eða gera neitt það, er hindrað getur eða aukið eðlilegt vatnsrennsli gegnum veg eða frá vegi, eða veita vatni á veg.

83. gr.

Enginn má skemma af ásettu ráði nein mannvirki, sem til vegarins teljast, svo sem brýr, ferjur, háskamerki eða önnur leiðbeiningarmerki, vörður eða sæluhús.

Skemmist eitthvert slíkt mannvirki við árekstur bifreiðar, er bifreiðarstjóra skylt að tilkynna það þegar vegamálastjóra eða umsjónarmanni vegarins eða lög-reglustjóra. Skal sá, er valdið hefur árekstrinum, skyldur að bæta áorðnar skemmdir.

84. gr.

Hver sá, sem notar sæluhús við alfaraveg, skal ganga þriflega um það, fara gætilega með eld, eldfæri og önnur tæki, er þar kunna að vera, ganga frá hverju á sínum stað og loka dyrum, svo að ekki nái að fenna inn. Skylt er hverjum, sem verður var við, að brotið hafi verið á móti þessu, að tilkynna það tafarlaust umsjónarmanni sæluhússins eða lögreglustjóra.

XIV. KAFLI

Um fjáröflun til vega- og gatnagerðar o. fl.

85. gr.

Greiða skal sérstakt innflutningsgjald af benzíni, og skal gjaldið nema kr. 2.77 af hverjum lítra. Gjald þetta tekur einnig til benzínbirgða, sem til eru í landinu, þá er lög þessi ganga í gildi, sbr. þó 92. gr.

86. gr.

Greiða skal sérstakt innflutningsgjald af hjólbörðum og gúmmíslöngum á bifreiðar, og skal gjaldið nema kr. 9.00 af hverju kg. Gjald þetta tekur einnig til hjólarða og gúmmíslangna, sem fylgja bifreiðum, er fluttar eru til landsins.

87. gr.

Árlega skal greiða þungaskatt af bifreiðum sem hér segir:

- a. Af bifreiðum, sem aðallega eru gerðar til fólksflutninga og nota benzín að eldsneyti, kr. 72.00 af hverjum fullum 100 kg þunga þeirra.
- b. Af bifreiðum, sem nota annað eldsneyti en benzín:

Þungi bifreiðar, kg	Þungaskattur, kr.
0—2000	8500
2000—2200	8650
2200—2400	8800
2400—2600	8950
2600—2800	9100
2800—3000	9250
3000—3200	9400
3200—3400	9550
3400—3600	9700
3600—3800	9850
3800—4000	10000
4000—4100	10100
4100—4200	10200

Pungi bifreiðar, kg	Pungaskattur, kr.
4200—4300	10300
4300—4400	10400
4400—4500	10500
4500—4600	10600
4600—4700	10700
4700—4800	10800
4800—4900	10900
4900—5000	11000
5000—5100	11100
5100—5200	11200
5200—5300	11300
5300—5400	11400
5400—5500	11500
5500—5600	11600
5600—5700	11700
5700—5800	11800
5800—5900	11900
5900—6000	12000

Fyrir hver 100 kg yfir 6000 kg greiðast kr. 200.00.

c. Af bifhjólum kr. 200.00.

Verði ágreiningur um gerð bifreiðar, sker fjármálaráðherra úr.

88. gr.

Undanþegnar gjaldi samkvæmt 87. gr. eru eftirtaldar bifreiðar:

- a. Skólabifreiðar.
- b. Bifreiðar erlendra sendisveita og erlendra ræðismanna, ef þeir eru eigi íslenskir ríkisborgarar.
- c. Slökkvibifreiðar.
- d. Sjúkrabifreiðar.
- e. Snjóbifreiðar.
- f. Vagnar, sem renna á spori.

Eigendur jeppabifreiða eiga rétt á endurgreiðslu skatts samkv. a- og b-liðum 87. gr., ef þeir sanna með vottorðum frá hlutaðeigandi skattstjóra, að bifreiðarnar hafi verið notaðar næstliðið ár að mestu eða öllu leyti við framleiðslu- og jarðyrkjustörf.

89. gr.

Til greiðslu kostnaðar samkvæmt lögum þessum skal, auk þeirra gjalda, sem um getur í 85.—87. gr., veita árlega sérstakt framlag á fjárlögum.

90. gr.

Fjármálaráðherra setur með reglugerð nánari ákvæði um innheimtu gjalda samkvæmt 85.—87. gr.

Heimilt er að ákveða með reglugerð, að innflytjendur fái gjaldfrest á greiðslu innflutningsgjalds af benzíni, er miðist við sölu birgða.

91. gr.

Eindagi skatts þess, sem um ræðir í 87. gr., er 1. janúar ár hvert, og skal skatturinn innheimtast þar sem bifreið er skrásett. Skattskyldan telst frá afhendingu skrásetningarmerkis, ef um nýskrásetta bifreið er að ræða, en ella frá 1. janúar næsta ár á undan, og reiknast skatturinn hlutfallslega fyrir hluta úr ári, ef merki hefur verið afhent á skattárinu eða skattskyld bifreið hefur ónýtt. Skatturinn telst aðeins fyrir heila mánuði, þannig að 15 dagar eða meira telst heill mánuður,

en minna broti er sleppt. Lækka skal þó skattinn samkvæmt 87. gr. að rétttri til-
tölu, ef skrásetningarmerki bifreiðar er afhent lögreglustjóra í skrásetningarum-
dæmi hennar til geymslu um tíma, þó aldrei skemur en 3 mánuði, en sleppa skal
broti úr mánuði við frádrátt skattsins, þannig að meira en hálfur mánuður skal
reiknast sem heill mánuður, en hálfum mánuði eða minna broti skal sleppt.

Skattinn skal sá greiða, sem er skráður eigandi á gjalddaga, eða síðast var það,
ef bifreið er ónýtt. Hafi bifreið skipt um eiganda (nothafa), án þess að það hafi
verið tilkynnt til skráningar, hvílir greiðsluskyldan jafnframt á hinum nýja eig-
anda (nothafa).

Við aðalskoðun bifreiðar ár hvert skal eigandi hennar eða umráðamaður færa
sönnur á, að greiddur hafi verið af henni bifreiðaskattur fyrir síðast liðið skattár,
svo og skoðunargjald og váttryggingariðgjald ökumanns fyrir sama tímabil. Að
öðrum kosti skal skoðunarmaður neita um skoðun á henni, taka af henni skrá-
setningarmerki hennar og afhenda þau lögreglustjóra, en lögreglustjóri skal ekki
afhenda þau aftur, fyrr en færðar hafa verið sönnur á greiðslu fyrrgreindra gjalda.

Sé ekki komið með bifreið til skoðunar á tilsettum tíma og gjöld af henni
ekki greidd, skal lögreglustjóri eftir kröfu skattheimtumanns eða skoðunarmanns
stöðva bifreiðina, hvar sem hún hittist, og taka merki hennar til geymslu, svo sem
að framan segir.

Bifreiðaskattur, skoðunargjald af bifreiðum og váttryggingariðgjald ökumanns
hafa lögtaksrétt, og skal bifreiðin vera að veði fyrir gjöldum þessum, og skal það
veð ganga fyrir öðrum veðum.

92. gr.

Sama gjald af benzíni og segir í 85. gr. skal greiða af öllum benzinbirgðum inn-
flytjenda, sem til eru í landinu, þá er lög þessi ganga í gildi, sömuleiðis af birgðum
einstakra manna eða félaga. Þó skulu gjaldfrjálsir 300 lítrar hjá hverjum eiganda.

Gjaldið skal greiða, hvort heldur benzínið er í vörzlu eiganda sjálfs eða ekki.
Hver sá, er á eða hefur umráð yfir 300 lítrum af benzíni eða meiru þann dag,
er lög þessi ganga í gildi, skal skyldur að tilkynna það innheimtumanni innan
10 daga. Skal hann skyldur að aðstoða við að kanna birgðir hans og mæla, ef til
kemur.

Sama gjald af hjólbörðum og gúmmíslöngum á bifreiðar og segir í 86. gr. skulu
innflytjendur og heildverzlanir greiða af öllum birgðum sínum, þá er lög þessi
ganga í gildi.

Innheimtumaður getur krafizt upplýsinga hjá benzininnflytjendum og benzin-
sölum um sölu samkvæmt verzlunarbókum til viðskiptamanna, áður en lög þessi
ganga í gildi.

93. gr.

Innheimtu gjaldsins annast lögreglustjórar, en í Reykjavík tollstjóri, og fer
um reikningsskil eftir því, sem fjármálaráðuneytið skipar fyrir.

94. gr.

Fjármálaráðuneytið getur með reglugerð sett ákvæði um endurgreiðslu á inn-
flutningsgjaldi af benzíni, er sönnur eru færðar á, að það hafi ekki verið notað eða
verði ekki notað til bifreiða. Má í reglugerðinni setja ákvæði, er takmarki endur-
greiðslu við ársnotkun, er nemi að minnsta kosti 250 lítrum hjá hverjum notanda,
svo og aðrar takmarkanir, er nauðsynlegar þykja til að tryggja, að heimildin til
endurgreiðslu gjaldsins nái réttum tilgangi.

95. gr.

Ráðherra er heimilt að ákveða með reglugerð, að greiða skuli sérstakt um-
ferðargjald af bifreiðum, sem fara um tiltekna vegi eða brýr.

96. gr.

Tekjum samkvæmt lögum þessum skal varið til vega- og gatnagerðar, að frá-dregnum hálfum hundraðshluta, er varið skal til rannsókna og tilrauna við vega- og gatnagerð undir stjórn vegamálastjóra.

XV. KAFLI

Um sektir fyrir brot gegn lögum þessum.

97. gr.

Brot gegn lögum þessum og þeim reglugerðum og ákvæðum, sem sett verða samkvæmt lögnum, varða sektum allt að 100 þúsund krónum, nema þyngri hegning liggji við að lögum. Bæta skal einnig á kostnað hins seka tjón það, sem hann hefur unnið.

98. gr.

Með brot gegn lögum þessum skal farið að hætti opinberra mála.

XVI. KAFLI

Niðurlagsákvæði.

99. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin eftirtalin lög: Vegalög, nr. 34 22. apríl 1947, með síðari breytingum, nr. 92 22. nóvember 1950, nr. 116 29. desember 1951 og nr. 36 14. maí 1955; brúalög, nr. 37 14. apríl 1954, og lög um samþykktir um sýsluvegasjóði, nr. 102 19. júní 1933, með áorðnum breytingum nr. 50 17. maí 1947 og nr. 37 23. maí 1959; lög um Austurveg, nr. 32 23. apríl 1946, l. nr. 68 25. maí 1949, um bifreiðaskatt o. fl., með áorðnum breytingum, nr. 65 5. desember 1958 og 17. gr. l. nr. 4 20. febrúar 1960, svo og önnur lagaákvæði, sem fara í bága við lög þessi.

100. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1964.

Ákvæði til bráðabirgða.

Svo fljótt sem auðið er, eftir gildistöku laga þessara, skal leggja fyrir Alþingi bráðabirgða vegáætlun er gildi fyrir árið 1964.

Framkvæmdaáætlanir fyrir sýsluvegi, samkv. 17. gr. laga þessara, skulu einnig gerðar til bráðabirgða fyrir árið 1964.

Fyrir reglulegt Alþingi haustið 1964 skal leggja vegáætlun samkvæmt III. kafla laga þessara og nái hún yfir árin 1965—1969.

Framkvæmdaáætlanir fyrir sýsluvegi 1965—1969 skulu gerðar fyrir 1. júlí 1965.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af nefnd, sem samgöngumálaráðherra skipaði 10. maí 1961, samkvæmt þingsályktun 22. marz 1961.

Nefndin lét eftirfarandi greinargerð fylgja frumvarpinu:

Hinn 22. marz 1961 samþykkti Alþingi ályktunartillögu, þar sem ríkisstjórninni var falið að láta endurskoða gildandi lög um opinbera vegi og brýr og athuga möguleika á öflun fastra tekjustofna til vega- og brúagerða.

Hinn 10. maí sama ár skipaði Ingólfur Jónsson, samgöngumálaráðherra eftirtalda menn í nefnd til að annast endurskoðunina: Brynjólf Ingólfsson ráðuneytisstjóra, sem jafnframt var formaður nefndarinnar; Sigurð Jóhannsson, vegamála-

stjóra; Árna Snævarr, verkfræðing; Bjartmar Guðmundsson, alþingismaður og Benedikt Gröndal, alþingismaður.

Vegalaganefnd hóf starf sitt með því að afla margvíslegra gagna og upplýsinga um ástand vegakerfisins, umferð og skipulag vegaförum í landinu. Einnig aflaði nefndin gagna um vegamál annarra landa, sérstaklega nágrannalanda, sem hafa endurskoðað löggjöf um þessi mál á síðustu árum. Nefndin hefur notið aðstoðar starfslíðs vegamálaáskrifstofunnar og annarra sérfróðra manna við störf sín, þ. á m. Snæbjarnar Jónassonar, verkfræðings, Björns Hermannssonar, deildarstjóra í fjármálaráðuneytinu og Steingríms Ingólfssonar, verkfræðinema.

Nefndin skilaði álit í októbermánuði 1962. Var það álit síðan í athugun um hríð, m. a. hjá Efnahagsstofnuninni, en rétt þótti að hún fjallaði um málið, þar sem efni frumvarpsins snertir mjög gerð almennra framkvæmdaáætlaða og fjáröflun til þeirra.

Með bréfi, dags. 28. febrúar 1963, fól samgöngumálaráðuneytið nefndinni að taka frumvarpið til athugunar á ný, með hliðsjón af ýmsum ábendingum, sem raktar voru í bréfinu.

Hefur nefndin síðan haft málið til meðferðar í samráði við ríkisstjórnina og orðið samkomulag í nefndinni um álit hennar og tillögur.

Vandamálið — og lausn þess.

Nefndin komst fljótt að þeirri niðurstöðu, að þjóðin stæði andspænis tvíþættum vanda í vegamálum:

Í fyrsta lagi fer bifreiðaeign landsmanna og þar með bifreiðaumferð svo ört vaxandi, að vegakerfið mun reynast algerlega ófullnægjandi og jafnvel bresta, þar sem álagið er mest, ef ekki verður gripið til stórauðna framkvæmda þegar í stað.

Til lausnar leggur nefndin til veigamiklar breytingar á skipulagi vegaförum og flokkun vega, og enn fremur bendir nefndin á fasta tekjustofna, sem munu tryggja vegakerfinu mun meira fé til framkvæmda en undanfarið.

Í öðru lagi hefur varanleg gatnagerð reynzt kaupstöðum og kaupfélum ofviða, og er vegakerfið af þeim sökum oft veikast þar, sem sízt skyld.

Til lausnar leggur nefndin til, að ríkisvaldið taki þátt í kostnaði við aðalbrautir þéttbýlisins, sem skoðist hluti af vegakerfinu, og verði varið til þess sem næst 11 af hundraði af tekjum vegamála.

Sögulegt yfirlit.

Allt fram til 1861 má segja, að skipulag vegamála hér á landi sé það sama og verið hafði frá því á söguöld. Ekki er lagt til þeirra mála opinbert fé, heldur sú kvöð lögð á viðkomandi héraðsbúa að sjá um, að sæmilega greiðfært sé um byggðarlagið.

Í Réttarbót Eiríks konungs Magnússonar 1294 (sjá Jónsbók) segir svo: „Skylt skal bóndum at gera vegu færa um þver héruð ok endilöng, þar sem mestr er almannavegr, eptir ráði sýslumanna ok lögmanna, sekr eyri hverr er eigi vill gera ok leggiz þat til vegabóta.“

Næsta ákvæði um vegagerð á Íslandi er Rescript frá 29. apríl 1776, um vegi, brýr og ferjur á Íslandi. Hér er allnákvaemlega lýst, á hvern hátt gera skuli vegi, brýr og ferjur. Sýslumönnum er ætlað að annast stjórn vegamála, en þeim bent á að setja á stofn 3—4 manna nefnd í hverri sveit til að hafa umsjón með gerð og viðhaldi veganna. Sjálfst verkið skyldi enn sem fyrr innt af hendi með þegnaskylduvinnu, sem sýslumenn áttu að skipuleggja. Var þeim heimilt að beita sektum til að knýja fram skil hinna ákveðnu dagsverka.

Með tsk. 15. marz 1861, um vegina á Íslandi, er fyrst tekin upp ný skipan þessara mála, sem stefnir í áttina að því, sem nú er lögfest. Samkvæmt tsk. 1861 skyldi vegum skipt í tvo flokka, þjóðvegi og aukavegi. Þjóðvegir voru þeir innanhéraða-

vegir, sem fleiri höfðu not af að jafnaði en innanhéraðsmenn. Skyldu þeir kostaðir af sérstöku vegagjaldi, sem lagt var á alla verkfæra karlmenn, 20—26 ára, og nam jafnvirði hálf dagsverks samkvæmt verðlagsskrá. Gjaldið var innheimt á manntalsþingi af sýslumönnum.

Aðrir vegir en þjóðvegir töldust aukavegir, og voru þeir lagðir og þeim haldið við með þegnskylduvinnu eins og áður.

Vegamálin voru ofarlega á baugi þegar á fyrsta þingi, eftir að landið fékk stjórnarskrána 1874.

Með vegalögnum 1875 var vegum skipt í fjallvegi, sem kosta skyldi af fé lands-sjóðs, og byggðavegi, þ. e. sýsluvegi og hreppavegi. Sýsluvegir skyldu kostaðir af þjóðvegagjaldinu samkv. ts. 15. marz 1861, en hreppavegir af hreppsúum.

Með vegalögnum 1887 var ákveðið, að landssjóður skyldi, auk fjallvega, greiða kostnað við aðalpostvegi.

Vegalögin frá 1893 marka tímamót í sögu vegamála á Íslandi. Þar er ákveðið, að samtals 375 km leið um þéttbýlustu héruð landsins skuli gerð akfær, en þjóðvegum, um 1500 km, skyldi haldið við sem reiðvegum.

Með vegalögnum 1907 var ákveðið, að þjóðvegirnir skyldu einnig gerðir akfærir. Þá var talið, að akfærir vegir væru 241 km, en einnig stuttir kaflar hingað og þangað, sem að litlum notum komu.

Síðan 1907 hefur vegakerfið þanizt mjög hratt út, einkum frá 1920 til þessa dags. Hefur vegalögum verið oft breytt síðan. Aðallega hefur þó verulegur hluti vega landsins smátt og smátt verið tekinn í tölu þjóðvega.

Af eftirfarandi töflu má sjá lengd þjóðvega og sýsluvega síðustu þrjá áratugi, talið í km:

Ár	Þjóðvegir		Sýsluvegir	
	Heildarlengd	Akfærir	Heildarlengd	Þar af akf.
1927		1 300		
1937	4 437	3 307	2 331	1 154
1947	6 215	5 215	2 557	1 527
1954	7 343	6 493	2 390	1 690
1958	8 268	7 535	2 300	1 960
1961	8 294	7 700	2 388	2 000

Hreppavegir voru 1958 taldir um 1 008 km, þar af um 660 km akfærir. Akfærir fjallvegir voru þá um 570 km.

Þróunin hefur einnig orðið mjög hröð í brúagerðum.

Fram til 1890 voru einungis byggðar trébrýr og flestar smáar, en 1891 kom Ölfusárbrúin í notkun og nokkrum árum síðar Þjórsárbrúin, hvort tveggja hengibrýr. Síðan hefur verið gerður mikill fjöldi brúa, svo sem sjá má af eftirfarandi töflu (aðeins taldar brýr 10 m og lengri, sem enn eru í notkun):

	Hengibrýr	Járnbrýr	Steyptar brýr	Samtals
1890—1910	2	6	3	11
1911—1920	0	4	36	40
1921—1930	0	21	85	106
1931—1940	1	23	82	106
1941—1950	2	42	96	140
1951—1961	3	67	177	247

Alls 650

Ástand vegakerfisins.

Vegagerð hefur ávallt verið Íslendingum dýr, enda er þjóðin dreifð um stórt, torfarið land. Þjóðin hefur lagt mikið að sér í þessum efnum, enda hafa ýmis byggðarlög ekki aðrar samgöngur en vegina, og mörg bíða raunar enn eftir fullnægjandi vegasambandi.

Á síðasta áratug hefur þjóðinni fjölgað ört og lífskjör hennar batnað hröðum skrefum. Er nú svo komið hér eins og í nágrannalöndunum, að bifreiðar eru að verða almenningsseign. Um 1960 átti að meðaltali nálega önnur hver fjölskylda í landinu einkabifreið, og fróðir menn áætla, að 1966 muni þrjár af hverjum fjórum fjölskyldum eiga bifreið.

Þessi stökkbreyting í bifreiðaeign landsmanna hlýtur að leiða til alvarlegra vandræða, ef ekki verður sambærileg breyting á vega- og gatnakerfi landsins. Er því óhjákvæmilegt að gera stórfelldar framkvæmdir á þessu sviði.

Því miður fer því fjarri, að þróun vegakerfisins hafi verið eins ör og nauðsynlegt er. Verður núverandi ástandi vegakerfisins bezt lýst með nokkrum dæmum, sem hér fara á eftir:

- 1) Bifreiðaeign landsmanna í heild jókst um 100% frá 1950 til 1960 og ekki er ólíklegt, að aukningin nemi öðrum 100% til 1966 (sjá mynd). Þar að auki hefur fjölgað stórum og þungum bifreiðum, sem slíta vegakerfinu mikið og krefjast breiðari vega.
- 2) Vegamálastjórnin telur, að tæplega þriðjungur af allri umferð um vegi á Íslandi sé á rúmlega 160 kílómetrum, sem eru aðeins 1,7% af heildarvegakerfinu (sjá mynd).
- 3) Umferðin hefur aukizt langmest um þá vegi, sem lagðir voru fyrst við frumstæðust skilyrði og þola álagið verst. Er feikilegt verkefni að endurbyggja þessa vegi, svo að þeir standist lágmarkskröfur tímans, hvað þá meira.
- 4) Þar sem umferðin er mest, er nú þegar svo komið, að illmögulegt er að halda gömlu malarvegum sómasamlega við. Erlendis er byrjað að setja varanlegt slitlag á vegi, þegar umferð nær 200—300 bifreiðum á dag. Hér er rétt byrjað að gera varanlega vegi.
- 5) Nýjum vegum hefur verið bætt í þjóðvegatölu, án þess að unnt væri að leggja þá fyrr en seint og síðar meir. Eins og málum er nú komið, mundi taka um 25 ár að gera alla þjóðvegi í landinu að sámlægum malarvegum með þeim fjárframlögum, sem verið hafa síðustu árin.
- 6) Enn eru ófullgerðir mikilvegir kaflar í vegakerfinu, jafnvel höfuðvegir milli landshluta, og mikið vantar á, að nægilega greitt samband sé milli ýmissa stórra landbúnaðarhéraða.
- 7) Enn eru óbrúaðar hátt á annað hundrað ár á þjóðvegum. Aðkallandi er að endurnýja margar stórar brýr. Aðeins á einum stað eru jarðgöng á vegi í notkun.

Þannig mætti lengi telja dæmi um óleyst verkefni, á sama tíma sem þörfin fyrir vegi stóreykst með hverju ári. Vegakerfið verður að vaxa með bættum lífskjörum fólksins, aukinni framleiðslu og alhliða framförum.

Breytt skipan vegaf framkvæmda.

Vegalaganefnd leggur til, að gerðar verði veigamiklar breytingar á skipan vegaf framkvæmda í þeim tilgangi að hagnýta sem bezt það fé, sem til þeirra er veitt, og tryggja sem skynsamlegust vinnubrögð. Eru þessar helztar:

Vegáætlun. Í framtíðinni skal vinna vegaf framkvæmdir eftir fimm ára áætlunum, sem taki hver við af annarri. Hefur sá háttur þegar verið tekinn upp í nágrannalöndum. Skal hver áætlun öðlast gildi, er Alþingi hefur samþykkt hana, en gert er ráð fyrir endurskoðun áætlanna á þriðja ári þeirra. Eiga skipuleg vinnubrögð að verða mun hagkvæmari en það kerfi, sem ríkt hefur, með árlegum ákvörðunum um framkvæmdir, og íbúar hvers byggðarlags munu fá vitneskju um, hvað framundan er af vegagerð, sem beðið er eftir.

Ný flokkun vega. Gert er ráð fyrir miklum breytingum á flokkun vega. Verða þjóðvegir í fjórum mismunandi flokkum eftir því, hvers konar vegar er þörf á hverjum stað. Í vegalögum verða reglur um flokkana, og reglugerð kveður nánar

á um gerð vegar í hverjum flokki, hver breidd skuli vera, malarvegir eða varanlegt slitlag o. s. frv. Ekki verða einstakir þjóðvegir taldir upp í lögunum, eins og verið hefur, en verða að sjálfsögðu allir skráðir á vegáætlun, sem vegamálastjóri undirbýr og Alþingi fær til meðferðar.

Efling sýsluvegasjóða. Nefndin leggur til, að nýju lífi verði blásið í sýsluvegakerfið og fjárframlög til þess, bæði heimaframlag og ríkis hækki og heildarfjárráð sjóðanna nær þrefaldist. Hreppavegir verða lagðir niður sem slíkir og verða ýmist sýsluvegir eða einkavegir.

Þjóðvegir í kaupstöðum og kauptúnum. Hingað til hafa þjóðvegir verið slitnir, þar sem þeir komu að mörkum kaupstaða eða kauptúna, og hefur verið til þess ætlað, að viðkomandi byggðarlag kostaði vegina innan sinna endimarka. Þetta hefur víða reynzt óréttmæt krafa, t. d. þar sem höfuðbrautir liggja um fámenn kaup- tún. eru dæmi þess, að vegir um þéttbýli eru mun verri en þjóðvegir báðum megin við.

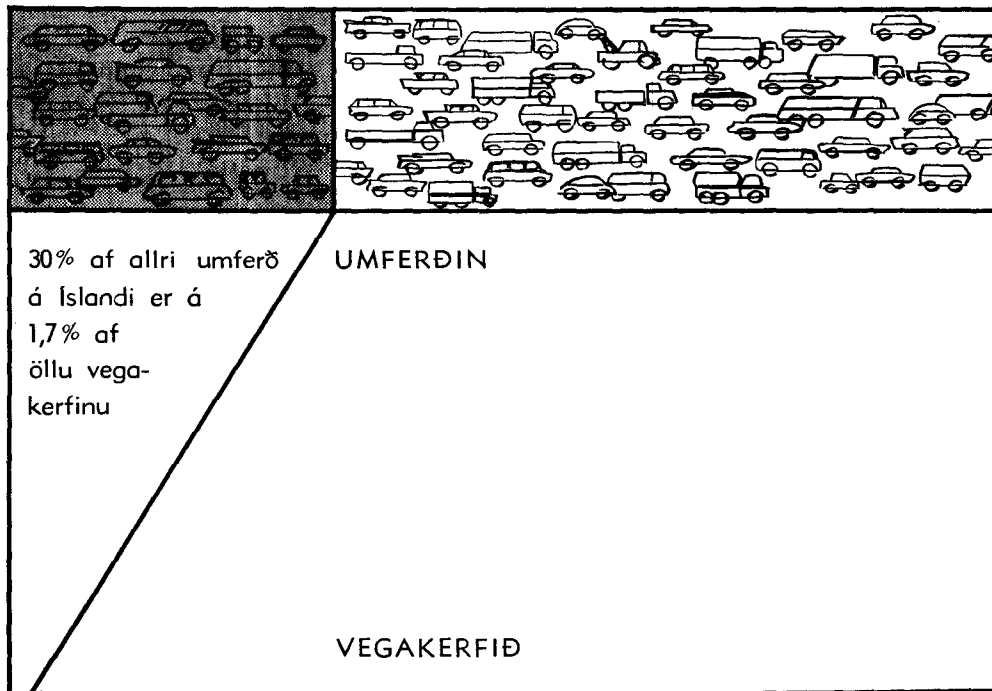
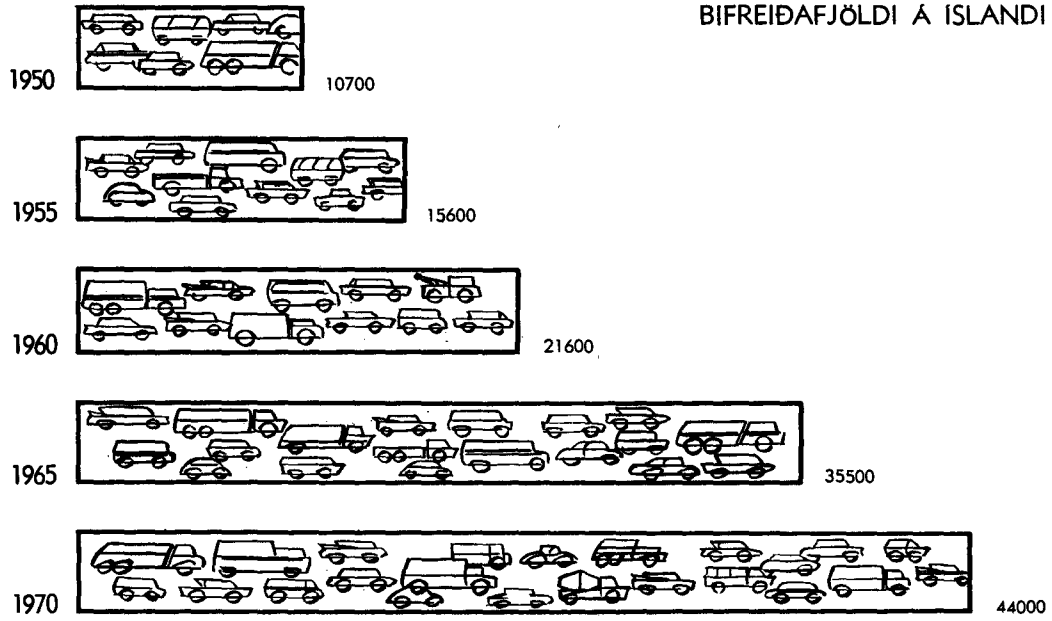
Nefndin leggur til, að þessu verði breytt. Eiga þjóðvegir nú að teljast gegnum kaupstaði og kauptún eða inn í slíkar byggðir, svo að eðlilegt samhengi vegakerfis- ins rofni ekki eða greið leið sé að athafnamiðstöð hvers staðar, ef vegur endar þar. Er lagt til, að árlega verði veitt upphæð til þessara þarfa og henni skipt milli kaup- staða og kauptúna eftir íbúafjölda, nema hvað 10% fjárins megi ráðstafa til að flýta sérstökum verkefnum. Þegar byggðarlag hefur lagt þá vegi, sem teljast þjóð- vegir innan marka þess, verður því frjálst að verja framlagi sínu til almennrar gatnagerðar eftir eigin vali.

Auk þessara höfuðatriða er fjöldi annarra breytinga lagður til í frumvarpinu, og verður þeirra getið í athugasemdum með einstökum greinum hér á eftir.

Breytingar þær, sem nefndin leggur til að gerðar verði, miða að hagkvæmari framkvæmdum við stórstíga uppbyggingu á vegakerfi landsins. Að sjálfsögðu er meginatriði, að mun meira fé verði veitt til þessara mála en hingað til hefur verið gert. Í XIV. kafla frumvarpsins eru tillögur um fasta tekjustofna, sem myndu, ef frv. nær fram að ganga, tryggja mikla hækkun á heildarframlögum til vegamála.

Hér fara á eftir skýringar við einstakar greinar frumvarpsins, og er í því sam- bandi þess að gæta, að þar sem vitnað er í gildandi vegalög, er greinatalan miðuð við lög nr. 34/1947 með síðari breytingum, en með lögum nr. 36/1955 var bætt við tveimur greinum, 7. og 11. gr. nú, þannig að 7.—9. gr. laga nr. 34/1947 urðu 8.—10. gr. og 10. gr. l. nr. 34/1947 varð 12. gr. og greinatala þar fyrir aftan hækkar á sama hátt.

BIFREIÐAFJÖLDI Á ÍSLANDI



Um I. kafla.
Almenn ákvæði.

Um 1. gr.

Í gildandi vegalögum er ekki að finna skilgreiningu á orðinu vegur. Nauðsynlegt þykir að ákvarða með lögum, hvað sé átt við með þessu grundvallarhugtaki. Í greininni er gerð tilraun til að afmarka hugtakið vegur, enda þótt ljóst sé, að ókleift er að finna tæmandi skilgreiningu, sem leyst geti öll hugsanleg vafatilvik. Ljóst er, að með orðinu vegur er í gildandi vegalögum átt við meira en sjálfa akbrautina, en hversu miklu meira, verður ekki fyllilega ráðið af lögnum.

Hin almenna skilgreining felst í 1. mgr., sem segir, að orðið vegur merki ekki eingöngu akbrautina sjálfa, heldur einnig land og mannvirki, sem að staðaldri eru nauðsynleg, til þess að vegurinn sé varanlegur og unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.

Í 2. mgr. eru talin ýmis dæmi til fyllingar hinni almennu skilgreiningu í 1. mgr., á svipaðan hátt og gert er í sænskum og finnskum vegalögum. Leggja verður þó áherzlu á, að upptalning þessi er engan veginn tæmandi, enda liggur þungamiðja skilgreiningarinnar í 1. mgr. Til skýringar á því, hvað átt er við með orðunum veg-bekkir, skurðir, sneiðingar o. s. frv., vísast til uppdráttar á fskj. 1.

Í 3. mgr. er að finna mikilsvert nýmæli í vegalögum. Allt frá þeim tíma, að nútíma brúarsmiði hófst, hafa gilt um það efni sérstök lög, ýmist brúalög eða lög um einstakar brýr. Að brú er hér talin hluti af vegi, byggist á því meginsjónarmiði, að vegur og brú þjóna sama tilgangi, þeim að skapa samfellda og greiða umferðaræð. Það virðist því hvorki rökrétt né hagkvæmt að aðskilja í lögum þessi tvö hugtök, sem eru svo náskyld í eðli sínu.

Enn fremur má benda á, að ef þau sjónarmið komast í framkvæmd, sem frumvarpið gerir ráð fyrir um vinnuaðferðir við vegalagningu, þ. e. a. s. að unnið verði samkvæmt 5 ára áætlunum, er enn frekari nauðsyn til að skipuleggja brúargerðir í nánú samræmi við fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir, þannig að hvort tveggja komi að tilætluðum notum.

Telja verður, að ekki sé um nýmæli að ræða, þó að jarðgöng séu talin hluti af vegi, eins og hér er gert. Hafa þær tilraunir, sem hér hafa verið gerðar með jarðgangagerð, verið kostaðar af nýbyggingarfé þjóðvega og ekki verið neinn vafi á, að þær tilheyrðu vegagerð. Telja verður eðlilegt, að um ferjubryggjur gegni sama máli að þessu leyti.

Vetrarvegir eru varavegir á stuttum köflum, sem notaðir eru, þegar aðalvegir eru ófærir vegna snjóá.

Um 2. gr.

Þessi skilgreining er nýmæli, enda eru ekki ákvæði um einkavegi í gildandi vegalögum. Í frumvarpinu er kafli um einkavegi, VI. kafli, og því rétt, að skýrt sé, hver eðlismunur er á einkavegum og opinberum vegum.

Samkvæmt þessari grein er ljóst, að opinberir vegir eru allir flokkar þjóðvega, sýsluvegir og fjallvegir.

Um 3. gr.

Ákvæði þetta er nýtt og komið til fyrst og fremst vegna þess, að það er handhægt að hafa sérstakt orð um þau atriði, sem fjallað er um í greininni.

Hliðstæð ákvæði eru í sænskum og finnskum vegalögum.

Um 4. gr.

Í gildandi vegalögum er ekki beinlínis kveðið á um það, að breikkun og breytingar teljist til vegagerðar. Í framkvæmd mun svo verið hafa og slíkar lagfæringar taldar nýbygging vegar og greiddar af nýbyggingarfé eða sérstakri fjárveitingu til endurbyggingar þjóðvega, en ekki af viðhaldsfé þjóðvega.

Um 5. gr.

Þetta ákvæði er nýmæli, þótt skylt sé 27. gr. gildandi vegalaga og 68. gr. frumvarps þessa.

Þær greinar fjalla um rétt vegamálastjórnarinnar til að hindra mannvirkjagerð innan marka fyrirhugaðs vegar, sem mælt hefur verið fyrir og markað.

Þessi frumvarpsgrein tekur einnig til annarra ákvæða, svo sem eignarnáms, jarðvegsrannsókna, efnistöku o. þ. h.

Til þess að beita megi ákvæðum vegalaga, er þó lagt til, að vegagerðin sé ekki einungis ákveðin, heldur einnig fé veitt til hennar. Mundi það oftast vera opinbert fé, en einnig er hugsanlegt, að aðrir aðilar legðu til framlag, lán eða vinnu, og mundi þá, samkvæmt þessari grein, heimilt að beita ákvæðum vegalaga um vegarlagninguna í heild, eftir því sem með þyrfti, jafnvel þótt framlagið væri veitt aðeins til takmarkaðs hluta vegagerðarinnar.

Um 6. gr.

Í V. kafla frumvarpsins eru ákvæði um þjóðvegi í kaupstöðum og kauptúnum og að hve miklu leyti lagt er til, að vegalög taki til gatna þar.

Vísast til skýringa við V. kafla, 29.—36. gr.

Um II. kafla.

Um stjórn vegamála og veghald.

Um 7. gr.

Grein þessi er efnislega samhljóða 8. gr. gildandi vegalaga.

Um 8. gr.

Hér er um nýmæli að ræða.

Samkvæmt gildandi vegalögum er hreppsfélag veghaldari fyrir hreppsvegi, sýslufélag fyrir sýsluvegi undir yfirumsjón vegamálastjóra, en Vegagerð ríkisins fyrir þjóðvegi og fjallvegi.

Í frumvarpinu er lagt til, að hreppavegir falli niður sem slíkir, en þeir munu yfirleitt færast í flokk sýsluvega, eða í einstöku tilfelli einkavega, ef um er að ræða vegi, sem ekki uppfylla skilyrði 3. mgr. 19. gr.

Eins og nánar verður að vikið í skýringum við 9. gr., er gert ráð fyrir að Vegagerð ríkisins hafi yfirumsjón með framkvæmdum við sýsluvegi. Hefur sú orðið reyndin undanfarið, að margar sýslur hafa talið hagkvæmt að fela Vegagerð ríkisins framkvæmdir við sýsluvegi, enda ljóst, að þannig má oft spara verulega flutningskostnað véla og vinnuflokka, en slíkur kostnaður nemur miklu fé og er því tilfinnanlegri sem minna fé er til ráðstöfunar.

Með því að fela þessar framkvæmdir vegagerðinni, er unnt að sinna þeim, meðan þeir flokkar vegagerðarinnar, sem starfa við þjóðvegi í byggðarlaginu, eru í næsta nágreppi með stórvirk tæki og hentugar bifreiðar. Eru því allar líkur til, að sýslan geti með þessu móti fengið meiri framkvæmdir en ella fyrir fé sitt.

Um 9. gr.

Svo sem að er vikið í skýringum við 8. gr. er vegagerðin veghaldari fyrir alla opinbera vegi, en í því felst, skv. 3. gr., að vegagerðin sér að öllu leyti um lagningu vegarins og viðhald.

Í skýringum við 8. gr. eru raktar orsakir þess, að talið er hagkvæmt að leggja yfirstjórn framkvæmda við sýsluvegi undir Vegagerð ríkisins. Þó er gert ráð fyrir, að vegagerðin geti falið sýslunefndum að annast stjórn þessara framkvæmda, og

kemur það vitaskuld oft til greina, ef heimamenn óska eftir og hafa yfir að ráða tækjum, sem geta leyst verkið af hendi á hagkvæman hátt, eða ef verkið er boðið út.

Lagt er til, að sama gildi um þjóðvegi í kaupstöðum og kauptúnum, skv. 30. gr., að vegagerðin sé veghaldari fyrir þá, en geti falið framkvæmdir hlutaðeigandi bæjar- eða sveitarstjórn að nokkru eða öllu leyti.

Enda þótt ekki sé ætlað til að Vegagerð ríkisins haldi fast í rétt sinn til afskipta af þessum málum í öllum tilfellum, ef sýslufélög, bæjar- eða sveitarstjórnir óska eftir og hafa holmagn til að taka það að sér, svo sem stórir kaupstaðir, sem hafa í þjónustu sinni færa verkfræðinga og vélakost, er þó fráleitt að stefna að því, að allir þessir aðilar komi sér upp dýrum vélakosti, sem með þarf til nútíma vegagerðar, og bindi þar með fé sitt í tækjum, sem notuð eru aðeins lítinn hluta ársins.

Í 2. mgr. eru ákvæði um eftirlit Vegagerðar ríkisins með lagningu og viðhaldi þess hluta hins opinbera vegakerfis, sem heimamenn taka að sér.

Um III. kafla.

Um vegáætlun.

Í þessum kafla er eitt höfuðnámeli frumvarpsins.

Eins og vikið er að í inngangi greinargerðarinnar, er lagt til, að tekin verði upp sú skipan á framkvæmdum, bæði við þjóðvega- og sýsluvegagerð, að unnið verði eftir áætlun, sem gerð er til fimm ára í senn, og ekki verði lengur bundið í vegalögum, hvaða vegir teljast þjóðvegir, heldur verði það ákveðið í vegáætlun hverju sinni, innan þeirra marka, sem sett eru í 12. gr. frumvarpsins.

Vart verður um það deilt, að öll vinnubrögð verða skynsamlegri og afköst drýgri, ef unnið er eftir áætlun, vinnustöðum fækkað og unnið meira á hverjum stað hverju sinni. Hefur verið leitast við að fara þessa leið hin síðustu ár og Alþingi þar markað stefnuna sjálfst með því að fækka framkvæmdaliðum við nýbyggingar þjóðvega og veita því meira til hvers vegar.

Með vinnu eftir vegáætlun ætti að skapast meiri festa í framkvæmdunum. Þeir, sem þeirra eiga að njóta, ættu þá að geta séð með nokkrum fyrirvara, hvenær röðin kemur að þeim, og miðað aðrar framkvæmdir við það.

Um hitt atriðið, að fella niður úr lögnum upptalningu þjóðvega, verður nánar rætt í sambandi við skýringar á 12. gr.

Um 10. gr.

Lagt er til, að Vegagerð ríkisins eigi frumkvæði að samningu vegáætlunar fyrir þjóðvegi og aðalfjallvegi. Hvað átt er við með aðalfjallvegum, er skýrt í 2. mgr. 44 gr.

Frumkvæði vegagerðarinnar að samningu vegáætlunar er sjálfsagt og ekki um annað að ræða, enda er þar fyrir hendi verkfræðileg þekking og reynsla, sem slík áætlun verður að hvíla á.

Um 11. gr.

Eins og hér er rakið, er ætlað til þess, að þær upplýsingar, sem vegáætlun fylgja, séu allýtarlegar, og verða þær miklum mun nákvæmari en nú er í fjárlaga-tillögum.

Teikningar og uppdrættir munu fylgja, eftir því sem þurfa þykir, svo og upplýsingar um umferðarþunga á vegum og rökstuðningur fyrir færslu vega milli flokka, sbr. 12. gr.

Með 2. másl. 2. mgr. er átt við t. d. fjallvegi, sem ekki eru aðalfjallvegir og framlög til brúa á sýsluvegum og einkavegum. Nauðsynlegt er, að gerð sé grein fyrir heildarkostnað mannvirkis, en ekki aðeins þeim kostnaði, sem á áætlunartímabilið fellur. Myndi þannig vera hægt að bera saman kostnað mismunandi mannvirkja.

Enda þótt áætlunin væri þannig mjög sundurliðuð eftir mannvirkjum og árum, myndi framkvæmdavaldið að sjálfsögðu verða að hnika framkvæmdum til, eftir því sem fjárhagsástæður, breytt verðlag, aðrar breyttar aðstæður eða nýjar upplýsingar krefðust, án þess að þurfa í hvert sinn að leita til Alþingis um samþykki slíkra breytinga. Því aðeins, að um gagngerar breytingar áætlunar væri að ræða, myndi formleg endurskoðun fara fram (sbr. 14. gr.). Ráðherra myndi árlega gefa Alþingi skýrslu um framkvæmd áætlunarinnar.

Um 12. gr.

Vegalögum verður ekki breytt með vegáætlun og myndi því þurfa sjálfstæða lagabreytingu. Yrði Alþingi því við flokkun vega bundið við hinar almennu takmarkanir 12. gr. Ætti slíkt fyrirkomulag að skapa æskilega festu í þessum málum.

Lagt er til, að orðið þjóðvegur haldist áfram sem samheiti fyrir alla vegi samkvæmt 12. gr., sem aftur flokkast í fjóra flokka: landsbrautir, þjóðbrautir og hraðbrautir A og B.

Í 12. gr. er í niðurlagi kveðið á um, hvaða lágmarksskilyrðum vegur þarf að fullnægja til að geta komið í tölu þjóðvega, en það er að vera minnst 2 km langur og þjóna a. m. k. fjórum býlum. Fyrra skilyrðið er ótvírætt, en hið síðara er oft matsatriði. Í útreikningi á vegakerfinu, eins og það yrði samkvæmt frumvarpinu, er miðað við, að þar sem tveir búendur eru á sama bæ, teljist það tvö býli. Ef fjórþýlt væri á bæ við vegarenda, gæti þjóðvegur náð þangað, meðan búendur eru fjórir. Ef í ljós kemur við samningu vegáætlunar, að þeim hefur fækkað um einn, telst þjóðvegur aðeins að næsta bæ. Þótt hér sé notað orðið „býli“, er ekki átt við lögbýli í skilningi ábúðarlaga, heldur heimili.

Vegalaganefnd gerði ýtarlegar athuganir varðandi skilgreiningu á landsbraut og kannaði ýmsar mismunandi leiðir. Reyndist reglan um 4 býli og 2 kílómetra raunhæfust, og fer hún mjög nærri þeirri stefnu, sem Alþingi hefur markað við ákvörðun þjóðvega undanfarin ár.

Lagt er til, að víkja megi frá þessari reglu í ákveðnum tilfellum, sem talin eru upp, og er sú upptalning tæmandi. Vegur eða vegarkafli, sem fellur úr tölu þjóðvega, myndi ofast verða sýsluvegur.

Hvort vegur er þjóðvegur eða sýsluvegur, hefur fyrst og fremst fjárhagslega þýðingu. Vegáætlun er tvenns konar, eftir þessum meginflokkum, og einnig má ætla, að nokkuð aðrar reglur verði um gerð sýsluvega en þjóðvega, þótt vart verði mikill munur á sýsluvegi og landsbraut.

Samkvæmt gildandi vegalögum eru þjóðvegir samtals 8294 km, en vegakerfið alls, að fjallvegum meðtöldum, milli 12 og 13 þús. km.

Gildandi vegalög gera engan mun á þjóðvegum eftir umferð um þá, þéttbýli eða öðru, sem hér er lagt til að ráði skipan þjóðvega í flokka innbyrðis. Að nafninu til er þannig þjóðvegur, sem nær að einum afskekktum bæ, með 100 bifreiða umferð árlega, jafn rétt há og t. d. Hafnarfjarðarvegur (13 000 bifreiðar daglega), Keflavíkurvegur (um 1000 bifreiðar daglega), vegurinn austur Hellisheiði (nær 1000 bifreiðar daglega sumarmánuðina) og Norðurlandsvegur nálægt Akureyri (um 1000 bifreiðar daglega sumarmánuðina). Sýnir það bezt, hve úrelt núverandi skipulag er, að sjálfsagt hefur þótt að láta umferðarpunga og þéttbýli ráða skiptingu fjár til þjóðvega, og hefur Alþingi, sem rétt er, skipt fénu eftir þessu aðallega, að því er bezt verður séð, þótt um frávik séu einnig dæmi.

Á fskj. 2 er sýnt, hvernig þjóðvegakerfið yrði samkvæmt frumvarpinu.

Þjóðvegakerfið í heild mundi lengjast um 139 km. Úr þjóðvegatölu falla alls 654,4 km, sem flestir verða sýsluvegir, eða falla alveg úr vegakerfinu, vegna þess, að öll byggð og umferð er horfin, t. d. Aðalvíkurvegur, Viðfjarðarvegur og Mýrdalsandsvegur syðri. Í þjóðvegatölu bætast aftur á móti 793,6 km af nýjum vegum, sem flestir voru áður sýsluvegir.

Á forskj. 3 eru sýndar þær tegundir vega, sem gert er ráð fyrir í þessari grein. Skipting þjóðvega í flokka má ætla að verði til að byrja með sem hér segir:

Hraðbraut A	15 km
Hraðbraut B	120 —
Þjóðbrautir	2 620 —
Landsbrautir	5 676 —

Af þessu er ljóst, að landsbrautirnar verða lengstar, en flokkarnir stigminnkandi og hraðbrautir A aðeins litill hluti vegakerfisins.

Samkvæmt greininni á vegur að færast úr þjóðbrautarflokki í hraðbrautarflokk B, þegar rökstudd ástæða er til að búast við, að umferð um hann nái a.m.k. 1000 bifreiðum daglega á næstu 10 árum, og úr þessum flokki í hraðbrautarflokk A, þegar búast má við, að umferð nái 10 þús. bifreiðum daglega innan 20 ára.

Undanfarin ár hefur Vegagerð ríkisins framkvæmt umferðartalningar bifreiða á ýmsum aðalþjóðvegum, á svipaðan hátt og tíðkast erlendis. Með því að auka þessa starfsemi nokkuð, er ekki ástæða til að efa, að Vegagerð ríkisins geti, með hliðsjón af reynslu annarra þjóða í þessum efnum, gert alláreiðanlegar áætlanir nokkuð langt fram í tímann um fjölgun bifreiða og aukningu umferðar.

Leggja verður áherzlu á, að höfuð-nauðsyn er að gera sér sem gleggsta mynd af því, hvert stefnir í þessum málum, m. a. til að geta tímanlega tryggt nægilegt land undir væntanlegar hraðbrautir, áður en það er tekið undir byggingar, eða ráðstafað á annan hátt varanlega.

Að sjálfsögðu er rétt að gera sér ljóst, að langur tími hlýtur að liða, þar til unnt reynist vegna kostnaðar að leggja varanlegt slitlag á allar hraðbrautir, a.m.k. í B-flokki, en hins vegar er mikilsvert, að við frágang slíkra vega og undirbyggingu sé að þessu stefnt, þannig að ekki þurfi að byrja frá grunni eða velja nýtt vegstæði og leggja nýjan veg, þegar að því kemur að leggja varanlegt slitlag.

Um 13. gr.

Í reglugerð þeirri, sem hér er gert ráð fyrir, myndu auk þess, sem þar er talið upp, verða ákvæði um mesta halla, ríðis í beygjum, fláa á sneiðingum o. s. frv.

Um 14. gr.

Hér er lagt til, að vegáætlun verði lögð fyrir Alþingi og öðlist gildi, er það hefur samþykkt hana. Verður að líta á vegáætlun sem stefnuyfirlýsingu Alþingis um það, hvað það telji réttast og skynsamlegast að framkvæma í vegamálum, ef unnt reynist.

Um 15. gr.

Rétt þykir að halda opinni leið til að endurskoða vegáætlun og talið hæfilegt að miða við þrjú ár. Er ráðherra skylt að gera Alþingi grein fyrir því, hvort hann telur endurskoðun nauðsynlega eða ekki.

Undirbúningur endurskoðunar yrði sami og um heildaráætlun væri að ræða.

Um 16. gr.

Ekki þykir rétt annað en gera ráð fyrir, að óviðráðanleg atvik kunni að valda því, að ráðast verði í framkvæmdir, sem ekki er gert ráð fyrir í vegáætlun, enda sé ekki unnt að bíða endurskoðunar vegáætlunar né nýrrar áætlunar.

Þó verður að leggja áherzlu á, að ætlazt er til, að hér sé um undantekningar að ræða, t. d. ef mannvirki skaðast af völdum vatnavaxta, eldgosa o. þ. h., eða nauðsynlegt reynist að leggja vegi vegna nýrra stórframkvæmda við virkjanir. Slíkir vegir mundu þó oft gerðir sem einkavegir og síðan teknir í þjóðvegatölu í næstu vegáætlun, ef þeir uppfylla skilyrði 12. gr.

Um 17. gr.

Lagt er til, að framkvæmdaáætlun verði einnig gerð fyrir sýsluvegi og staðfesti ráðherra hana, að fengnu samþykki sýslunefndar. Má gera ráð fyrir, að enda þótt ráðherra staðfesti sýsluvegaáætlun, verði virtur vilji sýslunefnda um það, í hvaða röð verkefni eru tekin, ef skynsamlegt er og framkvæmanlegt, miðað við það fé, sem til umráða er, og aðrar aðstæður.

Um 18. gr.

Hér er átt við ákvæði 11. gr. um frágang vegáætlunar sem einnig eiga við sýsluvegaáætlun, svo og 13. gr. og 16. gr.

Um IV. kafla.

Um sýsluvegi.

Kafli þessi kemur í stað gildandi laga um samþykktir um sýsluvegasjóði, nr. 102 19. júní 1933, með breytingum nr. 50/1947 og 37/1959.

Samkvæmt gildandi sýsluvegasjóðslögum myndast heimaframlag sjóðanna af fasteignaskatti, sem lagður er á samkvæmt ákveðinni hlutfallstölu, sem sýslunefnd ákveður árlega, og má, samkvæmt lögnum, nema allt að 6% af fasteignamatsverði húsa og 12% af fasteignamatsverði lóða og landa.

Allt til 1959 fór mótframlag ríkissjóðs eftir heimaframlagi, þannig að þeir sýsluvegasjóðir, sem innheimtu heimaframlag samkvæmt hámarki lögleyfðrar hlutfallstölu, fengu allt að því þrefalt mótframlag á móti hluta heimaframlagsins og síðan stíglækkandi.

Er nýtt fasteignamat tók gildi, 1. janúar 1958, raskaðist skattmatsgrunnur sýsluvegasjóðanna svo, að ekki var unnt að fylgja hinum gömlu reglum óbreyttum, þar sem fasteignamat í sumum sýslum hækkaði margfalt á við aðrar.

Alþingi ákvað því á þinginu 1958, sbr. lög nr. 37/1959, að heildarframlag ríkissjóðs til sýsluvegasjóða skyldi ekki vera hærra en tvöföld heildarupphæð innheimtra sýsluvegasjóðsgjalda um allt land næsta ár á undan. Vegamálastjóra voru fengnar óbundnar hendur um skiptingu hluta fjárens milli einstakra sjóða, eftir stærð vegakerfis hvernar sýslu og ástandi, svo og hundraðshluta þeim af fasteignamati, sem hver sýsla innheimti heimaframlag eftir.

Við hið nýja fasteignamat hækkaði matsverð, svo sem við var að búast, mest í þéttbýlum byggðarlögum og kaupstöðum, en margfalt minna í strjálbýli. Nú hafði þróun einnig orðið sú, sem ekki er óeðlilegt, að stærri hluti vegakerfis þéttbýlla sýslna var tekinn í þjóðvegatölu en hinna strjálbýlu. Þrátt fyrir lagfæringuna, sem fékkst með lögum 37/1959, varð þó tilfinnanlegur fjárskortur til framkvæmda og viðhalds sýsluvega hjá þeim sýslum, sem höfðu langa sýsluvegi, en lágt fasteignamat.

Fjárskortur sýsluvegasjóða víða um land hefur aftur á móti valdið stöðugri ásókn um að fá sýsluvegi tekna í tölu þjóðvega, og hefur Alþingi oft ekki talið annað unnt en verða við slíkum óskum og taka þannig í tölu þjóðvega ýmsa vegi, sem eðli sínu samkvæmt hefðu átt heima í flokki sýsluvega.

Í frumvarpinu er lagt til, að heimaframlagið verði lagt á eftir sömu reglum og útsvar, sbr. 22. gr.

Á fskj. 4 er sýnt, hver fjárráð sýsluvegasjóðanna nú eru til að byggja og halda við við 2 388 km sýsluvegum, um 6.5 millj. krónur árið 1963, eða um 2 700 kr. á km.

Á fskj. 5 er sýnt, hver heildarfjárráð sjóðanna yrðu samkvæmt því, sem hér er lagt til, og yrðu það alls um 15.2 millj. króna, miðað við árið 1963, (þ. e. manntal og kaup 1. des. 1962, sbr. 21. gr.), en kerfið (sbr. fskj. 6) alls 2 704 km. Samsvarar þetta um 5 600 kr. á km eða liðlega 107% hærra en nú.

Vegagerð ríkisins telur, að til þess að halda sýsluvegi sæmilega við, þurfi um 2 000 kr. á km. árlega.

Er ljóst af framansögðu, að með þeirri skipan, sem frumvarpið felur í sér, myndu sýsluvegasjóðirnir hafa árlega til nýbygginga tæpar 10 millj. króna umfram viðhaldskostnað.

Að vísu er hér reiknað eftir heildarfjárráðum og heildarvegakerfi, en ljóst, að málið horfir nokkuð misjafnlega við eftir sýslum, þar sem fólksfjöldi þeirra og sýsluvegakerfi er misjafnt. Þó ætti þessi heildarmynd að gefa nokkra bendingu um hvílíka úrbót hér er um að ræða fyrir sýsluvegasjóðina.

Í framangreindri athugun á væntanlegum tekjum sýsluvegasjóða, miðað við tillögur frumvarpsins, er ekki reiknað með vegaskatti samkvæmt 23. gr. frumvarpsins, þar sem ekki er á þessu stigi unnt að áætla hann með neinni vissu.

Er ekki ólíklegt, ef frumvarpið nær fram að ganga, að sýslunefndum þyki þær allvel mega við una, því að bæði aukast fjárráð sýsluvegasjóðanna stórlega og auk þess hafa sýslunefndir mikil áhrif á samningu framkvæmdaáætlana sýsluvega, en engin afskipti af þjóðvegum. Má því fastlega gera ráð fyrir, að áhugi fyrir að fá sýsluvegi tekna í tölu þjóðvega minnki, enda lagt til, að um það gildi hinar föstu reglur 12. gr.

Um 19. gr.

Eftir gildandi sýsluvegalögum er ekki skylt að gera samþykktir um sýsluvegasjóði, sbr. 1. gr. laganna, enda þótt allar sýslur hafi þá nú, að einni undanskilinni.

Talið er sjálfsagt að lögfesta skyldu þessa, og er það gert með þessari grein, ef að lögum verður.

Samkvæmt gildandi lögum eru ekki bein ákvæði um það, hve nærri býli sýsluvegur skuli ná, né heldur um lágmarkslengd sýsluvega, nema ef vera skyldi það ákvæði í 11. gr. laganna, að ein synjunarástæða ráðherra á staðfestingu sýsluvegasjóðssamþykktar sé, ef hún þykir fela í sér óeðlilega lengingu sýsluvegakerfisins, miðað við þá venju, sem myndast hefur í hverri sýslu. Með hliðsjón af þessu ákvæði hefur undanfarin ár ekki verið á það fallið að taka í tölu sýsluvega ýmsa smávegi og vegarspotta heim á bæi, þótt sýslunefndir hafi oft farið fram á slíkt.

Hér er lagt til, að ekki verði heimilt að taka í tölu sýsluvega vegi, sem skemmri eru en 200 m (2. mgr.), og sýsluvegur, sem endar við býli, skuli teljast enda 200 m frá býlinu, og verður þá vegurinn heim einkavegur.

Hugsanlegt er að vísu, að vegur þennan 200 m kafla geti orðið landeiganda dýr, eða þeim, sem kostar hann, t. d. ef mjög eru erfiðar aðstæður til vegagerðar eða byggja þarf brú.

Rétt er þó að minna á, að í 53. gr. er lagt til, að greiða megi úr ríkissjóði að hálfu, gegn framlögum frá hlutaðeigendum, kostnað við brýr á einkavegum yfir 4 metra haf eða lengra.

Um 20. gr.

Efnislega samhljóða 2. gr. gildandi sýsluvegasjóðslaga.

Um 21. gr.

Aður er rætt um hið nýja fyrirkomulag á ákvörðun og innheimtu sýsluvegagjalds.

Gangur málsins yrði sá samkvæmt 21. gr., að sýslumaður tilkynnir oddvita fyrir 1. marz, hvaða gjaldi hreppurinn eigi að standa skil á á næsta manntalsþingi, samkvæmt reglu 1. mgr. 21. gr., en hreppsnefnd jafnar síðan heildarupphæð þessari niður sem öðrum útgjöldum hreppsins með útsvörum, sbr. 22. gr.

Um 22. gr.

Í þessu felst, að lagt er til, að sýsluvegagjaldið verði lagt á eftir sömu reglum og útsvör.

Hreppsnefnd hefur fengið frá sýslumanni tilkynningu um það fyrir 1. marz, hve miklu heildargjaldi hreppurinn á að skila sýsluvegasjóði. Er þessi upphæð síðan tekin með í gjaldaáætlun þá, sem útsvarsálagning miðast við.

Af þessu er ljóst, að hér er ekki um nefskatt að ræða, heldur fer álagningin eftir eignum manna og gjaldþoli.

Um 23. gr.

Ekki þykir rétt, að þeir, sem eiga fasteignir innan sýslu, en eru þar ekki útsvarsskyldir eftir sömu reglum og aðrir, eru búsettir og eiga lögheimili utan sýslunnar og greiða því ekki sýsluvegasjóðsgjald, komist hjá að leggja nokkuð af mörkum til vega þeirrar sýslu, sem fasteign þeirra er í. Er þá vart um aðra handhægari leið að ræða til ákvörðunar gjaldsins en þá, sem farin er í gildandi lögum, að miða við fasteignamat.

Grein þessi er að efni til svipuð síðari hluta 4. gr. gildandi laga og hundraðshlutfall miðað við hámark það, sem nú er lögfest.

Um 24. gr.

Grein þessi er að efni til svipuð 7. gr. gildandi laga, en gengur nokkru skemmra.

Vitum hefur verið bætt í tölu fasteigna, sem undanþegnar eru gjaldi, enda verður vitamálastjórnin oftast nær að sjá um lagningu vega að vitum eða koma þeim í samband við vegakerfið.

Ekki þykir rétt né sanngjarnt, að eyjahreppar séu skyldir til að greiða framlag til sýsluvegasjóða, ef þeir annast sjálfir sína vegi. Á þetta við t. d. um Flathey á Skjálfanda, Grimsey, Hrisey og Flatey á Breiðafirði. Er því lagt til, að ráðherra geti, að fengnum tillögum sýslunefndar, undanþegið slíka eyjahreppa greiðsluskyldu.

Um 25. gr.

Hugsanlegt er, að sýslufélag hafi af einhverjum orsökum mikið þjóðvegakerfi og hafi því takmarkaðan áhuga á lagningu sýsluvega.

Tilgangurinn með ákvæði þessarar greinar er að sjá um að slíkar sýslur komist ekki hjá að leggja á sýsluvegagjald og nota það fé, sem sýsluvegasjóður þeirra fær, til almennra þarfa þjóðvegakerfis sýslunnar eða til að auka sýsluvegakerfi sitt, því að seint mun skorta verkefni.

Um 26. gr.

Grein þessi er efnislega í samræmi við 5. gr. gildandi laga, með þeim breytingum, sem fylgja skipulagi því, er frumvarpið gerir ráð fyrir.

Með orðunum „hreppfélagið ver til vega- eða gatnagerðar“, er að sjálfsögðu ekki átt við þá vegi í kaптúninu, sem eru þjóðvegir samkvæmt 30. gr. og fá framlag samkvæmt 32. gr., heldur það fé, sem hreppfélagið leggur fram til annarra vega eða gatna á árinu.

Um 27. gr.

Parfnast ekki sérstakra skýringa.

Ákvæðin um reikningshald eru samhljóða 8. gr. gildandi laga.

Um 28. gr.

Um efni 1. mgr. er áður rætt, í sambandi við IV. kafla í heild.

Er ljóst, að kostnaður ríkissjóðs við sýsluvegi eykst að mun, jafnframt því sem heimamenn leggja meira af mörkum, og vísast um rökstuðning nauðsynjar þessa fjár til kaflans um ástand vegakerfisins í upphafi greinargerðar þessarar.

Segja má, að 2. mgr. sé efnislega samhljóða 3. mgr. 9. gr. gildandi sýsluvegasjóðslaga, en þar segir: „Skal framlag sýslu aldrei vera lægra en hún leggur til sýsluvegasjóðs miðað við 6% fasteignamatsverðs landa og lóða og 3% fasteignamatsverðs húsa.“ Með þessu ákvæði er sýsluvegasjóðum raunverulega aðeins

tryggt lágmarksframlag, er samsvarar helmingi af hámarki heimaframlags, því leyfilegt er að innheimta sýsluvegasjóðsgjald allt að 12% af fasteignamatsverði landa og lóða og 6% af fasteignamatsverði húsa, en flest sýslufélög hafa á undanfórnum árum notað þá heimild.

Um V. kafla.

Um þjóðvegi í kaupstöðum og kauptúnum.

Í 1. mgr. 3. gr. gildandi vegalaga segir: „Þar sem þjóðvegur liggur um kaupstað eða kauptún, telst þjóðvegurinn að mörkum kaupstaðarlóðar eða verzlunarlóðar.“

Er þetta aðalreglan, þótt frávik geti komið til samkvæmt 2. og 3. mgr. sömu greinar.

Svo sem að er vikið áður í greinargerð þessari er til þess ætlazt, að kaupstaðir og kauptún sjái að öllu leyti um vegi og götur innan þeirra marka, sem 3. gr. gildandi vegalaga setur.

Þetta hefur reynzt flestum þeirra ofviða. Á þessum köflum sameinast bæði umferð bifreiða innan staðar og milli þjóðvega beggja vegna eða að miðstöðvum athafnalífs staðarins, svo sem höfuð eða verzlunarmiðstöð. Auk þess sem vegirnir eru oft slæmir, veldur þetta bagalegum töfum í umferð og jafnvel slyshættu.

Undanfarið hafa sveitarfélög haft uppi kröfur um framlög frá ríkissjóði til gatnagerðar, og gerði samband íslenskra sveitarfélaga um það ýtarlega ályktun á 7. landsþingi sínu, 22.—24. ágúst 1963.

Nefndin kynnti sér ályktun þessa og ræddi við formann sambandsins. Taldi nefndin, að með tillögum hennar í frumvarpi þessu væri hlut sveitarfélaganna vel borgið, enda þótt með nokkuð öðru sniði sé en gert er ráð fyrir í fyrrnefndri ályktun landsþings Sambands íslenskra sveitarfélaga.

Með hliðsjón af því, að ekki mun unnt að koma upp samfelldu og greiðfæru vegakerfi með því að halda við þá stefnu að slíta þjóðvegina sundur við mörk kaupstaða og kauptúna, er hér lagt til, að tekin verði upp sú stefna að veita árlega af ríkisfé ákveðna fjárhæð til lagningar og viðhalds þeirra vega í kaupstöðum og kauptúnum, sem ráðherra ákveður með reglugerð að teljast skuli þjóðvegir.

Um 29. gr.

Grein þessi er samhljóða 48. gr. gildandi vegalaga.

Um 30. gr.

Við samningu reglugerðar þeirrar, sem hér er gert ráð fyrir, skal hafa samráð við hlutaðeigandi sveitarstjórn og Skipulagsnefnd ríkisins, en að öðru leyti eru í 1.—3. tl. 2. mgr. nefnd ákveðin atriði, sem einkum á að fara eftir. Fyrir almenna umferð er 1. tl. að sjálfsögðu mikilvægastur. Má í því sambandi nefna Kópavogskaupstað, Selfoss og Blönduós sem ágæt dæmi. Þar fer mestur hluti umferðarinnar áfram, og veltur því á miklu fyrir eðlilegt samhengi vegakerfisins, að höfuðvegir séu góðir og umferð greið.

Um 31. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 32. gr.

Lagt er til, að ríkisframlag til þjóðvega samkvæmt þessum kafla verði í ákveðnu hlutfalli við það fé, sem veitt er úr ríkissjóði til vegamálanna. Gera má ráð fyrir, að framlag þetta nemi um 27 millj. króna, sbr. skýringar við 96. gr.

Þar sem lagt er til, að fé þetta skiptist eftir íbúatölu, og hinir væntanlegu þjóðvegir eru mjög mislangir og misdýrir, verða byggðarlögin afar misjafnlega lengi að fullgera þessa vegi með framlagi því, er þau fá.

Ákvæði síðustu mgr. ætti að tryggja það, að ekki yrði sótt fast að fá sem mest af götum í flokk þjóðvega, þar sem sveitarstjórn heldur framlaginu, að frádregnum viðhaldskostnaði þjóðveganna, til almennrar gatnagerðar, er lagningu þjóðveganna er lokið.

Um 33. gr.

Þar sem tilgangurinn með framlögum til þjóðvega samkvæmt þessum kafla er fyrst og fremst sá að greiða fyrir almennri umferð, virðist eðlilegt, að Vegagerð ríkisins hafi eftirlit með viðhaldi þjóðvega þessara.

Um 34. gr.

Tilgangur þessa ákvæðis er að opna leið til að hraða framkvæmdum, sem bráðnauðsynlegar eru, en ekki unnt að ljúka á nægilega skömmum tíma með eðlilegum hluta viðkomandi staðar, og einnig að stuðla að hagkvæmari vinnubrögðum með því að gera kleift að láta vinna í einu lagi fyrir meira en eins árs framlagshluta, einkum ef um fámennit byggðarlag er að ræða, sem fær lága upphæð árlega.

Um 35. gr.

Parfnast ekki skýringa.

Um 36. gr.

Grein þessi er samhljóða 49. gr. gildandi vegalaga.

Um VI. kafla

Um einkavegi.

Í gildandi vegalögum eru ekki ákvæði um einkavegi.

Þó er nokkuð um slíka vegi, og hefur óvissa um lögskyldu til viðhalds þeirra valdið nokkrum vanda, einkum ef eigendur eru margir, svo sem þegar um vegi um garðlönd eða að sumarbústöðum er að ræða. Þar sem einkavegir eru utan vegalaga nú, er ekki unnt að beita hinni almennu eignarnámsheimild vegalaga, er fara þarf með einkavegi um lönd annarra en vegeigenda, né heldur til efnistöku fyrir lagningu eða viðhald einkavega.

Þar sem búast má við, að einkavegir aukist, m. a. vegna ákvæða 2.—3. mgr. 19. gr., ef frumvarp þetta nær fram að ganga, hefur þótt rétt að freista þess að setja reglur um einkavegi í vegalög.

Um 37. gr.

Til þess að vegur teljist í flokki einkavega samkvæmt skilgreiningu þessarar greinar og njóti réttinda samkvæmt VI. kafla, eru þessi skilyrði:

- 1) Að vegurinn sé ekki í öðrum vegaflokki, sem frumvarpið gerir ráð fyrir.
- 2) Að vegurinn liggji utan skipulagsskyldra svæða, þ. e. sé ekki gata í kaupstað eða kaupþúni.
- 3) Að vegurinn sé kostaður af einstaklingi, fyrirtæki eða opinberum aðila.

Samkvæmt þessu myndi falla hér undir allir heimreiðarkafar að bæjum, sem ekki komast í tölu sýsluvega eða þjóðvega, svo og vegir að verksmiðjum, iðjuverum og raforkuverum, og nýbýlavegir, meðan þeir hafa ekki verið teknir í tölu sýsluvega eða þjóðvega. Sama er um reiðvegi að segja.

Um 38. gr.

Hér er lagt til, að ráðherra geti, að fengnum tillögum vegamálastjóra, heimilað eignarnám lands vegna lagningar tiltekinna einkavega.

Rétt er að skýra þetta ákvæði þröngt, þannig að heimild þurfi hverju sinni samkvæmt framlögðum teikningum, sbr. orðið „tiltekinna“, en ekki sé unnt að veita neinum aðila rúma heimild til að leggja vegi að verksmiðju sinni eða öðru, eftir því sem hann bezt telur henta síðar, við nánari athugun.

Samkvæmt 2. mgr. getur ráðherra bundið heimild samkvæmt 1. mgr. vissum skilyrðum í almennings þágu (umferðarréttur) og í öryggisskyni (tenging við opinbera vegi).

Um 39. gr.

Rökrétt afleiðing þess, að ríkisvaldið heimilar eignarnám lands vegna einkavega, er að sjálfsögðu, að það ábyrgist eignarnámsþola greiðslu bóta, og er þá einnig sjálfsgagt, að ríkissjóður krefjist af eignarnámsbeiðanda nægilegra trygginga, til að ríkissjóður verði skaðlaus, þótt bótagreiðsla falli á hann.

Um 40. gr.

Hér eru settar reglur um skiptingu kostnaðar, þar sem notendur vegarins eru fleiri en einn. Á þetta sérstaklega við um vegi í garðlöndum og að sumarbústöðum. Orðalagið „í hlutfalli við not þeirra af veginum“ er ekki svo skýrt sem æskilegt væri og getur einnig orðið álitamál, en ekki er gott að koma við jafn hreinum útreikningi og þegar um viðhaldsskyldu fjölbýlishúsa er að ræða og unnt að miða við hundradshluta hvers eiganda af sameigninni allri.

Verði ágreiningur, má krefjast mats, sbr. 1. mgr. 41. gr.

Um 41. gr.

2. mgr. er í samræmi við það, sem lögfest er með l. nr. 19 24. apríl 1959, um sameign fjölbýlishúsa, að meiri hluti rétthafa geti tekið ákvarðanir, sem bindandi eru fyrir hina. Fleiri hliðstæð dæmi er að finna í lögum.

3. mgr. er ætlað að koma í veg fyrir sífelldar breytingar og deilur, sem af þeim kunna að spinnast. Virðist ekki óeðlilegt að gera ráð fyrir, að aðstæður haldist óbreyttar í fimm ár, þannig að ekki sé á þeim tíma ástæða til endurskoðunar samkomulags eða mats.

4. mgr. er ætlað að herða á skilum reikninga fyrir þann kostnað, sem hver rétthafi kann að hafa haft og greiðast ætti sameiginlega. Vegna tíðra eigendaskipta, t. d. á garðlöndum og sumarbústöðum, eru allir bakreikningar fyrir slíkan kostnað óheppilegir og geta valdið óþörfum deilum.

Um 42. gr.

Rétt þykir að gera ráð fyrir kosningu stjórnar eða eftirlitsmanns. Þetta ákvæði er í samræmi við vegalög á Norðurlöndum.

Eins og málum er nú háttáð, mundi þessi grein mjög sjaldan verða notuð, þar sem langflestir einkavegir eru eign eins aðila.

Um 43. gr.

Samkvæmt 2. mgr. 38. gr. getur ráðherra bundið heimild til eignarnáms því skilyrði, að almenningi verði frjáls umferð um veginn. Verður því að teljast eðlilegt, að Vegagerð ríkisins liti eftir, að slíkir vegir séu ekki hættulegir umferð.

Um VII. kafla.

Um fjallvegi, ferjuhald, sæluhús o. fl.

Um 44. gr.

1. mgr. er samhljóða 4. gr. gildandi vegalaga.

Með aðalfjallvegum er átt við leiðir milli landshluta, sem ekki hafa verið teknar í flokk sýsluvega eða þjóðvega, svo sem Kaldadal, Kjalveg, Sprengisandsveg og Fjallabaksveg.

Samkvæmt 10. gr. er gert ráð fyrir, að framkvæmdir við aðalfjallvegi verði teknar sérstaklega í vegáætlun. Verður því vart á móti mælt, að höfuðleiðir eins og þær fjórar, sem nefndar eru hér að framan, hafa sérstöðu meðal fjallvega. Með

lagningu þeirra má vera, að unnt reynist að gera sumarfæra akvegi milli landshluta, og auk þess myndu þeir auðvelda ferðafólki að kynnast stórfelldri náttúrufegurð óbyggða Íslands.

Hins vegar er hér um svo stór og kostnaðarsöm mannvirki að ræða, að eðlilegt virðist, að um þau sé fjallað sérstaklega í vegáætlun, á ýtarlegri hátt en um almenna fjallvegi.

Um 45. gr.

Grein þessi er í samræmi við gildandi vegalög, sbr. t. d. 14. gr. þeirra.

Um 46. gr.

Nýbýlavegir eru samkvæmt 7. gr. vegalaga „aðalvegir um lönd, sem nýbýlastjórn hefur tekið að sér að koma í byggð“.

Samkvæmt 2. mgr. 14. gr. vegalaga kemur gerð nýbýlavega „til framkvæmda jafnóðum og fé er veitt til hennar í fjárlögum“, og er henni er lokið, að dómi vegamálastjóra, er sýslunefnd skylt að taka veginn í tölu sýsluvega.

Því er hér ekki um efnisbreytingu að ræða, og virðist óþarft að lögfasta sérstaklega, að slíkum vegum skuli skipað í ákveðinn flokk opinberra vega. Það myndi talið sjálfsagt, og oft myndi slíkur vegur verða þjóðvegur, þ. e. landsbraut, sbr. 12. gr.

Nefnd þeirri, er samdi þetta frumvarp, bærust tilmæli um það frá Landssambandi hestamanna, að reiðvegir væru teknir upp í ákveðinn vegaflokk.

Í fskj. 7 eru óskir landssambands hestamanna sundurliðaðar, og er af því ljóst, að hér er um allanga vegi að ræða.

Í gildandi vegalögum er minnt á reiðvegi, t. d. í 40. gr., en þeir þó ekki teknir með í hið opinbera vegakerfi.

Enda þótt málefni hestamanna séu alls góðs makleg, verður þó ekki sagt, að hestar eða hestvagnar séu nú orðið sá þáttur í flutningakerfi Íslendinga, að stefna beri þess vegna að lagningu sérstaks veganets víða um land fyrir hesta. Telja verður, að með vegalögum eigi fyrst og fremst að reyna að tryggja sem greiðastar umferðarleiðir fyrir vélknúin ökutæki.

Rétt er þó að benda á, að kostnaður við lagningu reiðvega er hverfandi í samanburði við akvegi. Er ekki vafi á því, að ef Alþingi veitti árlega nokkra fjárhæð til reiðvega, í samráði við heildarsamtök hestamanna, mætti með tækjum Vegagerðar ríkisins smátt og smátt ryðja viðunandi reiðvegi víða um land.

Vita- og hafnamálastjóri fór þess og á leit, að vitavegir væru teknir í vegalög sérstaklega. Á það verður ekki fallizt, að slíkir vegir hafi sérstöðu umfram vegi að virkjunum eða iðjuverum, og verður því að fara um það eftir almennum reglum vegalaga, hvort og að hve miklu leyti slíkir vegir komast í flokk opinberra vega eða hvort þeir verða einkavegir.

Um 47.—51. gr.

Greinar þessar eru samhljóða 33.—37. gr. gildandi vegalaga.

Um VIII. kafla.

Um greiðslu brúagerðarkostnaðar á sýslu-, einka- og fjallvegum.

Samkvæmt frumvarpinu er ekki gerður munur á vegi og brú (sbr. 1. gr.), þar sem brú telst hluti vegar. Aðalreglan hlýtur því að verða sú, að kostnaður við brúagerðir greiðist á sama hátt og kostnaður við veg. Sama er um viðhald brúa að segja. Á þetta undantekningarlaust við um þjóðvegi. En lagt er til, að ríkissjóður leggi fram nokkru meira til brúa á sýsluvegum en til sjálfra veganna, svo sem nú er, sbr. gildandi brúalög, nr. 37 14. apríl 1954, 2. gr. A, II. a. og 2. mgr. B-liðar sömu greinar.

Um 52. gr.

Samkvæmt gildandi brúalögum má greiða úr ríkissjóði allt að helmingi brúagerðarkostnaðar við brýr 4—10 metra, en allan kostnað, ef brúin er lengri en 10 metrar. Sé brúin aftur á móti styttri en 4 metrar, greiðist kostnaður allur úr sýsluvegasjóði, sbr. brúalög, 2. gr. C-lið.

Hér er lagt til, að greiðsluhlutföll við brýr á sýsluvegum verði hin sömu og nú, nema ríkisframlag til 4—10 m brúa verði $\frac{1}{4}$ hluti kostnaðar í stað helmings nú.

Samkvæmt gildandi brúalögum má ekki greiða heimaframlag til 4—10 m brúa á sýsluvegum af fé sýsluvegasjóðs, enda myndi slík brú þá byggð að meira en hálfu fyrir ríkisé, þar sem sýsluvegasjóðirnir myndast bæði af sýsluvegasjóðsgjaldinu og mótframlagi ríkissjóðs. Hefur verið haldið fast við þessa reglu, sbr. orðalag 2. mgr. B-liðar 2. gr. brúalaga.

Í þessu frumvarpi er aftur á móti lagt til, að heimilt verði að greiða þá $\frac{3}{4}$ hluta byggingarkostnaðar 4—10 m brúa á sýsluvegum, sem ríkissjóður ekki greiðir, úr sýsluvegasjóðunum sjálfum, sem hvern annan vegagerðarkostnað, og er það rökrett afleiðing af þeirri stefnu frumvarpsins að telja brú sem hluta af vegi.

Af þessu er ljóst, að þrátt fyrir breytinguna á greiðsluhlutfallinu ber ríkissjóður raunverulega ekki minni hluta kostnaðar við umræddar brýr, eftir því sem hér er lagt til, en samkvæmt gildandi lögum.

Um 53. gr.

Í 2. gr. A, IV. b og 2. gr. B, 2. mgr., er heimild til að greiða úr ríkissjóði helming kostnaðar við brýr á einkavegum, og er hér því ekki um nýmæli að ræða.

Um 54. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um IX. kafla.

Um bráðabirgðaafnot lands.

Í gildandi vegalögum er ekki sérstakur kafli um ýmiss konar bráðabirgðaafnot Vegagerðar ríkisins af landi í sambandi við vegaframkvæmdir, en dreifð ákvæði um sumt af því, sem hér hefur þótt fara betur á að sameina í einn kafla.

Um 55. gr.

Fyrsti og þriðji málsliður greinarinnar eru í samræmi við það, sem verið hefur í framkvæmd, en 2. málsliður er í samræmi við 1. mgr. 27. gr. gildandi vegalaga.

Um 56. og 57. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 58. gr.

Að sjálfsögðu er Vegagerð ríkisins skylt að bæta það tjón, sem bráðabirgðaafnot samkvæmt þessum kafla kunna að valda, og ber þá að beita ákvæðum X. kafla, eftir því sem við á.

Um X. kafla.

Um eignarnám, jarðrask, átroðning o. fl.

Um 59. gr.

Grein þessi er að mestu eins og 26. gr. gildandi vegalaga.

Um 60. gr.

Grein þessi er efnislega samhljóða 28. gr. vegalaga.

Um 61. gr.

Grein þessi er efnislega samhljóða 29. gr. vegalaga.

Um 62. gr.

Grein þessi er efnislega samhljóða 30. gr. vegalaga.

Um 63. gr.

Grein þessi er samhljóða 31. gr. vegalaga.

Um XI. kaflá.

Um viðhald og reglur fyrir umferð á opinberum vegum.

Um 64. gr.

Grein þessi fjallar um nokkuð svipað efni og 12. og 44. gr. gildandi vegalaga. Viðhaldsskyldan hefst, þegar vegur er fullgerður eða er almenn umferð um hann hefur verið leyfð.

Ekki er unnt að setja tæmandi reglur um viðhald vega, og hér er viðhaldsskyldan bundin við það, „sem aðstæður leyfa“. Getur þar verið bæði um að ræða fé, tíma, vitneskju um skemmdir eða hættu o. fl.

Með „viðhaldi“, í þessari grein, er ekki einungis átt við viðgerðir á skemmdum, sem hættulegar geta orðið umferð, og eftirlit með því, hvort slíkar skemmdir séu yfirvofandi, shr. 65. gr., heldur einnig hið almenna viðhald, svo sem heflun vega, ofaniburð o. fl.

Um 65. gr.

1. mgr. er svipuð 1. mgr. 45. gr. gildandi vegalaga. Þar stendur þó, að framkvæma skuli allar viðgerðir „tafarlaust“, en hér „svo fljótt sem við verður komið“, eftir að vegagerðinni hefur horizt vitneskja um nauðsyn þeirra.

Krafan um tafarlausu viðgerð, þegar er tjón verður, hvort sem umboðsmönnum vegagerðarinnar er kunnugt um það eða ekki, eða hefði átt að vera um það kunnugt, verður ekki skilin bókstaflega. Vart er með nokkurri sanngirni hægt að ganga lengra að þessu leyti en gert er í frumvarpinu.

Sé ekki unnt að gera nægilega fljótt við vegaskemmdir og umferð hættuleg, mundi heimild 2. mgr. 67. gr. til umferðarbanns beitt.

Í gildandi vegalögum er ekki vikið að skaðabótaábyrgð vegagerðarinnar vegna slysa á vegum. Undanfarið hefur í vaxandi mæli gætt tilhneigingar til að koma slíkri bótaskyldu á vegagerðina af hálfu þeirra, sem fyrir tjóni urðu. Hér er lagt til, að ábyrgð vegagerðarinnar komi því aðeins til, að starfsmenn hennar hafi sýnt „stórkostlegt gáleysi“ og öikumenn hefðu ekki getað afstýrt slysi, þótt beitt hefði verið ýrtruðu varkárni.

Ætti að vera ljóst, að ekki er unnt að hafa svo stöðugt og vakandi eftirlit með yfir 10 þús. km malarvegakerfi landsins, jafnvel þótt viðhaldsfé væri riflegra en verið hefur, að ekki verði af og til allvíða varasamir kaflar, sé ekki farið með ýrtruðu varkárni.

Um 66. gr.

Grein þessi er samhljóða 46. gr. gildandi vegalaga.

Um 67. gr.

Grein þessi er efnislega samhljóða 47. gr. gildandi vegalaga, nema síðari hluti 2. mgr., sem er nýr, en staðfesting á því, sem sjálfsagt hefur þótt í framkvæmd. Í 56. gr. umferðarlaga, nr. 26/1958 er og heimild til að takmarka leyfilegan öxulþunga bifreiða við burðarþol vega og brúa.

Um XII. kafla.
Um öryggi vega o. fl.

Um 68. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru í 2. mgr. 27. gr. gildandi vegalaga. Er talið nauðsynlegt, að tímabundin heimild til takmörkunar mannvirkjagerð verði áfram í vegalögum.

Í sambandi við takmörkun byggingarframkvæmda við þjóðvegi í kaupstöðum og kaптúnunum myndi vegamálastjórnin verða að hafa fullt samráð við viðkomandi skipulagsyfirvöld.

Um 69. gr.

Hér er um að ræða sama ákvæði og í 6. mgr. 38. gr. vegalaga nú, þar miðað við 10 m frá brún vegar, þ. e. sjálfrar akbrautarinnar, en hér 15 m frá miðlínu vegar, sem mun svipað, nema um mjóa vegi sé að ræða.

Óhætt er að fullyrða, að það er bæði veghaldara og eiganda mannvirkis fyrir beztu, að hæfileg fjarlægð sé milli mannvirkis og vegar, bæði vegna slysaættu og einnig sakir þess, að viðhald vegar er afar erfitt og tafsamt, snjóþyngsli meiri, heflun og snjóruðningur dýrari og hætt við skemmdum, ef mannvirki standa þétt við veg eða jafnvel á vegi, eins og hann er skilgreindur í 1. gr.

Með miðlínu vegar er hér átt við veginn í viðtækustu merkingu, sbr. 1. gr.

Ekki þótti þó annað fært en víkja nokkuð frá hinu almenna ákvæði, er um mjólkurbrúsapalla er að ræða, en staðsetningu þeirra, sem nú er víða ábótavant, eru sett sömu takmörk og í 5. mgr. 38. gr. vegalaga nú.

Ákvæði 3. mgr. er nýtt í vegalögum, sett með hliðsjón af 55. gr. umferðarlaga. Lágir strengir yfir veg valda hættu í umferð, og er nauðsynlegt að hafa hið almenna lágmark svo hátt, að ekki sé brýn hætta á ferðum, þótt strengur kunni að slakna, t. d. í ofviðri eða vegna isingar.

Um 70. gr.

Hér er lagt til, að vegagerðin geti, ef sérstakar ástæður eru fyrir hendi, vikið frá ákvæðum 68. gr., bæði gert meiri kröfur til fjarlægðar mannvirkja frá vegi og einnig slakað nokkuð á kröfum 68. gr., ef ekki er um varanleg mannvirki að ræða.

Virðist slík heimild til fráviks ekki óeðlileg, þar sem hér á landi eru aðstæður mjög margbreytilegar og ólíkar og því erfitt að finna eina almenna reglu, sem hæfir í öllum tilfellum. Sanngjarn er að miða framkvæmd nokkuð við flokk vegar, umferð og líklega umferðaraukningu í framtíðinni, aðstöðu til að reisa mannvirkið í venjulegri fjarlægð frá vegi og annað slíkt.

Í öllum vafatilfellum er þó rétt að halda við hina almennu reglu 68. greinar.

Um 71. gr.

Hér er lagt til, að sérstök ákvæði gildi um fjarlægð mannvirkja við vegamót, þannig að komizt verði, eftir því sem unnt er, hjá „blindum“ hornum eða beygjum.

Þetta ákvæði er nýmæli og miðar að því að draga úr slysaættu.

Heimildin til að færa mörkin út í allt að 150 metra frá skurðpunkti miðlína veganna myndi einkum notuð, ef um væri að ræða hraðbraut, fjölfarinn veg eða hættulegar aðstæður við vegamótin.

Um 72. gr.

Enda þótt segja mætti, að skurðir þeir, sem hér ræðir um, geti talizt „mannvirki“ samkvæmt 69. gr. og þessi grein því óþörf, þótti rétt að undirstrika þetta atriði sérstaklega, þar sem hér er um að ræða mjög algengt tilefni til árekstra og deilna.

Í gildandi vegalögum eru ekki bein ákvæði um fjarlægð framræsluskurða frá vegi, því að með orðinu „skurður“ í 4. mgr. 38. gr. virðist átt við vegskurði. Vega-

gerð ríkisins hefur reynt með samkomulagi við aðila og þátttöku í graftarkostnaði framræsluskurða að hafa áhrif á staðsetningu þeirra og tryggja, að þeir séu í hæfilegri fjarlægð frá vegum, eftir því sem unnt er, svo og að ekki séu gerðar girðingar á vegbekkjum, milli skurða og vega. Slíkar girðingar eru bæði hættulegar skepnum, sem hrekjast á þær undan umferð, og einnig til trafala við snjóruðning á veturnum.

Að öllu athuguðu þykir rétt að setja um þetta beint lagaákvæði, til að enginn vafi sé lengur.

Um 73. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru að mestu leyti nýmæli í vegalögum, tekin upp í frumvarpið að marggefnu tilefni.

Um 74. gr.

Í 38. gr. gildandi vegalaga eru reglur um fjarlægð girðinga frá vegum.

Hér er lagt til, að um girðingar verði ákveðið í reglugerð, enda óeðlilegt að binda slíkt ófrávikjanlega með lagaákvæði.

Skiptingu þjóðveganna í flokka, sem gert er ráð fyrir í 12. gr. frumvarpsins, hljóta að fylgja mismunandi kröfur um fjarlægð girðinga frá vegum.

Reglur um það atriði eru svo margvíslegar, að hentugra þykir að setja slíka ákvæði í formi reglugerðar heldur en að lögfesta þau, enda þá hægara um vik að gera á þeim breytingar og frávik, ef reynslan sýnir, að nauðsyn ber til.

Um 75. gr.

Hliðstæð regla er í 3. mgr. 38. gr. gildandi vegalaga, en þar miðað við 10 m fjarlægð frá vegarbrún, en samkvæmt þessari grein er lagt til, að lágmarksfjarlægð grjóttgarða, torfgarða og skíðgarða frá vegi verði samkvæmt reglum 69. gr., þ. e. 15 m frá miðlinu landsbrautar, 20 m frá miðlinu þjóðbrauta og 30 m frá miðlinu hraðbrauta.

Um 76. gr.

Grein þessi er að efni til samhljóða 39. gr. gildandi vegalaga, með þeim breytingum, sem fylgja skipulagi því, sem frumvarpið gerir ráð fyrir.

Um 77. gr.

Grein þessi er sniðin eftir 40. gr. gildandi vegalaga, með smábreytingum.

Fellt er niður ákvæði 40. gr. vegalaga um hlið á reiðvegum, enda ekki lagt til, að reiðvegir verði í flokki opinberra vega.

Um 78. gr.

1. mgr. er efnislega í samræmi við 41. gr. gildandi vegalaga.

Í 2. mgr. er lagt til, að Vegagerð ríkisins fái sérstaka heimild til að fjarlægja girðingar og trjágróður, ef slíkt er nauðsynlegt til framkvæmdar viðhalds vegar.

Um 79. gr.

Grein þessi er að mestu samhljóða 42. gr. gildandi vegalaga. Þó er lagt til, enda eðlilegra, að afgreiðslu sveitarstjórnar megi ávallt skjóta undir úrskurð vegamálastjóra, hvort sem hún er jákvæð eða neikvæð, en ekki aðeins neitun, sbr. 42. gr. gildandi vegalaga.

Um 80. gr.

Grein þessi er að mestu samhljóða 43. gr. gildandi vegalaga.

Síðasta mgr. er þó nýmæli. Er augljóst, hver hættu getur af því stafað, ef hliðarvegir eru tengdir hraðbrautum, nema á sem allra fæstum stöðum, þar sem gera má ráð fyrir, að á slíkum brautum, a. m. k. á hraðbraut A, verði, er til kemur, leyfður meiri hámarkshraði en umferðarlög nú heimila.

Þar sem slíkar brautir hafa verið gerðar erlendis, er reynt eftir megni að hafa sem fæsta hliðarvegi við þær tengda af öryggisástæðum.

Um 81. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um XIII. kafla.

Um skemmdir á mannvirkjum o. fl.

Um 82.—84. gr.

Greinar þessar eru efnislega samhljóða 51—53. gr. gildandi vegalaga.

Um XIV. kafla.

Um fjáröflun til vega- og gatnagerðar.

Höfuðatriði þessa kafla er, að tekjur ríkisins af benzínskatti, þungaskatti og gúmmígjaldi renni til vegamála, samkv. nánari ákvæðum í frumvarpinu, en hingað til hefur mest af þessum tekjum runnið til almennra þarfa ríkissjóðs. Með þessu móti fæst fastur tekjustofn til framkvæmda í vegamálum, sem á að aukast nokkuð í samræmi við auknar þarfir vegna vaxandi bílakosts og umferðar.

Til þess að auka verulega framlög til þjóðvega og sýsluvega, svo og afla fjár til styrktar gatnagerð í kaupstöðum og kauptúnum, þá er lagt til, að benzínskattur, þungaskattur og gúmmígjald hækki það mikið, að þessir þrír skattar ásamt framlagi skv. 89. gr. gefi um 245 millj. kr. tekjur 1964, miðað við heilt ár, sbr. skýringar við 96. gr. Með þessu móti hækka framlög til vegamála í heild um 56 af hundraði, miðað við fjárlagafrumvarp 1964, er nú liggur fyrir Alþingi.

Um 85. gr.

Lagt er til, að sérstakt innflutningsgjald af benzíni verði kr. 2.77 af hverjum lítra. Samkvæmt gildandi lögum er gjald þetta kr. 1.47 af hverjum lítra, og er því um 130 aura hækkun að ræða. Af gjaldi þessu er kr. 0.31 innheimt samkvæmt lögum nr. 68/1949, en kr. 1.16 samkvæmt lögum nr. 4/1960. Renna beint til brúasjóðs 19 aurar og til vega milli byggðarlaga (vegasjóðs) 14 aurar af hverjum lítra.

Á eftirfarandi yfirliti er sýnt, hvernig fjölgun bifreiða hefur verið undanfarin 2 ár, sala á benzíni og tekjur af benzínskatti. Enn fremur áætlun fyrir yfirstandandi ár og næsta ár:

Ár	Bifr.fj. pr. 1. jan.	Aukn. %	Benzínsala í millj. l.			Aukn. %	Benzínskattur af nettó sölu í millj. kr.	
			Brúttó	Endurgr.	Nettó		1,47 kr. /l.	2,77 kr. /l.
1961	21 630	6.8	54.4	6.0	48.4	—	71.1	134.0
1962	23 300	7.2	57.7	6.5	51.2	5.8	75.3	141.7
1963	25 485	9.4	—	—	53.8	5.1	79.2	149.0
1964 (áætl.)	29 000	13.7	—	—	56.5	5.0	83.0	156.5

Af ofangreindu yfirliti sést, að sala á benzíni vex mun hægar en fjölgun bifreiða nemur. Stafar það af því, að allar stórar bifreiðar, og einnig nokkuð af litlum bifreiðum, sem fluttar hafa verið til landsins hin síðari ár, hafa verið með dieselvélum. Einnig hefur nokkuð verið gert af því að setja dieselvélar í stað benzínvéla í gamlar bifreiðar.

Á fylgiskjali VIII er sýnd benzínsala hér á landi undanfarin 13 ár. Kemur þar í ljós, að árin 1951—1961 stendur benzínsalan nær alveg í stað þrátt fyrir það, að bifreiðaeign landsmanna jókst á sama tíma úr 17 800 í 23 300 bifreiðar, eða um 31%.

Af 2800 bifreiðum, sem fluttar voru til landsins á s. l. ári, voru um 700 dieselbifreiðar og líklegt er, að svipað hlutfall verði milli diesel- og benzínbifreiða, sem fluttar hafa verið inn í ár, en til 1. nóv. höfðu alls verið fluttar til landsins og toll-

afgreiddar 4157 bifreiðar. Verði lagður niður á árinu svipaður fjöldi bifreiða og á s. l. ári, eða um 660, má búast við, að skráðar bifreiðar um næstu áramót verði um 29 000.

Hinn mikli innflutningur dieselbifreiða stafar af því, að dieselolía er nær alveg skattfrjáls og að þungaskattur af dieselbifreiðum, sem kemur í stað innflutningsgjalds af benzíni, hefur ekki hækkað nærri eins mikið á undanförunum árum og innflutningsgjöld af benzíni.

Benzínsala á yfirstandandi ári var fram til 1. október 5.2% meiri en á s. l. ári og er hér reiknað með, að heildarsalan í ár verði 5.1% meiri en s. l. ár.

Par sem gera má ráð fyrir, að eitthvað dragi hlutfallslega úr benzínnotkun á næsta ári, ef benzínverð hækkar, þó að bifreiðainnflutningur verði verulegur, þá þykir ekki varlegt að reikna með meiri aukningu á benzínsölu á því ári en 5%. Yrði þá nettósalan um 56.5 millj. lítra og tekjur af 2.77 kr. gjaldinu um 156.5 millj. kr. miðað við heilt ár, eða 73.5 millj. kr. af 130 aura hækkuninni.

Um 86. gr.

Lagt er til, að gúmmígjald verði kr. 9.00 af hverju kg. Samkvæmt lögum nr. 65/1958 er gjald þetta nú kr. 6.00 af hverju kg, og er því um 50% hækkun að ræða. Tekjur af þessum lið hafa hafa orðið svo sem hér segir:

1961	3.7 millj. kr.
1962	5.5 — —
1963 (áætl.)	6.0 — —
1964 (áætl.)	6.7 — —

Þessi áætlun er miðuð við reynslu s. l. árs og innflutning það sem af er þessu ári. Með 50% hækkun á gúmmígjaldinu má gera ráð fyrir, að tekjur af þessum lið á næsta ári geti orðið um 10 millj. kr.

Um 87. gr.

a) Lagt er til, að þungaskattur af bifreiðum, sem aðallega eru gerðar til fólksflutninga og nota benzín að eldsneyti, verði óbreyttur frá því, sem er, samkv. lögum nr. 65/1958, eða kr. 72.00 af hverjum fullum 100 kg af þunga þeirra.

b) Lagt er til, að skattur af bifreiðum, sem nota annað eldsneyti en benzín, verði samkv. töflu þeirri, er sýnd er í 87. gr., b-lið. Er þar um verulega hækkun á þungaskatti að ræða, og er gert ráð fyrir, að þungaskattur af bifreiðum til fólksflutninga verði hinn sami og til vöruflytninga. Sú regla gildi allt frá árinu 1949 til 1. jan. 1959, er lög nr. 65/1958 tóku gildi.

Samkv. þessari grein breytist þungaskattur eins og eftirfarandi yfirlit sýnir:

Þyngd kg	Samkvæmt lögum nr. 65/1958		Samkvæmt frumvarpi			
	Fólksbifr. kr.	Vörubifr. kr.	Fólksbifr. kr.	Hækkun %	Vörubifr. kr.	Hækkun %
1500	2700	2025	8500	215	8500	318
2000	3600	2700	8500	136	8500	215
3000		4050	9250		9250	120
4000		5400	10000		10000	85
5000		6750	11000		11000	63
6000		8100	12000		12000	48
7000		9450	14000		14000	48
8000		10800	16000		16000	48

Að sjálfsögðu hefði verið æskilegast að geta skattlagt þær bifreiðar, er nota annað eldsneyti en benzín, á sama hátt og benzínbifreiðarnar, þ. e. með skatti á

eldsneytið. Það hefur þó, að vel athuguðu máli, verið talið óframkvæmanlegt, þar sem flestar þessara bifreiða nota dieselolíu sem eldsneyti, en þessi olía er einnig notuð til fiskibáta og upphitunar húsa. Yrði því í framkvæmd ógerlegt að hafa eftirlit með því, að olía til húsa og fiskiskipa yrði ekki notuð á bifreiðar, ef sú olía yrði skattlögð sérstaklega. Með því fyrirkomulagi, sem hér er lagt til, er það ósamræmi í skattlagningu benzínbifreiða og dieselbifreiða, að þær fyrrnefndu eru raunverulega skattlagðar miðað við notkun þeirra, en þær síðarnefndu skattlagðar óháð því, hve mikið þær eru notaðar. Hjá þessu verður þó trauðla komizt af þeim ástæðum, sem greindar eru hér að framan.

Á árinu 1949 var skattur af dieselbifreiðum kr. 90.00 á hver 100 kg af fullum þunga þeirra. Með lögum nr. 65/1958 var skattur þessi hækkaður um 100% á dieselbifreiðum, en undanþegnar voru þó sérleyfisbifreiðar og vörubifreiðar knúnar dieselvélum, en á þeim var skatturinn hækkaður um 50%. Nú er lagt til, að bifreiðar allt að 2000 kg að þyngd greiði jafnháan þungaskatt, kr. 8500.00.

Á línuriti því, sem er á fskj. X, er sýndur samanburður á þungaskatti af dieselbifreiðum og benzín- og þungaskatti af benzínbifreiðum, miðað við gildandi lög og frumvarpið. Af línuriti þessu má sjá, að dieselfólksbifreið, 1.5 tonn að þyngd, borin saman við jafnþunga benzínfólksbifreið, hefur aðeins þurft að aka 7500 km til þess að vinna upp þungaskattinn á móti innflutningsgjaldi af benzíni. Með hækkun þeirri á þungaskatti og innflutningsgjaldi af benzíni, sem lögð er til hér, þarf dieselbifreiðin að aka um 18 000 km, til þess að þungaskatturinn af henni jafnist á við innflutningsgjaldið af benzíni til benzínbifreiðarinnar.

Séu hins vegar bornar saman 5 tonna benzín- og dieselvörubifreiðar, þá þarf nú að aka dieselvörubifreiðinni 11 500 km til þess að vinna upp þungaskattinn, en samkv. frumvarpinu aðeins 10500 km. Má því segja, að það sé síður en svo hallað á hinar þunga dieselbifreiðar með frv.

Í raun og veru felur þessi lága sköttun dieselbifreiða í sér niðurgreiðslu á kostnaði við þungavöruflytninga. Þungar dieselbifreiðar slíta vegum meira en aðrar bifreiðar, en greiða minna fyrir notkun þeirra. Lágur flutningskostnaður með dieselbifreiðum leiðir svo aftur til þess, að flutningar á landi aukast á kostnað sjóflutninga. Halla á strandsiglingum verður síðan að greiða af almannafé. Allt flutningakerfið verður með þessu móti óhagkvæmara en ella mundi. Ef þungaskattur væri hins vegar hækkaður með það fyrir augum, að dieselbifreiðar bæru sinn hluta af vegakostnaði til samræmis við benzínbifreiðar, mundi þetta hafa veruleg áhrif á verðlag landbúnaðarafurða og þar með á almennt verðlag í landinu. Hér er því um mjög alvarlegt vandamál að ræða, sem þarfnast nákvæmrar athugunar. Í þessu frumvarpi er ekki lagt til, að vikið verði frá þeirri stefnu, sem áður hefur verið fylgt.

Ef athugað er, hvaða áhrif hækkun þungaskattsins á stórar dieselbifreiðar muni hafa á flutningsgjöld almennt, þá kemur í ljós, að af 5 tonna dieselbifreið eru greiddar í þungaskatt 6750.00 kr. á ári, en munu verða 11 000.00 kr. Hækkunin nemur 4250.00 kr. Aki slík bifreið um 40 000 km á ári, sem samkv. upplýsingum Mjólkurbús Flóamanna mun vera algeng vegalengd fyrir bifreiðar, sem flytja mjólk frá Suðurlandsundirlendinu til mjólkurbúsins á Selfossi, nemur þessi hækkun á þungaskatti um 10.6 aurum á ekinn km, eða um 2.1 aurum á tonnkm. Miðað við gildandi texta Landssambands vörubifreiðastjóra fyrir 5 tonna bifreiðar, nemur þessi hækkun á gjaldinu um 1.0%. Er því ljóst, að þessi hækkun á þungaskatti muni ekki geta haft nein teljandi áhrif á flutningsgjöld almennt. Hins vegar munu þær samgöngubætur, sem frv. stefnir að, hafa viðtæk áhrif til sparnaðar í rekstri fyrir þungaflutninga á landi, þegar fram líða tímar.

c) Skattur af bifhjólum er áætlaður óbreyttur.

Tekjur samkv. 87. gr. a—c eru áætlaðar samkv. frumvarpinu alls 31 millj. kr. árið 1964. Samkvæmt gildandi lögum yrðu tekjur af þungaskatti á næsta ári um 21.0 millj. kr., en tekjur af hækkun þungaskatts um 10.0 millj. kr. Erfitt er að

áætla hækkun þessa nákvæmlega, þar sem ekki er vitað, hve margar bifreiðar fá undanþágur frá þungaskatti nú eða fá þær samkv. 88. gr. frv.

Hinsvegar voru 1460 dieselbifreiðar skráðar í júlí 1962, en voru hinn 25. nóvember í ár orðnar 2407. Nær 700 þessara bifreiða eru 1.2—1.4 tonn að þyngd og mestur hluti þeirra jeppabifreiðar, sem búast má við að fái undanþágu skv. 88. gr.

Um 88. gr.

Undanþágur frá gjöldum samkv. 87. gr. eru hinar sömu og í gildandi lögum, nr. 68/1949.

Þó þykir rétt, að eigendur diesel-jeppa njóti sömu réttinda um endurgreiðslu þungaskatts og eigendur benzín-jeppa njóta nú skv. gildandi lögum, enda mun svo hafa verið í framkvæmd.

Um 89. gr.

Sjá skýringar við 96. gr., lið B.

Um 90.—94. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 95. gr.

Rétt þykir að hafa í lögum heimild til að leggja á umferðargjald, sem greitt er af hverri bifreið í hvert skipti sem hún fer um veg eða brú.

Hafa verður í huga, að litlar líkur eru til, að hagkvæmt þyki í náinni framtíð að nota slíka heimild, en það kæmi aðeins til greina, vegna innheimtukostnaðar, er umferð nemur þúsundum bifreiða daglega að staðaldri.

Erlendis er slíkt fyrirkomulag algengt, einkum er vegir eru lagðir fyrir lánsfé, sem síðan er greitt með umferðargjaldi.

Um 96. gr.

Tekjur samkv. 85.—90. gr. áætlast þannig árið 1964:

A. Tekjur:

1. Tekjur af núv. innflutningsgjaldi af benzíni, er rennur til ríkissjóðs (114 aurar á l)	64.5 millj. kr.
2. Tekjur af núv. gjaldi til vega- og brúasjóðs (33 aurar á l)	18.5 — —
3. Tekjur af hækkun á innflutningsgjaldi á benzíni (130 aurar á l)	73.5 — —
4. Tekjur af núverandi gúmmígjaldi	6.7 — —
5. Tekjur af 50% hækkun á gúmmígjaldi	3.3 — —
6. Tekjur af núverandi þungaskatti	21.0 — —
7. Tekjur af hækkun á þungaskatti	10.0 — —
8. Fjárveiting á 13. gr. A fjárlaga, skv. 89. gr.....	47.1 — —

Samtals 244.6 millj. kr.

B. Áhrif á ríkissjóð:

Með frumvarpi þessu, ef að lögum verður, missir ríkissjóður nokkra tekjustofna, en losnar á móti við útgjöld, sem því nemur á 13. gr. A fjárlaga. Gert er ráð fyrir, að hagnaður ríkissjóðs af breytingunni miðað við frv. til fjárlaga fyrir 1964 komi sem sérstakt framlag á 13. gr. A fjárlaga, skv. 89. gr. frv. þessa.

Áhrifin á útgjöld ríkissjóðs miðað við tekjuáætlun undir lið A og frv. til fjárlaga fyrir 1964 verða svo sem hér segir:

1. Lækkun útgjalda, sbr. lið C	139.3 millj. kr.
2. Lækkun tekna, liður A (1+4+6)	92.2 — —
3. Hagnaður ríkissjóðs af breytingunni	47.1 millj. kr.

C. Samanburður á framlagi til vegamála samkv. fjárlagafrv. fyrir 1964 og lauslegri hugmynd vegalaganefndar um skiptingu á tekjum samkv. frumvarpi þessu.

(Upphæðir í millj. króna.)

	I.	II.
	Frumv. til fjárl. 1964:	Tillaga skv. frumv.:
1. Stjórn og undirbúningur (I)	5.138	5.50
2. a. Fjársv. til vega (II, a, d, f, V) 28.055		
Millibýggðafé (vegasjóður II, e) .. 7.100	35.155	
b. Fjárveit. til brúa (III og IV) 14.705		
Brúasjóður	10.000	
c. Slysatrigging, orlof o. fl. (½ XV—XVII)	1.635	
	61.495	107.60
3. Viðhald þjóðvega (II, c og ½ XV—XVII)	71.635	75.00
4. Framlag til sýsluvegasjóða (VII) ...	3.300	11.00
5. Til vega í kaupst. og kaaptúnum	0.000	27.00
6. Ýmsir liðir, vélakaup o. fl. (VI, XI, XII, XIII, XIV)	3.945	8.00
7. Ýmsir liðir, sem ekki verða gr. skv. frv. þessu (VIII, IX og X)	0.468	0.00
8. Afborganir og vextir af föstum lánum vegna nokkurra vega (II, b)	10.446	10.50
Samtals	156.427	244.60
÷ Tekjur vega- og brúasjóðs, 13. gr. A, frv. fjárl. 1964	17.100	
	139.327	

(Tölur innan sviga hér að ofan, eiga við liði á 13. gr. A í fjárlagafrv. fyrir 1964.)

Samkv. yfirliti undir lið A verða heildartekjur skv. frv. árið 1964 um 244.6 millj. kr. og þar af eru tekjur af benzínskatti áætlaðar 156.5 millj. kr. Taki ákvæði þessi gildi 1. jan. 1964 og verði sama fyrirkomulag á innheimtu benzínskatts og nú er, þá verða handbærar tekjur af benzínskatti eins og hér segir:

1. Af núv. 114 auru gjaldi til ríkissjóðs 100% af 64.5 millj. kr. =	64.5	millj. kr.
2. — — 19 — — — brúasjóðs 175% — 10.7 — — =	18.7	— —
3. — — 14 — — — vegasjóðs 125% — 7.9 — — =	9.9	— —
4. — nýju 130 — — — skv. frv. 75% — 73.5 — — =	55.0	— —

Samtals 148.1 millj. kr.

Verða því handbærar tekjur 8.4 millj. kr. lægri en gert er ráð fyrir undir lið A. Á yfirliti undir lið B sést, að útgjöld ríkissjóðs lækka við þessa breytingu um 47.1 millj. kr. og er gert ráð fyrir að a. m. k. þessi upphæð verði tekin í fjárlög 1964, sem sérstakt framlag á 13. gr. A.

Á yfirliti undir lið C er sýndur samanburður á skiptingu útgjalda til vegamála skv. 13. gr. A í frv. til fjárlaga fyrir 1964 og skiptingu útgjalda samkv. frumvarpi þessu. Er þar til glöggvunar á samanburði miðað við heildartekjur skv. frv., 244.6 millj. kr. Hins vegar verða handbærar tekjur ekki nema 236.2 millj. kr. og yrði þá að lækka liði C 2 og C 5 sem því næmi.

1. Stjórn og undirbúningur er hækkaður um 7% með tilliti til þess, að framkvæmd hinna nýju laga krefst meira starfsliðs en nú er, við samningu vegaaætlunar og eftirlit og undirbúning aukinna framkvæmda.
2. Framlög til nýrra vega og brúa að meðtöldum tekjum vega- og brúasjóðs af benzínskatti skv. gildandi lögum (33 aurar) hækka úr 61.5 millj. kr. í 107.6 millj. kr. eða um 75%. Ef talin eru með útgjöld til afborgana og vaxta af föstum lánnum vegna nokkurra vega undir lið C 8, verður hækkunin úr 72 millj. kr. í 118.1 millj. kr. eða 64%.

Með útgjöldum á þessum lið er talinn helmingur af gjöldum vegna slystrygginga, orlofs og atvinnuleysistrygginga í frv. til fjárl. 1964 ($\frac{1}{2}$ XV—XVII).

Sízt mun veita af þessari hækkun ef koma á vegakerfi landsins í viðunandi horf.

3. Í þessum lið er með fjárv. til viðhalds þjóðvega í frv. til fjárl. fyrir 1964 talinn helmingur af fjárveitingum til slystrygginga, orlofs og atvinnuleysistrygginga alls 1,635 millj. kr. ($\frac{1}{2}$ XV—XVII). Í viðhaldskostnaði þjóðvega 1964 er gert ráð fyrir nokkurri hækkun vegna aukins vegakerfis samkv. frumvarpinu og hækkunar á benzíni, gúmmígjaldi og þungaskatti.
4. Framlög til sýsluvegasjóða hækka úr 3.3 millj. kr. í 11.0 millj. kr. eða um 233%. Er hér raunar um áætlunarupphæð að ræða, þar sem miðað er við manntal 1. des. 1962 og núgildandi kaup fullgildra verkamanna við vega- og brúagerð, sem er kr. 28.34 á klst. Gert er einnig ráð fyrir nokkrum tekjum skv. 23. gr. frv. þessa, en örðugt hefur reynzt að fá yfirlit um þær tekjur. Munu þær þó í einstökum sýslum nema nokkrum fjárhæðum.

Á árinu 1963 var alls varið til sýsluvega 6.5 millj. kr., en yrði skv. frv. um 16 millj. kr. og er það hækkun um 9.5 millj. kr. eða 146%. Samkv. frumvarpinu yrðu sýsluvegir um 2700 km. Sæmilega ætti að vera séð fyrir viðhaldi þessara vega með um 2000 kr. á km eða um 5.4 millj. kr., þar sem hér er um fáfarna vegi að ræða. Verða þá liðlega 10 millj. kr. til nýlagningar þessara vega, og verður að telja, að ekki sé verr að þessum vegum búið með frv. en þjóðvegunum.

5. Fjárveiting til steyptra og malbikaðra vega í kaupstöðum og verzlunarstöðum hefur undanfarin ár verið 95 þús. kr. í fjárl., en hefur verið felld niður í frv. til fjárl. 1964, þar sem þessi upphæð hefur enga raunhæfa þýðingu.

Framlagið til vegagerðar í kaupstöðum og kauptúnum í frumvarpi þessu má heita algjört nýmæli. Nemur sú upphæð 11% af heildartekjum samkv. frumvarpinu.

Stórfellt verkefni er enn óleyst í sambandi við vega- og gatnagerð í kaupstöðum og kauptúnum. Þó að margir kaupstaðir og kauptún hafi af eigin rammleik lagt mikið á sig til lausnar þessum vanda, þá er það skoðun nefndarinnar, að með þessu framlagi, svo og verulegum framlögum á móti, verði stigið stórt skref í áttina til þess að leysa þessi mál til frambúðar.

6. Gert er ráð fyrir, að útgjöld skv. þessum lið hækki verulega og þá aðallega fjárveiting til vélakaupa.
7. Í þessum lið eru ýmis gjöld skv. fjárlagafrv., sem ekki falla undir útgjöld samkv. frumvarpinu, liðir VIII og IX, eða koma til greiðslu eftir nýjum reglum í frumvarpi þessu, liður X.

Á yfirliti undir lið C má sjá, að öll fjárframlög ríkisins til vegamála á 13. gr. A í frv. til fjárl. 1964, að viðbættum tekjum vega- og brúasjóðs af benzínskatti, nema alls 156.4 millj. kr. Þetta framlag hækkar samkv. frumvarpinu í 244.6 millj. kr., miðað við heilt ár, eða um 56%. Sé miðað við það fé, sem handbært verður 1964, nemur hækkunin 80 millj. kr. eða 51%.

Að lokum er það nýmæli í þessari grein, að $\frac{1}{2}$ % af tekjum skv. frv. skuli varið til rannsókna og tilrauna í vega- og gatnagerð. Engin föst fjárveiting hefur verið í þessu skyni í fjárlögum undanfarin ár. Þær fáu tilraunir í þessu efni,

sem gerðar hafa verið, hafa verið kostaðar af viðhaldsfé þjóðvega, að undanskildum byrjunartilraunum með oliuborna mól, sem veitt var til fé í fjárl. 1962 og 1963.

Staðhættir hér á landi eru svo ólíkir erlendum aðstæðum á margan hátt, að ógerlegt má teljast að nota, nema að takmörkuðu leyti, erlenda reynslu við vega- og gatnagerð hér á landi. Með fjárframlagi þessu ætti að vera hægt að halda uppi nokkrum tilraunum með nýjungar í vega- og gatnagerð.

Um XV. kafla.
Niðurlagsákvæði.

Um 97.—99. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 100. gr.

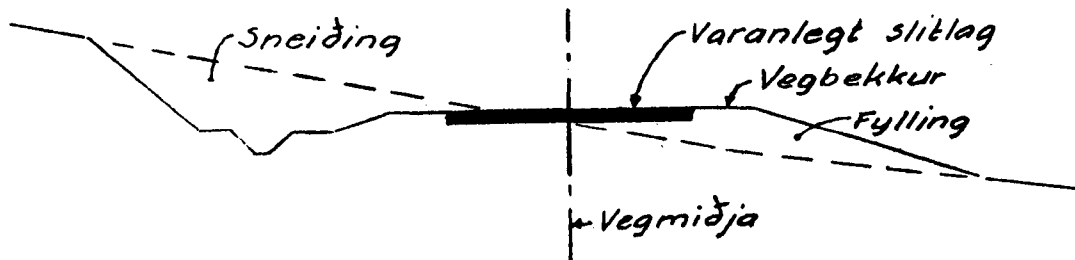
Hér er gert ráð fyrir gildistöku 1. janúar 1964, en að sjálfsgöðu verður það ákvæði að fara eftir því, hvenær Alþingi afgreiðir málið, og þarf því að endurskoða þetta atriði í meðferð málsins á Alþingi.

Um ákvæði til bráðabirgða:

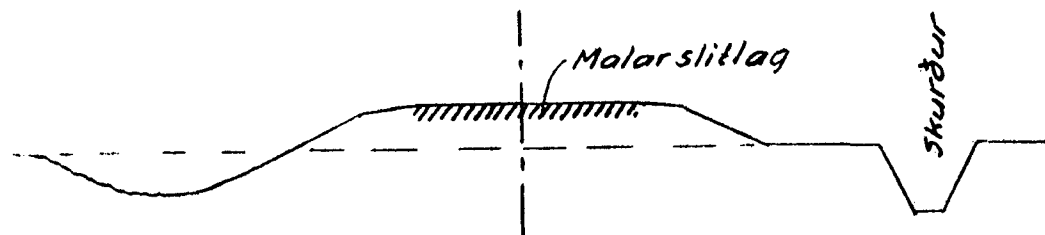
Enda þótt margt þeirra athugana, skýrslna og uppdráttá, sem gert hefur verið í sambandi við störf vegalaganefndar, geti komið að góðum notum við samningu vegáætlunar, er þó mikið verk að ljúka slíkri áætlun í því formi, sem frumvarpið gerir ráð fyrir. Hefur ekki þótt rétt að leggja vinnu í að fullgera slíka áætlun, fyrr en séð yrði, hverja afgreiðslu frumvarp vegalaganefndar fengi.

Fylgiskjal I.

Vegur með varanlegu slitlagi



Malarvegur



Fylgiskjal II.

Þjóðvegir samkv. reglum í tillögum vegalaganefndar.

Yfirlit yfir allt landið.

Sýslur	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km
Gullbringusýsla	174,9	4,0	10,2	181,1
Kjósarsýsla	184,8	—	—	184,8
Borgarfjarðarsýsla	352,4	11,8	27,0	367,6
Mýrasýsla	322,5	24,9	32,0	329,6
Snæfellsness- og Hnappadalssýsla	434,0	50,7	11,9	395,2
Dalásýsla	296,5	14,2	22,8	305,1
Barðastrandarsýsla	508,4	54,1	68,5	522,8
V.-Ísafjarðarsýsla	195,7	3,5	9,0	201,2
N.-Ísafjarðarsýsla	397,3	49,1	—	348,2
Strandasýsla	328,5	15,0	30,0	343,5
V.-Húnavatnssýsla	254,8	12,0	35,6	278,4
A.-Húnavatnssýsla	296,4	11,5	2,0	286,9
Skagafjarðarsýsla	410,2	14,6	64,1	459,7
Eyjafjarðarsýsla	320,3	12,2	79,7	387,8
S.-Þingeyjarsýsla	495,2	42,4	39,0	491,8
N.-Þingeyjarsýsla	369,7	51,4	13,8	332,1
N.-Múlasýsla	743,2	40,4	67,2	770,0
S.-Múlasýsla	606,8	50,5	36,0	592,3
A.-Skaftafellssýsla	280,7	95,7	43,0	228,0
V.-Skaftafellssýsla	296,4	38,0	10,3	268,7
Rangárvallasýsla og Vestmannaeyjar	434,2	38,2	62,5	458,5
Arnessýsla	590,8	20,2	129,0	699,6
	8293,7	654,4	793,6	8432,9

Gullbringusýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Reykjanesbraut	66,6	2,0	—	64,6	að Hvalnesi
Grindavíkurvegur	30,4	—	—	30,4	
Miðnesheiðarvegur	6,3	—	—	6,3	
Hafnavegur	24,4	—	—	24,4	
Garðskagavegur	2,0	2,0	—	0,0	
Álftanesvegur	4,2	—	7,8	12,0	
Vífilsstaðavegur	2,2	—	—	2,2	
Elliðavatnsvegur	7,4	—	—	7,4	
Krýsuvíkur- og Selvogsv.	31,4	—	—	31,4	
Þórkötlustaðavegur	0,0	—	2,4	2,4	
	174,9	4,0	10,2	181,1	

Kjósarsýsla.

Heiti vegar	Núv.	Tillaga vegalaganefndar		Athugas.
	þjóðv. í km	stytting í km	lenging vegur skv. í km till. í km	
Suðurlandsvegur	19,9	—	—	19,9
Reykjanesbraut	3,4	—	—	3,4
Útvarpsstöðvarvegur	3,5	—	—	3,5
Elliðavatnsvegur	4,1	—	—	4,1
Þingvallavegur	15,7	—	—	15,7
Vesturlandsvegur	63,5	—	—	63,5
Heiðmerkurvegur	2,9	—	—	2,9
Keldnavegur	0,6	—	—	0,6
Úlfarsárvegur	4,5	—	—	4,5
Gufunesvegur	3,7	—	—	3,7
Reykjavvegur	13,2	—	—	13,2
Kjalarnesvegur innri	9,5	—	—	9,5
Eyrarfjallsvegur	10,7	—	—	10,7
Kjósarskarðsvegur	18,8	—	—	18,8
Reynivallavegur	10,8	—	—	10,8
	184,8	—	—	184,8

Borgarfjarðarsýsla.

Heiti vegar	Núv.	Tillaga vegalaganefndar		Athugas.
	þjóðv. í km	stytting í km	lenging vegur skv. í km till. í km	
Vesturlandsvegur	64,0	—	—	64,0
Draghálsvegur	31,0	—	—	31,0
Skorradalsvegur	39,5	—	9,0	48,5
Leirársveitarvegur	10,6	—	—	10,6
Svinadalsvegur	12,0	—	—	12,0
Akranesvegur	14,0	—	—	14,0
Akrafjallsvegur	20,0	—	—	20,0
Melasveitarvegur	15,5	—	—	15,5
Mófellsstaðavegur	6,8	—	—	6,8
Lundarreykjadalsvegur	25,5	—	—	25,5
Skálpastaðavegur	15,2	—	—	15,2
Bæjarsveitarvegur	22,8	5,8	—	17,0
Flókadalsvegur	13,5	—	—	13,5
Reykdælavegur	23,0	6,0	7,0	24,0
Borgarfjarðarbraut	39,0	—	—	39,0
Úxahryggjav. (áður fjallv.) .	0,0	—	10,0	10,0
Hvanneyrarvegur	0,0	—	1,0	1,0
	352,4	11,8	27,0	367,6

Mýrasýsla.

Heiti vegar	Núv.	Tillaga vegalaganefndar		Athugas.
	þjóðv. í km	stytting í km	lenging vegur skv. í km till. í km	
Vesturlandsvegur	40,0	—	—	40,0
Borgarnesbraut	11,0	—	—	11,0
Ferjubakkavegur	5,7	—	—	5,7
Borgarfjarðarbraut	15,0	—	—	15,0
Varmalandsvegur	5,5	—	22,0	27,5

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Stafholtsvegur	5,6	2,6	—	3,0	að Stafholti
Þverárhlíðarvegur	20,0	—	—	20,0	
Álma að Hermundarst.	6,6	—	10,0	16,6	
Hvitársiðuvegur	35,0	—	—	35,0	
Glitstaðavegur	2,1	—	—	2,1	
Króksvegur	2,0	—	—	2,0	
Valbjarnarvallavegur	6,0	6,0	—	0,0	
Álftaneshreppsvegur	22,0	2,0	—	20,0	
Álftanesvegur	6,3	2,3	—	4,0	að Miðhúsum
Grimsstaðavegur	12,0	12,0	—	0,0	
Hraunhreppsvegur	40,0	—	—	40,0	
Sauravegur	11,5	—	—	11,5	
Þverholtavegur	8,3	—	—	8,3	
Staðarhraunsvegur	6,9	—	—	6,9	
Stykkishólmsvegur	27,0	—	—	27,0	
Norðurlandsvegur	34,0	—	—	34,0	
	322,5	24,9	32,0	329,6	

Snæfellsness- og Hnappadalssýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Skógavegur	4,0	4,0	—	0,0	
Hnappadalsvegur	32,0	3,0	—	29,0	
Stykkishólmsvegur	71,0	—	—	71,0	
Kolviðarnesvegur	5,8	2,0	—	3,8	að skóla
Hítarnesvegur	6,8	3,8	—	3,0	
Skógarnesvegur	8,3	—	7,7	16,0	
Stakkhamarsvegur	5,0	5,0	—	0,0	
Krossavegur	7,0	7,0	—	0,0	
Ölkelduvegur	5,0	3,0	—	2,0	
Lýsuhólsvegur	5,1	5,1	—	0,0	
Ólafsvíkurvegur	57,0	—	—	57,0	
Útnesvegur	53,0	—	—	53,0	
Búðavegur	2,4	—	—	2,4	
Hellnavegur	2,0	—	—	2,0	
Rifsvegur	3,0	—	2,0	5,0	
Hellissandsvegur	9,0	—	—	9,0	
Eyrarsv.- og Fróðárhreppsv. .	60,0	—	—	60,0	
Framsveitarvegur	17,5	—	—	17,5	
Bjarnarhafnarvegur	10,0	10,0	—	0,0	
Helgafellssveitarvegur	11,3	—	—	11,3	
Borgarlandsvegur	3,3	3,3	—	0,0	
Skógarstrandarvegur	51,0	—	—	51,0	
Langadalsvegur	4,5	4,5	—	0,0	
Kvíabryggjuvegur	0,0	—	2,2	2,2	
	434,0	50,7	11,9	395,2	

Dalasysla.

Heiti vegar	Núv.	Tillaga vegalaganefndar		Athugas.	
	þjóðv. í km	stytting í km	lenging í km		vegur skv. till. í km
Vesturlandsvegur	85,0	—	—	85,0	
Skógarstrandarvegur	16,0	—	—	16,0	
Miðdalavegur	9,0	—	—	9,0	
Haukadalsvegur	21,0	6,0	—	15,0	að Smyrlahóli
Hörðudalsvegur	10,0	—	5,0	15,0	
Laxárdalsvegur	29,0	—	—	29,0	
Sælingsdalsvegur	6,2	4,2	—	2,0	að skóla
Klofnings- og Skarðsstrandar- vegur	89,0	—	—	89,0	
Efribyggðarvegur	16,0	—	—	16,0	
Salthólmavíkurvegur	2,0	—	—	2,0	
Staðarhólsvegur	8,8	4,0	—	4,8	
Hjarðarholtsvegur	4,5	—	—	4,5	
Laxárdalsvegur nyrðri	0,0	—	17,8	17,8	
	296,5	14,2	22,8	305,1	

Barðastrandarsýsla.

Heiti vegar	Núv.	Tillaga vegalaganefndar		Athugas.	
	þjóðv. í km	stytting í km	lenging í km		vegur skv. till. í km
Vesturlandsvegur	47,0	—	—	47,0	
Króksfjarðarnesvegur	1,4	0,0	—	1,4	
Gautsdalsvegur	3,6	3,6	—	0,0	
Reykhólasveitarvegur	28,3	—	6,5	34,8	
Gufudalsvegur	52,0	—	—	52,0	
Bæjarnes- og Svinanesvegur .	28,0	25,0	—	3,0	
Fjarðarhlíðarvegur	13,5	4,5	—	9,0	að Deildará
Litlanesvegur	14,0	—	36,0	50,0	
Steinadalsvegur	6,0	—	—	6,0	
Barðastrandarvegur	33,0	—	—	33,0	
Vestfjarðavegur (Arnarfjarð- arvegur)	19,0	—	—	19,0	
Bíldudals- og Patreksfjarðarv.	27,5	—	—	27,5	
Dalahr.v. (Ketildala-)	24,0	6,0	—	18,0	
Suðurfjarðavegur	35,6	—	—	35,6	
Tálknafjarðarvegur	15,0	6,0	—	9,0	að L.-Laugard.
Hvammseyrarvegur	4,5	—	—	4,5	
Barðastrandarvegur	80,0	—	—	80,0	
Rauðasandsvegur	25,0	5,0	—	20,0	að vegamótum neðan sneiðings
Örlygshafnarvegur	39,0	4,0	—	35,0	
Kollsvíkurvegur	12,0	—	14,0	26,0	
Tröllatunguheiðarvegur	0,0	—	12,0	12,0	
	508,4	54,1	68,5	522,8	

Ísafjarðarsýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
V.-Ís.					
Ísafjarðarvegur	30,0	—	—	30,0	
Flateyrvogur	6,5	—	—	6,5	
Hjarðardalsvegur	9,0	—	—	9,0	
Núpsvegur	9,0	1,0	—	8,0	
Ingjaldssandsvegur	21,0	2,5	—	18,5	
Dýrafjarðarvegur	30,2	—	—	30,2	
Þingeyrvogur	17,0	—	—	17,0	
Arnarfj.vegur (Vestfjarðav.) .	32,0	—	—	32,0	
Haukadalsvegur	28,0	—	—	28,0	
Álftamýrvogur	13,0	—	9,0	22,0	að Lokinhömrum
	195,7	3,5	9,0	201,2	

N.-Ís.					
Vesturlandsvegur	37,0	—	—	37,0	
Ármúlavegur	24,0	—	—	24,0	
Snæfjallastr.vegur	34,0	14,0	—	20,0	að Unaðsdal
Ógurvegur	74,0	—	—	74,0	
Vatnsfjarðarvegur	52,7	3,7	—	49,0	að skóla
Jökulfjarðavegur	13,5	13,5	—	0,0	
Aðalvíkurvegur	11,0	11,0	—	0,0	
Hnífsd.- og Bolungarv.v.	12,0	—	—	12,0	
Tungudalsvegur	1,5	1,5	—	0,0	
Engidalsvegur	2,4	2,4	—	0,0	
Ísafjarðarvegur	9,4	—	—	9,4	
Súðavíkurvegur	19,7	—	—	19,7	
Fjarðavegur	87,8	—	—	87,8	
Suðureyrvogur	18,3	3,0	—	15,3	
	397,3	49,1	—	348,2	

Strandasýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Laxárdalsvegur	8,0	—	—	8,0	
Steinadalsvegur	10,0	—	—	10,0	
Strandavegur	147,0	—	16,0	131,0	
Kaldrananessvegur	8,0	—	—	8,0	
Reykjarfjarðarvegur	103,0	15,0	—	118,0	
Gjögurvegur	11,0	—	—	11,0	
Selstrandarvegur	26,5	—	—	26,5	
Norðurlandsvegur	15,0	—	—	15,0	
Tröllatunguheiðarvegur	0,0	—	14,0	14,0	
	328,5	15,0	30,0	343,5	

Vestur-Húnavatnssýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Norðurlandsvegur	66,0	—	—	66,0	
Reykjaskólavegur	1,0	—	—	1,0	
Miðfjarðarvegur	21,0	—	3,0	24,0	
Heggstaðanesvegur	8,6	—	—	8,6	
Bessastaðavegur	0,0	—	11,0	11,0	
Hvammstangabraut	5,0	—	—	5,0	
Vatnsnesvegur	38,0	—	—	38,0	
Hlíðardalsvegur	3,7	3,7	—	0,0	
Þorgrímst.dalsvegur	3,8	3,8	—	0,0	
Vesturhópsvegur	38,0	—	—	38,0	
Vesturárdalsvegur	12,0	4,5	6,0	13,5	
Austursiðuvegur	19,0	—	—	19,0	
Austurárdalsvegur	6,4	—	2,6	9,0	
Borgarvegur —.....	16,9	—	—	16,9	
Fitjavegur	11,0	—	—	11,0	
Fremri-Fitjavegur	0,0	—	5,0	5,0	
Víðidalsvegur	4,4	—	—	4,4	
Ásgeirsárvegur	0,0	—	8,0	8,0	
	254,8	12,0	35,6	278,4	

Austur-Húnavatnssýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Norðurlandsvegur	64,0	—	—	64,0	
Vatnsdalsvegur	46,4	—	—	46,4	
Reykjabraut	13,0	—	—	13,0	
Svinvetningabraut	33,0	—	—	33,0	
Bugsvegur	10,0	—	2,0	12,0	að Eldjárnsst.
Blöndudalsvegur	4,0	1,0	—	3,0	að Brandsst.
Svartárdalsvegur	15,0	—	—	15,0	
Svartárdalsvegur	23,0	10,5	—	12,5	að Leifsstöðum
Skagastrandarvegur	66,0	—	—	66,0	
Laxárdalsvegur	4,8	—	—	4,8	
Þverárfjalls- og Göngu- skarðsvegur	15,0	—	—	15,0	
Flugvallarvegur	2,2	—	—	2,2	
	296,4	11,5	2,0	286,9	

Skagafjarðarsýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Norðurlandsvegur	56,2	—	—	56,2	
Þverárfjalls- og Göngu- skarðsvegur	24,5	—	—	24,5	
Skagavegur	41,6	—	—	41,6	
Reykjastrandarvegur	16,0	4,0	—	12,0	að Hólakoti
Sauðárkróksbraut	25,8	—	—	25,8	
Sæmundarhlíðarvegur	6,6	—	8,4	15,0	
Skagafjarðarvegur	38,3	—	—	38,3	
Efribyggðarvegur	13,4	—	—	13,4	
Vesturdalsvegur	9,7	—	—	9,7	
Austurdalsvegur	8,3	8,3	—	0,0	
Út-Blönduhlíðarvegur	19,2	—	—	19,2	
Hofsósvegur	33,8	—	—	33,8	
Álma í Deildardal	8,9	—	7,0	15,9	
Hegranesvegur	6,9	—	12,1	19,0	
Hólavegur	11,1	—	—	11,1	
Siglufjarðarvegur	53,2	—	—	53,2	
Flókadalsvegur vestri	6,7	2,0	—	4,7	að V.-Hól
Siglufjarðarvegur ytri	4,8	—	—	4,8	
Flókadalsvegur eystri	4,8	0,3	—	4,5	að laug
Ólafsfjarðarvegur	20,4	—	—	20,4	
Selvíkurvegur	0,0	—	6,4	6,4	
Héraðsdalsvegur	0,0	—	12,0	12,0	
Bakkavegur	0,0	—	8,2	8,2	
Hrolleifsdals- og Sléttu- hlíðarvegur	0,0	—	10,0	10,0	
	410,2	14,6	64,1	459,7	

Eyjafjarðarsýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Hrauns- og Hálsavegur	0,0	—	13,7	13,7	
Siglufjarðarvegur	7,2	—	—	7,2	
Siglufjarðarvegur ytri	10,6	—	—	10,6	
Norðurlandsvegur	61,2	—	—	61,2	
Ólafsfjarðarvegur	18,7	—	—	18,7	
Ólafsfjarðarvegur eystri	9,0	—	—	9,0	
Múlavegur	18,0	—	—	18,0	
Hörgárdalsvegur innri	12,6	2,0	—	10,6	að Myrká
Hörgárdalsvegur ytri	14,5	—	—	14,5	
Álma að Sörlatungu	4,2	4,2	—	0,0	
Dalvíkurvegur	34,5	—	—	34,5	
Hauganesvegur	2,1	—	3,0	7,2	
Árskógssandsvegur	2,1	—	—	—	
Svarfaðardalsvegur	14,3	—	7,5	21,8	að Atlast. og álma yfir á
Hrisavegur	14,6	—	13,0	27,6	

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Hjalteyrarvegur	3,5	—	—	3,5	
Brekkutorfuvegur	0,0	—	12,5	12,5	
Dagverðareyrarvegur	4,0	—	—	4,0	
Gásavegur	0,0	—	7,5	7,5	
Eyjafjarðarbraut	40,3	—	1,7	42,0	að Tjörnum
Álma í Kristnes	1,8	—	—	1,8	
Álma í Djúpadal	9,0	6,0	—	3,0	að Hvassafelli
Finnsst.- og Gilsbakkavegur .	0,0	—	6,8	6,8	
Laugalandsvegur	25,9	—	—	25,9	
Vatnsendavegur	12,2	—	4,0	16,2	að Tjörnum
Sölvadalavegur	0,0	—	10,0	10,0	að Þormóðsst.
	320,3	12,2	79,7	387,8	

Suður-Þingeyjarsýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Norðurlandsvegur	137,6	—	—	137,6	
Svalbarðsstrandarvegur	27,7	—	—	27,7	
Fnjóskadalsvegur eystri	33,5	—	—	33,5	
Fnjóskadalsvegur vestri N ..	10,3	2,3	—	8,0	að Dæli
Fnjóskadalsvegur vestri S ..	13,7	—	—	13,7	
Kljástrandarvegur	5,1	5,1	—	0,0	
Svalbarðseyrarvegur	5,3	—	—	5,3	
Kinnarvegur	26,7	—	—	26,7	
Út-Kinnarvegur	9,6	—	—	9,6	
Reykjahverfisvegur	26,9	—	—	26,9	
Laxárdalsvegur	22,0	13,0	—	9,0	að Halldórsst.
Bárðardalsvegur vestri	26,1	—	15,0	41,1	að Mýri
Bárðardalsvegur eystri	36,7	—	—	36,7	
Þingeyjarsýslubraut	68,5	—	—	68,5	
Mývatnssveitarvegur N	16,9	—	—	16,9	
Austurhlíðarvegur	6,6	—	—	6,6	
Reykjaheiðarvegur	22,0	22,0	—	0,0	
Látrastrandarvegur	0,0	—	2,5	2,5	að Finnast.
Baldursheimsvegur	0,0	—	4,0	4,0	að Litluströnd
Hvammavegur	0,0	—	4,0	4,0	
Stafnsvegur	0,0	—	6,0	6,0	
Sandsvegur	0,0	—	7,5	7,5	
	495,2	42,4	39,0	491,8	

Norður-Pingeyjarsýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Norðurlandsvegur	4,2	—	—	4,2	
Pingeyjarsýslubraut	38,5	—	—	38,5	
Kópaskers- og Raufarhafnar- vegur	120,0	—	—	120,0	
Sandsvegur	2,2	—	4,0	6,2	að vegamótum há Viðibakka
Hólsfjallavegur	56,1	—	—	56,1	
Hafursstaðavegur	2,6	2,6	—	0,0	
Axarfjarðarheiðar- og Þistil- fjarðarvegur	77,0	—	—	77,0	
Holtsvegur	3,5	3,5	—	0,0	
Langanesvegur	42,0	27,0	—	15,0	að vegamótum há Krossósi
Eiðisvegur	4,6	4,6	—	0,0	
Ytralónsvegur	5,4	5,4	—	0,0	
Álma að Ártúni	1,3	1,3	—	0,0	
Hólsvegur	7,0	7,0	—	0,0	
Stranda- og Jökulsárhlíðar- vegur	5,3	—	—	5,3	
Gilhaga- og Leifsstaðavegur .	0,0	—	9,8	9,8	
	369,7	51,4	13,8	332,1	

Norður-Múlasýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Austurlandsvegur	134,9	—	—	134,9	
Stranda- og Jökulsárhl.vegur	141,8	—	—	141,8	
Hafnarvegur	8,1	3,0	—	5,1	að Bakkafj.
Vopnafjarðarvegur	74,0	—	—	74,0	
Vesturdalsvegur	17,0	—	—	17,0	
Strandhafnarvegur	12,0	9,0	—	3,0	að Hámundarst.
Sunnudalsvegur í Vopnafirði	15,8	1,8	3,0	17,0	
Jökuldalsvegur	43,3	12,0	—	31,3	að Brú
Jökuldalsvegur eystri	23,8	—	—	23,8	
Hróarstunguvegur nyrðri ...	29,5	5,0	—	24,5	að Geirastöðum
Hróarstunguvegur eystri	32,4	—	—	32,4	
Kirkjubæjarvegur	15,6	—	—	15,6	
Upphéraðsvegur	46,9	—	—	46,9	
Fellavegur efri	16,8	—	—	16,8	
Fjarðarheiðarvegur	13,3	—	—	13,3	
Seyðisfjarðarvegur nyrðri ..	13,9	—	—	13,9	
Seyðisfjarðarvegur syðri	13,1	6,1	—	7,0	að Hánefsst.
Úthéraðs- og Borgarfj.vegur .	48,2	—	—	48,2	
Hólalandsvegur í Borgarfirði	8,5	2,5	—	6,0	að Grund
Fjallabæjavegur	4,0	—	6,5	10,5	
Hjaltastaðavegur	15,0	—	—	15,0	
Skóga- og Fljótsdalsvegur ..	15,3	1,0	—	14,3	

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Þjóðvegurinn hjá Hólmatungu og Árteigi	0,0	—	15,0	15,0	
Steinsvaðsvegur	0,0	—	6,7	6,7	
Húsavíkurvegur	0,0	—	36,0	36,0	
	743,2	40,4	67,2	770,0	

Suður-Múlasýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Austurlandsvegur	201,8	—	—	201,8	
Fjarðarheiðarvegur	12,0	—	—	12,0	
Úthéraðs- og Borgarfj.vegur .	21,0	—	—	21,0	
Fjallabæjavegur	9,4	—	10,0	19,4	
Fagradalsbraut	33,5	—	—	33,5	
Eskifjarðarvegur	13,3	—	—	13,3	
Norðfjarðarvegur	21,9	—	—	21,9	
Hólavegur í Norðfirði	3,9	3,9	—	0,0	
Viðfjarðarvegur	23,2	7,0	—	16,2	
Vaðlavíkurvegur	5,7	2,7	—	3,0	
Skóga- og Fljótsdalsvegur ..	25,0	—	—	25,0	
Skriðdalsvegur	24,4	6,4	—	18,0	
Þórdalsheiðarvegur	19,0	—	—	19,0	
Mjóafjarðarvegur	49,0	16,0	—	33,0	
Fáskrúðsfjarðarvegur	42,5	—	—	42,5	
Vattarnesvegur	15,6	—	—	15,6	
Dalavegur í Fáskrúðsfirði ..	6,3	2,3	—	4,0	
Breiðdalsvíkurvegur	7,7	—	—	7,7	
Norðurdalsvegur	13,0	5,0	—	8,0	
Breiðdalsvegur nyrðri	14,2	7,2	—	7,0	
Stöðvarfjarðarvegur	44,4	—	—	44,4	
Suðurdalsvegur	0,0	—	5,0	5,0	
Axarvegur	0,0	—	20,0	20,0	
Vegur í Djúpavogi	0,0	—	1,0	1,0	
	606,8	50,5	36,0	592,3	

Austur-Skaftafellssýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Suðurlandsvegur	202,2	25,0	35,0	212,2	
Innesja- og Mýravegur	50,2	46,2	—	4,0	
Hornsvegur	5,9	5,9	—	0,0	
Bæjarvegur í Lóni	12,0	12,0	—	0,0	
Hvalnesvegur í Lóni	6,6	6,6	—	0,0	
Austurlandsvegur	3,8	—	—	3,8	
Hafnarvegur	0,0	—	4,5	4,5	

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Flateyjarvegur	0,0	—	3,0	3,0	
Óslandsvegur	0,0	—	0,5	0,5	
	280,7	95,7	43,0	228,0	

Vestur-Skaftafellssýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Suðurlandsvegur	159,0	5,0	—	154,0	
Dyrhólavegur	4,2	1,7	—	2,5	að Dyrhólahv.
Reynishverfisvegur	5,8	1,8	—	4,0	að Reyni
Heiðardalsvegur	3,5	3,5	—	0,0	
Mýrdalsvegur syðri	20,0	20,0	—	0,0	
Álftaversvegur	15,2	—	—	15,2	
Búlandsvegur	12,5	—	—	12,5	að Búlandi
Meðallands- og Landbr.vegur	67,5	—	—	67,5	
Holtvegur	5,0	3,4	—	1,6	að Heiði
Kirkjubæjarklaustursvegur ..	1,1	—	—	1,1	
Prestbakkavegur	2,6	2,6	—	0,0	
Péturseyjarvegur	0,0	—	4,1	4,1	
Suður-Meðallandsvegur	0,0	—	6,2	6,2	
	296,4	38,0	10,3	268,7	

Rangárvallasýsla og Vestmannaeyjar.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga vegalaganefndar			Athugas.
		stytting í km	lenging í km	vegur skv. till. í km	
Suðurlandsvegur	97,0	—	—	97,0	
Ás- og Háfshverfisvegur	24,9	—	—	24,9	
Hamravegur	2,7	2,7	—	0,0	
Vetleifsholtvegur	5,2	—	—	5,2	
Heiðarvegur	13,8	3,0	—	10,8	
Landvegur	34,0	—	—	34,0	
Hagabraut	19,9	—	—	19,9	
Þykkvabæjarvegur	18,6	—	—	18,6	
Árbæjarvegur	18,9	—	—	18,9	
Gunnarsholtvegur	34,0	6,5	—	27,5	
Rangárvallavegur efri	23,7	5,2	—	18,5	að Geidungalæk
Móeiðarhvolfsvegur	4,1	4,1	—	0,0	
Bakkabæjavegur	14,7	—	—	14,7	
Út-Landeyjavegur	16,0	7,0	—	9,0	að Syðra-Hóli
Landeyjavegur syðri	39,3	—	—	39,3	
Oddavegur	6,5	3,8	—	2,7	
Hólmavegur	4,8	2,4	—	2,4	
Fljótshlíðarvegur	24,4	3,5	—	20,9	að Árkvörn
Vallarvegur	5,8	—	—	5,8	
Merkurvegur	3,5	—	20,0	23,5	

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Sandhólmavegur	10,7	—	—	10,7	
Skálavegur	5,7	—	—	5,7	
Skógaskólavegur	1,0	—	—	1,0	
Sigluvíkurvegur	0,0	—	7,7	7,7	
Hólmabæjarvegur	0,0	—	9,2	9,2	
Háamúlavegur	0,0	—	10,0	10,0	
Stórhöfðavegur í Vestmanna.	5,0	—	—	5,0	
Hverfisvegur	0,0	—	3,3	3,3	
Leirnavegur	0,0	—	6,6	6,6	
Raufarfellsvegur	0,0	—	3,5	3,5	
Eyvindarhólsvegur	0,0	—	2,2	2,2	
	434,2	38,2	62,5	458,5	

Árnessýsla.

Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Suðurlandsvegur	54,5	—	—	54,5	
Selvogsvegur	45,0	—	—	45,0	
Þorlákshafnarvegur	5,9	—	—	5,9	
Hafnarskeiðsvegur	12,0	—	—	12,0	
Reykjavegur í Ölfusi	0,6	—	—	0,6	
Biskupstungnabraut	70,4	—	—	70,4	
Tjarnarvegur	4,6	—	8,0	12,6	
Reykjavegur í Biskupstungum	4,8	—	—	4,8	
Bræðratunguvegur	8,7	—	—	8,7	
Sogsvegur	33,4	—	—	33,4	
Kiðjabergsvegur	14,8	—	—	14,8	
Sólheimavegur	5,4	—	9,5	14,9	
Þingvallabraut	19,6	—	4,0	23,6	
Grafningsvegur	38,3	—	—	38,3	
Laugardalsvegur	39,3	—	—	39,3	
Laugarvatnsvegur	12,4	—	—	12,4	
Skeiða- og Hreppavegur	54,0	—	—	54,0	
Auðsholtsvegur	10,6	3,0	—	7,6	að Bjargi
Langholtsvegur	12,6	—	—	12,6	
Gnúpverjavegur	26,7	11,2	—	15,5	að Hamarsheiði
Gullfossvegur	16,6	—	—	16,6	
Skálholtsvegur	15,0	—	—	15,0	
Villingaholtsvegur	29,7	—	—	29,7	
Gaulverjabæjarvegur	25,1	—	—	25,1	
Hamarsvegur	8,5	—	—	8,5	
Eyrarbakkevegur	11,5	—	—	11,5	
Kaldaðarnesvegur	6,0	6,0	—	0,0	
Kjósarskarðsvegur	4,8	—	—	4,8	
Bjarnastaðavegur	0,0	—	2,5	2,5	að Bjarnast.
Arnarbælisvegur	0,0	—	3,0	3,0	að Auðsholti
Búrfellsvegur	0,0	—	9,0	9,0	
Úteyjarvegur	0,0	—	3,5	3,5	að Útey

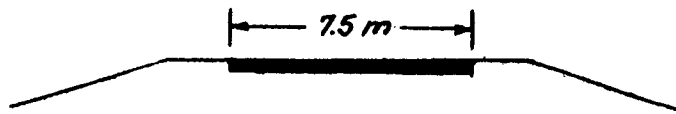
Heiti vegar	Núv. þjóðv. í km	Tillaga stytting í km	vegalaganefndar lenging í km	vegur skv. till. í km	Athugas.
Hlíðarvegur	0,0	—	3,0	3,0	að Hæli
Vorsabæjarvegur á Skeiðum .	0,0	—	3,5	3,5	að vegamótum hjá Framnesi
Skeiðháholtsvegur	0,0	—	9,0	9,0	að Ólafsvöllum
Egilsstaðavegur	0,0	—	9,0	9,0	
Langholtsvegur	0,0	—	4,0	4,0	að Halakoti
Jórvíkurvegur	0,0	—	6,0	6,0	
Brattholts- og Vorsabæjarv. .	0,0	—	15,0	15,0	
Þrengslavegur	0,0	—	15,0	15,0	
Uxahryggjavegur	0,0	—	25,0	25,0	
	590,8	20,2	129,0	699,6	

Fylgiskjal III.

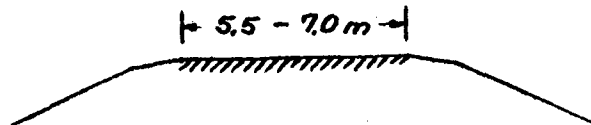
Hraðbraut A



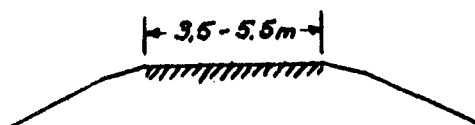
Hraðbraut B



Þjóðbraut



Landsbraut



Fylgiskjal IV.

Sýsluvegasjóðir árið 1963.

Sýsla	Fasteignagjald %	Héraðsframlag (Fasteignask. skv. áætlun) kr.	Ríkisframlag kr.	Samtals kr.
1. Gullbringusýsla	5.0— 2.5	163 983.00	167 700.00	331 683.00
2. Kjósarsýsla				
3. Borgarfjarðarsýsla	6.0— 3.0	101 304.90	137 400.00	238 704.90
4. Mýrasýsla	9.0— 4.5	152 470.80	186 800.00	339 270.80
5. Snæfellsn.- og Hnappadalss.	6.0— 3.0	81 085.20	136 200.00	217 285.20
6. Dalasýsla	12.0— 6.0	50 107.20	90 600.00	140 707.20
7. A.-Barðastrandarsýsla	12.0— 6.0	15 862.20	47 700.00	63 562.20
8. V.-Barðastrandarsýsla	12.0— 6.0	48 102.60	79 500.00	127 602.60
9. V.-Ísafjarðarsýsla	20.4—10.2	114 555.20	75 400.00	189 955.20
10. N.-Ísafjarðarsýsla	10.2— 5.1	65 767.60	70 900.00	136 667.60
11. Strandasýsla	12.0— 6.0	61 711.80	101 400.00	163 111.80
12. V.-Húnavatnssýsla	12.0— 6.0	81 228.00	116 800.00	198 028.00
13. A.-Húnavatnssýsla	12.0— 6.0	168 598.80	145 600.00	314 198.80
14. Skagafjarðarsýsla	12.0— 6.0	173 089.80	205 700.00	378 789.80
15. Eyjafjarðarsýsla	10.0— 5.0	241 866.50	173 200.00	415 066.50
16. S.-Þingeyjarsýsla	12.0— 6.0	186 174.00	143 400.00	329 574.00
17. N.-Þingeyjarsýsla	12.0— 6.0	103 858.80	127 300.00	321 158.80
18. N.-Múlasýsla	12.0— 6.0	99 430.20	170 600.00	270 030.20
19. S.-Múlasýsla	18.0— 9.0	240 833.70	158 000.00	398 833.70
20. A.-Skaftafellssýsla	8.0— 4.0	38 196.80	45 500.00	83 696.80
21. V.-Skaftafellssýsla	10.0— 5.0	50 875.00	97 300.00	148 175.00
22. Rangárvallasýsla	8.0— 4.0	190 197.20	240 000.00	430 197.20
23. Árnessýsla	10.0— 5.0	815 641.50	583 000.00	1 398 641.50
		Kr. 3 244 940.80	3 300 000.00	6 544 940.80

Fylgiskjal V.

Sýsluvegasjóður.

Skv. frumvarpinu (miðað við manntal 1. des. 1962).

Sýsla	Heimafrl. kr.	Rsjfrl. kr.	Alls kr.
Gullbringusýsla	479 853	—	—
Kjósarsýsla	230 914	—	—
Borgarfjarðarsýsla	121 239	—	—
Mýrasýsla	164 769	—	—
Snæfellsnessýsla	321 886	—	—
Dalasýsla	98 963	—	—
A.-Barðastrandarsýsla	44 891	—	—
V.-Barðastrandarsýsla	170 040	—	—
V.-Ísafjarðarsýsla	156 012	—	—
N.-Ísafjarðarsýsla	165 194	—	—
Strandasýsla	130 846	—	—
V.-Húnavatnssýsla	120 218	—	—
A.-Húnavatnssýsla	203 963	—	—
Skagafjarðarsýsla	222 752	—	—
Eyjafjarðarsýsla	332 428	—	—

Sýsla	Heimafrl. kr.	Rsjfrl. kr.	Alls kr.
S.-Þingeyjarsýsla	234 995	—	—
N.-Þingeyjarsýsla	167 829	—	—
N.-Múlasýsla	208 894	—	—
S.-Múlasýsla	388 286	—	—
A.-Skaftafellssýsla	121 068	—	—
V.-Skaftafellssýsla	115 457	—	—
Rangárvallasýsla	253 870	—	—
Árnessýsla	606 703	—	—
	<hr/>		
	5 061 070	10 122 140	15 183 210

Fylgiskjal VI.

Sýsluvegir.

Sýslur	Núverandi vegir sýsluvegir í km	vegir hreppavegir í km	Vegir samkv. tillögu vega- laganefndar í km
Gullbringusýsla	13,4 ('58)	35,4 ('58)	17,5
Kjósarsýsla	—	50,0	48,7
Borgarfjarðarsýsla	83,2 —	29,3 —	97,3
Mýrasýsla	147,4 —	11,7 —	125,4
Snæfellsnes- og Hnappadalssýsla	125,9 ('61)	21,4 —	147,2
Dalasýsla	80,1 —	29,3 —	111,9
Barðastrandarsýsla	112,0 ('59)	98,5 —	170,0
V.-Ísafjarðarsýsla	56,5 —	34,6 —	79,0
N.-Ísafjarðarsýsla	62,0 —	45,5 —	71,0
Strandasýsla	80,9 —	46,4 —	53,8
V.-Húnavatnssýsla	123,0 —	35,6 —	136,4
A.-Húnavatnssýsla	131,7 —	37,9 —	121,6
Skagafjarðarsýsla	63,6 ('58)	191,9 —	174,7
Eyjafjarðarsýsla	94,5 ('61)	75,2 —	57,8
S.-Þingeyjarsýsla	148,8 ('61)	59,3 —	159,8
N.-Þingeyjarsýsla	139,6 —	49,5 —	164,0
N.-Múlasýsla	215,0 ('58)	56,7 —	219,9
S.-Múlasýsla	119,9 —	43,7 —	123,7
A.-Skaftafellssýsla	19,1 —	30,7 —	61,0
V.-Skaftafellssýsla	96,5 —	42,6 —	146,4
Rangárvallasýsla	204,6 —	18,2 —	190,1
Árnessýsla	270,1 —	93,6 —	226,6
	<hr/>		
	2387,8	1137,0	2703,8

Fylgiskjal VII.

Óskir hestamanna um reiðvegi.

I. Skeið, Gnúpverjahreppur og Hrunamannahreppur:

1. Meðfram Skeiðavegi frá Flóavegamótum að vegamótum Skálholtsvegjar hjá Reykjum.
2. Meðfram Skálholtsvegi frá Reykjum að Iðubru.
3. Meðfram Gnúpverjavegi frá Reykjum að Ásólfstöðum í Þjórsárdal.

4. Meðfram Hrunamannavegi. Einnig frá Syðra-Langholti um Álfaskeið og Flúðir, vestan Högnastaða á Hrunamannaveg vestan Kirkjuskarðs.
5. Gömul ferðamannaleið af Murneyri meðfram Þjórsá að Þjótanda.

II. Biskupstungnahreppur:

1. Konungsvegur frá Þingvöllum til Geysis, sem liggur með Hlíðum í Biskupstungum.
2. Meðfram Þjóðveginum frá Brúará upp Biskupstungur, að Tungufljótsbrú og þaðan að Múla á Konungsveg.
3. Frá Iðubru á reiðveginum með aðalveginum frá Brúará.

III. Selfoss:

Meðfram Þjóðveginum út frá Selfossi, til Eyrarbakka og Stokkseyrar, austur flóann í átt til Rangárvallasýslu og út Ölfus í átt til Hveragerðis og Þorlákshafnar.

IV. Hafnarfjörður:

Meðfram Hafnarfjarðarvegi, fyrir hestamenn og gangandi fólk.

V. Reykjavík:

1. Frá Elliðaám að Kolviðarhóli, þannig: Upp með Skeiðvelli, með Elliðaám að sunnan, yfir Efri-brú, yfir Selás að Rauðavatni. Frá Rauðavatni að Geithálsi er reiðvegur gerður af Fák. Frá Geithálsi norðan bílvegur yfir Hólmsá og rétt austur fyrir Gunnarsbólma, en síðan sunnan bílvegur um Lækjarbotna upp undir Fóelluvötn, en þaðan norðan vegur um Sandskeið, nyrzt um Bolaöldur, Bolavelli, vestan Húsmúla um Húsmúlarétt að Kolviðarhóli. Vegarlengd 25 km.
2. Frá Elliðaám upp í Mosfellssveit meðfram Vesturlandsvegi.
3. Frá Efribrú á Elliðaám til Hafnarfjarðar, þannig: Farið yfir Elliðaár skammt neðan við efri stíflu, um Vatnsendaland, Kjóavelli, um Vífilsstaðaland til móts við reiðveg úr Hafnarfirði.
4. Frá Geithálsi til Þingvalla um Mosfellsheiði, sem næst gamla Þingvallaveginum eða eftir honum.
5. Af Selási upp Grafarholtsheiði, norðan Rauðavatns, um Hólmsheiði að Geithálsi. Farið yrði sem næst nýju Sogslínunni.

VI. Borgarnes:

1. Frá Borgarnesi að Hvítárbrú.
2. Frá Eskiholtsvegamótum að Hreðavatni.
3. Frá vegamótum ofan Borgarness að Hítará.
4. Frá Hvítárbrú að Árdal í Andakíl.
5. Frá vegamótum hjá Hvítárvöllum að Götuási.
6. Ennfremur verði hugsað fyrir reiðvegum, þar sem nýir vegir verða lagðir.

VII. Blönduós:

Meðfram Húnvetningabraut og Svínvetningabraut, auk reiðvega meðfram nýjum vegum.

VIII. Langidalur:

1. Meðfram Þjóðvegi í Langadal.
2. Svínvetningabraut.

IX. Sauðárkrókur og Skagafjörður:

1. Meðfram þjóðvegi frá Sauðárkróki til Varmahlíðar, en greinist þar í þrennt:
 - a) Blönduhlíðarvegur.
 - b) Vatnsskarðsvegur.
 - c) Fram Lýtingsstaðahrepp.
2. Frá Sauðárkróki til Hóla í Hjaltadal.
3. Frá Sauðárkróki meðfram Skarðavegi upp Kolugafjall og Kamba.

X. Akureyri:

1. Frá Akureyri meðfram þjóðvegi að Kaupangsbakka.
2. Frá Akureyri norður Kræklingahlíð og fram Þelamörk.
3. Frá Kaupangsbakka að Veigastöðum og yfir Vaðlaheiði.

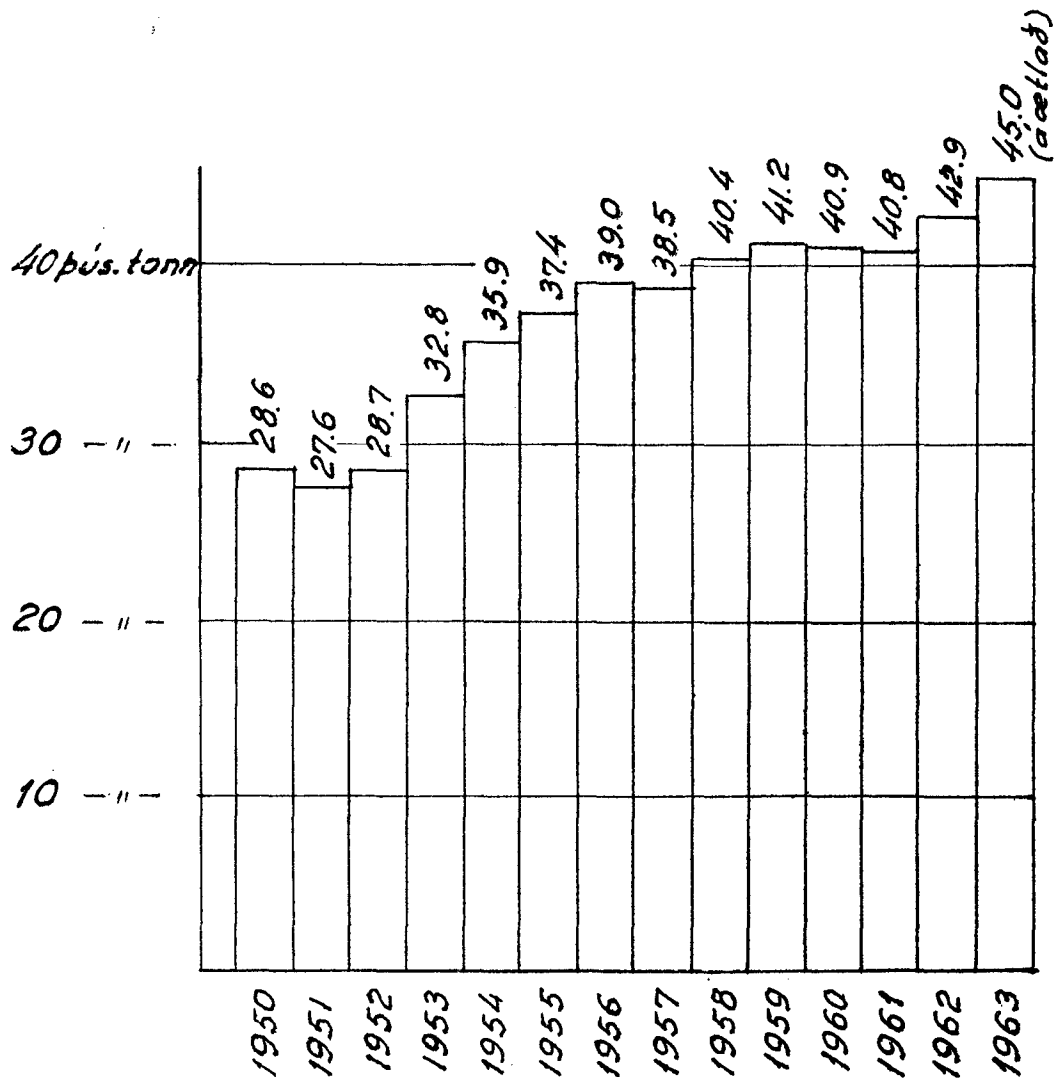
XI. S.-Þingeyjarsýsla:

1. Frá Einarssstöðum suður Reykjadal að vestan um Stafn að Langaseli.
2. Af Reykjadalssvegi móti Laugum, um Stóru-Laugar og þaðan austur yfir Laxárdalsheiði að Þverá, frá Þverá að Hólum í Laxárdal og þaðan austur á Hólssand.
3. Af síðasttöldum vegi á heiðinni fyrir austan Stóru-Laugar, suður Laxárdalsheiði að Mávafni og þaðan suðaustur yfir Mývatnsheiði að Helluvaði.
4. Frá Einarssstöðum norðaustur hjá Ökrum í Reykjadal, þaðan norðaustur yfir Þegjandidal að Grenjaðarstað og Laxárvirkjun og þaðan norður Hvammsheiði til Húsavíkur.
5. Af síðasttöldum vegi hjá Glaumbæ í Reykjadal norðvestur yfir Fljótsheiði að Vaði og þaðan norður með Skjálfandafljóti að Fljótsbrúnni hjá Ófeigsstöðum.
6. Frá Einarssstöðum vestur yfir Fljótsheiði að Fosshóli.

Fylgiskjal VIII.

Benzinnotkun 1950-1963
(í þús. tónna)

1 tonn = 1316 lítrar

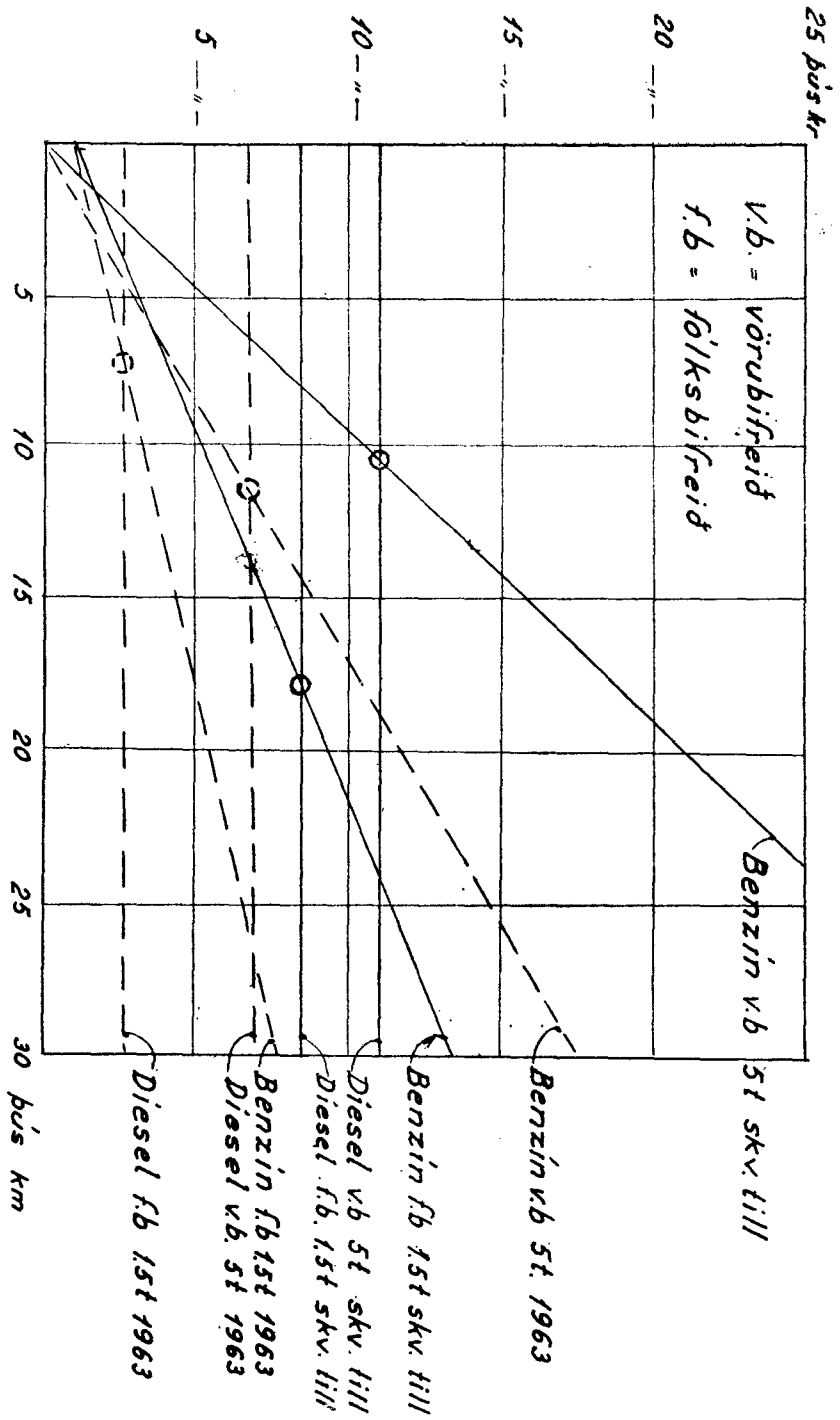


Fylgiskjal IX.**Verð á benzíni í ýmsum löndum í október 1963.**

Austurríki	Vín	Sch. pr. ltr.	3.20	á	166.60	5.33	pr. ltr.
Belgía	Brüssel	B. frc. pr. ltr.	7.76	—	86.39	6.70	— —
Danmörk	Kaupmannah.	D. kr. pr. ltr.	1.03	—	623.33	6.42	— —
Finnland	Helsinki	F. mks. pr. ltr.	0.51	—	1339.14	6.83	— —
Frakkland	Paris	N. frc. pr. ltr.	0.97	—	878.64	8.52	— —
Holland	Haag	Fls. pr. ltr.	0.459	—	1194.87	5.48	— —
Írland	Dublin	Shgs. pr. 1 gall.	4s.4d.	—	120.46	5.80	— —
Ísland	Reykjavík	Kr. pr. ltr.				4.20	— —
Ítalía	Róm	Lira pr. ltr.	96.00	—	69.26	6.65	— —
Luxemburg	Luxemburg	B. frc. pr. ltr.	6.63	—	86.50	5.73	— —
Noregur	Osló	N. kr. pr. ltr.	1.045	—	601.63	6.29	— —
Pólland	Varsjá	Zloty pr. ltr.	4.80	=	\$0.20	—	—
Rússland	Moskva	Rubl. pr. ltr.	0.05	—	47.80	2.39	— —
Spánn	Madrid	Pts. pr. ltr.	9.00	—	71.80	6.46	— —
St. Bretland	London	Shgs. pr. 1 gall.	4s.4d.	—	120.46	5.80	— —
Sviss	Zürich	Sv. frc. pr. ltr.	0.50	—	997.67	4.99	— —
Svíþjóð	Stokkhólmur	Sv. kr. pr. ltr.	0.73	—	829.85	6.06	— —
Tékkóslóvakía	Praha	Kcs. pr. ltr.	4.00	—	598.00	23.92	— —
U.S.A.	New York	\$ pr. U.S. gall.	0.30	—	43.06	3.46	— —
Þýskaland	Hamborg	D.M. pr. ltr.	0.565	—	1082.59	6.12	— —

Fylgiskjal X.

Benzín + þungaskattur



Samanburður á þungaskatti af dieslbifreiðum og benzín og þungaskatti af benzínbifreiðum miðað við gildandi lög 1963 og tillögur vegalaganefndar