

Ed.

71. Frumvarp til laga

[66. mál]

um breyting á vegalögum, nr. 66 14. júlí 1975.

(Lagt fyrir Alþingi á 98. löggjafarþingi 1976.)

1. gr.

10. gr. laganna orðist þannig:

Samgönguráðherra leggur að fengnum tillögum vegamálastjóra tillögu til þingsályktunar um vegáætlun fyrir Alþingi. Í tillögunni skal gerð grein fyrir fjáröflun þeirri, sem fyrirhuguð er á áætlunartímabilinu og útgjöld sundurliðuð eftir helstu framkvæmdaflokkum skv. lögum þessum. Við meðferð tillögunnar fyrir Alþingi skal ákveða skiptingu útgjalda til einstakra framkvæmdaliða og tillagan afgreidd í endanlegu formi sem þingsályktun um vegáætlun fyrir fjögurra ára tímabil.

Sé fé veitt til þjóðvegagerðar eftir öðrum leiðum en getið er um í tillögu til þingsályktunar um vegáætlun, svo sem í landshlutaáætlunum, með sérstakri fjáröflun eða á annan slíkan hátt, skal fjalla um skiptingu þess innan ramma vegáætlunarinnar á sama hátt og að framan getur.

Er þingsályktun um vegáætlun hefur gilt í tvö ár, skal hún tekin til endurskoðunar og jafnframt samin áætlun fyrir tvö ár til viðbótar, þannig að ávallt sé fyrir hendi gildandi áætlun fyrir a. m. k. tvö ár.

2. gr.

12. gr. laganna orðist þannig:

Í þingsályktun um vegáætlun skal þjóðvegum skipað í flokka eftir eftirfarandi reglum:

Stofnbrautir:

Vegir, sem ná til 1000 íbúa svæðis og mynda eðlilegt samfellt vegakerfi til tengingar byggða landsins. Vikja má frá reglunni um íbúafjölda, ef um er að ræða tengingu kaupstaða eða kauptúna, sem mynda samræmda heild frá atvinnulegu eða félagslegu sjónarmiði. Sama gildir um tengivegi, sem hafa mikla árstíðabundna umferð eða þar sem innan 10 ára má búast við 1000 bíla umferð á dag yfir sumarmánuðina.

Þjóðbrautir:

Vegir, sem eru minnst 2 km langir frá vegamótum og ná til a. m. k. þriggja býla, þannig að þeir nái að þriðja býli frá vegarenda. Vikja skal frá þessari reglu, ef um er að ræða veg að kauptúni. Sömuleiðis má, þar sem aðalfjallvegur liggur úr byggð, telja þjóðbraut að innsta býli.

Heimilt er að taka í tölu þjóðbrauta vegi að flugvöllum utan kaupstaða, þar sem reglubundið áætlunarflug hefur verið starfrækt samkvæmt leyfi samgönguráðuneytisins í eitt ár eða lengur. Ennfremur er heimilt að taka í tölu þjóðbrauta vegi að skólastöðum og öðrum hliðstæðum stöðum, þar sem vísir að þorpi hefur myndast vegna þeirrar starfsemi, sem þar fer fram.

3. gr.

13. gr. laganna orðist þannig:

Stefnt skal að því að leggja bundið slitlag á þá vegarkafla, þar sem innan 10 ára má búast við 1000 bíla umferð á dag yfir sumarmánuðina. Um það atriði, breidd vega, fjarlægð skurða og girðinga, burðarþol og önnur tæknileg efni varðandi gerð þjóðvega í hverjum flokki skal setja reglugerð.

4. gr.

19. gr. laganna orðist þannig:

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. Í tölu sýsluvega skulu vera:

- a. Vegir að öllum býlum, sem ekki hafa beint vegasamband við þjóðvegi.
- b. Vegir að kirkjustöðum, félagsheimilum, opinberum skólum og heilsuhælum.
- c. Vegir í þorpum með undir 200 íbúum.
- d. Heimilt er sýslunefnd að taka í tölu sýsluvega vegi að fullgerðum orkuverum, sumarbústöðum, eyðibýlum, fjallskilaréttum, bryggjum, sjúkraflugvöllum og skipbrotsmannaskýlum.
- e. Heimilt er í sýsluvegaáætlun að veita fé til fjallvega, sem nauðsynlegir teljast vegna nýtingar afréttar- og beitilanda.

Sýsluvegir samkvæmt a-lið þessarar greinar skal aldrei teljast ná nær býli en 50 m, ef hann endar þar.

5. gr.

21. gr. laganna orðist þannig:

Hvert hreppsfélag greiðir árlega í sýsluvegasjóð sem samsvarar a. m. k. andvirði sex dagvinnustunda fyrir hvern íbúa, miðað við kaupgjald í almennri verkamannavinnu hjá Vegagerð ríkisins 1. desember hið næsta ár, áður en gjaldið er lagt á.

Hreppsfélag getur ákveðið að hækka gjald sitt til sýsluvegasjóðs þannig að það nemi allt að andvirði átta dagvinnustunda fyrir hvern íbúa, og skal sú ákvörðun tilkynnt sýslumanni fyrir 15. febrúar. Síðan ákveður sýslumaður gjald hvers hrepps og tilkynnir oddvita fyrir 1. mars. Skal það greitt í einu lagi úr sveitarsjóði, eigi síðar en á næsta manntalsþingi.

6. gr.

23. gr. laganna orðist þannig:

Nú á einhver fasteign í hreppi eða kaптúni, aðra en jörð í fastri ábúð eða jarðarhluta, en er þar þó ekki útsvarsskyldur eða greiðir þar ekki útsvar eftir sömu reglum og aðrir íbúar hreppsins, og skal hann þá greiða vegaskatt af eign sinni í sýsluvegasjóð. Skattur þessi greiðist á manntalsþingi.

Vegaskattur skal nema 3.0 af þúsundi af fasteignamataverði mannvirkja landa og lóða með lögákveðnu álagi, þó aldrei lægri upphæð en kr. 7.000. Lágmarksgjald þetta skal breytast í sömu hlutföllum og kaupgjald sbr. 21. grein.

Gjald þetta hefur lögtaksrétt.

7. gr.

28. gr. laganna orðist þannig:

Af tekjum vegamála samkvæmt lögum um fjáröflun til vegagerðar skal árlega veita til sýsluvega upphæð, sem sé eigi lægri en tveimur og hálfum sinnum heildarupphæð innheimtra sýsluvegasjóðsgjalda um allt land næsta ár á undan viðkomandi fjárlagaári. Frá því dregst þó mótframlag ríkissjóðs, sem þegar hefur verið greitt skv. síðustu málsgrein þessarar greinar.

Vegamálastjóri annast skiptingu á framlagi ríkissjóðs samkv. 1. mgr. eftir reglugerð, sem ráðherra setur. Skal framlag til sýslu aldrei vera lægra en helmingur þess, er hún lagði til sýsluvegasjóðs það ár, sem ríkisframlagið miðast við. Að öðru leyti skal við skiptingu ríkisframlags aðallega miða við notkun og lengd þeirra sýsluvega í hverri sýslu, sem falla undir a—c lið 19. gr., en jafnframt skal þó höfð hliðsjón af því, hve mikill hluti þeirra veða er lagður, ruddur eða ekki akfær.

Framlag, sem hreppur kann að hafa greitt umfram lágmark samkvæmt 21. gr., skal, ásamt mótframlagi ríkissjóðs, sem heimilt er að greiða á sama ári og framlag hrepps er innheimt, renna óskipt til sýsluvega í viðkomandi hreppi, án tillits til 2. mgr. 28. gr.

8. gr.

69. gr. laganna orðist þannig:

Byggingar, leiðslur eða önur mannvirki, föst eða laus, má ekki staðsetja, nema leyfi vegamálastjóra komi til, nær vegi en 15 m frá miðlínu þjóðbrauta og 30 m frá miðlínu stofnbrauta. Nánar skal kveðið á um þessi atriði í reglugerð skv. 13. gr.

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 staðnæmst við skýlið utan akbrautar.

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

9. gr.

72. gr. laganna orðist þannig:

Óheimilt er að grafa framræsluskurði, nema leyfi vegamálastjóra komi til, nær vegi en 15 m frá miðlínu þjóðbrautar og 30 m frá miðlínu stofnbrautar. Nánar

skal kveðið á um þetta atriði í reglugerð samkvæmt 13. gr. Einnig er óheimilt að leggja uppgröft úr skurðum að vegi, nema að fengnu leyfi vegagerðarinnar.

10. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1977. Þegar lög þessi hafa öðlast gildi skal fella meginmál þeirra inn í vegalög nr. 66 14. júlí 1975 og gefa þau út svo breytt.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Á fundi í neðri deild Alþingis 15. maí 1975 tók samgönguráðherra, Halldór E. Sigurðsson, fram, að hann vildi að gefnu tilefni lýsa því yfir, að hann hefði þegar ákveðið, að vegalögin yrðu endurskoðuð, komið hefðu í ljós í lögnum ýmsar veitur, sem gerðu það að verkum, að nauðsyn bæri til að gera þetta.

Samgönguráðherra tók fram, að hann hefði í huga að fá alþm. og embættismenn til að vinna að athugun og endurskoðun laganna og leitast við að gefa öllum þingflokki kost á að vera með í þeirri endurskoðun.

Hinn 9. júní 1975 skipaði samgönguráðherra sjö manna nefnd til að vinna að endurskoðun gildandi vegalaga.

Í skipunarbréfi nefndarinnar segir, að ráðuneytið vilji að athugun nefndarinnar beinist fyrst og fremst að eftirtöldum atriðum:

1. Gildandi ákvæði um flokkun vega, sem nú er skipt í hraðbrautir, þjóðbrautir og landsbrautir. M. a. vegna hringvegarins, sem opnaður var á s. l. ári telur ráðuneytið nauðsynlegt að athugað sé, hvort honum skuli skipt í hraðbrautir og þjóðbrautir og enn fremur telur ráðuneytið nauðsyn bera til að athuga samband tengiveganna við hringveginn, eins og vega á Vestfjörðum, Snæfellsnesi og Austfjörðum, svo að dæmi sé nefnd.
2. Þá telur ráðuneytið rétt að nefndin kanni, hvort gera eigi sérstakar svæðaáætlanir eða landshlutaáætlanir, eins og nú á sér stað, eða fella allar vegaframkvæmdir inn í vegáætlun, sem Alþingi afgreiðir þá í heild.
3. Fjárförf sýsluvegasjóða.
4. Önnur ákvæði laganna, er leiða kunna af breytingum samkv. liðum 1.—3. hér að framan eða nefndin telur ástæðu til að breyta.

Í nefndina voru skipaðir Brynjólfur Ingólfsson, ráðuneytisstjóri, formaður, Sigurður Jóhannsson, vegamálastjóri, varaformaður, og alþingismennirnir Ásgeir Bjarnason, Helgi Seljan, Lárus Jónsson, Magnús Torfi Ólafsson og Sighvatur Björgvinsson. Ritari nefndarinnar var ráðinn Jón Rögnvaldsson, þá deildarverkfræðingur, síðar yfirverkfræðingur hjá Vegagerð ríkisins.

Nefndin hefur haldið 17 fundi og samið frumvarp þetta um breytingu á vegalögum nr. 66/1975. Reyndust einkum tafsöm og skiptar skoðanir um þau atriði, sem fjallað er um í 1. lið skipunarbréfs nefndarinnar og lúta að flokki vega.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með breytingum á 1. mgr. er stefnt að því að fella orðalag gr. betur en í gildandi lögum að þeirri starfstilhögun, sem tíðkast hefur allt frá því að vegalög nr. 71/1963 tóku gildi, bæði að því er varðar undirbúning og afgreiðslu vegáætlunar.

Í 2. mgr. er lagt til, að Alþingi fjalli um skiptingu fjármagns, sem aflað er eftir öðrum leiðum en getið er um í vegáætlun á sama hátt og fjármagns, sem aflað er innan ramma vegáætlunarinnar. Er hér einkum átt við lánsfé til sérstakra framkvæmda, landshlutaáætlanir o. þ. h. Á fskj. 1 eru sýndar hlutfallstölur fjárveitinga og lánsfjár til nýbygginga vega og brúa á undanförunum árum.

Um 2. gr.

Ákvæðin um flokkun þjóðvega í hraðbrautir, þjóðbrautir og landsbrautir í 12. grein vegalaga hafa verið óbreytt frá því lögin voru fyrst samþykkt í desember 1963. Eina breytingin sem gerð hefur verið á þessari grein er, að með lögum nr. 27/1975 um breytingu á vegalögum var bætt við heimildarákvæði um að taka í tölu landsbrauta vegi að flugvöllum og skólastöðum með vissum skilyrðum.

Reglurnar um skiptingu þjóðvega í flokka samkvæmt 12. grein eru miðaðar við æði skýrt afmörkuð svið:

Hraðbrautir: Sumarumferðin sker úr um það hvort vegurinn lendir í þessum flokki eða ekki.

Þjóðbrautir: Þjónustusviðið, þ. e. lágmarksibúafjöldi sker úr um það, hvort vegur lendir í þessum flokki eða ekki.

Landsbrautir: Til þessa flokks teljast síðan allir þjóðvegir, sem ekki falla í ofangreinda tvo flokka, en neðri mörk eru sett til aðgreiningar frá sýsluvegum, þ. e. að vegurinn skuli vera minnst 2 km að lengd og ná til a. m. k. þriggja býla.

Þegar fyrsta vegáætlunin var samþykkt á Alþingi vorið 1964 voru þeir vegir sem féllu í hraðbrautaflokk aðeins 131 km. Þetta voru aðalvegirnir út frá Reykjavík og hluti af Norðurlandsvegi norðan Akureyrar. Flokkun þjóðvega í vegáætlun 1964 var sem hér segir:

Þjóðvegir í þéttbýli	97,8 km
Hraðbrautir	131,0 km
Þjóðbrautir	2857,3 km
Landsbrautir	6375,7 km
	<hr/>
Alls	9361,6 km

Við þessa flokkun er það að athuga, að fjöldi vega í landsbrautaflokki uppfyllti ekki skilyrði 12. greinar, hvorki um vegalengd né býlafjölda, en voru settir í þennan vegaflokk til næstu fimm ára samkvæmt sérstöku ákvæði í vegalögum (fimm ára reglan).

Við þessa flokkun vekur það athygli, að hraðbrautir eru aðeins 1.4% af þjóðvegakerfinu og ekki nema 4.4% af hraðbrautum og þjóðbrautum samanlögðum. Hefði í raun mátt hafa hraðbrautir sem undirflokk í þjóðbrautum eða láta gerð þeirra ráðast af tæknilegum ákvæðum í 13. gr. laganna.

Ástæðan til þess að svo var ekki gert var fyrst og fremst sú, að þörfin fyrir vegi með bundnu slitlagi á fjölförnustu vegköflunum var svo mikil, að menn vildu hafa þessa vega í sérstökum flokki til þess að knýja á um úrbætur í þessum efnun.

Við gerð bráðabirgðavegáætlunar fyrir árið 1976 var flokkun vega óbreytt frá vegáætlun 1974—1977, sem samþykkt var á Alþingi vorið 1975. Sú flokkun var byggð á umferðartölum frá 1974, og var eins og hér segir:

Þjóðvegir í þéttbýli	131,3 km
Hraðbrautir	636,5 km
Þjóðbrautir	3100,1 km
Landsbrautir	4748,5 km
	<hr/>
Alls	8616,4 km

Þessi flokkun er í fullu samræmi við ákvæði 12. gr. laganna, eins og gleggst má sjá af styttingu landsbrautanna. Þegar þessi flokkun er skoðuð kemur í ljós, að vegir í hraðbrautaflokki hafa nær fimmfaldast frá fyrstu vegáætlun og eru nú 7.4% þjóðvegakerfisins og 17.1% af samanlögðum hraðbrautum og þjóðbrautum. Þessi mikla aukning hraðbrautanna frá fyrstu flokkun í vegáætlun er bein afleiðing af því að á þessu tímabili hefur bifreiðaeign landsmanna aukist um 145% (71 364 bifreiðar 1. janúar 1975).

Í flokkun í vegáætlun 1976 eru hraðbrautir ekki lengur bundnar við aðalvegina út frá höfuðborgarsvæðinu eða Akureyri, en ná út frá fjölmörgum kaupstöðum og kauptúnum víða um land. Þessir hraðbrautakaflar hafa þó það sameiginlegt, að þeir hafa allir flust úr þjóðbrautaflokki vegna umferðarmagnsins yfir sumarmánuðina.

Fjárframlög til einstakra vegaflokka í vegáætlun og landshlutaáætlanir.

Eftir að byrjað var á gerð vegáætlana til fjögurra ára voru fjárveitingar til nýrra þjóðvega fyrstu árin eingöngu bundnar við ofangreinda þrjá vegaflokka.

Fjárveitinganefnd Alþingis hefur frá upphafi fjallað um vegáætlun á Alþingi. Myndaðist fljótt sú venja, að fjárveitinganefnd sjálf fjallaði um skiptingu fjárveitinga til einstakra verkefna í hraðbrautum og ákvað einnig hve hár hundradshluti af fjárveitingu til þjóðbrauta og landsbrauta skyldi fara í hvert kjördæmi. Þingmenn í hverju kjördæmi skiptu síðan fjárveitingum þessum niður á einstök verkefni í þjóðbrautum og landsbrautum innan kjördæmisins.

Fyrsta landshlutaáætlunin náði til vegagerðar á Vestfjörðum ásamt fleiri þáttum samgöngumála. Sú áætlun var framkvæmd á árunum 1965—1970 og var eingöngu fjármögnuð með erlendu lánsfé. Kom skipting á fjármagninu aldrei til kasta Alþingis. Næst kom Austurlandsáætlun. Samkvæmt henni átti að verja 300 m. kr. til þess að ljúka skýrt afmörkuðum vegaköflum á Austurlandi á árunum 1971—1975. Áætlun þessi kom aldrei beint til kasta Alþingis, en var felld inn í vegáætlun fyrst árið 1971 og þá með sérstakri lánsfjáröflun. Þá kom Norðurlandsáætlun. Fyrsti áfangi þeirrar áætlunar kom til framkvæmda árið 1972, en áætlunin var hvorki afmörkuð við tiltekið árabíl né tiltekna heildarfjárveitingu. Um þessa áætlun var ekki fjallað beint við gerð vegáætlana á Alþingi fyrstu árin.

Sammerkt fyrir allar þrjár ofangreindar landshlutaáætlanir er það, að þær voru gerðar af Efnahagsstofnuninni og síðar Framkvæmdastofnun ríkisins í samvinnu við fjórðungssamtök í hlutaðeigandi landshlutum og Vegagerð ríkisins. Þessar áætlanir náðu fyrst og framst til vega innan hlutaðeigandi landshluta, en ekki til tengivega milli landshlutanna. Upphaflega var hugmyndin með þessum landshlutaáætlunum að hraða uppbyggingu vegakerfisins í þeim landshlutum, sem taldir voru á eftir öðrum og fjármagnaðar því sérstaklega með lánsfé umfram fjáröflun til vegáætlunar.

Frá og með árinu 1973 var þó hætt sérstakri lánsfjáröflun til einstakra landshlutaáætlana, en markaðar tekjur vegasjóðs hækkaðar nokkuð til þess að mæta þessari fjárþörf, en síðan var tekin upp almenn lánsfjáröflun til vegáætlunar í heild.

Erfiðleikar við gerð vegáætlana vegna flokkunar þjóðvega og landshlutaáætlana.

Eins og vikið er að hér að framan, hefur orðið mjög hröð aukning á lengd þjóðvega í flokki hraðbrauta frá því byrjað var á gerð vegáætlana og flokkun vega í samræmi við 12. grein. Hefur töluvert af þjóðarbrautum flust í hraðbrautaflokk við svo til hverja nýja vegáætlun eða endurskoðun vegáætlunar. Þetta atriði hefur ásamt takmörkunum landshlutaáætlana, sem ekki ná til tengivega milli einstakra landshluta, valdið sívaxandi erfiðleikum við gerð vegáætlana.

Kom þetta mjög greinilega fram í umræðum á Alþingi hjá samgönguráðherra og einstökum þingmönnum vorið 1975 við gerð vegáætlunar fyrir árin 1974—1977 og nú síðast á síðastliðnu vori við gerð bráðabirgðavegáætlunar fyrir árið 1976. Í þessum umræðum kom fram, að nauðsynlegt sé að skoða hringveginn og þýðingarmestu tengivegi út frá honum sem eina heild, að því er uppbyggingu einstakra kafla varðar, án tillits til þess í hvaða kjördæmi þeir eru eða í hvaða vegflokki.

Tillaga nefndarinnar og valkostir, sem athugaðir voru.

Nefndin ræddi þetta mál ítarlega á mörgum fundum og kannaði marga valkosti í því sambandi, eins og síðar greinir. Var að lokum staðnæmst við þá tillögu að skipa hraðbrautum og þjóðbrautum saman í einn flokk, sem lagt er til að verði nefndur stofnbrautir.

Skilgreining á þessum nýja vegflokki er að meginefni til hin sama og skilgreining á þjóðbrautum í 12. gr. gildandi laga, þ.e. miðað er við að stofnbraut nái til um 1000 íbúa svæðis. En til þess að stofnvegirnir myndi eðlilegt og samfellt vegakerfi til tengingar byggða landsins þótti rétt að rígskorða ekki flokkunina við íbúatölu eina saman. Falla t. d. allir vegir, sem vegna sumarumferðar teljast til hraðbrauta, skv. gildandi lögum, í þennan flokk án tillits til reglunnar um íbúafjölda og munu gera það áfram.

Á fskj. 2 er sýnt, hvaða vegir munu falla í stofnbrautaflokk. Eru það allar þjóðbrautir og hraðbrautir skv. gildandi vegáætlun að viðbættum nokkrum vegum, sem að áliti nefndarinnar myndu eiga heima í stofnbrautaflokki miðað við þá skilgreiningu, sem lögð er til að samþykkt verði á þeim vegflokki.

Bent skal á, að stofnvegir á fskj. 2 eru alls taldir 3.828,7 km og er það um 92 km lengra en samanlagðar hraðbrautir og þjóðbrautir skv. gildandi vegáætlun, sbr. fskj. 3. Sú flokkun er, eins og áður hefur verið vikið að, byggð á umferðartölum og íbúafjölda í árslok 1974. Af breytingum á íbúafjölda leiðir m. a. lítilsháttar lengingu á þjóðbrautum umhverfis Patreksfjörð og Bildudal og einnig kemst Seyðisfjarðarvegur í tölu þjóðbrauta samkvæmt gildandi reglum um íbúafjölda.

Með tillögu nefndarinnar er þjóðvegakerfinu skipt í tvo flokka og verður meginstofn þjóðvegakerfisins í einum vegflokki. Eiga ekki að þurfa að koma til neinar teljandi tilfærslur á milli vegflokka við gerð — eða endurskoðun — vegáætlana eins og verið hefur. Tæknileg gerð veganna í hvorum flokki um sig fer að sjálfsögðu eftir áætlaðri umferð, þýðingu þeirra og landfræðilegum aðstæðum skv. 3. gr. frumvarps þessa. Ákvörðun um m. a. hvort lagt skuli bundið slitlag á tiltekinn vegarkafli í vegáætlun fer að sjálfsögðu eftir ákvörðun um fjárveitingar í vegáætlun hverju sinni.

Að lokum skal tekið sérstaklega fram, að nefndin hefur með ofangreindri tillögu sinni um breytingu á 12. gr. gengið út frá því, að við meðferð vegáætlunar á Alþingi fjalli fjárveitinganefnd Alþingis í heild um skiptingu fjárveitinga til einstakra stofnbrauta og að ekki verði um þann vegflokk beitt hundraðshluta-skiptingu þeirri milli kjördæma, sem gilt hefur um þjóðbrautir og landsbrautir um nokkurt árabil.

Aðrir valkostir, sem komið hafa til athugunar.

Eins og að framan sagði ræddi nefndin marga aðra valkosti en tillögu þá, sem gerð hefur verið grein fyrir. Efnisatriði fjögurra hinna helstu, sem merktir eru a—d, er að finna á fskj. 4—7.

Helstu atriði valkosta þessara eru eftirfarandi:

Valkostur a) (sbr. fskj. 4):

Flokkun þjóðvega skv. þessum valkosti er mjög á sömu lund og skv. tillögu nefndarinnar. Þó eru ákvæðin um stofnbrautir nokkuð þrengd og nöfn á flokkum önnur. Eru þjóðbrautir, sem skv. þessum valkosti eru samsvarandi stofnbrautum í tillögu nefndarinnar, um 600 km styttri en stofnbrautir.

Valkostur b) (sbr. fskj. 5):

Skv. þessum valkosti er gert ráð fyrir, að flokkar þjóðvega verði þrír. Stofnbrautir séu núverandi hringvegur og vegir, sem tengja þéttbýlisstaði við sameiginlega þjónustumiðstöð viðkomandi svæðis.

Þær af núverandi þjóðbrautum og hraðbrautum, sem ekki yrðu stofnbrautir skv. þessu, yrðu þjóðbrautir, en landsbrautir yrðu svipaðar og skv. nógildandi vegalögum.

Þetta hefði í för með sér, að stofnbrautir yrðu mjög ósamfelldar, og allviða yrðu stofnbrautir án tengingar við annað stofnbrautakerfi landsins.

Valkostur c) (sbr. fskj. 6):

Hér er gert ráð fyrir mun róttækari breytingu á flokkun vega en tillaga nefndarinnar og aðrir valkostir, sem kannaðir voru, gera ráð fyrir.

Gert er ráð fyrir tveimur flokkum þjóðvega og umferðarmörkum í báðum. Skv. þessu yrði allt fingerðasta veganetið sýsluvegir. Þannig yrðu um 3.600 km núverandi landsbrauta sýsluvegir. Þetta hefði í för með sér að gera yrði mjög miklar breytingar á skiptingu vegafjár. Þá myndi þessi valkostur væntanlega einnig valda því, að verulegar breytingar yrði að gera á gerð sýsluvegaáætlana.

Valkostur d) (sbr. fskj. 7):

Þessi valkostur gengur í sömu átt og valkostur b), þ.e. vegflokkar eru þrír. Hins vegar er skilgreining stofnbrauta allmikið þrengd þannig að stofnbrautir yrðu um 580 km styttri en skv. valkosti b).

Stofnbrautakerfið yrði samhangandi, en ýmsir mikilvægir tengivegir lægju utan þess.

Á fylgiskjali 8 er samanburður á lengd vega í hinum einstöku vegflokkum skv. nógildandi vegalögum, tillögu nefndarinnar og framangreindum valkostum.

Um 3. gr.

Samkvæmt 12. gr. gildandi vegalaga eru vegir flokkaðir bæði eftir íbúafjölda og umferðarmagni. Svo sem rakið er í aths. við 2. gr., er það meginstefna þessa frv., að vegir skuli flokkaðir eftir íbúafjölda, sem þeir þjóna, en umferðarmagn skuli ráðandi um gerð vegarins, svo sem gerð slitlags og önnur tæknileg atriði.

Grein þessi á almennt við um vegi í öllum flokkum, ef umferðarmagn og umferðarspá nær því marki, sem greinin tiltekur.

Á fskj. 9 er yfirlit um hraðbrautir skv. nógildandi vegalögum.

Um 4. gr.

Bætt er í d-lið greinar þessarar heimild til að taka vegi að sumarbústöðum í tölu sýsluvega. Þetta þykir rétt þar eð ný ákvæði í 6. gr. frv. gera ráð fyrir nokkuð auknum gjöldum sumarbústaðaeigenda til sýsluvegasjóða.

Á fskj. 10 er sýnt yfirlit yfir lengd sýsluvega hinn 1. janúar 1976 og á þá að vera komin fram sú breyting á sýsluvegakerfinu, sem leiðir af breytingu á vegalögum um sýsluvegi nr. 27/1975, þ.e. styttingu heimreiða niður í 50 m.

Um fjárþörf sýsluvegasjóða.

(5.—7. gr.).

Með gildistöku nýrra vegalaga 1. janúar 1964 var talið, að nokkuð vel væri séð fyrir fjárþörf sýsluvegasjóðanna miðað við það sem áður var. Síðan hafa sýsluvegir verið lengdir tvisvar með breytingu á vegalögum, þ.e. nr. 24/1969 og

nr. 27/1975. Hafa þeir á þessu tímabili lengst um nær 64%, en fjárveitingar til þeirra hafa ekki aukist að sama skapi, þó að nokkuð hafi áunnist með breytingu á vegalögum vorið 1975 (nr. 27/1975).

Þessa þróun má glögglega lesa í eftirfarandi yfirliti um lengd sýsluvega og fjáröflun til þeirra.

SÝSLUVEGIR.

Yfirlit um lengd og fjárframlög.

Ár	Lengd sýsluv. í km	Heildartekjur			Visi- tala	Heildart. á visít. júlí 1976	Tekjur pr. km á veröl. júlí 1976 í þ. kr.	Hlut- falls- tala
		Heima- frl. m. kr.	Ríkis- frl. m. kr.	Alls				
1/1 1964.....	1962	5,0	10,0	15,0	464	160,7	82	100
1/1 1969.....	2142	8,7	17,1	25,8	782	164,0	77	94
1/1 1970.....	2572	11,1	17,5	28,6	888	160,1	62	76
1/1 1974.....	2927	23,5	38,0	61,5	2249	136,0	46	56
1/1 1976.....	3208	66,5	112,7	179,2	4972	179,2 áætlað	56	68
Óbr. lög 1977.....		89,4	158,5	247,9		247,9 áætlað	77	94
1978.....		93,7	180,8	274,5		274,5 áætlað	86	105
Skv. frv. 1977.....		143,7	170,8	314,5		314,5 áætlað	98	120
1978.....		150,0	362,4	512,4		512,4 áætlað	160	195

Í ofangreindri töflu er einnig sýnt, hverjar tekjur sýsluvegasjóðanna yrðu að óbreytum lögum árin 1977 og 1978 og enn fremur, hver aukning yrði á ráðstöfunartekjum ef fram ná að ganga tillogur neindarinnar í 5., 6. og 7. gr. frumvarps þessa sem nánar verður vikið að her á eftir. Kemur þar fram, að ríkisframlag mun á árinu 1978 tvöfaldast við breytinguna. Rauntekjur munu þó tæplega aukast jafnmikið og hluttalstalan í aftasta dalki töflunnar gefur til kynna. Bæði má búast við því, að sýsluvegir lengist nokkuð vegna heimildarákvæðis 4. gr. um að taka vegi að sumarþustodum í tölu sýsluvega og einnig muni verðhækkunar á komandi árum hafa áhrif í þá átt að lækka hlutfallstöluuna á ný.

Komið hafa fram raddir um það á Alþingi, að þar sem framlög úr héraði til sýsluvegasjóðanna eru aðeins um $\frac{1}{3}$ af heildartekjunum væri vel athugandi að gera alla sýsluvegi að þjóðvegum.

Nefndin hefur rætt þessa hugmynd, en er sammála um að slíkt væri spor aftur á bak. Sýslunefndarmenn heiðu hver í sínu héraði mun meiri kunnugleika til að bera til þess að skipta sýsluvegafénu á skynsamlegan hátt en ef gera ætti það jafnhliða atgreiðslu vegáætlunar á Alþingi. Með því væri einnig verið að flytja vald úr héraði til miðstjórnarvalds í Reykjavík og sist væri ástæða til þess að ýta undir þá þróun í þessu máli.

Um 5. gr.

Lagt er til að lágmarksgjald það, sem hver hreppur skal greiða til sýsluvegasjóða, hækki úr andvirði þriggja dagvinnustunda fyrir hvern íbúa í andvirði sex dagvinnustunda fyrir hvern íbúa. Þykir þetta nauðsynlegt vegna mjög vaxandi framkvæmdaþarfar í sýsluvegum m. a. vegna aukinna þungaflutninga um þá í sambandi við breytt fyrirkomulag við mjólkurflutninga (tankvæðing).

Heimildarákvæði til handa hreppsfélögum til að hækka gjald sitt er nokkuð þrengt og gert ráð fyrir, að hámarksgjald megi nema andvirði átta dagvinnustunda, en er tvöfalt lágmarksgjald samkv. gildandi lögum.

Nefndin kannaði ýmsar aðrar leiðir til að auka tekjur sýsluvegasjóða. Er gefið nokkurt yfirlit yfir þær athuganir á fskj. 11.

Um 6. gr.

Gjald skv. 23. gr. gildandi laga hefur verið mjög lágt og í mörgum tilfellum heimt af mannvirkjum, löndum og lóðum og það verði innheimt með sama álagi á fasteignamat eins og önnur gjöld sveitarfélaga, sem reiknuð eru sem hlutfall af fasteignamati. Álag þetta er nú 173% sbr. auglýsingu félagsmálaráðuneytisins nr. 482. 14. nóv. 1975.

Þá þykir eftir atvikum rétt, að sett verði lágmarksákvæði um gjald þetta og við það miðað, að lágmarksgjald skuli vera svinað og gjald fyrir fiögurra manna fjölskvölu samkv. ákvæðum 21. gr. Er gert ráð fyrir, að lágmarksgjald breytist eftir sömu hlutföllum og dagvinnutímakaup samkv. 21. gr.

Nokkur athugasemur hefur verið gerð á fiölda þeirra fasteigna sem gjald þetta nærði til. Telst nefndinni svo til, að fasteignir þessar muni nema um 2500 á öllu landinu sbr. fskj. 12. Samkvæmt því yrðu tekjur sýsluvegasjóða miðað við lágmarksgjaldið um 17,6 m. kr.

Um 7. gr.

Grein þessi er að meginefni hin sama og 28. gr. í gildandi lögum. Gert er ráð fyrir þeirri breytingu frá gildandi 28. gr., að ríkisframlag verði 2½ sinnum heildarupphæð innheimtra sýsluvegasjóðsgjalda næsta ár á undan fjárlagaári, í stað tvisvar sinnum samsvarandi upphæð. Um rökstuðning fyrir þessari hækkun vísast til athugasemda um fjárbörf sýsluvegasjóða (5.—7. gr.).

Þá þykir og rétt, að ríkisframlag sé nokkuð aukid til þess að veða nokkuð upp á móti þeirri miklu tekjuskerðingu sýsluvegasjóðanna sem leitt hefur af því, að fiöldi stærri kauptúna hafa á undanförunum árum öðlast kaupstaðaréttindi meðfram til þess að komast hjá því að greiða sýsluvegasjóðsgjald til hlutaðeigandi sýslu.

Nefndin telur, að hér sé um miög óheppilega þróun að ræða fyrir margra hluta sakir, en hefur eigi séð leið til þess að breyta þessari þróun innan ramma vegalaganna.

Um 8. gr.

Greinin er að efni til hin sama og 69. gr. í gildandi lögum. Aðeins eru gerðar nauðsynlegar breytingar vegna nýrra heita á vegflokki III. kafla laganna.

Um 9. gr.

Vísast til skýringa við 8. gr.

Fylgiskjal 1.

Fjárveitingar og lánsfé til nýb. vega og brúa.

HLUTFALLSTÖLUR

Ár	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Hraðbrautir	4,5	6,4	4,7	4,8	17,1	19,1	21,4	23,9	23,9	28,7	45,0	47,0
Þjóðbrautir	10,0	12,5	12,3	22,7	19,7	13,0	11,2	11,9	9,0	7,1	12,1	15,3
Landsbrautir	12,3	16,8	11,7	11,4	13,2	14,7	13,9	12,0	10,5	9,0	10,6	11,5
Brýr	13,8	21,4	28,5	23,9	17,8	12,6	9,1	7,8	7,2	6,1	7,7	9,8
Vestfjarðaáætlun	3,2	4,7	4,4	7,5	13,8	3,0						
Austurlandsáætlun							8,5	7,6	6,6	5,9	7,4	7,7
Norðurlandsáætlun								10,1	13,4	9,6	10,0	7,6
Skeiðarársandur								10,1	20,5	21,9	5,9	
Djúpvegur								2,5	2,3	5,8	1,3	1,1
Þingvallavegur										4,4		
Annað lánsfé:												
Hraðbrautir	49,6	15,9	14,9	22,4	14,1	37,6	30,1	14,1	6,6			
Þjóðbrautir	6,6	21,7	9,8	1,0			3,2					
Landsbrautir		0,6	13,7	6,3	4,4		2,6			1,5		
Samtals	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

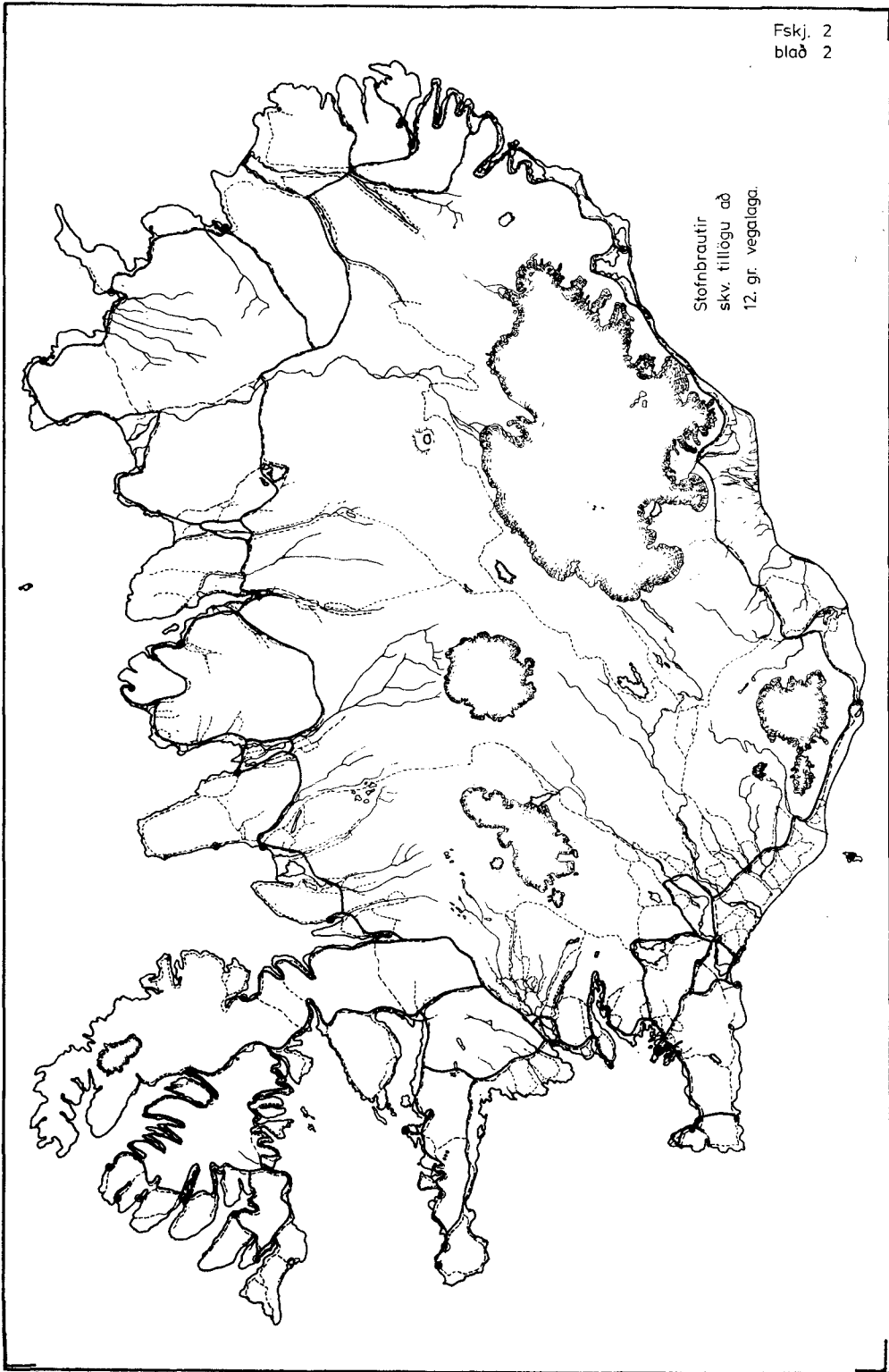
Fylgiskjal 2.

Lengd þjóðvega og sýsluvega samkvæmt tillögu að 12. gr. vegalaga.

Kjördæmi	Stofnbr. km	Þjóðbr. km	„Ríkisvegir“ alls km	Sýsluvegir km	Alls km
Suðurlandskjördæmi	504,7	1 080,2	1 584,9	666,7	2 251,6
Reykjaneskjördæmi	179,5	190,3	369,8	83,4	453,2
Vesturlandskjördæmi	543,3	845,7	1 389,0	512,0	1 901,0
Vestfjarðakjördæmi	793,8	514,4	1 308,2	530,9	1 839,1
Norðurlandskjördæmi vestra ..	355,5	771,2	1 126,7	472,7	1 599,4
Norðurlandskjördæmi eystra ..	581,6	671,0	1 252,6	454,0	1 706,6
Austurlandskjördæmi	870,3	583,6	1 453,9	488,5	1 942,4
Samtals	3 828,7	4 656,4	8 485,1	3 208,2	11 693,3

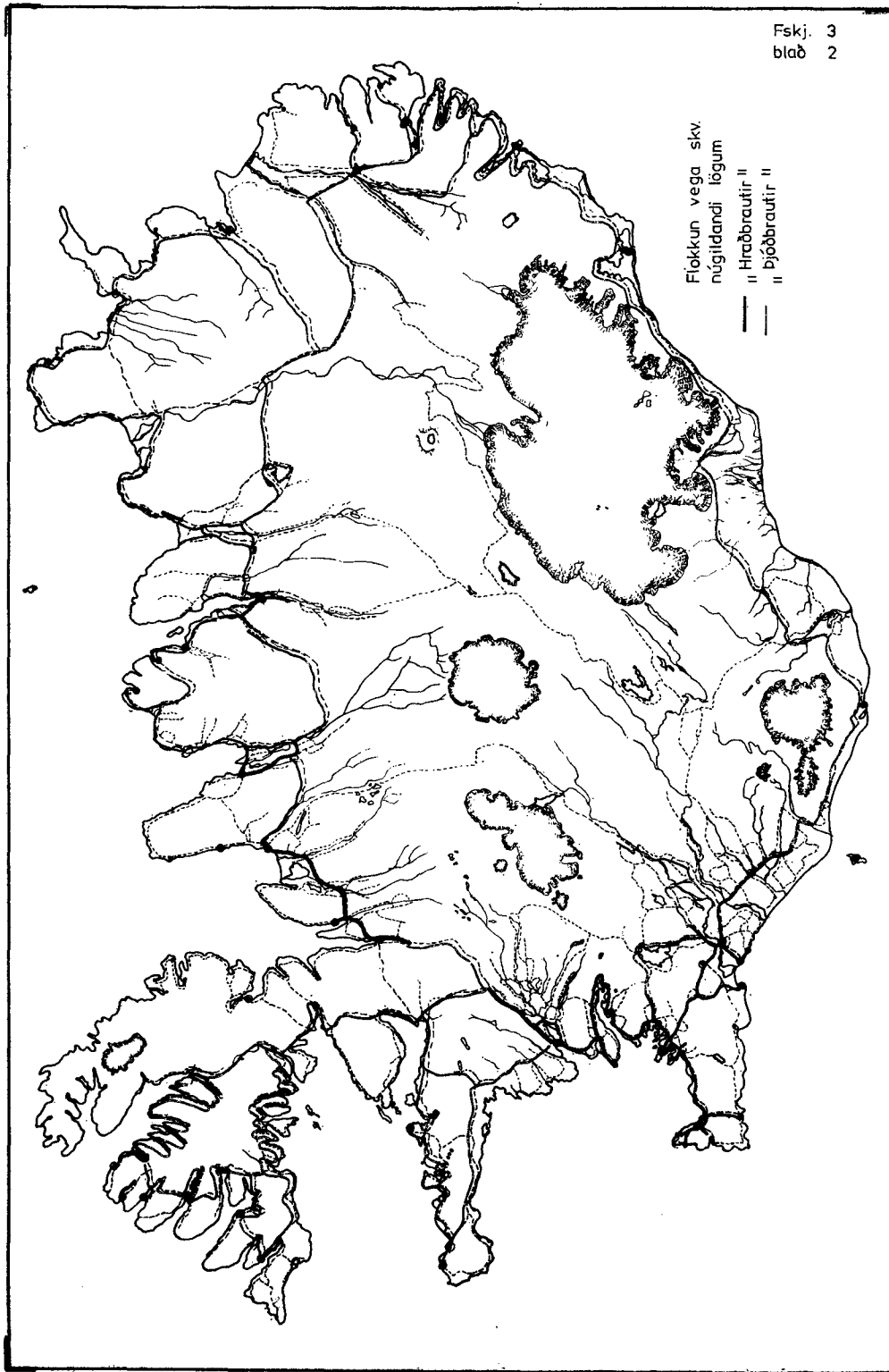
Fskj. 2
blað 2

Stofnbrautir
skv. tillögu að
12. gr. vegalaga.



Fylgiskjal 3.**Lengd þjóðvega og sýsluvega samkvæmt núgildandi vegalögum.**

Kjördæmi	Hraðbr. km	Þjóðbr. km	Landsbr. km	„Ríkisvegir“ alls km	Sýsluvegir km	Alls km
Suðurlandskjördæmi	157,5	347,2	1 080,2	1 584,9	666,7	2 251,6
Reykjaneskjördæmi	170,9	8,6	190,3	369,8	83,4	453,2
Vesturlandskjördæmi	103,0	440,3	845,7	1 389,0	512,0	1 901,0
Vestfjarðakjördæmi	8,2	720,5	579,5	1 308,2	530,9	1 839,1
Norðurlandskjördæmi vestra ..	130,3	225,2	771,2	1 126,7	472,7	1 599,4
Norðurlandskjördæmi eystra ..	59,2	522,4	671,0	1 252,6	454,0	1 706,6
Austurlandskjördæmi	7,4	835,9	610,6	1 453,9	488,5	1 942,4
Samtals	636,5	3 100,1	4 748,5	8 485,1	3 208,2	11 693,3



Fylgiskjal 4.

12. gr. Valkostur a)

Í þingsályktun um vegáætlun skal þjóðvegum skipað í flokka eftir eftirfarandi reglum:

„Þjóðbrautir“:

Hringvegurinn og vegir, sem ná til 2000 íbúa svæða, svo og þeir vegir aðrir, þar sem innan 10 ára má búast við yfir 1000 bíla umferð á dag yfir sumar-mánuðina (júní—sept.).

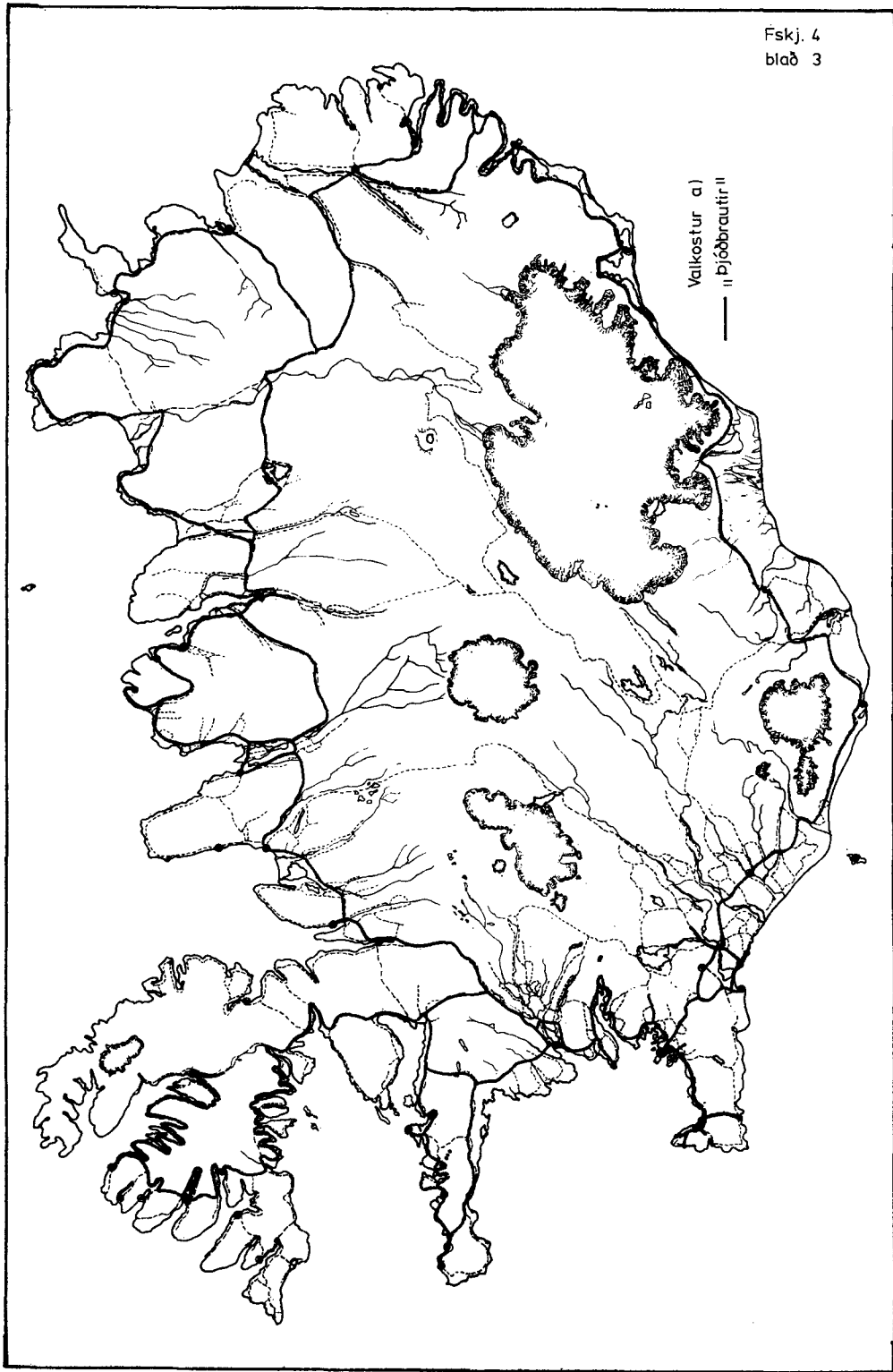
Landsbrautir:

Vegir, sem eru minnst 2 km langir frá vegamótum og ná til a. m. k. þriggja býla, þannig að þeir nái að þriðja býli frá vegarenda. Víkja skal frá þessari reglu, ef um er að ræða veg að kaupúni. Sömu leiðis má þar sem aðalfjallvegir liggja upp úr byggð telja landsbraut að innsta býli.

Heimilt er að taka í tölu landsbrauta vegi að flugvöllum utan kaupstaða, þar sem reglubundið áætlunarflug hefur verið starfrækt samkvæmt leyfi samgönguráðuneytisins í eitt ár eða lengur. Enn fremur er heimilt að taka í tölu landsbrauta vegi að skólastöðum og öðrum hliðstæðum stöðum, þar sem vísir að þorpi hefur myndast vegna þeirrar starfsemi, sem þar fer fram.

Lengd þjóðvega og sýsluvega skv. valkosti a).

Kjördæmi	„Þjóðbr.“ km	„Landsbr.“ km	„Ríkisvegir“ alls km	Sýsluvegir km	Alls km
Suðurlandskjördæmi	368,5	1 216,4	1 584,9	666,7	2 251,6
Reykjaneskjördæmi	173,2	196,6	369,8	83,4	453,2
Vesturlandskjördæmi	380,8	1 008,2	1 389,0	512,0	1 901,0
Vestfjarðakjördæmi	549,2	759,0	1 308,2	530,9	1 839,1
Norðurlandskjördæmi vestra ..	355,6	771,1	1 126,7	472,7	1 599,4
Norðurlandskjördæmi eystra ..	563,9	688,7	1 252,6	454,0	1 706,6
Austurlandskjördæmi	822,5	631,4	1 453,9	488,5	1 942,4
Samtals	3 213,7	5 271,4	8 485,1	3 208,2	11 693,3



Fylgiskjal 5.

12. gr.

Valkostur b)

Í þingsályktun um vegáætlun skal þjóðvegum skipað í flokka eftir eftirfarandi reglum:

„Stofnbrautir“:

Hringvegurinn og vegir út frá honum, sem ná til 500 íbúa svæðis svo og „Byggðabrautir“, þ. e. a. s. vegir, sem tengja þéttbýlisstaði sameiginlega þjónustumiðstöð á svæðinu.

„Þjóðbrautir“:

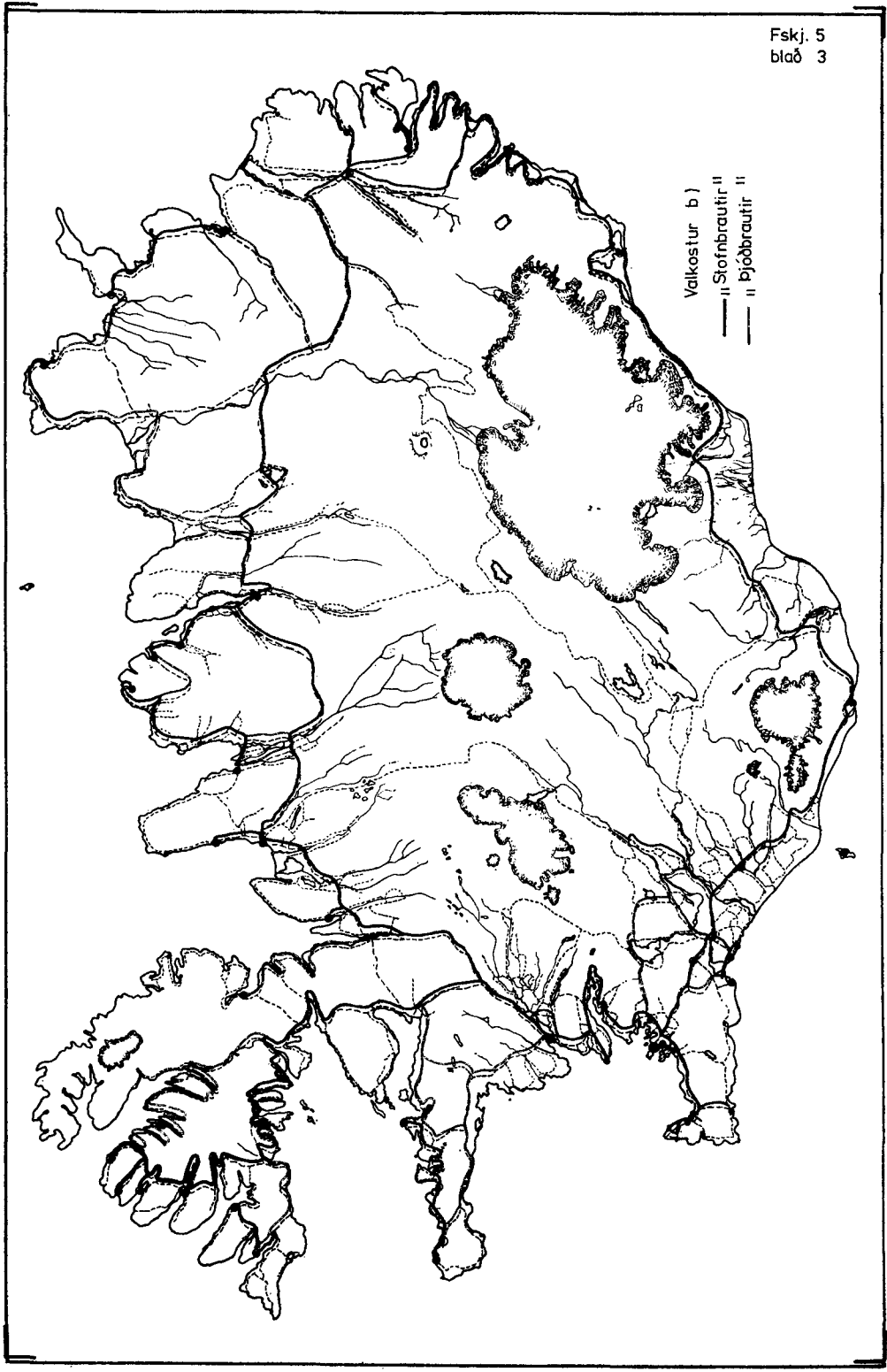
Vegir, sem ná til 1000 íbúa svæðis svo og þeir vegir aðrir, þar sem innan 10 ára má búast við yfir 1000 bíla umferð á dag yfir sumarmánuðina.

Landsbrautir:

Vegir, sem eru minnst 2 km langir frá vegamótum og ná til a. m. k. þriggja býla, þannig að þeir nái að þriðja býli frá vegarenda. Víkja skal frá þessari reglu, ef um er að ræða veg að kauptúni. Sömuleiðis má þar, sem aðalfjallvegur liggur upp úr byggð, telja landsbraut að innsta býli. Heimilt er að taka í tölu landsbrauta vegi að flugvöllum utan kaupstaða, þar sem reglubundið áætlunarflug hefur verið starfrækt samkvæmt leyfi samgönguráðuneytisins í eitt ár eða lengur. Ennfremur er heimilt að taka í tölu landsbrauta vegi að skólastöðum og öðrum hliðstæðum stöðum, þar sem vísir að þorpi hefur myndast vegna þeirrar starfsemi, sem þar fer fram.

Lengd þjóðvega og sýsluvega skv. valkosti b).

Kjördæmi	„Stofnbr.“ km	„Þjóðbr.“ km	„Landsbr.“ km	„Ríkisvegir“ Alls km	Sýsluvegir km	Alls km
Suðurlandskjördæmi	325,1	179,6	1 080,2	1 584,9	666,7	2 251,6
Reykjaneskjördæmi	155,1	24,4	190,3	369,8	83,4	453,2
Vesturlandskjördæmi	303,0	240,3	845,7	1 389,0	512,0	1 901,0
Vestfjarðakjördæmi	380,6	400,5	527,1	1 308,2	530,9	1 839,1
Norðurlandskjördæmi vestra ..	313,8	62,4	750,5	1 126,7	472,7	1 599,4
Norðurlandskjördæmi eystra ..	327,1	254,5	671,0	1 252,6	454,0	1 706,6
Ansturlandskjördæmi	797,1	72,9	583,9	1 453,9	488,5	1 942,4
Samtals	2 601,8	1 234,6	4 648,7	8 485,1	3 208,2	11 693,3



Fylgiskjal 6.

12. gr. Valkostur c)

Í þingsályktun um vegáætlun skal þjóðvegum skipað í flokka eftir eftirfarandi reglum:

„Þjóðvegir“:

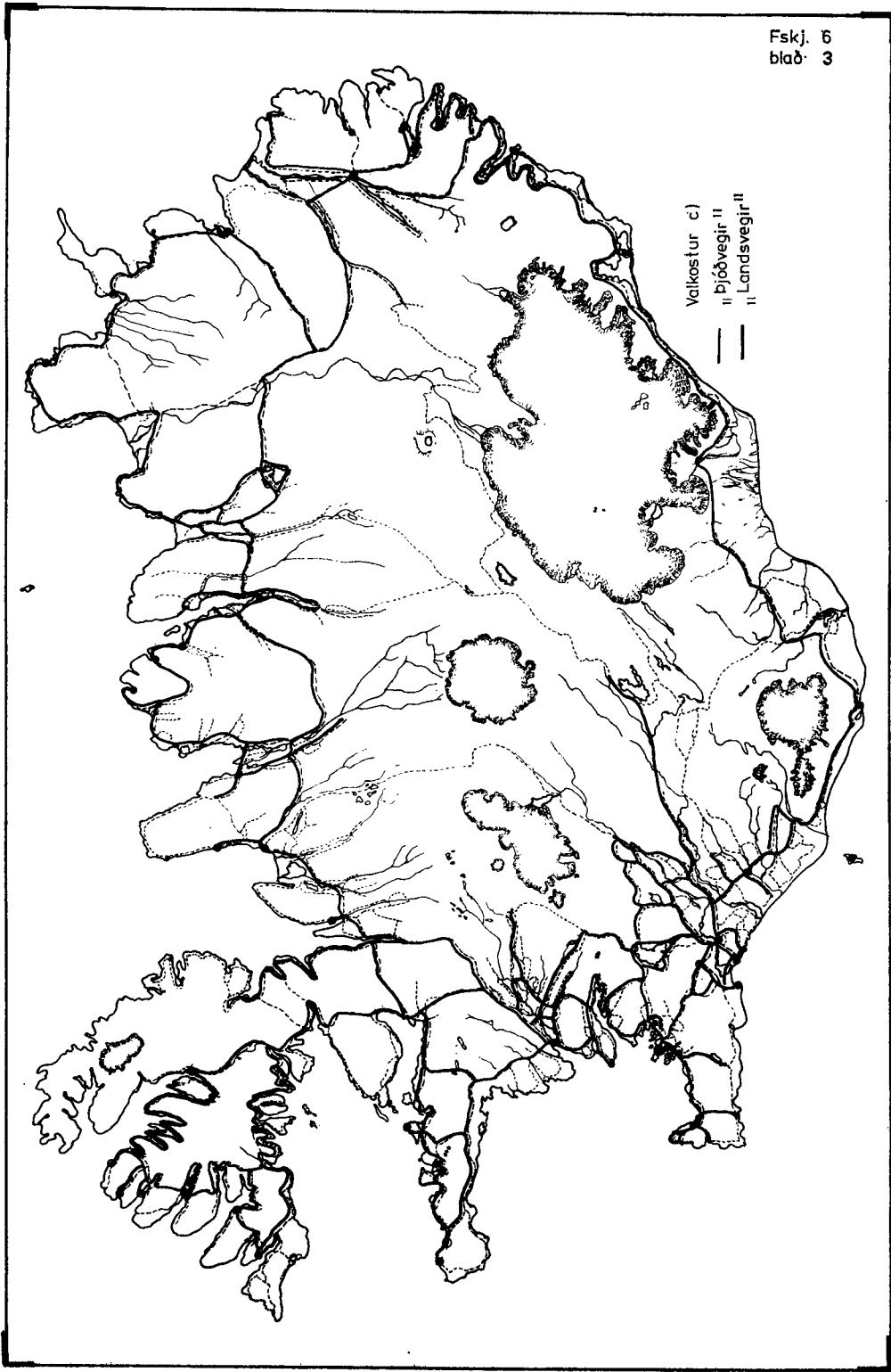
Hringvegurinn, mikilvegir tengivegir, sem ná til 3000 íbúa svæða, svo og þeir vegir aðrir, sem eru með 300—500 bíla umferð á dag yfir sumarmánuðina.

„Landsvegir“:

Mikilvegir tengivegir aðrir en þjóðbrautir svo og vegir með 100—500 bíla umferð á dag yfir sumarmánuðina.

Lengd þjóðvega og sýsluvega skv. valkosti c).

Kjördæmi	„Þjóðvegir“ km	„Landsvegir“ km	„Ríkisvegir“ Alls km	„Sýsluvegir“ km	Alls km
Suðurlandskjördæmi	425,1	397,8	822,9	1 428,7	2 251,6
Reykjaneskjördæmi	181,8	57,0	238,8	214,4	453,2
Vesturlandskjördæmi	307,3	415,6	722,9	1 178,1	1 901,0
Vestfjarðakjördæmi	331,5	497,4	828,9	1 010,2	1 839,1
Norðurlandskjördæmi vestra ..	219,0	263,8	482,8	1 116,6	1 599,4
Norðurlandskjördæmi eystra ..	312,7	441,2	753,9	952,7	1 706,6
Austurlandskjördæmi	573,3	405,7	979,0	963,4	1 942,4
Samtals	2 350,7	2 478,5	4 829,2	6 864,1	11 693,3



Fylgiskjal 8.

Samanburður á skiptingu vegakerfisins skv. núgildandi vegalögum, tillögu nefndarinnar og valkostum þeim, sem um er rætt í greinargerð.

Núgildandi vegalög:	
Hraðbrautir	636,5 km
Þjóðbrautir	3 100,1 km
Landsbrautir	4 748,5 km
Sýsluvegir	3 208,2 km
	<hr/>
	11 693,3 km
Tillaga nefndarinnar:	
„Stofnbrautir“	3 828,7 km
Þjóðbrautir	4 656,4 km
Sýsluvegir	3 208,2 km
	<hr/>
	11 693,3 km
Valkostur a):	
„Þjóðbrautir“	3 213,7 km
„Landsbrautir“	5 271,4 km
Sýsluvegir	3 208,2 km
	<hr/>
	11 693,3 km
Valkostur b):	
„Stofnbrautir“	2 601,8 km
„Þjóðbrautir“	1 234,6 km
„Landsbrautir“	4 648,7 km
Sýsluvegir	3 208,2 km
	<hr/>
	11 693,3 km
Valkostur c):	
„Þjóðvegir“	2 350,7 km
„Landsvegir“	2 478,5 km
„Sýsluvegir“	6 848,1 km
	<hr/>
	11 693,3 km
Valkostur d):	
„Stofnbrautir“	2 025,1 km
„Þjóðbrautir“	1 711,5 km
„Landsbrautir“	4 748,5 km
Sýsluvegir	3 208,2 km
	<hr/>
	11 693,3 km

Fylgiskjal 9.

Hraðbrautir skv. vegáætlun 1964—1975. — Yfirlit.

Kostnaðartölur skv. verðlagi í júlí 1976 (vísitölur v. 4643, b. 6840).

Kjördæmi	Lengd km	Bundið		Malarslitlag				Kostnaður				
		slitlag km	%	Fullgert km	%	Ófullgert km	%	Óakfært km	%	Vegur M.kr.	Brýr M.kr.	Samt. M.kr.
Suðurlandskjördæmi	157,46	37,07	23,5	21,79	13,9	83,90	53,3	14,70	9,3	2933	**	
Reykjaneskjördæmi	170,87	100,99	59,1	8,85	5,2	52,97	31,0	8,06	4,7	2168*	429	2597*
Vesturlandskjördæmi	103,02	0,00	0,0	4,46	4,3	91,19	88,5	7,37	7,2	3260	**	
Vestfjarðakjördæmi	8,16	1,40	17,1	1,50	18,4	5,26	64,5	0,00	0,0	276	**	
Norðurlandskjördæmi vestra	130,35	0,00	0,0	39,94	30,6	90,41	69,4	0,00	0,0	2752	643	3395
Norðurlandskjördæmi eystra	59,23	2,07	3,5	12,69	21,4	44,47	75,1	0,00	0,0	1527	289	1816
Austurlandskjördæmi	7,42	1,60	21,6	0,00	0,0	5,82	78,4	0,00	0,0	176	**	
Samtals	636,51	143,13	22,5	89,23	14,0	374,02	58,8	30,13	4,7	13092*		

*Kostnað við gerð Hafnarfjarðarveggar og Reykjanesbrautar vantar.

**Brúargerðarkostnaður ekki fyrir hendi enn sem komið er.

Fylgiskjal 10.

Sýsluvegir 1. jan. 1976.

Samkv. a—c lið 19. gr.

	Óakfært km	Rutt km	Lagt km	Alls km	Skv. d-e lið 19. gr. km	Sýsluvegir alls km
Vestur—Skaftafellssýsla		42,4	84,9	127,3	0,2	127,5
Rangárvallasýsla		17,3	227,5	244,8	40,8	285,6
Árnessýsla			248,2	248,2	5,4	253,6
						666,7
Gullbringusýsla		2,0	4,6	6,6		6,6
Kjósarsýsla		8,6	68,2	76,8		76,8
						83,4
Borgarfjarðarsýsla		6,0	79,5	85,5	4,0	89,5
Mýrarsýsla	0,7	28,6	107,5	136,8	28,4	165,2
Snæfellsness- og Hnappadalssýsla ..	1,7	16,3	115,1	133,1	31,7	164,8
Dalassýsla	7,2	19,2	53,1	79,5	13,0	92,5
						512,0
Austur—Barðastrandarsýsla		18,2	16,0	34,2	60,9	95,1
Vestur—Barðastrandarsýsla		17,5	23,5	41,0	34,8	75,8
Vestur—Ísafjarðarsýsla		18,6	27,8	46,4	76,7	123,1
Norður—Ísafjarðarsýsla	0,1	21,0	24,5	45,6	39,7	85,3
Strandasýsla		17,4	44,1	61,5	90,1	151,6
						530,9
Vestur—Húnavatnssýsla	2,8	21,8	101,1	125,6	37,4	163,0
Austur—Húnavatnssýsla	0,8	17,7	84,1	102,6	1,0	103,6
Skagafjarðarsýsla	11,2	52,1	135,9	199,2	6,9	206,1
						472,7
Eyafjarðarsýsla	2,1	19,9	88,1	110,1		110,1
Suður—Þingeyjarsýsla	12,6	90,0	83,8	186,4	2,0	188,4
Norður—Þingeyjarsýsla	39,4	73,3	42,8	155,5		155,5
						454,0
Norður—Múlasýsla	0,2	77,8	130,8	208,8	21,1	229,9
Suður—Múlasýsla	0,2	47,4	93,0	140,6	25,3	165,9
Austur—Skaftafellssýsla	0,9	19,2	50,2	70,3	22,4	92,7
						488,5
Samtals	79,9	652,2	1 934,3	2 666,4	541,8	3 208,2

Fylgiskjal 11.

Athugun á mismunandi leiðum til að auka tekjur sýsluvegasjóða.

Við samanburðinn er reiknað með þeim forsendum, sem lágu til grundvallar áætlun um tekjur sýsluvegasjóða 1975. Tekjum skv. 23. gr. vegalaga er sleppt.

1. Lágmarksákvæði 21. gr. óbreytt. Ríkisframlag skv. 28. gr. þrefalt.
2. Lágmarksákvæði 21. gr. óbreytt. Ríkisframlag skv. 28. gr. fjórfalt.
3. Lágmarksákvæði 21. gr. sex dagvinnustundir. Ríkisframlag skv. 28. gr. óbreytt.
4. Lágmarksákvæði 21. gr. sex dagvinnustundir. Ríkisframlag skv. 28. gr. þrefalt.
5. Lágmarksákvæði skv. 21. gr. sex dagvinnustundir. Ríkisframlag skv. 28. gr. fjórfalt.

6. Lágmarksákvæði skv. 21. gr. átta dagvinnustundir. Ríkisframlag skv. 28. gr. óbreytt.
7. Lágmarksákvæði skv. 21. gr. átta dagvinnustundir. Ríkisframlag skv. 28. gr. þrefalt.
8. Lágmarksákvæði skv. 21. gr. átta dagvinnustundir. Ríkisframlag skv. 28. gr. fjórfalt.

Áætlaðar tekjur sýsluvegasjóða 1975.

Upph. í þús. kr.

	Ríkis- framlag	Samkvæmt 21. og 26. gr. vegal.	Alls
Núgildandi lög .	52 100	32 500	84 600
Breyting 1	78 100	32 500	110 600
Breyting 2	104 200	32 500	136 700
Breyting 3	104 200*	75 000	179 200
Breyting 4	156 300*	75 000	231 300
Breyting 5	208 400*	75 000	283 400
Breyting 6	138 900*	86 700	225 600
Breyting 7	208 300*	86 700	295 000
Breyting 8	277 800*	86 700	364 500

*Ríkisframlag reiknað út eins og breytingin hefði gilt árið áður

Fylgiskjal 12.

Fjöldi fasteigna, sem gjaldskyldar eru samkv. 23. gr. vegalaga.

Gullbringusýsla	30
Kjósarsýsla	153
Borgarfjarðarsýsla	
Mýrarsýsla	135
Snæfellsnessýsla	110
Dalásýsla	16
A-Barðastrandarsýsla	
V-Barðastrandarsýsla	65
V-Ísafjarðarsýsla	
N-Ísafjarðarsýsla	81
Strandasýsla	101
V-Húnavatnssýsla	29
A-Húnavatnssýsla	37
Skagafjarðarsýsla	65
Eyjafjarðarsýsla	81
S-Þingeyjarsýsla	92
N-Þingeyjarsýsla	48
N-Múlasýsla	51
S-Múlasýsla	30 (áætlað)
A-Skaftafellssýsla	20 (áætlað)
V-Skaftafellssýsla	59
Rangárvallasýsla	48
Árnessýsla	1271
	<hr/>
Samtals	2522