

**Ed.**

**160. Frumvarp til laga**

[120. mál]

um breyting á vegalögum, nr. 71 30. des. 1963, sbr. l. nr. 24 20. maí 1969.

Flm.: Ásgeir Bjarnason, Björn Fr. Björnsson, Bjarni Guðbjörnsson.

**1. gr.**

a) a-liður 19. gr. laganna orðist svo:

Vegir að öllum býlum, sem eru yfir 200 metra langir frá þjóðvegi.

b) Síðasta málsgr. falli niður.

**2. gr.**

a) Á eftir orðunum „andvirði þriggja“ í 21. gr. laganna komi: eða fjögurra.

b) Næstsíðasti málsliður sömu lagagreinar orðist svo:

Sýslunefnd ákveður hámarksgjald viðkomandi sýslu, og reiknar sýslumaður út gjald hvers hrepps o. s. frv.

**3. gr.**

Lög þessi öðlast þegar gildi.

**Greinargerð.**

Ástæðan fyrir því, að frv. þetta er flutt, er m. a. sú, að verkefni sýsluvegasjóða hafa stórum aukizt á þessu ári, þar sem sýsluvegir hafa lengzt um 653.3 km.

Vegalögin frá 1963 gerðu svo ráð fyrir, að allir vegir, sem þá voru í þjóðvegatölu, yrðu það áfram næstu 5 ár, eða til ársloka 1968, en að þeim tíma liðnum skyldu þeir vegir, sem ekki samrýmdust þeim reglum, sem gilda um þjóðvegi, teljast til sýsluvega, og á þann hátt bættust í tölu sýsluvega 430.1 km. Þar að auki var vegalögum breytt þannig, að hliðarvegir að kirkjustöðum, félagsheimilum, opinberum skólum, heilsuhælum og orkuverum skyldu teljast til sýsluvega í stað landsbrauta áður. Á þennan hátt bættust 223.2 km í sýsluvegatölu, en þeim fylgir 1 millj. króna frá vegasjóði á ári hverju til endurbyggingar og viðhalds. Lengd sýsluvega er því orðin 2795 km, en framlög til þeirra árið 1968 voru áætluð 21 201 032 kr., bæði til nýbyggingar og viðhalds.

Þjóðvegakerfið, þ. e. hraðbrautir, þjóðbrautir og landsbrautir, er sem næst 8712 km, en til þeirra er veitt til nýbyggingar og viðhalds á þessu ári 320.1 millj. kr. eða sem næst 36 000 kr. á km, og má ekki minna vera. Það gefur auga leið, þar sem sýsluvegasjóðir hafa sem næst 5 sinnum minna fjármagn en þjóðvegir miðað við km, að hlutur þeirra er ekki stór, og mun frv. þetta, ef að lögum verður, bæta nokkuð úr brýnustu þörfum.

Í vegalögum segir um sýsluvegi, að þeir megji eigi vera styttri en 200 metra og eigi ná nær býli en 200 metra. Hér gætir mikils misræmis, því að sá, sem býr við þá aðstöðu, að vegur hans er allt að 399 metra lengur, verður að kosta allan veginn sjálfur, en hinn, sem býr við veg, sem er t. d. 400 metra eða lengri, kostar aðeins 200 metra vegagerð. Hér getur mismunurinn orðið býsna mikill á kostnaði, jafnvel nokkuð á annað hundrað þúsund krónur. Varla getur talizt sanngjarnt að hafa svo mikinn aðstöðumun á milli heimila. Réttara virðist vera að jafna þeim kostnaði, sem af þessu misræmi leiðir, með því að láta félagsheildir bera þann mismun, eins og lagt er til í 1. gr. þessa frv., að sýsluvegasjóðir beri þann kostnað, sem er umfram 200 metra.

Þá er í 2. gr. frv. lagt til að heimila sýslunefndum að miða tekjur sýsluvegasjóðanna við andvirði fjögurra dagvinnustunda á íbúa í stað þriggja. Hækkun þessi getur talsvert greitt fyrir vegagerð sýsluveganna, því að mótframlag vegasjóðs samkv. 28. gr. vegalaga er ekki minna en tvöfalt á við tekjur þær, sem tiltækar eru heima fyrir, á meðan vegir eru ekki fullgerðir. Sýslunefnd Dalasýslu óskaði eftir hliðstæðri breytingu á vegalögum og þeirri, sem hér um ræðir. Þótt svo virðist í fljótu bragði, að tillaga þessi auki útgjöld sveitarfélaga, þá þarf það ekki að vera alls staðar. Alþekkt er, að sýslu- og sveitarsjóðir taka lán til þess að flýta vegalagningu og standa undir vöxtum lánanna. Hugsanlegt er, að lántökur þessar hverfi, ef fjárráð sýsluvegasjóða batna, eins og hér er lagt til.