

# Frumvarp til vegalaga

(Lagt fyrir Alþingi á 117. löggjafarþingi 1993.)

## I. KAFLI

### Almenn ákvæði

#### 1. gr.

Vegur merkir í lögum þessum akbraut, önnur mannvirki og land 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 telst því vegsvæði og öll mannvirki viðkomandi veginum sem eru innan þess.

#### 2. gr.

Veghald merkir forræði yfir vegi og vegsvæði, þ.m.t. vegagerð, þjónusta og viðhald vega. Veghaldari er sá aðili, sem hefur veghald.

Ákvæði laganna gilda um allt veghald að svo miklu leyti sem við á nema annað sé ákveðið í lögum.

#### 3. gr.

Pegar lega vegar er ákveðin á staðfestum skipulagsupprætti, eða á annan hátt af þar til bærum skipulagsyfirlögreggjum, skulu ákvæði laga þessara taka gildi um vegalagninguna.

## II. KAFLI

### Stjórn vegamála og veghald

#### 4. gr.

Ráðherra sá, er fer með samgöngumál, hefur yfirstjórn allra vegamála. Til þess að stjórna framkvæmdum í þessum málum skipar forseti Íslands vegamálastjóra, er veitir Vegagerðinni forstöðu.

#### 5. gr.

Vegagerðin er veghaldari allra þjóðvega samkvæmt lögum þessum. Vegamálastjóra er þó heimilt að fela einstaklingi, fyrirtæki, sveitarstjórn, stofnun eða samtökum þessara aðila, veghald einstakra vegarkafla að nokkru eða öllu leyti.

#### 6. gr.

Nú er heimild 5. gr. notuð, og skal þá Vegagerðin 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 Vegagerðarinnar skal hún gefa veghaldara fyrirmæli um að framkvæma nauðsynlegar umbætur innan hæfilegs frests. Ef umbætur eru ekki gerðar, getur Vegagerðin látið framkvæma þær á kostnað veghaldara og/eða rift samningi við hann.

### III. KAFLI

#### Þjóðvegir

7. gr.

Þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegáætlun, safnvegaáætlun og landsvegaskrá.

8. gr.

Þjóðvegir skulu mynda eðlilegt, samfellt vegakerfi til tengingar byggða landsins. Vegakerfi þetta skal tengja öll býli á landinu, alla þéttbýlisstaði, flugvelli þar sem starfrækt er reglubundið áætlunarflug, hafnir og bryggjur ef þaðan eru stundaðar áætlunarsiglingar og aðra staði eins og nánar er lýst hér á eftir.

Þjóðvegum skal skipað í flokka eftir eftirfarandi reglum:

#### Stofnvegir:

Vegir, sem ná til 1000 íbúa svæðis og tengja slík svæði saman. Víkja 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 vegi sem hafa mikla árstíðabundna umferð eða þar sem innan 10 ára má búast við 1000 bíla umferð á dag yfir sumarmánuðina. Við það stofnvegakerfi sem þannig fæst, skal tengja með stofnvegi þéttbýli, 400 íbúa eða fleiri, enda sé tengingin ekki lengri en 20 km, svo og þéttbýli með 200-400 íbúa, ef tenging er ekki lengri en sem svarar 5 km fyrir hverja 100 íbúa í þéttbýlinu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná til þess staðar sem mikilvægastur er fyrir athafnalíf þéttbýlisins.

#### Tengivegir:

Vegir sem tengja safnvegi við stofnvegi og ná til a.m.k. fjögurra býla þar sem búseta er, þannig að þeir nái frá vegamótum að fjórða býli frá vegarenda. Þetta ákvæði gildir þó ekki ef um er að ræða veg í kaupstað eða kauptúni. Einnig má telja tengiveg að innsta býli þar sem landsvegur liggur úr byggð.

Þar sem tengivegur tengir þéttbýli við stofnvegakerfið skal hann ná til þess staðar sem mikilvægastur er fyrir athafnalíf þéttbýlisins.

Vegir að flugvöllum þar sem starfrækt er reglubundið áætlunarflug og vegir að höfnum og bryggjum, ef þaðan eru stundaðar áætlanasiglingar skulu einnig vera tengivegir ef þeir eru ekki stofnvegir samkvæmt skilgreiningu um þann vegflokk.

#### Safnvegir:

Safnvegir tengja einstök býli, stofnanir o.fl. við tengivegi eða stofnvegi.

Til safnvega teljast:

Vegir að öllum býlum sem búseta er á, og ekki eru tengd með stofnvegi eða tengivegi. Vegur samkvæmt þessum lið skal þó aldrei teljast ná nær býli en 50 m, ef hann endar þar eða vera inni í þéttri byggð, ef vegarkerfi þar er styttra en sem svarar 50 m fyrir hvert býli eða íbúð.

Vegir að kirkjustöðum, opinberum skólum og öðrum opinberum stofnunum í dreifbýli og í þéttbýli með minna en 200 íbúum.

#### Landsvegir:

Til þessa vegflokks skal telja þjóðvegi sem ekki tilheyra neinum af framangreindum vegflokkum. Þar er um að ræða vegi yfir fjöll og heiðar, þar á meðal vegi sem tengja saman landshluta, vegi innan þjóðgarða og vegi að fjölsóttum ferðamannastöðum.

Á vegum þessum skal yfirleitt einungis gera ráð fyrir árstíðabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum þjóðvegum.

## IV. KAFLI

## Einkavegir

## 9. gr.

Einkavegir eru þeir vegir, sem ekki teljast þjóðvegir og eru kostaðir af einstaklingum, fyrirtækjum eða opinberum aðilum.

## 10. gr.

Eigendur einkavega hafa veghald þeirra. Á einkavegum sem opnir eru fyrir almenna umferð getur viðkomandi lögreglustjóri skyldað eiganda að gera úrbætur og stöðvað vegagerð eða bannað umferð um veginn þar til bót hefur verið á ráðin, ef hann telur veghaldi svo áfátt að hætta geti stafað af.

## 11. gr.

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

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

## 12. gr.

Ríkissjóður ábyrgist greiðslu bóta samkv. 11. gr. en getur krafist þann sem bætur á að greiða um tryggingar sem gildar eru metnar þar á meðal fyrir matskostnaði.

## 13. gr.

Pegar einkavegur er notaður sem umferðarleið að fleiri eignum en einni eru allir eigendur 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 er hér hefur verið ákveðið um viðhald einkavega, skal við sömu aðstæður gilda um endurbætur og endurbyggingu vegar.

## 14. 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 46. gr.

Pegar helmingur 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 greiddur af umferðargjaldi.

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

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

## 15. gr.

Meiri hluti rétthafa getur ákveðið, að rétthafar 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 honum frá skemmdum. Vanræki einhver sem til þess er skyldur að halda veginum við að sínum hluta getur stjórnin látið framkvæma viðhald á hans kostnað.

#### 16. gr.

Í vegáætlun er heimilt að veita fé til framkvæmda við eftirfarandi vegi:

Götur í þéttbýli

Vegi yfir fjöll og heiðar, sem ekki teljast til neins vegflokks

Vegi að bryggjum

Vegi að eyðibýlum

Vegi að sjúkraflugvöllum

Vegi að skipbrotsmannaskýlum

Vegi að skíðaskálum og skíðasvæðum

Vegi að fjallskilaréttum

Vegi að leitarmannaskálum

Vegi að fjallaskálum

Vegi að fullgerðum orkuverum

Vegi að félagsheimilum

Vegi að og innan uppgræðslu og skógræktarsvæða

Reiðvegi, samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð er í samvinnu við samtök hestamanna og sveitarfélög.

Peir aðilar sem sækja um og er veitt fé til framkvæmda samkvæmt þessari grein skulu annast veghald viðkomandi vegar.

Heimilt er að binda fjárveitingu samkvæmt þessari grein skilyrði um afnot vegarins og merkingu hans.

#### 17. gr.

Framlög til vega samkvæmt 16. gr. greiðast úr ríkissjóði samkvæmt vegáætlun. Ráðherra ákveður skiptingu fjárveitinga til einstakra framkvæmdaflokka að fengnum tillögum vegamálastjóra.

Engar skyldur hvíla á ríkissjóði vegna þessara vega.

### V. KAFLI

#### Vegáætlun og langtímaáætlun

#### 18. gr.

Samgönguráðherra leggur að fengnum tillögum vegamálastjóra tillögu til þingsályktunar um vegáætlun fyrir Alþingi. Tillöguna skal leggja fyrir svo fljótt eftir þingsetningu sem auðið er. 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 skal tillagan afgreidd í endanlegu formi sem þingsályktun um vegáætlun fyrir fjögurra ára tímabil.

Við skiptingu fjárveitinga milli kjördæma og svæða héraðsnefnda eða vegasamlaga skal hafa hliðsjón af kostnaði við gerð vega, ástandi þeirra, notkun eða lengd eftir því sem við getur átt hverju sinni.

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.

Vegáætlun öðlast gildi þegar Alþingi hefur samþykkt hana.

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 vegáætlun fyrir a.m.k. tvö ár.

19. gr.

Í vegáætlun skulu taldir upp allir stofnvegir og tengivegir og nýbyggingar á þeim á áætlunartímabilinu. Ennfremur áætlaður kostnaður við vegaviðhald og annar kostnaður Vegagerðarinnar á sama tímabili.

Í vegáætlun um nýbyggingar skal gera grein fyrir fjárveitingum til einstakra framkvæmda a.m.k. þrjú fyrstu ár áætlunartímabilsins.

20. gr.

Þar sem þjóðvegur liggur um þéttbýli skal við það miðað við gerð vegarins að til vegagerðarkostnaðar teljist aðeins sá kostnaður sem til fellur vegarins vegna, en þann kostnað, sem sérstaklega er til kominn vegna þéttbýlisins, svo sem við holræsi, færslur á lögnum, gangstíga og því um líkt, greiði viðkomandi sveitarfélag.

21. gr.

Vegagerðin skal gera áætlun til fjögurra ára í senn um framkvæmdir við einstök verkefni á safnvegum í samráði við héraðsnefndir eða vegasamlög. Áætlun þessa skal endurskoða á tveggja ára fresti. Áætlun um safnvegi skal fylgja upptalning allra safnvega.

22. gr.

Ráðherra ákveður skiptingu framlags til landsvega árlega að fengnum tillögum vegamálastjóra. Skiptingunni skal fylgja upptalning allra landsvega.

23. gr.

Heimilt er að greiða af vegáætlun hluta kostnaðar við ferjur til flutnings á fólki og bifreiðum yfir sund og firði, enda komi ferjan í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg a.m.k. hluta úr árinu. Einnig er heimilt að greiða hluta kostnaðar við bryggjur fyrir slíkar ferjur.

Í vegáætlun skal gera grein fyrir fjárveitingum til einstakra ferjuleiða.

24. gr.

Ár hvert skal a.m.k. einum hundraðshluta af tekjum samkvæmt lögum um fjáröflun til vegagerðar, nr. 3/1987, varið til rannsókna og tilrauna við vega- og gatnagerð undir stjórn Vegagerðarinnar.

25. gr.

Ráðherra er heimilt að ákveða, að fengnum meðmælum vegamálastjóra, að ráðist skuli í framkvæmdir, sem ekki er gert ráð fyrir í vegáætlun, ef til hefur komið tjón á vegum, t.d. vegna vatnavaxta, eldgosa eða annarra náttúruhamfara.

26. gr.

Heimilt er að reisa sæluhús við þjóðvegi þar er þurfa þykir og telst kostnaður við byggingu þeirra með vegagerðarkostnaði. Fela má öðrum aðilum viðhald þeirra og rekstur.

27. gr.

Ráðherra skal leggja fyrir hvert reglulegt Alþingi skýrslu um framkvæmd vegáætlunar.

## 28. gr.

Samgönguráðherra leggur að fengnum tillögum vegamálastjóra tillögu til þingsályktunar um langtímaáætlun í vegagerð fyrir Alþingi. Áætlunin skal vera til 12 ára. Í áætluninni skal gerð grein fyrir markmiðum áætlunarinnar, áætlaðri fjáröflun skipt á þrjú fjögurra ára tímabil og útgjöld sundurliðuð á helstu framkvæmdaflokkka. Við meðferð tillögunnar fyrir Alþingi skal útgjöldum skipt til einstakra framkvæmdaliða á hverju hinna þriggja tímabila, þ.m.t. til einstakra vegarkafla á stofnvegum. Tillöguna skal afgreiða í endanlegu formi sem þingsályktun um langtímaáætlun í vegagerð.

Langtímaáætlun um vegagerð öðlast gildi þegar Alþingi hefur samþykkt hana.

Þegar þingsályktun um langtímaáætlun í vegagerð hefur gilt í fjögur ár, skal hún tekin til endurskoðunar og jafnframt samin áætlun fyrir eitt fjögurra ára tímabil til viðbótar þannig að alltaf sé fyrir hendi gildandi langtímaáætlun fyrir a.m.k. tvö fjögurra ára tímabil.

## VI. KAFLI

**Skipulag og fjarlægð mannvirkja frá vegi**

## 29 gr.

Vegir skulu lagðir í samræmi við skipulag. Við gerð skipulags skal haft samráð við Vegagerðina um val á legu þjóðvega og tengingar við þá. Ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en Vegagerðin telur æskilegt, og það leiðir til aukins kostnaðar, skal viðkomandi sveitarfélag greiða kostnaðarmun.

## 30. gr.

Óheimilt er að tengja vegi og götur þjóðvegum, nema í samræmi við skipulag og að fenginni heimild Vegagerðarinnar. Þegar slík tenging er heimiluð skal eigandi tengingar bera allan kostnað við gerð hennar.

## 31. gr.

Ef skipulag er ekki fyrir hendi er Vegagerðinni heimilt 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 allt að þremur árum hverju sinni. Einnig er Vegagerðinni heimilt að óska eftir því við Skipulagsstjórn ríkisins, að fyrirhugað vegstæði sé auglýst sem skipulag.

## 32. gr.

Nú er lagður vegur gegnum land manns þar sem skipulag er ekki fyrir hendi, og á hann þá rétt á að fá óhindraðan aðgang að vegi, a.m.k. á einum stað frá landareign sinni. 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.

## 33. gr.

Byggingar, leiðslur eða önnur mannvirki, föst eða laus, má ekki staðsetja, nema leyfi Vegagerðinnar komi til, nær vegi en 30 m frá miðlínu stofnvega og 15 m frá miðlínu annarra þjóðvega.

Verði ágreiningur um, hvar miðlína vegar muni verða, sker Vegagerðin úr.

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

Ekki er heimilt að gera brýr yfir þjóðvegi, nema að fengnu leyfi Vegagerðarinnar, sem ákveður hvert lágmarksrými skuli vera undir þeim.

Ekki er heimilt að hengja á loftlínur eða brýr merki eða auglýsingar, sem ekki eru leyfð annars staðar á vegsvæðinu.

#### 34. gr.

Vegagerðin getur ákveðið, að fjarlægð mannvirkja frá vegi, samkvæmt 33. gr. skuli aukin. Ennfremur getur Vegagerðin leyft, að fjarlægð verði minnkuð á tilteknum köflum, ef sérstakar ástæður eru fyrir hendi.

#### 35. gr.

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

#### 36. gr.

Óheimilt er að grafa framræsluskurði, nema leyfi Vegagerðarinnar komi til, nær vegi en 15 m frá miðlínu tengivegar og 30 m frá miðlínu stofnvegar. Einnig er óheimilt að leggja uppgröft úr skurðum að vegi, nema að fengnu leyfi Vegagerðarinnar.

### VII. KAFLI

#### Girðingar

#### 37. gr.

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

#### 38. 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.

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

#### 39. gr.

Skylt er eiganda girðinga að halda þeim við, 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 snjómokstri.

#### 40. gr.

Nú liggur vegur, stígur eða götutroðningur yfir land manns og telst eigi til neins vegflokks, 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.

## VIII. KAFLI

**Bráðabirgðaaafnot lands**

41. gr.

Vegagerðinni 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.

42. gr.

Vegagerðinni eru heimil afnot lands fyrir geymslu efnis og fyrir bækestöðvar vinnuflokka við lagningu eða viðhald vegar.

43. gr.

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

Til framkvæmdar vetrarþjónustu má Vegagerðin ryðja snjó af vegi út fyrir vegsvæði, ef með þarf.

44. gr.

Um bætur fyrir bráðabirgðaaafnot lands fer eftir ákvæðum IX. kafla, eftir því sem við á.

## IX. KAFLI

**Eignarnám, jarðrask, átroðningur o.fl.**

45. gr.

Hver landeigandi er skyldur til að láta af hendi land það, er þarf undir vegi eða til breytingar eða breikkunar eða viðhalds vegum, svo og leyfa, að efni til vega sé tekið í landi hans, hvort heldur er grjót, mól eða önnur jarðefni, enda komi fullar bætur fyrir. Bætur fyrir jarðrask og eignarnám á óyrktu landi skulu því aðeins greiddar, að álitid verði, að landeigandi hafi beðið skaða við það.

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

Veghaldari skal jafnan leitast við að valda sem minnstum spjöllum á gróðri við veghald og græða upp sár, sem myndast á grónu landi við vegaf framkvæmdir.

46. gr.

Bætur fyrir eignarnám, jarðrask og átroðning þann, er nýr vegur kann að hafa í för með sér, má ákveða eftir samkomulagi milli landeigenda og veghaldara. Nú næst ekki samkomulag, og skal þá ákveða bætur með mati samkvæmt lögum um framkvæmd eignarnáms.

47. 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. Ef talið er, að verðhækkunin sé jafnmikil eða meiri en bótaskyld tjón, skal engar bætur greiða. Einnig skal taka tillit til annarra hagsbóta, sem eiganda hlotnast við vegagerðina eða geta haft áhrif á verðmæti eignanna.

Nú leggst eldri vegur niður við lagningu nýs vegar og fellur til landeiganda, og skal þá við matsgerðina meta sérstaklega hið gamla vegsvæði 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.

48. gr.

Landeigandi á bætur allar fyrir eignarnám og jarðrask vegna vegagerðar. Ábúandi á þó bætur fyrir átroðning og skemmdir á mannvirkjum þeim, sem eru hans eign, og skal meta það sérstaklega.

49. 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.

## X. KAFLI

### Viðhald þjóðvega og reglur fyrir umferð

50. gr.

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

Vegagerðin er ekki ábyrg fyrir tjóni, sem hljótast kann af slysum á þjóðvegum, nema um sé að ræða stórkostlegt gáleysi af hendi starfsmanna hennar og sannað sé, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, þótt ökumaður hefði sýnt eðlilega varkárni.

51. gr.

Kostnað við vetrarþjónustu skal telja með öðrum viðhaldskostnaði vega. Heimilt er Vegagerðinni að binda vetrarþjónustu því skilyrði, að allur kostnaður við hana eða hluti hans verði greiddur með framlagi úr héraði.

52. gr.

Vegagerðin 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 vegarkafila.

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

## XI. KAFLI

### Skemmdir á mannvirkjum o.fl.

53. gr.

Óheimilt er að gera skurði eða önnur mannvirki, sem aukið geta vatnsrennsli í vegskurðum án leyfis Vegagerðarinnar. Ennfremur er óheimilt að leiða holræsi úr íbúðarhúsum, verksmiðjum eða þess háttar í vegskurði.

54. 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.

## 55. gr.

Bannað er að skilja eftir hluti eða muni á vegi eða vegsvæði. Ennfremur er bannað að kasta sorpi eða hvers konar úrgangi á vegi eða vegsvæði. Vegagerðinni er heimilt að fjarlægja óviðkomandi hluti eða muni af vegi eða vegsvæði á kostnað eigenda.

## 56. gr.

Lausaganga búfjár á vegsvæðum stofnvega og tengivega þar sem girt er báðum megin vegar er bönnuð. Vegagerðinni er heimilt að fjarlægja búfé af lokuðum vegsvæðum á kostnað eigenda.

## 57. gr.

Enginn má skemma eða aðhafast neitt, sem leitt getur til skemmda á vegi eða mannvirki, sem til vegarins telst.

Skemmist eitthvert mannvirki sem til vegarins telst við árekstur ökutækis er ökumanni skylt að tilkynna það þegar Vegagerðinni eða lögreglu. Skal sá, er valdið hefur árekstrinum, skyldur að bæta áorðnar skemmdir.

## 58. gr.

Hver sá, sem notar sæluhús, skal ganga þrifalega 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.

## XII. KAFLI

**Sektir fyrir brot gegn lögum þessum**

## 59. gr.

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

## 60. gr.

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

## XIII. KAFLI

**Gildistaka og brottfallin lög**

## 61. gr.

Ákvæði III. kafla, 16. og 17. greinar og V. kafla laga þessara, sem fjalla um vegáætlun, flokkun þjóðvega og styrkvegi, öðlast gildi við næstu reglulegu endurskoðun vegáætlunar. Önnur ákvæði laganna taka þegar gildi.

## 62. gr.

Við gildistöku laga þessara falla brott lög nr. 6, 1977 og lög nr. 75, 1982, 38, 1983, 55, 1988, 108, 1988 og 87, 1989 um breytingu á þeim lögum. Ákvæði III., IV. og V. kafla halda þó gildi til næstu reglulegrar endurskoðunar vegáætlunar.

**Ákvæði til bráðabirgða**

Heimilt er að greiða hluta kostnaðar við ferjur samkvæmt 23. gr., í allt að þrjú ár frá gildistöku laga þessara, þótt ekki sé fullnægt skilyrðum greinarinnar.

### Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Erv. það sem hér liggur fyrir til vegalaga var lagt fyrir 116. löggjafarþing, 1992-93, en varð þá eigi útrætt, og er nú flutt óbreytt.

Núgildandi vegalög eru að stofni til frá árinu 1963, lög nr. 71/1963, sem tóku gildi 1. janúar 1964. Margar breytingar hafa verið gerðar á þeim lögum, en síðast voru breytingar felldar inn í meginmál laganna árið 1977 og þau birt sem lög nr. 625. mars 1977. Síðan hefur lögunum verið breytt alls sex sinnum, síðast árið 1989, er kaflanum um sýsluvegi var breytt vegna ákvarðana um verkaskiptingu ríkis og sveitarfélaga.

Þessar breytingar hafa yfirleitt verið á einstökum köflum eða greinum vegalaga. Heildarendurskoðun þeirra hefur ekki farið fram, og lætur að líkum, að hennar sé þörf orðin, þvílíkar breytingar sem hafa orðið í landssamgöngum og þjóðfélaginu öllu á þeim tíma, sem vegalögin hafa gilt.

Til að hefja undirbúning að endurskoðun vegalaga, var skipuð innanhússnefnd hjá Vegagerð ríkisins árið 1990, með samþykki þáverandi samgönguráðherra. Þessi nefnd lauk störfum í árslok 1991 og voru tillögur hennar að breyttum vegalögum þá sendar samgönguráðherra.

Í febrúar s.l. skipaði Halldór Blöndal samgönguráðherra nefnd til að endurskoða vegalögin. Voru eftirtaldir skipaðir í nefndina:

Þórhallur Jósefsson deildarstjóri, samgönguráðuneytinu, formaður

Árni M. Mathiesen alþingismaður

Gunnlaugur Stefánsson alþingismaður

Karl Steinar Guðnason alþingismaður

Pálmi Jónsson alþingismaður

Þórður Skúlason framkvæmdastjóri Sambandi ísl. sveitarfélaga

Gunnar Gunnarsson framkvæmdastjóri, Vegagerð ríkisins

Helgi Hallgrímsson vegamálastjóri

Ritari nefndarinnar var Rúnar Guðjónsson deildarstjóri, samgönguráðuneytinu. Jón Rögnvaldsson framkvæmdastjóri, Vegagerð ríkisins, tók sæti Gunnars Gunnarssonar í nefndinni í byrjun ágúst vegna fjarveru hans erlendis.

Nefndin hefur farið yfir gildandi vegalög og áður nefndar tillögur frá Vegagerðinni. Þá hefur hún einnig farið yfir önnur lög, sem hafa snertifleti við vegalög. Niðurstöður nefndarinnar um breytt vegalög koma fram í frumvarpi því, sem hér liggur fyrir. Nefndin varð sammála í álitinu sínu, með þeirri undantekningu að fulltrúi Sambands íslenskra sveitarfélaga, Þórður Skúlason, skrifar undir nefndarálitinu með þeim fyrirvara sem fram kemur í sérálitinu hans og fylgir það hér með á fylgiskjali 3.

Frumvarpið felur í sér verulegar breytingar á gildandi vegalögum. Þar er einnig að finna allmörg nýmæli. Loks eru ýmis ákvæði gildandi laga felld niður, þar eð þau eiga ekki við lengur.

Meðal helstu nýmæla og breytinga í frumvarpinu má nefna eftirfarandi atriði.

#### a) Vegakerfið og flokkun þess.

Í gildandi vegalögum eru fjórir meginflokkar vega, þ.e. þjóðvegir (stofnbrautir og þjóðbrautir), sýsluvegir, þjóðvegir í þéttbýli og einkavegir. Er þá ótalinn flokkur vega, sem inniheldur ýmsa vegi, svo sem aðalfjallvegi, aðra fjallvegi, þjóðgardavegi og vegi að fjölsóttum ferðamannastöðum.

Samkvæmt frumvarpinu verða meginflokkar vega einungis tveir, þ.e. þjóðvegir og einkavegir. Þjóðvegir skiptast í fjóra undirflokkka, stofnvegi, tengivegi, safnvegi og landsvegi. Einkavegir skiptast í tvo undirflokkka, þ.e. vegi, sem veita má fé til í vegáætlun, hér eftir nefndir styrkvegir, og vegi, sem eru alfarið kostaðir af eigendum sínum.

Með þessu móti verður til safellt þjóðvegakerfi, sem nær til allra þéttbýlisstaða, svo og byggðra bóla utan þéttbýlis auk flugvalla og hafna ef þaðan eru stundaðar reglubundnar áætlunarferðir. Ennfremur nær þetta þjóðvegakerfi til ýmissa svæða og staða, sem skipta máli við nýtingu lands eða hafa gildi til útivistar og ferðamennsku. Allir vegir aðrir en þjóðvegir verða einkavegir. Eigendur slíkra vega geta verið einstaklingar eða samtök þeirra, fyrirtæki eða stofnun, sveitarfélög eða samtök þeirra.

Sé þessi flokkun borin saman við flokkun í gildandi lögum má segja að stofnvegir svari í aðalatriðum til stofnbrauta nú, tengivegir til þjóðbrauta, safnvegir til sýsluvega og landsvegir til meiri háttar fjallvega, vega að fjölsóttum ferðamannastöðum og þjóðgarðavega. Þjóðvegir í þéttbýli samkvæmt gildandi lögum verða að meirihluta til stofnvegir eða tengivegir eftir því sem við á. Nokkuð af þjóðvegum í þéttbýli mun þó falla úr tölu þjóðvega og teljast til einkavega (götur í þéttbýli). Þá munu flestir flokkar vega, sem heimilt er að hafa í tölu sýsluvega nú (en er ekki skylt) falla undir einkavegi samkvæmt frumvarpinu, og teljast flestir til styrkvega.

Margskonar frávik eru þó frá þeim grófa samburði, sem hér er gerður. Nánar verður gerð grein fyrir því í athugasemdum við einstakar greinar frumvarpsins. Á fskj. 1 er einnig sýndur samburður milli flokkunar samkvæmt gildandi lögum og frumvarpinu.

Líta verður á ákvæði um flokkun vega sem ramma, sem vegakerfinu er síðan raðað í. Vegagerðin hefur unnið tillögu að slíkri röðun fyrir nefndina. Ekki þykir ástæða til að láta þær hugmyndir og tillögur fylgja frumvarpinu. Hins vegar reiknar nefndin með að samgöngunefnd Alþingis kalli eftir þessum tillögum frá Vegagerðinni og fjalli um þær við meðferð málsins á Alþingi.

#### **b) Veghald.**

Samkvæmt gildandi lögum er Vegagerðin veghaldari allra opinberra vega. Þess utan er veghald eða forræði og ábyrgð á vegum ekki skilgreind í lögnum, en þó verður að líta svo á að veghald einkavega sé í höndum eigenda þeirra. Ýmsir flokkar vega verða þá eftir án veghaldara (fjallvegir, þjóðgarðavegir og vegir að fjölsóttum ferðamannastöðum).

Með frumvarpinu er ráðin bót á þessu. Vegagerðin er veghaldari allra þjóðvega. Heimilt er vegamálastjóra að fela öðrum aðilum veghald einstakra vegarkafna eins og verið hefur, og eru þær heimildir heldur rýmkaðar frá gildandi lögum. Í reynd hefur veghald þjóðvega í þéttbýli að verulegu leyti verið í höndum viðkomandi sveitarfélags. Svo verður væntanlega áfram enda verði samið um það milli Vegagerðarinnar og sveitarfélagsins. Veghald einkavega er í höndum eigenda þeirra og gildir það jafnt um styrkvegi og aðra vegi.

#### **c) Vegáætlun og langtímaáætlun.**

Ákvæðum um vegáætlun er breytt að því marki, sem leiðir af breyttum reglum um flokkun vega. Að öðru leyti er ekki um miklar efnislegar breytingar að ræða. Þannig fjallar Alþingi, auk meginþátta í áætluninni, fyrst og fremst um stofnvegi og tengivegi. Héraðsráð og vegasamlög fjalla um safnvegi. Samgönguráðherra ákveður skiptingu til landsvega og styrkveitingar til einkavega.

Nýmæli í frumvarpinu eru ákvæði um langtímaáætlun, en ekkert er um hana í gildandi lögum. Langtímaáætlun var fyrst gerð 1983 samkvæmt þingsályktun sem samþykkt var á Alþingi vorið 1981. Þrátt fyrir að langtímaáætlunir hafi ekki verið formlega afgreiddar frá Alþingi, hafa þær reynst notadrjúgar sem stefnumörkun. Við endurskoðun vegalaga þykir nefndinni rétt að setja þar inn ákvæði um langtímaáætlun, skapa henni lagagrundvöll og þar með meiri festu. Ákvæðin eru mjög í sama anda og í þingsályktuninni frá 1981 en tekið er tillit til reynslunnar, sem fengist hefur við vinnu að áætlanagerðinni undanfarin ár.

#### d) Skipulagsmál

Samkvæmt skipulagslögum frá 1978 eru öll sveitarfélög skipulagsskyld. Öll mannvirki önnur en byggingar á lögbylum skulu byggð í samræmi við áður gerðan skipulagsupprátt. Ný ákvæði eru tekin inn í frumvarpið til að áréttu þetta að því er varðar vegi.

Sveitarstjórnir fara með skipulagsmál samkvæmt skipulagslögum undir yfirstjórn umhverfisráðuneytis, en það hefur skipulagsstjórn og skipulagsstjóra sér til ráðuneytis. Sveitarstjórnir hafa þar með vald á legu vega án þess að því hafi fylgt nokkur fjárhagsleg ábyrgð. Eðlilegt þykir, að hér fari saman vald og ábyrgð, og því skuli sveitarstjórnir greiða mismun kostnaðar, ef dýrari lausnir eru sérstaklega valdar að þeirra ósk.

Að öðru leyti er ákvæðum um skipulag vega og mannvirkja í nágrenni þeirra breytt þannig, að þau samræmist skipulagslögum.

Hér hafa verið nefndar nokkrar helstu breytingar samkvæmt frumvarpi því sem hér liggur fyrir. Enn mætti nefna það að ákvæði um lögferjur eru felld niður. Þá eru sérstök ákvæði um greiðslu brúagerðarkostnaðar á öðrum vegum en þjóðvegum einnig felld niður, og fer með þann kostnað eins og annan kostnað við viðkomandi vegi samkvæmt frumvarpinu. Loks er rétt að nefna nýtt ákvæði um lausagöngu búfjár. Er hún bönnuð á þeim vegsvæðum stofnvega og tengivega þar sem girt er báðum megin vegar. Er þarna tekið nokkurt skref í þá átt að draga úr slyshættu af völdum búfjár á vegsvæðum. Slyshættu eru all tíð og nauðsynlegt að fækka þeim.

Margar breytingar eru enn ótaldar, en gerð er grein fyrir þeim í athugasemdum við einstakar greinar. Þar er einnig að finna nánari skýringar á þeim atriðum, sem hér hafa verið nefnd á undan.

#### *Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.*

##### Um I. kafla.

Fyrsti kafli frumvarpsins hefur að geyma almenn ákvæði. Þar eru skilgreind grundvallarhugtök laganna, líkt og er í gildandi vegalögum nr. 6, 1977.

Nokkrar breytingar eru fyrirhugaðar á gildandi reglum I. kafla vegalaganna. Skilgreiningar verða settar fram með öðrum hætti og felld verða niður ákvæði 2., 4. og 6. gr. gildandi laga, sem ekki samrýmast öðrum ákvæðum frumvarpsins.

##### Um 1. gr.

Skilgreining hugtaksins vegur kom fyrst í lög með 1. gr. vegalaga nr. 71, 1963 og er óbreytt í núgildandi lögum. Með 1. mgr. 1. gr. frumvarpsins er lagt til, að almenn skilgreining hugtaksins verði áfram óbreytt að mestu leyti. Hinsvegar er lagt til, að felld verði brott upptalning mannvirkja, sem teljast tilheyra vegi, en þess í stað miðað við, að til vegar teljist öll mannvirki viðkomandi veginum, sem eru innan vegsvæðis. Með vegsvæði er átt við land sem ætlað er undir veg og loftrými yfir því.

##### Um 2. gr.

Í fyrstu málsgrein eru skýrð hugtökin veghald og veghaldari, en það er gert í 3. gr. núgildandi laga. Lagt er til að veghald verði skýrt sem forræði yfir vegi og vegsvæði, og aðeins í dæmaskyni nefnd vegagerð, þjónusta og viðhald vegar, sem eru helstu viðfangsefni.

Forræði yfir vegi og vegsvæði felur í sér þær heimildir og skyldur, sem Vegagerðin hefur, sem veghaldari allra þjóðvega, sbr. 5. gr. frumvarpsins.

Í gildandi vegalögum er veghaldari sá, sem að öllu leyti sér um veghald, sbr. 2. mgr. 3. gr. laganna. Í 1. mgr. 2. gr. frumvarpsins er lögð til sú orðalagsbreyting, að sá sé veghaldari, sem hefur veghald.

Önnur málsgrein á sér ekki hliðstæðu í gildandi vegalögum. Lagt er til, að gildissvið laganna verði skilgreint þannig, að lögin gildi um allt veghald, nema annað sé ákveðið í lögum.

## Um 3. gr.

Þessi grein kemur í stað 5. gr. gildandi laga. Gildandi ákvæði þykir ekki vera í fullu samræmi við skipulagslöggjöf. Er því lögð til sú breyting, að ákvæði laganna gildi um vegagerð, þegar lega vegar er ákveðin á staðfestum skipulagsupprætti eða á annan hátt af þar til bærur skipulagsyfirvöldum.

Gert er ráð fyrir að haft sé samráð við Vegagerðina við skipulagsákvæðanir sem snerta vegamál. Mikilvægt er að vandað sé til ákvæðana um val á vegarstæði. Undirbúningsrannsóknir og mælingar eru nauðsynlegar til að fullnægt sé markmiðum um þjóðhagslega hagkvæmt og öruggt vegakerfi. Eðli málsins samkvæmt yrði að taka tillit til þessarar atriða við skýringu 3. gr. frumvarpsins.

## Um II. kafla.

Kaflinn ber yfirskriftina „Stjórn vegamála og veghald“, eins og II. kafla gildandi laga. Helstu breytingar varða heimild vegamálastjóra til að fela öðrum en Vegagerðinni veghald einstakra þjóðvegarkafla.

## Um 4. gr.

Greinin fjallar um yfirstjórn vegamála og er að mestu leyti samhljóða 7. gr. vegalaga. Þó er sú breyting gerð að lagt er til að felld verði niður ákvæði 7. gr. um, að ráðherra skipi verkfræðinga og aðra starfsmenn eftir þörfum. Er ákvæðið talið óþarft í vegalögum.

Gerð er tillaga um, að nafni Vegagerðar ríkisins verði breytt í „Vegagerðin“. Hér er eingöngu verið að leggja til nafnbreytingu í lögnum. Nýja nafnið hefur þegar verið tekið upp innan stofnunarinnar og er í merki hennar, á bréfsfni og víðar.

Í gildandi vegalögum er fremur óljóst hvernig greint er formlega á milli verkswiðs embættis vegamálastjóra annarsvegar og Vegagerðarinnar hinsvegar. Reynt er að draga skýrari línur að þessu leyti í frumvarpinu. Embætti vegamálastjóra fer með samskipti við æðri stjórnvöld. Þegar ákvörðunarvald heyrir beint undir ráðherra, leitar hann tillagna og meðmæla vegamálastjóra, þegar það er áskilið, sbr. til dæmis 11., 18. og 25. gr. frumvarpsins.

Vegamálastjóri fer með vald til að framselja veghald, sbr. 5. gr. Ennfremur fer hann með úrskurðarvald um tiltekna ákvæðanir sveitarstjórna, sbr. 40 gr. frumvarpsins. Önnur verkefni samkvæmt lögnum teljast vera almenn verkefni Vegagerðarinnar, sem vegamálastjóri veitir forstöðu.

## Um 5. gr.

Vegagerðin verður áfram veghaldari allra þjóðvega, samkvæmt frumvarpinu, eins og kveðið er á um í 8. gr. núgildandi laga. Eina breytingin felst í því, að notað verður hugtakið „þjóðvegur“ í stað „opinber vegur“.

Hingað til hefur Vegagerðinni verið heimilt, að fela sveitarstjórn á hverjum stað veghald þjóðvega í þéttbýli. Í reynd hafa sveitarfélögin fengið úthlutað fé til þessara vega úr ríkissjóði samkvæmt vegáætlun hverju sinni. Yfirleitt hafa þau sjálf séð um veghald þessara vega. Ekki er ætlunin að þetta breytist í framkvæmd.

Framsal veghalds, annarra vega en þjóðvega í þéttbýli, er nánast óþekkt, þó að heimilt hafi verið að framselja veghald sýsluvega. Lagt er til, að framsalsheimildin verði almennari, þannig að hún takmarkist ekki við tiltekna flokka þjóðvega, og að fela megi bæði einstaklingum og lögaðilum veghald.

Vegamálastjóri fer með vald til að framselja veghald samkvæmt þessari grein.

## Um 6. gr.

Þessi grein frumvarpsins fjallar um eftirlit Vegagerðarinnar með því að veghald sé rækt á viðunandi hátt.

Í 2. mgr. 9. gr. gildandi vegalaga er Vegagerðinni veitt vald til að gefa sveitarstjórn fyrirmæli um að framkvæma nauðsynlegar umbætur innan hæfilegs frests. Skort hefur frekari ákvæði um afleiðingar þess ef ekki er farið að fyrirmælum Vegagerðarinnar.

Í ljósi þess að heimildir Vegagerðarinnar til að framselja veghald eru rýmkaðar er enn brýnna, að Vegagerðin geti ótvírætt fylgt eftir fyrirmælum um úrbætur.

Með 6. gr. frumvarpsins er ætlunin að Vegagerðin hafi tvennskona úrræði gagnvart þeim sem hún felur veghald, ef um vanrækslu er að ræða að hennar mati. Annarsvegar getur Vegagerðin látið framkvæma nauðsynlegar umbætur á hans kostnað. Hinsvegar getur Vegagerðin rift samningi um framsal veghalds. Vegagerðin getur valið hvora leið um sig eða báðar í senn.

Vegagerðin hefur úrskurðarvald við mat á því, hvort veghald hafi verið framkvæmt á viðunandi hátt. Ekki er gert ráð fyrir, að um málsskot innan stjórnssýslu verði að ræða, vegna ákvarðana samkvæmt þessari grein.

#### Um III. kafla.

Þriðji kafli frumvarpsins fjallar um þjóðvegi. Í kaflanum eru dregin saman ákvæði sem eru í I., IV., V., VII. og VIII. kafla gildandi laga. Er þarna breytt efnisröð, þar eð edlilegra þykir að fjalla um vegakerfið (sbr. einnig IV. kafla) á undan vegáætlun.

#### Um 7. gr.

Í greininni er sett fram almenn skilgreining á þjóðvegum. Meginatriði hennar er að þjóðvegi sé haldið við af fé ríkisins og vegurinn sé talinn upp í sérstökum vegaskrá. Þetta er töluverð breyting frá gildandi lögum, en ákvæði í þessa átt er að finna í 2. gr. þeirra. Rétt þykir að þeir vegir sem er haldið við af fé ríkisins (þ.e. ríkið beri ábyrgð á ástandi þeirra), skuli teljast þjóðvegir án tillits til þess hver stóð straum af kostnaði við gerð þeirra upphaflega. Einnig þykir óheppilegt að nota hugtakið opinber vegur á þann hátt sem gert er í gildandi lögum, þar eð telja verður að þeir geti verið fleiri en vegir sem kostaðir eru af fé ríkisins.

#### Um 8. gr.

Greinin fjallar um meginskilyrði þess að vegur teljist þjóðvegur og hvernig þjóðvegakerfið skiptist í flokka.

Í 1. mgr. er gerð grein fyrir þeirri stefnu að þjóðvegakerfið skuli vera samfelld og tengja alla þéttbýlisstaði á landinu og býli í dreifbýli. Einnig að það tengi alla flugvelli og hafnir, þar sem stundaðar eru reglubundnar áætlanafærðir. Þjóðvegakerfið sé þannig hluti af heildarsamgöngukerfi landsins. Sambærileg ákvæði er ekki að finna í gildandi lögum.

Í greininni er síðan fjallað um flokkun þjóðvegakerfisins. Undir þá flokkun falla allir þjóðvegir, þ.e. þjóðvegir sem samkvæmt núgildandi vegalögum er fjallað um í III. kafla (12. gr.), sýsluvegir sem um er fjallað í IV. kafla, þjóðvegir í kaupstöðum og kauptúnum, sem um er fjallað í V. kafla og hluti fjallvega sem um er fjallað í VII. kafla. Sérstök ákvæði um brýr í VIII. kafla gildandi laga falla niður og gilda almenn ákvæði hvers vegflokks um þær sbr. ákvæði 1. gr. frumvarpsins.

Samkvæmt þessu falla niður þau sérstöku ákvæði sem í núverandi lögum eru fyrir sýsluvegi og þjóðvegi í kaupstöðum og kauptúnum.

Upphaflega voru sýsluvegir fjármagnaðir með fjárframlögum frá ríki (samkv. vegáætlun) og frá sýslum. Þetta hefur breyst þannig að fjármagn til þessara vega kemur nú alfarið frá ríkinu. Er því naumast forsendur til þess að um þá gildi önnur ákvæði en aðra þjóðvegi. Hins vegar er lagt til að um skiptingu fjárveitinga til einstakra framkvæmda verði fjallað af héraðsnefndum eða vegasamlögum. sbr. V. kafla lagafrumvarps þessa. Þetta er óbreytt frá núverandi tilhögun um sýsluvegi.

Lagt er til að þjóðvegir í kaupstöðum og kauptúnum falli niður sem sérstakur vegflokkur. Þegar núgildandi lög voru sett voru aðstæður mjög frábrugðnar því sem nú er. Flestar þær götur, sem hér um ræðir voru ófullgerðar og bundið slitlag vart til utan höfuðborgarsvæðisins og stærstu kaupstaða. Nú er svo komið að bundið slitlag er á nálega öllum þeim götum sem hér um ræðir og gerð þeirra að langmestu lokið með þeirri undantekningu að vaxandi þörf er á gerð kostnaðarsamra umferðarmannvirkja á höfuðborgarsvæðinu.

Það hefur hins vegar sýnt sig að sveitarfélögin eru mjög misjafnlega í stakk búin til að annast viðhald vega þessara og er það mjög háð stærð þeirra og staðsetningu. Þá verður að telja að sú aðferð sem núgildandi vegalög gera ráð fyrir að notuð sé við skiptingu fjármagns til vega þessara sé ekki heppileg, þar eð lengd veganna fer ekki endilega eftir íbúafjölda sveitarfélaga og viðhaldsþörf er auk þess mjög sveiflukennd frá ári til árs. Er því gert ráð fyrir að vegir þessir falli undir almenna flokkun vegakerfisins að svo miklu leyti sem þeir falla undir ákvæði 1. mgr. 8. gr. frumvarpsins en falli ella undir almennt gatnakerfi viðkomandi sveitarfélags. Athugun bendir til að flestir núverandi þjóðvegir í kaupstöðum og kauptúnum yrðu áfram þjóðvegir, nokkrir færðust til sveitarfélaga og fáeinir nýir þjóðvegir bættust við. Slíkar breytingar verða einkum á höfuðborgarsvæðinu.

Gert er ráð fyrir að Vegagerðin nýti sér heimild 5. gr. frumvarps þessa og semji við viðkomandi þéttbýlissveitarfélög um veghald þjóðvega innan þéttbýlisins að meira eða minna leyti, gegn umsaminni greiðslu. Þó verður að gera ráð fyrir að samningar þessir geti verið mismunandi viðtækir og þannig tekið tillit til mismunandi aðstæðna á hverjum stað.

Framkvæmdir við nýbyggingar verða fjármagnaðar með fjárveitingum af vegáætlun hverju sinni. Sá háttur hefur í vaxandi mæli verið viðhafður undanfarið með sérstökum fjárveitingum til framkvæmda á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu.

Eins og áður sagði gerir 1. mgr. grein fyrir meginmarkmiði þjóðvegakerfisins og verður því ákvarðandi um hvaða vegir skuli teljast þjóðvegir. Samkvæmt þessari grein verða götur í þéttbýli á ábyrgð viðkomandi sveitarfélags og tilheyra ekki þjóðvegakerfinu, nema þær séu hluti af heildarsamfellu vegakerfis landsins. Lagt er til að þetta gildi án tillits til íbúafjölda þéttbýlis, þar eð eðlilegast hlýtur að vera að almennt gatnakerfi þéttbýlisstaða sé alfarið á ábyrgð (einnig fjárhagslega) viðkomandi sveitarfélags, án tillits til stærðar. Sama gildir um vegi til almennra atvinnufyrirtækja.

Lagt er til að nöfn vegflokka verði stofnvegir, tengivegir, safnvegir og landsvegir. Þrjú fyrstu nöfnin eru hliðstæð þeim sem notuð eru í skipulagsreglugerð.

Stofnvegir samsvara núverandi stofnbrautum eins og þeim er lýst í 12. gr. núgildandi vegalaga. Þó er breytt því ákvæði sem fjallar um tengingu þéttbýlisstaða með 200-400 íbúa og miðað við 5 km fyrir hverja 100 íbúa (50 m/íbúa) í stað 1 km í gildandi lögum. Þá er og bætt við ákvæði um að stofnvegur nái til mikilvægasta athafnastaðar í þéttbýli, ef vegurinn endar í þéttbýlinu. Hliðstætt ákvæði er að finna í 24. gr. gildandi vegalaga, kaflanum um þjóðvegi í kaupstöðum og kauptúnum, en gera má ráð fyrir að langflestir núverandi þjóðvegir í kaupstöðum og kauptúnum verði stofnvegir.

Tengivegir samsvara að mestu leyti þeim vegum sem samkvæmt gildandi vegalögum teljast þjóðbrautir, sbr. 12. gr. núgildandi vegalaga. Lagt er til að tengivegur nái að fjórða býli frá vegarenda, en samkvæmt gildandi vegalögum nær þjóðbraut að þriðja býli frá vegarenda. Þetta hefur í för með sér að nokkrir vegarkafar sem í dag teljast þjóðbrautir koma til með að verða safnvegir sbr. hér á eftir. Þeir þjóðvegir innan þéttbýlisstaða, sem ekki yrðu stofnbrautir féllu undir þennan vegflokk, sömuleiðis vegir að flugvöllum, höfnum og bryggjum.

Safnvegir samsvara sýsluvegum samkvæmt 19. gr. núgildandi vegalaga að svo miklu leyti sem þeir geta samrýmst ákvæðum 1. mgr. þeirrar greinar sem hér er til umræðu. Þannig verður að gera ráð fyrir því eins og áður sagði að götur í þorpum með minna en 200 íbúum verði kostaðar af viðkomandi sveitarfélagi, svo fremi að þær séu ekki hluti af samfellu



vegakerfi landsins. Einnig verða heimildarvegir samkvæmt d. og e. liðum 19. gr. núgildandi laga kostaðir af viðkomandi sveitarfélagi samanber þó ákvæði 16. og 17. greinar í lagafrumvarpi þessu.

Landsvegir samsvara aðalfjallvegum og öðrum fjallvegum, eins og ákveðið kann að verða. Þjóðgarðavegum og vegum að fjölsóttum ferðamannastöðum, sbr. 38. gr. núgildandi vegalaga. Nýtt ákvæði er um að aðeins skuli gera ráð fyrir árstíðabundinni umferð og minna eftirliti og þjónustu á vegum þessum, en á öðrum vegum. Ákvæði þetta er sett með tilliti til þess að enn sem komið er er tæknilega og fjárhagslega illmögulegt að halda vegum þessum opnum að vetrinum og einnig verður að krefjast sérbúinna bifreiða til aksturs á mörgum þessara vega.

Við gerð fyrstu vegáætlunar samkvæmt lögnum eins og þau liggja fyrir í frumvarpi þessu þarf Alþingi að ákveða skrá um stofnvegi og tengivegi, héraðsnefndir eða vegasamlög þurfa að semja skrár um safnvegi og samgönguráðherra að staðfesta skrá um landsvegi. Hjá Vegagerðinni hafa verið gerð frumdrög slíkra skráa. Á fskj. 2 eru sýndar vegalengdir hvers vegflokks eftir kjördæmum samkvæmt þessum frumdrögum og samanburður við lengdir vegflokka samkvæmt gildandi vegalögum.

#### Um IV. kafla.

Reglur um einkavegi breytast nokkuð með frumvarpinu. Helst ber að nefna, að eigendur einkavega skulu hafa með höndum veghald þeirra að öllu leyti.

#### Um 9. gr.

Einkavegir eru skilgreindir á svipaðan hátt og í gildandi lögum. Til þess að vegur teljist einkavegur þarf tveimur skilyrðum að vera fullnægt. Í fyrsta lagi að vegurinn falli ekki undir neinn flokk vega skv. 8. gr. frumvarpsins og í öðru lagi að hann sé kostaður af einstaklingum, fyrirtæki eða opinberum aðilum.

#### Um 10. gr.

Það er nýmæli að kveðið sé á um veghald einkavega. Nú eru tekin af tvímæli um, að eigendur einkavega hafa veghald þeirra. Vegagerðin hefur ekki með höndum eftirlit með gerð og viðhaldi þessara vega, enda eru ákvæði 37. gr. núgildandi laga þess efnis felld brott.

Í seinni málslið greinarinnar eru ákvæði sama efnis og í þriðja málslið 37. gr. vegalaga, þar sem lögreglustjóra er heimilað, að hanna umferð um veg, gefa fyrirmæli um úrbætur og stöðva framkvæmdir við vegagerð á einkavegum, telji hann hættu stafa af.

#### Um 11. - 13. gr.

Þessar greinar eru samhljóða 32. - 34. gr. gildandi laga og þarfnast ekki skýringa.

#### Um 14. gr.

Greinin er samhljóða 35. gr. núgildandi laga með einni undantekningu, sem er í 2. mgr. Samkvæmt núgildandi vegalögum getur 2/3 hluti þeirra, sem hafa afnotarétt af vegi, tekið ákvarðanir um hvernig mæta skuli sameiginlegum útgjöldum af veginum, sem eru bindandi fyrir aðra rétthafa. Lagt er til, að helmingur rétthafa geti tekið þessar ákvarðanir með bindandi hætti fyrir aðra rétthafa.

#### Um 15. gr.

Greinin er samhljóða 36. gr. gildandi laga og þarfnast ekki skýringa.

## Um 16. gr.

Í nágildandi vegalögum eru ákvæði sem mæla fyrir um eða heimila greiðslu kostnaðar eða hluta kostnaðar við gerð ýmissa vega sem ekki eru flokkaðir sem þjóðvegir og koma ekki til með að flokkast sem slíkir samkvæmt ákvæðum lagafrumvarps þessa. Hér er um að ræða götur í þéttbýli sbr. V. kafla gildandi laga (sjá einkum 26. gr. og 28. gr.), fjallvegir aðrir en þeir sem falla undir ákvæði 7. gr. sbr. ákvæði 38. og 39. gr. gildandi laga, ýmsir vegir samkv. c., d. og e. liðum 19. gr. gildandi laga, vegir að félagsheimilum samkv. b. lið 19. gr. og reiðvegir sbr. 40. gr. gildandi laga.

Rétt þykir að áfram verði heimilt að styrkja gerð vega þessara eftir því sem ákveðið verður í vegáætlun hverju sinni. Er gert ráð fyrir að unnt verði að sækja um styrki til gerðar vega þessara svipað og gert er fyrir fjallvegi og reiðvegi samkvæmt gildandi lögum.

Auk framangreindra vega er lagt til að heimilt verði á sama hátt að styrkja gerð vega innan uppgræðslu og skógræktarsvæða, vegi að skíðaskálum og skíðasvæðum og vegi að fjallaskálum og leitarmannaskálum.

Ekki eru takmarkanir á því hvaða hluta vegagerðarinnar heimilt er að styrkja. Þannig er heimilt að veita styrk til brúagerðar og annarra mannvirkja auk akbrautar.

Lagt er til að heimilt sé að binda styrkveitingu skilyrði um frjáls afnot viðkomandi vegar og merkingu hans.

## Um 17. gr.

Greinin mælir fyrir um að Alþingi ákveði við gerð vegáætlunar hverju sinni heildarupp-hæð sem verja skal til styrktar vega samkvæmt 16. gr.

Samgönguráðherra ákveður skiptingu fjár til einstakra framkvæmdaflokka og framkvæmda að fengnum tillögum vegamálastjóra. Þetta er sama tilhögun og viðhöfð er samkvæmt gildandi lögum um skiptingu fjárveitinga til fjallvega og reiðvega.

Þá er tekið fram að styrkveitingu fylgi ekki að rikissjóður taki á sig einhverjar skyldur (s.s. viðhald, merkingar o.fl.) vegna vega þessara.

## Um V. kafla.

Í V. kafla frumvarpsins er fjallað um vegáætlun og langtímaáætlun.

Í kaflanum eru dregin saman ákvæði um vegáætlun sem eru í III., IV., V. og VIII. kafla gildandi laga. Ákvæði um langtímaáætlun eru ekki í gildandi vegalögum.

## Um 18. gr.

Fyrsta mgr. er að mestu samhljóða 1. mgr. 10. gr. og 1. mgr. 14. gr. gildandi vegalaga.

Önnur mgr. fjallar um skiptingu fjárveitinga til nýframkvæmda milli kjördæma, héraðsnefnda eða vegasamlaga. Er lagt til að lögfest verði sú vinnuáferð sem viðhöfð hefur verið undanfarna áratugi við skiptingu fjárveitinga til stofnbrauta og þjóðbrauta fyrir stofnvegi og tengivegi, þ.e. að miða við hlutfall kostnaðar, notkunar og ástands við skiptingu fjármagns milli kjördæma. Samsvarandi er í 22. gr. gildandi laga fyrir sýsluvegi en þar er einnig miðað við hlutfall lengdar og er lagt til að aðferðin verði notuð við að skipta fjárveitingum til safnvega milli héraðsnefnda eða vegasamlaga.

3. mgr. er samhljóða 2. mgr. 10. gr. gildandi vegalaga.

4. mgr. er samhljóða 2. mgr. 14. gr. gildandi vegalaga.

5. mgr. er samhljóða 3. mgr. 10. gr. gildandi vegalaga.

## Um 19. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um að í vegáætlun skuli telja upp alla stofnvegi og tengivegi og nýbyggingar á þeim á áætlunartímabilinu. Ennfremur að gera skuli grein fyrir kostnaði við vegaviðhald og annan kostnað Vegagerðarinnar á áætlunartímabilinu. Samhljóða ákvæði eru

í 1. mgr. 11. gr. gildandi vegalaga, nema í stað stofnvega og tengivega skulu þjóðvegir (þ.e. stofnbrautir og þjóðbrautir) taldir upp.

Önnur mgr. er samhljóða 2. mgr. 11. gr. núgildandi laga, nema orðalagið „a.m.k. þrjú fyrstu ár áætlunartímabilsins“ kemur í stað „þrjú fyrstu ár áætlunartímabilsins“. Þessi breyting er gerð í samræmi við það að við gerð vegáætlunar að undanfögnu hefur verið gerð grein fyrir áætludum nýbyggingum á stofnbrautum og þjóðbrautum öll fjögur ár áætlunarinnar.

#### Um 20. gr.

Í greininni eru talin upp þau atriði sem teljast skulu til vegagerðarkostnaðar þegar þjóðvegur liggur um þéttbýli. Er við það miðað að sem mest samræmi sé í þeim verkþáttum sem teljast til vegagerðarkostnaðar, hvort sem er í dreifbýli eða þéttbýli. Þeir þættir sem sérstaklega eru tilkomnir vegna þéttbýlisins greiðist hins vegar af viðkomandi sveitarfélagi. Sambærileg ákvæði eru í 4. mgr. 26. gr. gildandi vegalaga, þar sem fjallað er um þjóðvegi í kaupstöðum og kaupsúnum.

#### Um 21. gr.

Greinin mælir fyrir um að Vegagerðin skuli gera fjögurra ára áætlun um framkvæmdir á safnvegum. Einnig að áætluninni skuli fylgja upptalning safnvega. Sambærileg ákvæði eru fyrir sýsluvegi í 17. gr. gildandi vegalaga.

Héraðsnefndir eða vegasamlög munu samkvæmt þessu fjalla um skiptingu fjárveitinga til þeirra vega sem nú teljast sýsluvegir auk allmargra vegkafla sem nú eru þjóðbrautir vegna þeirrar breytingar að tengivegir nái að fjórða býli frá vegarenda í stað þriðja, sem þjóðbrautir ná nú til sbr. umfjöllun um 8. gr.

#### Um 22. gr.

Í greininni er kveðið á um að samgönguráðherra ákveði skiptingu fjárveitinga til landsvega að fengnum tillögum vegamálastjóra og að skiptingunni skuli fylgja skrá um landsvegi. Hér er lögfest sú vinnuregla sem viðhöfð hefur verið undanfarið um skiptingu fjármagns til fjallavega.

#### Um 23. gr.

Heimild til að greiða kostnað við bifreiðiferjur yfir vötn eða firði og bryggjur þeirra vegna af vegafé er í 41. gr. gildandi vegalaga. Heimildin hefur ekki verið notuð hingað til, en í fjárlagafrumvarpi fyrir 1993 er gert ráð fyrir að svo verði.

Ákvæði greinarinnar staðfesta þessa heimild með þeim takmörkunum þó, að ferjan komi í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg a.m.k. hluta úr árinu. Slíkar ferjur þjóna þá byggðarlögum, sem tengjast með stofnvegum eða tengivegum, en búa við vetrareinangrun, svo og þeim eyjabyggðum, sem ættu að tengjast með slíkum vegum, ef unnt væri.

Dæmi eru um ferjur í rekstri, sem notið hafa ríkisstyrkja, en falla ekki undir skilgreininguna hér að framan. Verði frumvarpið að lögum þarf að taka þessar ferjur til sérstakrar skoðunar, og væri þá edlilegt að þær fengju nokkurn tíma til aðlögunar að hinum nýju skilyrðum, sbr. ákvæði til bráðabirgða í XIII. kafla frumvarpsins.

Í síðari málsgrein er kveðið á um að fjárveitingar til einstakra ferjuleiða skuli meðhöndlaðar í vegáætlun með hliðstæðum hætti og fjárveitingar til annarra verkefna.

#### Um 24. gr.

Efni 24. gr. er hliðstætt ákvæðum 3. mgr. 11. gr. gildandi vegalaga. Samkvæmt frumvarpinu hækkar framlag til rannsókna við vega- og gatnagerð. Mikil þörf er á að efla þennan þátt og í mörgum tilfellum er unnt að sýna fram á mikla arðsemi rannsókna.

## Um 25. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 16. gr. gildandi vegalaga.

## Um 26. gr.

Fjallað er um sæluhús í 45. gr. gildandi vegalaga. Efni 26. gr. er að mestu það sama að því viðbættu að sett eru ákvæði um að heimilt sé að fela öðrum aðilum viðhald og rekstur húsanna. Þetta hefur nokkuð verið gert, en eðlilegt þykir að í þessu efni sé leitað samstarfs við björgunarsamtök og slysavarnarfélög.

## Um 27. gr.

Greinin er samhljóða 15. gr. gildandi vegalaga.

## Um 28. gr.

Í greininni er fjallað um langtímaáætlun í vegagerð, en engin sambærileg ákvæði eru í gildandi lögum. Á Alþingi 1981 var samþykkt þingsályktun um gerð langtímaáætlunar um vegagerð. Í framhaldi af því var unnið að gerð langtímaáætlunar árin 1982 og 1983. Tillagan hlaut mikla þinglega meðferð, en ekki formlega afgreiðslu. Hið sama á við síðari langtímaáætlunir sem gerðar hafa verið. Þótt langtímaáætlunir hafi ekki verið formlega afgreiddar hefur reynsla af þeim verið góð og þær létt mjög vinnu við gerð vegáætlunar og stuðlað að markvissum vinnubrögðum. Því þykir rétt að lögfesta ákvæði um áætlunina og skapa henni þannig fastari grundvöll.

Í greininni er stuðst við efni þingsályktunarinnar frá 1981 og þá reynslu sem fengist hefur við vinnu við gerð langtímaáætlunar á undanförunum árum.

Í 1. mgr. er fjallað um lengd áætlunartíma og er þar miðað við 12 ár eða þrjú vegáætlunartímabil. Þá skal gera grein fyrir markmiðum áætlunarinnar, sem líta má á sem meginmarkmið fyrir Vegagerðina hverju sinni. Gerð skal grein fyrir áætlaðari fjáröflun og skiptingu útgjalda til einstakra framkvæmdaflokka og liða. Áætlunin myndar þannig ramma fyrir gerð vegáætlunar. Loks skal ákveða á hvaða tímabili skuli stefnt að framkvæmdum við einstaka vegarkafla á stofnvegum. Slík ákvörðun léttir mjög allan undirbúning við gerð vegáætlunar og gerir hann markvissari.

Í 2. mgr. eru ákvæði um gildistöku áætlunarinnar og í 3. mgr. um að endurskoða skuli áætlunina á fjögurra ára fresti og þá skuli bætt einu fjögurra ára tímabili við. Ákvæði þessi eru hliðstæð þeim sem gilt hafa og lagt er til að gildi áfram um vegáætlun.

## Um VI. kafla.

Kaflinn á sér ekki beina hliðstæðu í gildandi lögum. Hann hefur að geyma ákvæði um skipulag og fjarlægð mannvirkja frá vegi. Í gildandi lögum er einkum fjallað um þetta efni í XII. kafla, sem ber yfirskriftina „Um öryggi vega o.fl.“ Helstu nýmæli eru reglur um kostnaðarhlutdeild þegar valið er dýrara vegarstæði, en Vegagerðin leggur til, skýrar reglur um tengingar við þjóðvegi, reglur um brýr, og reglur um auglýsingar og merki yfir vegi.

## Um 29. gr.

Í upphafsgrein kaflans kemur fram meginreglan, að vegi skuli leggja í samræmi við skipulag. Auk þess er lagt til, að haft verði samráð við Vegagerðina um val á legu þjóðvega og tenginga við þá. Að endingu er kveðið á um, að aukinn kostnaður af vali á öðru vegstæði en Vegagerðin telur æskilegt, verði borinn af viðkomandi sveitarfélagi.

Sveitarfélög fara með vald á sviði skipulagsmála. Þar með ráða þau legu vega um sveitarfélagið. Eðlilegt þykir, að saman fari vald og ábyrgð á kostnaði, og þannig stuðlað að því, að forráðamenn sveitarfélaga vinni að hagkvæmum lausnum í samgöngumálum.

## Um 30. gr.

Hingað til hefur ávallt þurft leyfi vegamálastjóra til að tengja einkavegi þjóðvegum. Greinin gerir ráð fyrir að leita þurfi heimildar Vegagerðarinnar, til að gera megi tengingar við þjóðvegi.

Kostnaður af gerð tengingar skal borinn af eiganda hennar.

## Um 31. gr.

Nýmæli er í þessari grein frumvarpsins. Vegagerðinni er heimilað að óska eftir því við Skipulagsstjórn ríkisins, að fyrirhugað vegstæði sé auglýst sem skipulag.

Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa.

## Um 32. gr.

Greinin er að mestu samhljóða 1. og 2. mgr. 74. gr. vegalaga.

Meginregla frumvarpsins er, að vegir og tengingar við þá, skulu gerð í samræmi við skipulag. Ef skipulag er ekki fyrir hendi er lagt til, að áfram gildi reglur 74. gr. vegalaga um rétt manna til að fá tengingu gerða við þjóðveg.

Ef landeigandi gerir ekki kröfu um aðgang að þjóðvegi meðan á framkvæmdum stendur, en fær heimild Vegagerðarinnar til að gera aðgang síðar, skal hann bera allan kostnað við gerð hans.

## Um 33. gr.

Þessi grein fjallar um leyfilega lágmarksfjarlægð mannvirkja frá vegi, en um það efni eru nú ákvæði 63. gr. vegalaga. Eðlilegt er, að sérákvæði um fjarlægð mannvirkja frá vegi verði áfram í Vegalögum.

Nokkrar breytingar og nýmæli eru í greininni. Í fyrsta lagi er lagt til, að niður falli ákvæði 2. málslíðar 2. mgr. 63. gr. vegalaga um, að fjarlægð mannvirkja frá vegi á skipulögðu svæði fari eftir skipulagi. Samkvæmt frumvarpinu er ætlunin, að sérreglur vegalaga um fjarlægð mannvirkja frá þjóðvegi gildi, hvort sem hann liggur um skipulagt eða óskipulagt svæði.

Í öðru lagi er lagt til, að niður falli regla 3. mgr. 63. gr. vegalaga, þ.e. sérákvæði um vörupalla eða vöruskýli vegna mjólkurflutninga. Ekki er talin ástæða til að sérreglur gildi um þessi mannvirki, enda eru mjólkurflutningar með öðrum hætti nú en áður var.

Í þriðja lagi er lagt til, að ótvírætt verði kveðið á um, að leyfi Vegagerðarinnar þurfi til að reisa brýr yfir vegi. Á það við um hverskonar brýr, bæði umferðarbrýr og brýr til annara nota, s.s. skiltabrýr. Þetta er álitid í samræmi við rétta túlkun á gildandi lögum. Ennfremur er það sett á vald Vegagerðarinnar að ákveða, hvert lágmarksrými skuli vera undir brúm.

Í fjórða lagi eru nýmæli í 5. mgr. greinarinnar. Lagt er bann við, að hengja merki eða auglýsingar á brýr eða loftlínur innan vegsvæðis, ef þau eru ekki leyfð annarsstaðar á vegsvæðinu. Þessi ákvæði leiða eðlilega af forræði Vegagerðarinnar yfir vegsvæðinu.

Vafi hefur þótt leika á því, hvort Vegagerðin hefði vald til að banna auglýsingar á mannvirkjum, sem leyft er að reisa yfir vegi, þegar þau eru í eigu annarra en ríkisins. Með 5. mgr. yrði afnotaréttur af þessum mannvirkjum takmarkaður að þessu leyti.

Lögð hefur verið áhersla á að banna uppsetningu auglýsinga og merkja á vegsvæði. Til þess hafa legið sjónarmið um umferðaröryggi og umhverfisvernd. Mikilvægt er, að ekki séu á vegsvæði auglýsingar eða merki, óviðkomandi umferð, sem draga að sér athygli ökumanna, og auka með því hættu á slysum á þjóðvegum. Ennfremur er mikilvægt, að ekki sé spillt náttúrulegu umhverfi landsins. Eðlilegast þykir, að sömu reglur gildi um auglýsingar og merki, hvort sem þau eru staðsett við eða yfir vegi.

## Um 34. gr.

Greinin er að mestu sama efnis og 64. gr. gildandi vegalaga. Þó er lögð til sú breyting, að Vegagerðin geti heimilað, að varanleg mannvirki verði staðsett nær vegi en kveðið er á um í 33. gr.

Ákvæði gildandi laga hefur valdið nokkrum vanda í framkvæmd. Í ljósi reynslu þykir rétt, að Vegagerðin geti þegar sérstaklega stendur á heimilað, að setja megi varanleg mannvirki nær vegi en getið er í 33. gr.

## Um 35. og 36. gr.

Greinarnar eru samhljóða 65. og 66. gr. gildandi vegalaga að því frátöldu, að breytt er verkaskiptingu milli vegamálastjóra og Vegagerðarinnar. Annað þarfnast ekki skýringa.

## Um VII. kafla.

Í kaflanum eru ákvæði um girðingar, í 37.-40. gr. Valin er sú leið að hafa sérstakan kafla um þetta efni, en í gildandi lögum eru því gerð skil í XII. kafla laganna.

Ákvæði þessa kafla eru sama efnis og 70.-73. gr. gildandi vegalaga. Ennfremur eru þau efnislega samhljóða ákvæðum girðingalaga. Smávægilegar orðalagsbreytingar þarfnast ekki skýringa.

## Um VIII. kafla.

Kaflinn ber yfirskriftina „Bráðabirgðaafnot lands“, og inniheldur 41.- 44. gr. frumvarpsins. Þær eru sama efnis og 49.- 52. gr. gildandi vegalaga. Orðalagsbreytingar í 2. mgr. 43. gr. þarfnast ekki skýringa.

## Um IX. kafla.

Þessi kafli frumvarpsins fjallar um bætur fyrir eignarnám, jarðrask, átroðning o.fl., og svarar til X. kafla gildandi laga. Efnislegar breytingar eru fáar.

## Um 45. gr.

Greinin kemur í stað 53. gr. gildandi vegalaga. Tvær breytingar eru gerðar frá gildandi lögum.

Annarsvegar er felld niður sú regla gildandi laga, að skilyrði bóta fyrir jarðrask og eignarnám á óyrktu landi sé, að þeirra hafi verið krafist. Eðlilegt þykir, og í samræmi við ríkjandi hugmyndir um eignarrétt, að sama gildi að þessu leyti um skilyrði bóta fyrir ræktað land og óræktað. Það verður áfram skilyrði bóta, að álitid verði að landeigandi hafi beðið skaða.

Hinsvegar er fellt niður ákvæði 4. mgr. 53. gr. vegalaga, um að Vegagerðin skuli leitast við að rykbinda þjóðvegi, þar sem þeir liggja um hlöð eða næsta nágrenni íbúðarhúsa, eftir því sem fé er veitt til á vegáætlun. Ekki þykir ástæða til, að hafa reglur í vegalögum um það, hvernig vinna eigi að einstökum viðhaldsverkefnum.

## Um 46. gr.

Greinin er samhljóða 54. gr. gildandi laga og þarfnast ekki skýringa.

## Um 47. gr.

Greinin kemur í stað 55. gr. vegalaga. Hún er tekin upp óbreytt úr gildandi lögum, en bætt er við tveimur málslíðum í 1. mgr. hennar, sem verða 3. og 4. málslíður. Þeir eru nýmæli í vegalögum en eiga sér fyrirmynd í 4. mgr. 29. gr. skipulagslaga nr. 19, 1964, með síðari breytingum.

Telja verður, að breytingarnar séu í samræmi við ríkjandi skoðanir fræðimanna í lögfræði, sem tekið hefur verið mið af í dómaframkvæmd.

Um 48. gr.

Greinin kemur í stað 56. gr. gildandi laga. Efni hennar er óbreytt að öðru leyti en því, að fellt eru brott ákvæði, sem í raun varða réttarsamband landeiganda og ábúanda. Óeðlilegt þykir, að í vegalögum sé kveðið á um slíkt réttarsamband.

Um 49. gr.

Greinin er samhljóða 57. gr. vegalaga og þarfnast ekki skýringa.

Um X. kafla.

Þessi kafli frumvarpsins fjallar um viðhald þjóðvega og reglur fyrir umferð, sbr. XI. kafla gildandi laga. Breytingar frá gildandi lögum eru óverulegar.

Um 50. gr.

50. gr. frumvarpsins kemur í stað 59. greinar gildandi laga. 1. mgr. er óbreytt, en lítillega er breytt orðalagi 2. mgr.

2. mgr. 59. gr. gildandi laga kom fyrst í vegalög með 65. gr. laga nr. 71, 1963. Hún felur í sér takmörkun á bótaskyldu Vegagerðarinnar vegna slysa á þjóðvegum. Talið hefur verið, að 2. mgr. 59. gr. myndi nær algerlega girða fyrir bótaskyldu, væri greinin skýrð eftir orðalagi sínu. sbr. dóm Hæstaréttar 22. júní 1973.

Lagt er til, að það verði skilyrði ábyrgðar Vegagerðarinnar, að starfsmenn Vegagerðarinnar hafi sýnt stórkostlegt gáleysi, og sannað sé, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, þótt ökumaður hefði sýnt eðlilega varkárni. Með þessu er reynt að samræma orðalag greinarinnar þeim skilningi, sem lagður hefur verið í reglu nügildandi laga í framkvæmd.

Um 51. gr.

Greinin kemur í stað 60. gr. gildandi laga, og er að mestu samhljóða. Fellt er brott sérákvæði um sýsluvegi. Ennfremur er orðalagi breytt nokkuð, og ber þar helst að nefna, að nú er notað hugtakið vetrarþjónusta í stað vetrarviðhalds áður.

Um 52. gr.

Greinin kemur í stað 61. gr. gildandi laga, og er samhljóða henni að öllu öðru leyti en því, að lagt er til, að það verði Vegagerðin í stað vegamálastjóra áður, sem setur þær reglur og gefur þau fyrirmæli, sem um er rætt í greininni. Þetta er í samræmi við breytta tilhögun frumvarpsins á verkaskiptingu milli Vegagerðarinnar og embættis vegamálastjóra.

Um XI. kafla.

Ákvæðum kaflans er safnað úr tveimur köflum gildandi vegalaga, XII. kafla, um öryggi o.fl. og XIII. kafla, um skemmdir á mannvirkjum o.fl. Auk þess eru nýmæli í 56. gr. frumvarpsins, um bann við lausagöngu búfjár á vissum þjóðvegum, og settar reglur í 55. gr. um hluti og muni, sem skildir eru eftir á eða við veg.

Um 53. gr.

Greinin er samhljóða 1. og 2. málslið 67. gr. gildandi laga, þar sem lagt er bann við því, að auka vatnsrennsli í vegskurðum með mannvirkjagerð, án leyfis Vegagerðarinnar.

Um 54. gr.

Þessi grein er samhljóða 76. gr. vegalaga og þarfnast ekki skýringa.

## Um 55. gr.

Lagt er bann við því, að skilja eftir hluti eða muni á vegi eða vegsvæði, og Vegagerðinni heimilað, að fjarlægja slíka muni á kostnað eiganda. Tilgangur reglunnar er að tryggja, að Vegagerðin hafi heimildir til að halda vegsvæði hreinu, og fjarlægja hluti, sem þar eru skildir eftir í óleyfi.

2. málsliður greinarinnar er sama efnis og 3. málsliður 67. gr. vegalaga og þarfnast ekki skýringa.

## Um 56. gr.

Hér er um nýmæli að ræða, sem ekki á sér hliðstæðu í gildandi lögum. Hingað til hafa sveitarfélög haft heimild til að setja reglur um búfjárhald, þar á meðal skyldu eiganda til að hafa búfé í vörslu. Í þéttbýli gátu sveitarstjórnir sett reglur um allt búfjárhald, sbr. lög nr. 44, 1964 um búfjárhald í kaupstöðum og kaптúnunum, en í dreifbýli gátu sveitarfélög til skamms tíma aðeins sett reglur um vörsluskyldu á hrossum, sbr. 38. gr. búfjárræktarlaga nr. 31, 1973.

Með lögum nr. 57, 1989 var sveitarstjórnnum heimilað að ákveða, að eigendur búfjár skyldu hafa það í vörslu allt árið eða hluta úr ári. Tilgangur laganna var m.a. að auka öryggi og draga úr slysum á þjóðvegum. Núgildandi lög um búfjárhald eru nr. 46, 1991. Reglur um vörslu búfjár eru í 5. og 6. gr. þeirra.

Í mörgum sveitarfélögum hafa verið settar reglur um vörslu búfjár. Þetta á einkum við um þéttbýlissveitarfélög. Víða er í gildi bann við lausagöngu búfjár á vegsvæðum fjölfarinna þjóðvega. Tilgangur þessarar greinar er að koma slíku banni á sem víðast, þannig að draga megi úr tíðni slysa á þjóðvegum.

Ljóst þykir, að erfitt er að framfylgja banni við lausagöngu búfjár á vegsvæðum þjóðvega, nema girt sé báðum megin vegar. Því er lagt til, að bannið einskorðist við vegsvæði, sem þannig er ástatt um, og Vegagerðinni heimilað að fjarlægja búfé þaðan á kostnað eiganda.

## Um 57. gr.

Greinin er að mestu samhljóða 77. gr. gildandi laga. Orðalagsbreytingar þarfnast ekki skýringa.

## Um 58. gr.

58. gr. er samhljóða 78. gr. gildandi laga og þarfnast ekki skýringa.

## Um XII. kafli.

XII. kafli frumvarpsins fjallar um viðurlög og málsmeðferð. Engar breytingar á gildandi reglum eru lagðar til.

## Um XIII. kafla

## Um 61. og 62. gr.

Samkvæmt gildandi lögum skal vegáætlun endurskoðuð á tveggja ára fresti. Ekki er gert ráð fyrir að þetta ákvæði breytist við gildistöku laga þessara. Veigamikill þáttur við gerð vegáætlunar er ákvörðun um það hvaða vegir teljast þjóðvegir og flokkun þeirra.

Rétt þykir að öll atriði gildandi vegáætlunar haldist til næstu reglulegrar endurskoðunar hennar, þar með talin flokkun vega. Tíminn sem við þetta gefst verði nýttur til að undirbúa vegaskrár og flokkun vega, en við þá vinnu verður eðli málsins samkvæmt að hafa samráð við þá sem hagsmuna eiga að gæta, ekki hvað síst sveitarstjórnir þéttbýlissveitarfélaga vegna breytinga á flokkun þeirra vega sem teljast þjóðvegir í þéttbýli samkvæmt gildandi lögum.

Þá er gert ráð fyrir því að þær ferjur sem ekki uppfylla skilyrði til styrkja samkvæmt 23. gr. laganna fái þriggja ára umbóttunartíma.



**Fylgiskjal 1****FLOKKUN VEGA**

	Skv. frumvarpi				Einkavegir	
	Stofnv.	Tengiv.	Safnv.	Landsv.	Þjóðvegir	Með heimild til styrks
<b>Skv. gildandi lögum</b>						
Stofnbrautir: Almenn	x					
Þjóðbrautir:						
Alm. þjóðbr. (3 bæir-4 bæir)		x	(x)			
Áætlunarflugvellir (h)	x	x				
Skólastaðir o.þ.h.(h)			x			
Þjóðvegir í þéttbýli	x	x			x	
Sýsluvegir						
a) Býli og stofnanir			x			
b) Kirkjustaðir			x			
félagsheimili					x	
opinberir skólar			x			
opinber heilsuhæli			x			
c) Götur í þorpum < 200 íbúa						x
d) Orkuver (h)				x		
Sumarbústaðir (h)						x
Eyðibýli (h)					x	
Fjallskilaréttir (h)					x	
Bryggjur (h)					x	
Sjúkraflugvellir (h)					x	
Skipbrotsmannaskýli (h)					x	
e) Afréttir (h)					x	
loðdýrahús (h)						x
fiskiræktarst. (h)						x
Fjallvegir (aðalfjallv. og aðrir fjallvegir)				x	x	
Vegir að fjölsóttum ferðamst.				x		
Þjóðgarðavegir				x		
Einkavegir					x	x
Aðrir vegir (ekki taldir í gildandi lögum)						
Vegir að áætlunarhöfn eða bryggju	x	x				
skíðask. og svæði					x	
leitarmannaskálar					x	
fjallaskálar					x	
uppgræðsla og skógrækt					x	
reiðvegir					x	

Aths.: (h) merkir heimild í gildandi lögum (ekki skylda)

**Fylgiskjal 2****Þjóðvegir, sýsluvegir og aðalfjallvegir 1. janúar 1992.**

Kjördæmi	Stofn- brautir km	Þjóð- brautir km	Þjóðv. í þéttb. km	Sýslu- vegir km	Aðal- fjallv. km	Alls km
Suðurland . . . . .	559	1017	15	626	277	2494
Reykjanes . . . . .	223	178	76	94		571
Vesturland . . . . .	579	786	14	455	40	1874
Vestfirðir . . . . .	788	516	15	537		1856
Norðurland ve. . . . .	402	675	14	455	153	1699
Norðurland ey. . . . .	624	569	16	451	290	1950
Austurland . . . . .	912	470	27	516	59	1984
Samtals	4087	4211	177	3134	819	12428

**Vegakerfi samkvæmt frumvarpi.**

Kjördæmi	Stofn- vegir km	Tengi- vegir km	Safn- vegir km	Lands- vegir km	Alls km
Suðurland . . . . .	568	938	630	977	3113
Reykjanes . . . . .	260	187	93	51	591
Vesturland . . . . .	589	660	466	217	1932
Vestfirðir . . . . .	799	334	294	147	1574
Norðurland ve. . . . .	411	568	428	300	1707
Norðurland ey. . . . .	635	505	425	605	2172
Austurland . . . . .	929	430	420	390	2169
Samtals	4191	3624	2756	2687	13258

**Fylgiskjal 3.**

Fulltrúi Sambands íslenskra sveitarfélaga í nefnd um vegalög, Þórður Skúlason, skrifar undir álit nefndarinnar með þeim fyrirvara sem fram kemur í eftirfarandi séráliti hans:

**Frumvarp til nýrra vegalaga****Sérálit Þórðar Skúlasonar**

Frumvarpið gerir ráð fyrir að stofn- og tengivegir í þéttbýli verði skilgreindir með öðrum hætti en gert er í núgildandi vegalögum og gildandi reglugerð, sem sett er samkvæmt þeim lögum, um þjóðvegi í þéttbýli.

Það er álit undirritaðs, að flokkun stofn- og tengivega í þéttbýli samkv. hinni nýju skilgreiningu í 8. gr. frumvarpsins muni leiða til þess, að stofn- og tengivegir í þéttbýli verði um þriðjungi styttri en þjóðvegir í þéttbýli samkv. núgildandi reglugerð þar um. Þannig færðist þriðjungur stofn- og viðhaldskostnaðar þjóðvega í þéttbýli yfir á hendur sveitarfélaga án þess að þeim væri í nokkru bættur sá kostnaðarauki. Undirritaður getur ekki fallist á að gildistaka nýrra vegalaga feli í sér slíka breytingu á kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga.

Jafnframt leggur undirritaður til, að við frumvarpið bætist ný grein, sem verði 5. grein, ásamt meðfylgjandi athugasemd.

**5. grein.**

Skipuð skal sérstök samstarfsnefnd Vegagerðarinnar og Sambands íslenskra sveitarfélaga um framkvæmd laga þessara.

Verkefni nefndarinnar skal vera að fylgjast með og móta samstarfsverkefni og samninga sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar hvað varðar stofn- og tengivegi í þéttbýli og tillögugerð varðandi röðun vega í vegaflokka og fjárveitingar til einstakra vegaflokka áður en þær eru sendar Alþingi. Ennfremur skal nefndin fá til umsagnar ágreiningsatriði, m.a. varðandi legu vega og skipulagsmál, er upp kunna að koma í samskiptum einstakra sveitarstjórna og Vegagerðarinnar áður en þau koma til úrskurðar.

Nefndin skal skipuð tveimur fulltrúum frá Vegagerðinni og tveimur frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga til fjögurra ára í senn að loknum sveitarstjórnarkosningum. Varamenn skulu skipaðir á sama hátt og aðalmenn.

**Athugasemd við 5. grein.**

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að íbúafraflög til sveitarfélaga, vegna viðhaldskostnaðar þjóðvega í þéttbýli, falli niður, en Vegagerðin semji við sveitarfélögin um viðhald, þ.e. viðhalds-, rekstrar- og stofnkostnað stofn- og tengivega í þéttbýli gegn umsömdum greiðslum.

Hluti vega í þéttbýli verður flokkaður undir stofnvegi og tengivegi og gert er ráð fyrir, að vegir að opinberum byggingum í dreifbýli flokkist undir safnvegi. Sveitarfélögin hafa því mikilla hagsmuna að gæta varðandi flokkun vega skv. 8. gr. Í gildandi lögum er skýrt ákvæði varðandi aðild sveitarfélaga að tillögugerð um hvaða vegir skuli teljast þjóðvegir í þéttbýli. Í 24. gr. gildandi laga segir: „Við samningu tillagna sinna skal vegamálastjóri leita álits hlutaðeigandi sveitarstjórnar og skipulagsnefndar ríkisins.“ Ekkert slíkt ákvæði um íhlutunar-rétt sveitarfélaga varðandi flokkun vega er í frumvarpinu.

Í 28. gr. frumvarpsins er nýtt ákvæði um, að vegir skulu lagðir samkv. skipulagi, en ef ósk sveitarstjórnar um legu vegar leiðir til aukins kostnaðar miðað við þá legu er Vegagerðin velur, skuli sveitarfélagið greiða kostnaðarmun.

Í gildandi lögum 63. gr. er kveðið á um, að fjarlægð bygginga frá vegi á skipulögðu svæði skuli ákveðin í samræmi við skipulag. Í frumvarpinu er á hinn bóginn gert ráð fyrir, að fjarlægð allra bygginga og mannvirkja frá vegi skuli vera í tiltekinni fjarlægð frá miðlínu vegar samkv. 32. gr. en í 33. gr. er Vegagerðinni heimilað að auka eða minnka fjarlægð bygginga frá vegi, vegna sérstakra ástæðna.

Frumvarpið felur í sér þá breytingu, að áhrifavald Vegagerðarinnar varðandi flokkun vega og skipulagsmál er aukið, en dregið úr áhrifum sveitarfélaga og skipulags þeirra. Sveitarfélögin eiga þó mikilla hagsmuna að gæta bæði fjárhags- og skipulagslegra og samskipti og samningagerð einstakra sveitarfélaga við Vegagerðina munu aukast verði frumvarpið að lögum. Því er gert ráð fyrir að komið verði á fót sérstakri samstarfsnefnd Vegagerðarinnar og Sambands íslenskra sveitarfélaga. Nefndin fylgist með og móti marghátuð samskipti sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar og fái til umsagnar tillögur um flokkun vega, fjárveitingar til einstakra vegaflokka og ágreiningsmál, áður en þessi mál eru úrskurðuð.

Reykjavík, 29. október 1992

Þórður Skúlason (sign)

**Fylgiskjal 4**

*Fjármálaráðuneytið,  
fjárlagaskrifstofa*

**Umsögn um frumvarp til vegalaga**

Útgjöld til vegamála markast af ákvæðum laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, en þar er gert ráð fyrir bensíngjaldi og þungaskatti sem mörkuðum tekjustofnun vegáætlunar. Frumvarp þetta hefur því ekki áhrif á heildarútgjöld til vegamála. Rétt þykir þó að vekja athygli á eftirfarandi ákvæðum frumvarpsins:

- \* Í 23. gr. segir að heimilt sé að greiða kostnað við ferjur af vegáætlun enda komi ferja í stað vegasambands. Í ákvæðum til bráðabirgða við frumvarpið segir þó að í þrjú ár sé heimilt að greiða kostnað við ferjur þó þær uppfylli ekki skilyrðum um að koma í stað vegasambands. Þannig myndu framlög til Akraborgar og Fagraness falla niður eftir þrjú ár að öðru óbreyttu og það fé nýttast til almennra vegamála þess í stað. Í fjárlögum 1992 fá þessar ferjur samtals 81,8 m.kr. í framlögum úr ríkissjóði.
- \* Í 24. gr. frumvarpsins kemur fram að ár hvert skuli a.m.k. 1% af tekjum samkvæmt lögum um fjáröflun til vegarðar varið til rannsókna og tilrauna við vega- og gatnagerð. Í núgildandi lögum er þetta hlutfall 0,5% og nemur sú fjárhæð 29,4 m.kr. í fjárlögum 1992. Að öðru óbreyttu mun þessi hækkun draga úr annari starfsemi Vegarðar ríkisins sem þessu nemur.
- \* Í 29. gr. er kveðið á um að ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en Vegagerðin telur æskilegt, og það leiðir til aukins kostnaðar, skuli viðkomandi sveitarfélög greiða allan kostnaðarmun sem því veldur. Þetta er nýmæli og er gert til að saman fari vald og ábyrgð á kostnaði í þessum málum. Hér getur skipt all nokkrum fjárhæðum.
- \* Í 8. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir nýrri flokkun þjóðvega. M.a. er gert ráð fyrir að sérstök ákvæði um sýsluvegi og þjóðvegi í þéttbýli falli niður og sömu ákvæði gildi framvegis um þá og aðra þjóðvegi. Þannig munu framlög til sveitarfélaga sem taka mið af íbúafjölda falla niður.