

5. Frumvarp

til vegalaga.

(Lagt fyrir Alþingi 1924).

FYRSTI KAFLI.

Um flokkun vega.

1. gr.

Vegir á Íslandi eru þjóðvegir, fjallvegir, sýsluvegir og hreppsvegir.

2. gr.

Þjóðvegir eru þessir:

A. Um Suðurland:

1. Suðurlandsvegur. Frá Reykjavík um Hellisheiði austur yfir Ytri-Rangá. Um Rangárvelli, Landeyjar, Eyjafjöll, Sólheimasand, Mýrdal til Víkur. Um Mýrdalssand, Skaptártungu, yfir Eldhraun, um Síðu, Fljótshverfi, Skeiðarársand, Suðursveit, Mýrar, um Hóla í Nesjum, um Almannaskarð og Lón að Lónsheiði.

2. Þingvallabraut. Frá vegamótum við Geitháls til Þingvalla. Svo fljótt sem fje verður veitt í fjárlögum, skal ný Þingvallabraut lögð frá vegamótum Vesturlandsvegur í Mosfellssveit, sunnan við Köldukvísl, um Mosfellsdal, norðan við Leirvogsvatn og á núverandi Þingvallabraut, skamt austan við 35 km. stein. Skal þá brautin frá Geithálsi að væntanlegum vegamótum austan við 35 km. stein verða fjallvegur.

3. Geysisbraut. Frá Þingvöllum um Laugardal til Geysis.

4. Biskupstungnabraut frá vegamótum hjá Ingólfsfjalli um Grimsnes og Biskupstungur að vegamótum Geysisbrautar.

5. Eyrarbakkaþingbraut frá Selfossi að Eyrarbakka.

6. Reykjanessbraut frá Reykjavík um Hafnarfjörð til Keflavíkur.

7. Spítalavegirir til Laugarness, Klepps og Vífilstaða.

B. Um Vesturland:

1. Vesturlandsvegur frá vegamótum hjá Artúni við Elliðaár um Mosfellssveit og Kjalarnes, kringum Hvalfjörð, yfir Ferstikluháls, um Svínadal, um Hestháls, þvert yfir Borgarfjörð sunnan við Grímsá, yfir Hvítá hjá Hvítárvöllum og á vegamót Borgarnessbrautar norðan við Gufá. Um Norðurárdal, Bjarnadal, Sökkólfssdal, Miðdali, Búðardal, Svínadal, kringum Gilsfjörð, yfir Geiradal, um Þorskafjarðarheiði og Langadal að Arnagerðareyri.

2. Borgarnessbraut frá Borgarnesi að vegamótum norðan Gufár

3. Stykkishólmsbraut frá vegamótum fyrir ofan Borgarnes um Mýrar, um Kerlingarskarð og Helgafellssveit til Stykkishólms.

4. Strandavegur frá vegamótum við Hrútafjarðará um Borðeyri, út með Hrútafirði, um Stikuháls, meðfram Bitrufirði, um Bitruháls, Kollafjörð, Hólma-
vik, Steingrimsfjarðarheiði að vegamótum Vesturlandsvegur á Þorskafjarðarheiði.

C. Um Norðurland:

1. Norðurlandsvegur. Frá vegamótum hjá Dalsmynni í Norðurárdal, um Holtavörðuheidi, Hrútafjörð og Hrútafjarðarháls yfir Miðfjarðará hjá Reykjum, um Linákradal og Vesturhóp, yfir Viðidalsá skamt fyrir utan Faxalæk yfir Vatnsdalsá hjá Hnausum, yfir Blöndu hjá Blönduósi, um Langadal og Stóra-
Vatnaskarð. Yfir Skagafjörð um Norðurárdal, Öxnadalsheiði, Öxnadal, Þelamörk og Kræklingahlið til Akureyrar. Yfir Vaðlaheiði, um Ljósavatnsskarð, Fljótshaiði, Aðalreykjadal til Húsavíkur. Um Tunguheiði, Kelduhverfi, Axarfjörð, Pistilfjörð að Þórshöfn.

Þangað til leiðin frá Hrútafjarðarhálsi austur yfir Viðidalsá í Húnavatns-
sýslu er fullgerð, skal halda við á kostnað rikissjóðs þeim köflum hins eldri þjóðvegur, sem þarf til þess, að jafnan sje samhangandi reiðfær vegur alla þessa leið.

2. Hvammstangabraut frá Hvammstanga að vegamótum hjá Stóraósi.

3. Sauðárkróksbraut frá Sauðárkróki að vegamótum austan við Viðimýri.

D. Um Austurland:

1. Austurlandsvegur frá Þórshöfn um Brekknaheiði, Strandir, Sandvikurheiði, Vopnafjörð, Hellisheiði, Jökulsárhlið, Hróarstungu, Velli, Skriðdal, Breiddalsheiði, Berufjarðarskarð, Djúpavog, Geithellahrepp yfir Lónsheiði.

2. Eskifjarðarvegur frá Eskifirði til Reyðarfjarðar.

3. Fagradalsbraut frá Reyðarfirði að vegamótum hjá Egilsstöðum.

4. Fjarðarheiðarvegur frá Seyðisfirði á vegamót Austurlandsvegur hjá Egilsstöðum.

3. gr.

Þar sem þjóðvegur liggur um kaupstað eða kauptún, telst þjóðvegurinn að mörkum kaupstaðarlóðar, eða verslunarlóðar.

4. gr.

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

5. gr.

Sýsluvegir eru þeir vegir, er liggja sýslna á milli og um hverja sýslu þar sem mest er þjóðbraut, svo sem í kauptún og fiskiver, enda sjeu þeir eigi þjóðvegir. Sýslunefndir ákveða, hvar þessir vegir skuli liggja, hver innan sinnar sýslu.

6. gr.

Hreppsvegir eru vegir um hreppa og hreppa í milli, sem hvorki eru þjóðvegir nje sýsluvegir. Sýslunefnd ákveður eftir tillögum hreppsnefndar, hvar hreppsvegir skuli liggja.

ANNAR KAFLI.

Um stjórn vegamála.

7. gr.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið hefir yfirstjórn allra vegamála. Til þess að stjórna framkvæmdum í þessum málum, er skipaður vegamálastjóri og skal fá honum fasta aðstoðarmenn eftir þörfum.

Nú getur vegamálastjóri eða fastir aðstoðarmenn hans eigi komið því við, að veita forstöðu einhverri þeirri vegagerð eða brúargerð, er útheimtir sjerstaka verklega þekkingu, og er atvinnumálaráðuneytinu þá heimilt að ráða til þess hvern þann hæfan mann, er fæst. Kostnaður sá, er af þessu leiðir, telst með öðrum kostnaði við verkið.

8. gr.

Sýslunefndir hafa umsjón og stjórn þeirra vegagerða og þess viðhalds, sem er kostað af sýslusjóði; fela má sýslunefnd oddvita sínum umsjón með tilteknum vegagerðum, eða sýslunefndarmanni eða hreppsnefndum umsjón með sýsluvegagerð, hverjum í sínum hreppi og ber þeim, sem umsjón er falin, að ráða til þann verkstjóra, sem hæfur er til þess starfa.

Nú verður álitid nauðsynlegt að fá sjerstaklega verkfróðan mann til þess að undirbúa einhverja vegagerð eða brúargerð, eða til þess að sjá um framkvæmd vegagerðar eða brúargerðar, og er þá sýslunefnd eða oddvita í umboði hennar heimilt að ráða til hvern þann hæfan mann, er fæst. Kostnað þann, sem af þessu leiðir, má telja með öðrum kostnaði við verkið.

9. gr.

Hreppsnefnd hefir umsjón með vinnu, og aðgerð á hreppsvegum, og skal hún ráða þann til verkstjóra, sem hæfur er til þess starfa.

Nú verður álitid nauðsynlegt að fá sjerstaklega verkfróðan mann til þess að undirbúa vegagerð eða brúargerð eða til þess að sjá um framkvæmd vegagerðar eða brúargerðar, og er þá hreppsnefnd heimilt að ráða til hvern þann hæfan mann er fæst. Kostnað þann er af þessu leiðir, má telja með öðrum kostnaði við verkið.

ÞRIÐJI KAFLI.

Um gerð vega, viðhald þeirra og greiðslu kostnaðar.

10. gr.

Allir vegir skulu vera svo gerðir, að nægi umferð þeirri, sem er eða vænta má að verði um þá, að svo miklu leyti, sem stjórn vegamálaanna telur slíkt kleift.

11. gr.

Fram með öllum vegum skulu vera skurðir á báðar hendur, nema þar sem verkstjórinn kann að álita það óþarft. Nú þarf að veita vatni frá vegi og er þá hver landeigandi skyldur að leyfa, að því sje gerð framrás yfir land hans, mót skaðabótum fyrir tjón það, sem hann kann að biða af því. Skaðabæturnar skulu ákveðnar með samkomulagi eða eftir mati samkvæmt 26. gr. Þó getur enginn krafist skaðabóta samkvæmt þessum lögum fyrir vatnsrásir, sem eru tilorðnar áður en þessi lög öðlast gildi.

Jarðefni það, er grefst upp úr skurðum og verður ekki notað til fyllingar í veginn, skal leggja á þann skurðbakkann, er veit frá veginum; skal metrabreið ræma af þeim skurðbakka teljast til vegarins, og má enginn gera girðingar eða önnur mannvirki á þeirri ræmu án leyfis stjórnarvalda þeirra, er veginum ráða, enginn má heldur reisa hús nær þeim skurðbakka, er veit frá veginum, en nemi 2 metrum.

12. gr.

Ríkissjóður kostar umbætur og viðhald þjóðvega. Nú verður álitid gagnlegt að gera einhvern þjóðvegarkafra akfæran og má þá, þegar sjerstakar ástæður eru fyrir hendi, gera það að skilyrði, að hlutadeigandi sveitarfélög eða sýslufélög leggi fram tiltekinn hluta alls vegagerðarkostnaðarins.

13. gr.

Fjallvegir skulu gerðir reiðfærir og varðaðir svo sem nauðsyn ber til. Greiðist kostnaður við þá úr ríkissjóði.

14. gr.

Kostnaður við sýsluvegi greiðist úr sýslusjóði, en í hann greiði hvert hreppsfjelag árlega 2 kr. fyrir hvern verkfæran karlmann í hreppnum, 20–60 ára, í hverri stöðu sem er. Heimilt er sýslunefnd að ákveða fyrir eitt ár í senn, að gjald þetta skuli vera hærra, alt að 5 kr. fyrir hvern verkfæran karlmann. Hreppstjórar skulu í októbermánuði ár hvert semja nafnaskrá yfir alla verkfæra karlmenn 20–60 ára, sem heimili hafa í hreppnum. Skulu skrárnar sendar sýslumanni fyrir árslok, en sýslumaður ákveður eftir þeim sýsluvegagjald hvers hrepps. Gjaldið skal borgað úr sveitarsjóði og greitt sýslumanni

á manntalsþingi. Samrit af skránni skal hreppstjóri láta hreppsnefndaroddvita í tje fyrir 20. október.

Heimilt er sýslunefndum, að gera samþykkt um stofnun sýsluvegasjóða samkvæmt lögum nr. 10, 20. júní 1923, um samþykktir um sýsluvegasjóði, og fer þá um kostnað við sýsluvegi samkvæmt þeim lögum.

15. gr.

Sýsluvegir þeir, sem liggja frá kauptúnnum eða út frá akfærum þjóðvegum eða eru framhald af þeim, skulu gerast akfærir þar sem því verður viðkomandi. Heimilt er að greiða úr ríkissjóði styrk til akfærra sýsluvega, er nemi allt að helmingi kostnaðar, gegn þeim skilyrðum er ráðherra setur í reglugerð. Að öðru leyti ákveður sýslunefnd hvernig sýsluvegir skuli gerðir. Heimilt er sýslunefndum að gera samþykktir fyrir stærri eða minni svæði innan sýslu um akfæra sýslu- og hreppsvegi, og fer þar um samkvæmt lögum nr. 38, 28. nóv. 1919.

16. gr.

Oddviti sýslunefndar skal ár hvert senda atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu skýrslu um þær vegabætur, er hafa verið framkvæmdar á kostnað sýslusjóðs, ásamt með reikningi yfir tekjur og gjöld sýslusjóðsins.

17. gr.

Nú vill sýslunefnd framkvæma á einu ári meiri vegabætur á sýsluvegum, en tekjur sjóðsins það ár leyfa, og getur hún þá tekið lán til þeirra, en áður sýslunefnd ákveður lántökuna, skal liggja fyrir áætlun um kostnað við hina fyrirhuguðu vegagerð eftir verkfróðan mann og skal áætlunin vera samþykkt af vegamálastjóra.

18. gr.

Kostnaður við hreppsvegi greiðist úr sveitarsjóði, en í hann skal greiða hreppsvegagjald 2 kr. árlega fyrir hvern verkfæran karlmann í hreppnum 20—60 ára, í hverri stöðu sem er. Heimilt er hreppsnefnd að ákveða fyrir eitt ár í senn, að hreppsvegagjald skuli vera hærra, allt að 5 kr. fyrir hvern verkfæran mann.

19. gr.

Hver sá maður, er talinn er í verkfærra skrá, skal greiða hreppsvegagjald í sveitarsjóð. Húsráðandi hver innir gjaldið af hendi fyrir heimilismenn sína, þar á meðal lausamenn, er teljast þar til heimilis. Eindagi gjaldsins er 31. desember ár hvert.

20. gr.

Til vegagerðar á hreppavegum má ekki verja minna fje úr sveitarsjóði en nemur hinu lögskipaða hreppsvegagjaldi. Nú telur hreppsnefnd æskilegt, að framkvæmd sje á kostnað hreppsins meiri vegagerð en svo, að hreppsvega-

gjaldið með hækkun þeirri, sem heimiluð er í 18. gr., hrökkvi fyrir henni, og má hún þá greiða það, sem til vantar úr sveitarsjóði, ef meiri hluti gjaldenda í hreppnum, þeirra er kosningarrjett hafa til hreppsnefndar og fund sækja, samþykkir á lögsmætum sveitarfundi, og sje með þeirri samþykkt ákveðið, hve mikilli upphæð megi verja til vegagerðar úr sveitarsjóði, umfram hreppsvegagjaldið.

21. gr.

Nú er lítið að vinna að hreppsvegum í hreppi, og má sýslunefnd þá ákveða, að alt að helmingi hreppsvegagjalds greiðist í peningum í sýslusjóði. Sje aftur á móti hreppsvegavinna mikil í einhverjum hreppi, af því að þar eru engir þjóðvegir nje sýsluvegir, en vegir um hreppinn langir og torfærir, má sýslunefndin ákveða að alt að jafnmikil upphæð og hreppsvegagjald hreppsins greiðist úr sýslusjóði.

22. gr.

Oddviti sýslunefndar skal ár hvert senda atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu yfirlit yfir hreppsvegagjöld í sýslunni og yfir gjöld sveitarsjóða til vega.

23. gr.

Nú vill hreppsnefnd taka lán til vegagerðar í hreppnum, og skuldbinda sveitarsjóð til greiðslu á láninu ásamt vöxtum af því, og er henni það heimilt, ef meiri hluti allra gjaldenda í hreppnum, þeirra er kosningarrjett hafa til hreppsnefndar, samþykkir á lögsmætum sveitarfundi, enda samþykki sýslunefnd ályktun hreppsnefndarinnar um lántökuna.

FJÓRÐI KAFLI.

Um jarðrask, landnám, átroðning o. fl.

24. gr.

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

Bætur fyrir jarðrask og landnám vegna þjóðvegjar skulu greiðast úr sýslusjóði, þar sem land það er, sem bætur greiðast fyrir.

25. gr.

Merki, hæla, vörður eða því líkt, sem vegamálastjóri hefir látið setja til að marka útmælda veglínu, má ekki nema burt án leyfis hans.

Rjett er atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu eftir tillögu vegamála-
stjóra að banna að hús verði reist eða önnur mannvirki gerð innan marka
fyrirhugaðs vegar, sem mælt hefir verið fyrir og markað. Má slíkt bann vera í
gildi allt að 3 ár.

26. gr.

Bætur fyrir landnám, jarðrask og átroðning þann, er nýr vegur kann
að hafa í för með sjer, má ákveða eftir samkomulagi milli landeiganda og
umboðsmanns stjórnarvalda þeirra, sem bætur eiga að greiða. Nú næst ekki
samkomulag og skal þá ákveða bætur með mati tveggja dómkvaddra manna,
að tilkvöddum báðum málsaðiljum. Kostnaðinn við matið greiðir landeigandi,
ef upphæð sú, er honum er metin, er nær því, sem honum hefir verið boðið
en því, sem hann hefir krafist, ella telst kostnaðurinn við matið með skaða-
bótakostnaðinum.

Nú vill annarhvor málsaðili eigi una mati og getur hann þá heimtað
yfírmát, en gera skal hann það innan mánaðar frá því að matsgjörð er lokið.
Yfírmát skal framkvæmt af fjórum dómkvöddum mönnum; kostnaðinn við
yfírmát greiðir landeigandi, ef hann hefir krafist þess og það gengur honum
eigi í vil, ella telst hann með öðrum skaðabótakostnaði.

27. gr.

Mat skal fram fara á vettvangi þá er jörð er snjólaus. Við matið skal
hafa tillit til árlegs afraksturs 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 get-
ur haft áhrif á verðmæti þess, er meta skal; sjerstaklega skal hafa tillit til
þess ef ætla má að land hækki í verði við vegagjörðina. Nú legst eldri stigur
eða vegur niður við lagningu nýs vegar og fellur til landeiganda og skal þá
við matsgerðina meta sjerstaklega hið gamla vegarstæði eða götutroðninga og
draga frá upphæð þeirri, er landeiganda er metin fyrir landnám undir hinn
nýja veg, eða jarðrask, leiðandi af lagningu hans. Bætur fyrir átroðning skal
eigi meta í slíkum tilfellum, nema að sannað verði, að meiri átroðningur stafi
af hinum nýja vegi, en af hinum eldri vegi eða stíg.

28. gr.

Landeigandi á bætur allar fyrir landnám, jarðrask og átroðning, en
sje jörð leigð öðrum, greiði landeigandi honum 5 af hundraði árlega af skaða-
bótaupphæðinni, meðan leigusamningur sá er í gildi, sem var þegar bæturn-
ar voru ákveðnar. Ábúandi á þó bætur fyrir skemdir á mannvirkjum þeim,
sem eru hans eign og skal meta þær sjerstaklega.

29. gr.

Skaðabóta, er af vegagerð eða vegaviðhaldi leiða, skal krefjast innan
árs frá því, er verk það var unnið, sem skaðanum olli, ella fellur rjettur til
skaðabótaníður,

FIMTI KAFLI.

Um brýr, ferjur, sæluhús, girðingar, hlið o. fl.

30. gr.

Brýr skal gera samkvæmt lögum nr. 62, 28. nóv. 1919.

31. gr.

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

Ekki má sýslunefnd hækka lögferjugjöld nje afnema lögferju nema með samþykki atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins.

Nú samþykkir sýslunefnd að lækka lögferjugjöld, en lögferjumaður vill ekki hlíta samþykki sýslunefndar og skal þá málinu skotið til úrskurðar atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins.

32. gr.

Nú er sett dragferja eða svifferja eða annar ferjuútbúnaður, sá er útheimtir ferjumann, í lögferjustað, og skal þá lögferjumaður skyldur að taka við hinni nýju ferju, gegna henni og hafa með henni umsjón alla. Að því leyti sem viðhald hins nýja ferjubúnaðar álitst kostnaðarsamara en viðhald hinnar eldri ferju, skal sýslusjóður kosta það, en rikissjóður ef ferjan er á þeim vegi, er rikissjóði ber að halda við.

33. gr.

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

34. gr.

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

35. gr.

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

36. gr.

Girðingar má ekki setja nær alfaravegi en svo, að 1 metri sje milli vegjaðarins og girðingarinnar. Gaddavirsgirðingar má ekki setja nær alfaravegi

en svo, að 6 metrar sjeu frá miðjum vegi til girðingar og ekki nær en svo að 4 metrar sjeu frá vegjaðrinum til girðingarinnar. Grjótgarða, torfgarða eða skiðgarða má ekki setja nær vegjaðri en 10 metra, nema með sjerstöku leyfi ráðherra ef um þjóðveg eða fjallveg er að ræða, en með leyfi sýslunefndar ef um sýsluveg eða hreppsveg er að ræða. Hús má ekki reisa nær vegjaðri en 4 metra.

37. gr.

Enginn má gera girðingu yfir veg, með hliði á fyrir veginum, nema með leyfi ráðherra, ef um þjóðveg eða fjallveg er að ræða, en með leyfi sýslunefndar ef um sýsluveg eða hreppsveg er að ræða. Synjun sýslunefndar um slíkt leyfi má skjóta til ráðherra til úrskurðar. Sama bann gildir þar sem mælt og markað hefir verið fyrir vegi, enda hafi vegamálastjóri tilkynnt jarðar-ábúanda, hvar mælt hafi verið.

38. gr.

Nú er leyft að gera girðingu yfir veg, með hliði á fyrir veginum, og skal þá grind vera í hliðinu, að minsta kosti 2.6 metrar á breidd og svo gerð að opna megi með því að taka til hendi af hestbaki.

Heimilt er hlutaðeigandi stjórnarvöldum, að afturkalla með tveggja ára fyrirvara, gefið leyfi til þess að gera girðingu yfir veg með hliði á fyrir veginum.

39. gr.

Skylt er að halda við girðingum, svo að aldrei geti þær hindrað eða bagað umferð um veginn. Þyki vegamálastjórninni þessa ekki gætt, er ráðherra heimilt að úrskurða að viðgerð skuli framkvæma á kostnað þess, sem að rjettu ber að viðhalda girðingunni.

40. gr.

Nú liggur vegur eða stigur eða götutroðningar yfir land manns og telst eigi til neins vegaflokks og er landeiganda þá heimilt að gera girðingu yfir þann veg með hliði fyrir veginum, en eigi má hann loka hliðinu nje með öðru móti hindra umferð um þann veg, nema hreppsnefnd leyfi.

41. gr.

Nú er vegur lagður gegnum land manns og á hann þá rjett á að fá óhindraðan aðgang að veginum á einum stað frá landareign sinni. Skal í því skyni gera fláa á veginn, ef hann er upphleyptur eða niðurgrafinn, og sje hallinn á fláanum eigi meiri en 1:8, svo og brú á skurðinn, ef nokkur er fram með veginum, að minsta kosti 2 metra breiða. Landeigandi skal birta verkstjóra kröfu sína í þessu efni áður en vegurinn er fullgerður á þeim stað, sem hann vill hafa aðgang að, og skal þá aðgangur gerður þar eða svo nálægt, sem kostur er á. Telst kostnaður við það verk með öðrum vegagerðar-kostnaði.

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

SJÖTTI KAFLI.

Um framkvæmd viðhaldsins, um vetrarviðhald og vetrarvegi.

42. gr.

Stjórnarvöld þau, sem eiga að sjá um viðhald vega samkvæmt lögum þessum skulu fá til svo hæfa menn, sem kostur er á, til þess að hafa eftirlit með vegunum. og skal eigi ætla eftirlitsmanni lengri kafla en 15 km. nema staðhættir krefji.

43. gr.

Eftirlitsmenn skulu tafarlaust láta gera við allar skemdir á vegunum, þær er hætta getur stafað af, eða hindrað umferð, eða hætt er við að ágerist svo að meiri kostnaður hljóti af. Þeir skulu á veturnum halda skurðum og rennum opnum, svo að eigi renni yfir veginn í leysingum, að öðru leyti skulu þeir framkvæma viðhaldið eftir því, sem þeim verður fyrirskipað.

Eftirlitsmenn skulu og hafa gát á því, að vegfarendur hlýði ákvæðum þeim um umferð á vegum, sem sett eru í lögum þessum eða sett kunna að verða, svo og að vegurinn og þau mannvirki, sem honum fylgja, sjeu eigi skemd af mannavöldum. Skulu þeir tafarlaust kæra öll slík brot fyrir lög-
reglustjóra.

44. gr.

Nú þykir ástæða til að halda vegi akfærum með snjómokstri að vetrarlagi, og má þá hreppsnefnd ákveða að svo skuli gert, hver innan síns hrepps. Nú liggur vegur um fleiri hreppa en einn og má sýslunefnd þá ákveða, að honum skuli halda akfærum með snjómokstri, ef hreppsnefnd í einhverjum þeim hreppi, er vegurinn liggur um, fer fram á það.

45. gr.

Þá er löglega hefir verið ákveðið að halda vegi akfærum með snjómokstri, skal hver hreppsnefnd annast um framkvæmd þess innan síns hrepps. Kostnaðinn við það má greiða úr sveitarsjóði, en heimilt er hreppsnefnd og að ákveða, að verkið skuli int af hendi með skylduvinnu allra verkfærra karlmannna í hreppnum. Heimilt skal þó hverjum manni að leysa sig undan skylduvinnu með því að greiða 4 kr. fyrir hvert dagsverk.

Hreppsnefnd kveður að öðru leyti á um, hversu snjómokstri skuli hagað.

46. gr.

Heimilt er sýslunefndum og hreppsnefndum, að verja fje úr sýslusjóðum eða sýsluvegasjóðum og sveitarsjóðum til þess að gera sleðabrautir að vetrum utan almannavegar, þar sem þörf þykir.

SJÖUNDI KAFLI.

Sjerstök ákvæði um vegi í kaupstöðum og verslunarstöðum, sem eru hreppsfjelög út af fyrir sig.

47. gr.

Í kaupstöðum og í verslunarstöðum, sem eru hreppsfjelög út af fyrir sig, ákveður bæjarstjórn eða hreppsnefnd með ráði byggingarnefndar, hvar vegir skuli liggja innan kaupstaðarins eða verslunarstaðarins og hvernig þeir skuli gerðir.

48. gr.

Kostnaður við vegagerð og vegaviðhald í kaupstöðum, greiðist úr bæjar-sjóði, en í verslunarstöðum, sem eru hreppsfjelög út af fyrir sig, úr sveitarsjóði.

49. gr.

Verslunarstaðir, sem eru hreppsfjelög út af fyrir sig, skulu lausir við að greiða sýsluvegagjald, ef hreppsfjelagið hefir næsta ár á undan því. er það sýsluvegagjald var á lagt, varið til vegagerðar í verslunarstaðnum að minsta kosti jafn miklu fje úr sveitarsjóði, sem sýsluvegagjaldinu nemur, auk hrepps-vegagjaldsins, sem það hafði til umráða það ár, og hafi hreppsvegagjaldið þá verið ákveðið ekki lægra en 4 kr. á hvern verkfæran mann samkvæmt 18. gr. þessara laga.

ÁTTUNDI KAFLI.

Um reglur fyrir umferð um vegi.

50. gr.

Vegfarendur, hvort heldur eru gangandi, riðandi eða akandi, skulu þá er þeir mæta einhverjum, eða ef einhver vill komast fram fyrir þá, halda sjer og gripum sinum á vinstri helmingi vegarins eingöngu.

51. gr.

Stjórnarvöld þau, er eiga að annast viðhald vega, geta — hreppsnefndir og sýslunefndir þó eigi nema með samþykki ráðherra — sett þær reglur fyrir

umferð um vegi þá, er þau annast um viðhald á, sem nauðsynlegar eru til þess að girða fyrir skemdir á vegunum eða til þess að greiða fyrir umferð um vegina, svo sem bannað trjádrátt og umferð þungavagna og bifreiða með mjóum hjólgjörðum.

Ráðherra getur og sett þær reglur um hjólhæð vagna og hjólbreidd og um hlassþunga, sem þurfa þykir til þess að girða fyrir skemdir á vegum.

A sama hátt er heimilt að selja þær reglur um umferð um brýr, sem þurfa þykir.

Ráðherra getur ennfremur að fengnum tillögum sýslunefndar, þar sem um sýsluveg eða hreppsveg er að ræða, bannað umferð bifreiða þann tíma árs, sem hættast er við skemdum á veginum.

Reglur sem settar verða samkvæmt þessari grein, skal birta minnst tveim mánuðum áður, en þær eiga að ganga í gildi.

52. gr.

Enginn má skilja eftir á alfaravegi neitt það, er getur hindrað eða bagað umferð um veginn, þó mega bifreiðar eða vagnar standa á veginum við vinstra vegjaðar um skamman tíma, en ef hestur er fyrir vagni, skal hann bundinn á einhvern tryggilegan hátt.

NÍUNDI KAFLI.

Um skemdir og um sektir fyrir brot gegn lögum þessum.

53. gr.

Enginn má stífla skurði fram með vegi, eða frá vegi eða ræsi gegnum veg eða gera neitt það, er hindrað getur eðlilegt vatnsrensi gegnum veg eða frá vegi eða veita vatni á veg.

54. gr.

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

55. gr.

Hver sá sem notar sæluhús við alfaraveg, 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. Skyllt er hverjum sem verður var við, að brotið hafi verið á móti þessu, að tilkynna það tafarlaust umsjónarmanni sæsluhússins eða lögreglustjóra.

56. gr.

Brot gegn lögum þessum og þeim reglugerðum og ákvæðum, sem sett verða samkvæmt lögnum, varða sektum frá 5—500 kr., nema þyngri hegning

liggi við að lögum. Bæta skal einnig á kostnað hins seka tjón það, sem hann hefir unnið.

57. gr.

Með brot gegn lögum þessum skal farið sem almenn lögreglumál.

TÍUNDI KAFLI.

Niðurlagsákvæði.

58. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. jan. 1925.

Með lögum þessum eru úr gildi numin lög nr. 57, 22. nóv. 1907 um vegi, svo og öll lög um breytingar á þeim lögum og önnur þau fyrirmæli, er koma í bága við lög þessi.

Greinargerð.

Á undanförunum árum hafa oft komið fram óskir um það á Alþingi, að vegalögin yrðu endurskoðuð. Voru samþykktar tillögur í þá átt af Nd. 1914, 1915 og 1919 af báðum deildum. Sama ósk kom fram í nefndarátliti samgöngumálanefndar Ed. 1923 í þskj. 524 og gaf þá atvinnumálaráðherra loforð um, að frumvarp til nýrra vegalaga skyldi lagt fyrir næsta þing.

Núgildandi vegalög eru frá 1907, en ýmsar breytingar hafa verið gerðar á þeim síðan, og hafa flestar miðað í þá átt, að létta vegabótakostnaði af sýslufjelögum og leggja hann á rikissjóð.

Í vegalögunum var fylgt þeirri meginreglu, að rikissjóður kostaði vegagerðir á þjóðvegum og flutningabrautum, en viðhald flutningabrautanna og akfærra þjóðvegakafla í byggðum skyldi smámsaman lagt á sýslusjóðina. Þetta reyndist vel fyrstu árin, en er akvegakerfið stækkaði og umferðin óx, varð viðhaldskostnaðurinn sýslusjóðunum að sama skapi þyngri byrði, með því að sýslufjelögum bættust engar nýjar tekjur til þess að standast aukin gjöld til vegabóta eins og þó til hafði verið ætlast, er vegalögin voru samþykkt 1907. En jafnframt komu fram eðlilegar innanhjeraðsóskir um að gera akfæra vegi um sveitirnar út frá flutningabrautum og hinum akfæru þjóðvegaköflum. Fór þá brátt svo, að viðhaldið varð ónógt og brautirnar gengu úr sér og tjáði ekki þó vegamálastjóri gerði tillögur til sýslunefnda um nauðsynlegar fjárveitingar. Sýslunefndir kváðu fjárhag sýslanna ekki mega við svo miklum gjöldum til viðhaldsins og áætluðu þráfaldlega ónógar upphæðir. Vegalögin heimila að vísu, þegar álitid er, að sýslunefndir vanræki viðhaldið, að ráðuneytið láti þá framkvæma aðgerðir á kostnað

sýslunnar. En eins og fjárbag sýslanna er komið unðanfarin ár, hefir verið ógerlegt að beita því ákvæði laganna. Hefir heldur verið tekið það ráð, að fresta afhending fleiri vega sýslunum til viðhalds.

Með lögum síðasta Alþingis um samþykktir um sýsluvegasjóði var stigið stórt skref í þá átt að ljetta viðhalds- og vegagerðarkostnaðinum af sýslunum, en svo sem greinargerðin fyrir þeim lögum ber með sjer, þá var gert ráð fyrir nokkuð háum fasteignaskatti í öllum þeim sýslum, þar sem bestir eru akvegirnir, þó mikill styrkur kæmi þar á móti úr ríkissjóði. Jafnóðum og akvegakerfið færðist út, myndi og skatturinn hækka í öðrum sýslum. Fyrirsjáanlegt var og að meginíð af tekjum sýsluvegasjóðanna myndi fara til viðhalds akvegum, jafnóðum og akfæru þjóðvegakafarnir yrðu afhentir þeim samkvæmt ákvæðum gildandi laga, en víða verður tiltölulega lítið aflögum til nýrra akfærra vega út frá aðalbrautum.

Með tilliti til þessa ástands hefir nú verið samið frumvarp til nýrra vegalaga, þar sem verulegasta breytingin frá núverandi lögum er sú, að skrefið er stigið að fullu og öllu, Viðhaldi þjóðvega og nálega allra núverandi flutningabrauta er ljett af sýslunum. Hefir slik breyting að sjálfsögðu i för með sjer nokkurn útgjaldaauka fyrir ríkissjóð, en þó meiri á pappírnum en í raun og veru, með því að það þykir fullsannað, að i framkvæmdinni muni viðhald fleiri akvegakafra lenda á ríkissjóði en núgildandi lög ætlast til. Telst því ekki útgjaldaauki þessi svo mikill, að hann muni rýra til muna getu ríkissjóðs til fjárveitinga til nýrra vega. Á hinn bóginn er sýslunum með slikri breytingu gert miklu auðveldara að bæta aðra innansveitarvegi og gera nýja, þar sem ríkissjóður tekur að sjer aðalvegina. Þannig verður því að líta svo á, að þessi breyting muni verða til þess, að aðalvegirnir batni fyrir aukið viðhald og umbætur, en sýsluvegirnir verði fyr akfærir, þar sem öllu vegafje sýslunnar verði varið til þess, að bæta þá. Muni þannig lagafrumvarp þetta, ef samþykkt verður, skapa nýja undirstöðu aukinna vegabóta i landinu, sem allir munu kannast við, að brýn þörf sje á, eftir fylstu getu ríkissjóðs og sýslufjelaganna.

Við 1. gr.

Sökum breytingar á viðhaldsskyldunni er óþarft að halda heitinu flutningabrautir um einn sjerstakan vegaflokk, þar sem enginn lagalegur munur er orðinn á þeim brautum og þjóðvegum.

Við 2. gr.

Til glöggvunar eru tekin upp nöfn á þjóðvegaköflum eftir fjórðungum. Eins og nú, er aðalvegurinn kring um alt land talinn þjóðvegur, en gerðar nokkrar breytingar á legu hans, og bætt við nokkrum köflum auk flutningabrautanna flestra. Er þá taldar i þeim flokki flestar alfaraleiðir ásamt vegum i kaupstaðina og helstu kaupþúnin. Flutningabrautir, sem eru eindregnar innansveitarbrautir, eins og Borgarfjarðarbraut frá vegamótum hjá Haugum eða vegamótum hjá Kláfossi og Eyjafjarðarbraut eru ekki teknar i þjóðvegatölu, heldur gengið út frá að þær verði teknar i tölu sýsluvega.

Til yfirlits er sýnt á Íslands uppdrætti aðalvegakerfi landsins og miðað

við tillögur frumvarpsins. Á uppdrættinum er enn fremur sýnt þjettbýli með lituðum hringum, er sýna fólksfjölda í réttum hlutföllum. Verður uppdráttur þessi lagður fyrir þingið.

Þessar breytingar er lagt til að gerðar verði á legu þjóðveganna:

A. 2. Þingvallabraut. Það mun ekki hafa liðið langur tími frá því að Þingvallavegurinn var fullgerður 1897, að vegamálastjóra og öðrum, sem málið hugsuðu, varð það ljóst, að misráðið hafði verið að leggja veginn um óbygðir yfir Mosfellsheiði, heldur átti hann að liggja um byggðina, um Mosfellssveit. Á Mosfellsheiði liggur vegurinn undir snjó eða er ófær fyrir það, að klaki er ekki úr jörð, þar til fram í júnímánuð, enda liggur hann á háheiðinni í alt að 370 metra hæð yfir sjávarmál, en jarðlagið er þar víðast leir og móhella svo holklaki er fram eftir öllu vori, eftir að snjó leysir. Hjer við bætist að nothæf mól er ófánleg á allri háheiðinni, þess vegna er þar jafnan slæm færð í vætum, og mun svo verða áfram, því smá þúkkgrjót er heldur ekki fánlegt.

Lægi Þingvallavegurinn um Mosfellssveitina, eins og hjer er lagt til að breytt verði, mundi hann beygja frá Mosfellssveitarveginum rjett sunnan við Köldukvisl og liggja eftir nýja sýsluveginum að Laxnesi. Þaðan yrði að leggja nýjan veg 14 km. langan upp á Mosfellsheiði við 35 km. steininn. Á þeirri leið er til bæði mól og grjót og þar sem vegurinn yrði hæstur mundi hann liggja 100 metrum lægra en vegurinn á háheiðinni. Snjóalög hafa verið mæld á þessari leið nokkra vetur, vegna járnbrautarinnar, sem einu sinni var áformað að leggja þarna. Bera þær mælingar með sjer, að sjóþyngsli eru engin, svo að gera má ráð fyrir, að vegurinn yrði að jafnaði vagnfær í hverjum meðalvetri, enda er nú vetrarleið úr Þingvallasveit nálægt því, sem vegurinn mundi liggja.

Vegna erfiðrar aðstöðu fyrir ofaníbúðarleysi og vegna sívaxandi bifreiðaumferðar er árlegt viðhald Þingvallabrautar um Mosfellsheiði mjög dýrt, en því miður tekst samt ekki að halda veginum í góðu ástandi. Aðstaðan er örðugust á kaflanum frá 20 km. að 35 km. og fer ekki hjá því, að nauðsynlegt verður annaðhvort að framkvæma mjög rækilega og kostnaðarsama aðgerð þar á næstu árum eða taka nú ákvörðun um að flytja veginn niður í byggðina og kosta sem allra minstu upp á þenna kaffa.

Þó gera megi ráð fyrir, að fyrstu 5 árin að minsta kosti mundi ekki hugsað til að byrja hina nýju vegagerð, er það talið heppilegast að viðurkenna það nú þegar með lagaákvæði að vegurinn skuli leggja sem mest í byggð, heldur en að láta það dragast þar til lagt hefir verið mikið fje til árlegs viðhalds á Mosfellsheiði, enda mun þá og örðugra um vik að fá leiðrjettingu á hinum fyrstu mistökum í þessa máli. Kostnaðaráætlun um hinn nýja vegarkaffa nemur alt að 200 þús. kr. miðað við núverandi verðlag og vandaðan veg. En rækileg aðgerð vegarkaffans um heiðina mun kosta um 100 þús. kr. og verður vegurinn samt hvorki vandaður nje til frambúðar.

A. 4. Biskupstungnabraut er nú fullgerð að Torfastöðum í Biskupstungum. Látið er liggja milli hluta, hvort vegurinn verður lagður þaðan um vestri eða eystri leiðina, sem deilt var um síðastliðið sumar. Má sú ákvörðun bíða itarlegri rannsóknar síðar.

A. 6. Reykjanesbraut. Nú er þjóðvegur frá Reykjavík til Hafnarfjarðar,

en sýsluvegur þaðan til Keflavíkur. Keflavíkurvegurinn var í upphafi góður akvegur, en hefir ekki þolað bifreiðaumferðina, sem nú er orðin afarmikil alt árið. Sýslan er orðin stórskuldug, að mestu leyti fyrir kostnað af vegagerðum, enda mun hún nú best veguð sýsla í landinu, en sýslunni er viðhaldið um megn og hafa umbætur á Keflavíkurveginum síðustu 2 árin verið kostaður að $\frac{2}{3}$ hlutum af ríkissfje (bifreiðaskattinum). Þar sem í þessu frumvarpi er gerð sú aðalbreyting á núgildandi vegalögum, að viðhald aðalveganna verði kostað af ríkissjóði, þykir rjettlátt að Keflavíkurvegurinn verði og tekinn í þjóðvegatölu. Árieg útgjöld ríkissjóðs fyrir þessa breytingu telst að muni nema um 3000 kr.

A. 7. Spítalavegirnir. Þeim er nú samkvæmt úrskurði ráðuneytisins haldið við á kostnað ríkissjóðs af vegafje, en ekki af rekstrarfje spítalanna og þykir rjett að lögfesta þá ráðstöfun.

B. 1. Vesturlandsvegur. Nú er þjóðvegurinn ákveðinn frá Hesthálsi í Borgarfirði, þvert fyrir mynni Borgarfjarðardala um Norðtungu, yfir Grjótháls og yfir Norðurá á vaði hjá Hafþórsstöðum, en brúarstæði á Norðurá er fyrirhugað nokkru ofar, á Krókshyl, Skamt þar fyrir norðan kemur vegurinn á þjóðveginn upp Norðurárdal. Öll þessi leið er góður akvegur og að mestu upphleypt braut, nema kaflinn yfir Grjótháls, sem er illfær akvegur vegna bratta, enda liggur vegurinn þar í alt að 260 metra hæð yfir sjávarmál og er því ófær á vetrum. Á síðustu árum hefir verið unnið að lagningu svonefndrar Hvitárbrautar, sem er sýsluvegur, frá Borgarfjarðarbraut norðan Gufár um Hvitá hjá Ferjukoti og Hvitárvöllum, síðan sunnan Grímsár á núverandi þjóðveg norðan í Hestahálsi. Þessi vegur er 10.5 km., en vantar nú um 2.5 km. á að hann sje fullgerður og ennfremur brúna á Hvitá. Vegarkaflann hefir vegamálastjóri áætlað..... kr. 16000,00 og brúna — 160000,00

Samtals kr. 176000,00

Þar sem vegurinn er nú sýsluvegur, greiðist úr ríkissjóði helmingur vegagerðarkostnaðar kr. 8000,00 $\frac{3}{4}$ hlutar brúargerðarkostnaðar — 120000,00

Samtals kr. 128000,00

Með því að taka kaflann í tölu þjóðvega bætist ríkissjóði kostnaður að upphæð kr. 48000,00 auk árlegs viðhalds vegarins, sem má áætla 1000 kr. eða líkt og nú kostar viðhald þess þjóðvegarkafla, sem ætlast er til að niður falli fyrir þessa breytingu.

Ástæðan til þess að gera tillögu um þessa breytingu er sú, að fullvist er, að umferðarleiðin milli landsfjórðunganna mun flytjast á þann veg þegar brú verður sett á Hvitá, sem varla verður langt að bíða. Öll leiðin er um sljettlenda byggð, en kaflinn yfir Grjótháls á núverandi þjóðvegi hefir engin skilyrði til þess að fá þær umbætur, að hann verði fær bifreiðum. Geri jeg því jafnframt ráð fyrir, að sá kaflinn verði tekinn í tölu fjallvega, en kaflinn frá Grímsá að Litluþverá í tölu sýsluvega.

B. 4. Strandavegur. Nú liggur þjóðvegurinn úr Bitrufirði um Krossárdal að vegamótum þjóðvegarins um Dalasýslu í Gilsfirði. Hjer er lagt til að sýsluvegurinn, sem nú er, alt norður í Steinsgrímsfjarðarbotn og vegurinn yfir Steingrímsfjarðarheiði verði tekinn í þjóðvegatölu. Er það gert sumpart vegna þess,

að þar liggur nú aðalpostleið til Ísafjarðar, og sumpart til þess að ljetta af Strandasýslu viðhaldi þess kafla, sem þykir ekki órjettmælt samanborið við aðrar vegalagabreytingar í líka átt. Öll sú vegalengd sem bætist við þjóðvegina er 75 km., en hjer af er kaflinn yfir Steingrímsfjarðarheiði 13 km. og er nú fjallvegur og við haldið af rikissjóði. Búist er við að aukinn árlegur viðhaldskostnaður vegna tjeðrar breytingar muni ekki nema meiru en 2000 kr., að minsta kosti fyrst um sinn.

Jafnframt er gert ráð fyrir að vegarkafinn um Krossárdal, sem fellur úr þjóðvegaflokki, verði tekinn í tölu fjallvega.

C. 1. Norðurlandsvegur. Á þessari leið er gerð aðeins ein breyting, sem þó er raunar löngu fyrirfram ráðin. Er það sú að flytja þjóðveginn af Miðfjarðarhálsi, en leggja hann nokkru utar um Linakradal. Að nokkru leyti stafar sú breyting af að brúarstæði á Miðfjarðará er ákveðið hjá Reykjum, sem er mun utar en nú er farið á vaði yfir ána. Liggur því Linakradalur beint við, en eftir honum er sýsluvegur, upphleypt braut, svonefndur Múlavegur, sem á því að verða tekinn í tölu þjóðvega. En að öðru leyti er tilgangur breytingarinnar að flytja þjóðveginn af hálandum hálsi niður í bygðina, þar sem hann kemur að betri notum sem fullkominn akvegur.

Um framhald þessa vegar norður úr Linakradalnum og brúarstæði á Viðidalsá hefir verið nokkuð deilt innanhjeraðs, hvort farin skyldi vestri leiðin út hjá Vesturhópsvatni og yfir Viðidalsá skamt fyrir norðan Litlu-Borg eða eystri leiðin um Sporðhús fyrir sunnan Stórhól austur á ásinn, sem liggur vestan að Viðidalnum, og á þjóðveginn sem nú er, nálægt Steinsvaði á Viðidalsá.

Eystri leiðin verður mun ódýrari en hin fyrir það að kaflinn fyrir norðan Viðidalsá er nú svo vel vegaður, að duga mun næstu árin þó ekki sje til frambúðar; á kaflanum frá Sporðhúsum að Viðidalsá mundi þurfa nýjan veg að lengd 9.5 km. sem áætlað er að kosti 80000 kr. — Vestri leiðin er öll óveguð og mun þurfa 18 km. langan veg, sem mun kosta um 140000 kr. — Í hvorugri áætlun er meðtalin brú á Viðidalsá, sem mun kosta svipað á báðum þessum leiðum.

Árið 1917 lá fyrir Alþingi frumv. samið af þáverandi landsverkfræðingi um vegalagabreytingu samhljóða þeirri, er hjer er lagt til að gerð verði, en náði þá ekki að ganga fram, með því að málið þótti ekki nægilega athugað, enda ekki aðkallandi þá. Síðan hafa báðar leiðirnar verið rannsakaðar ítarlega.

Í sambandi við þjóðvegabreytingu þessa standa fyrirhugaðar breytingar á innansveitarvegum í hjeraðinu, og er ástæðan til þess að hjer er lagt til að velja þá leiðina, sem dýrari verður, sú, að vegurinn kemur þá hjeraðinu að miklu betri notum.

Við 3. gr.

Þar sem flutningabrautir og þjóðvegir nú liggja um kauptún, mun engri fastri reglu fylgt um, hvar sjeu viðhaldsmörk aðilja. Þykir því rjett að setja föst ákvæði hjer um og hæfilegt að miða við verslunarlóðina. Þar sem viðhaldi veganna er mjög ljett af sýslunum, væri eðlilegt að viðhald aðalumferðarvegarins um

kaupþúnið yrði kostað af sýslusjóði, en ástæða þykir þó ekki til þess að mæla svo fyrir í lögnum.

Við 4., 5. og 6. gr.

Eru óbreyttar eins og í núgildandi vegalögum.

Við 7., 8. og 9. gr.

Að mestu eins og 28., 29. og 30. gr. í núgildandi vegalögum.

Við 10. gr.

Svipuð eins og 31. gr. núgildandi vegalaga.

Við 11. gr.

Óbreytt eins og 32. gr. núgildandi vegalaga.

Við 12. gr.

Fyrir breytingu þeirri, sem felst í fyrri málsgrein, hefir áður verið gerð grein. Síðari málsgreinin er samhljóða fyrri kafla 15. gr. í núgildandi vegalögum, nema að slept er síðara skilyrðinu um akfærar álmur út frá hinum akfæra þjóðvegi, enda mun því ákvæði aldrei hafa verið beitt.

Við 13. gr.

Samhljóða 19. gr. í núgildandi vegalögum.

Við 14. gr.

Að efni til er greinin svipuð 20. gr. í núgildandi vegalögum með hliðsjón af vegalagabreytingu frá 11. júlí 1911, 3. gr. Lágmark sýsluvegagjaldsins er hækkað úr kr. 1.25 upp í kr. 2.00, en hámarkið úr kr. 3.00 í kr. 5.00. Er tilgangurinn að afla sýslusjóðum tekna til aukinna vegafframkvæmda, enda má gera ráð fyrir, að verðlag alt verði enn um langan tíma miklu hærra en var 1907, er núgildandi vegalög voru samþykkt. Jafnframt má taka fram, að hækkunin er í rauninni ekki svo mikil, því sýsluvegagjaldið nær nú víðast hámarki gildandi laga.

Samkvæmt síðasta heildaryfirliti, er sýsluvegagjaldið 1919:

í 12 sýslum kr. 3,00

í 1 — — 2,50

í 3 — (Kjósar-, Skagafjarðar- og S.-Múlasýslu) ... — 2,00

í 4 — (A.- og V.-Skaftafellss., Barðastr., Ísafjarðars.) — 1,25

Allar sýslurnar í 2 síðasttöldu flokkunum, nema Barðastrandarsýsla og Ísafjarðarsýsla, verja nú mun meiru en sýsluvegagjaldinu til vegabóta. Sýsluvegagjöldin námu að meðaltali 1915—1919:

í Barðastrandarsýslu kr. 819,00 — en til vegabóta var greitt kr. 724,00

í Ísafjarðarsýslu kr., 1525,00 — en til vegabóta var greitt kr. 1019,00

Barðastrandarsýsla er mjög illa veguð og sýsluvegir þurfa þar mikilla umbóta, einnig þarf að gera nokkrar brýr, sem kostar sýsluna talsvert fje. Er því

full þörf hækkunar sýsluvegagjaldsins. Líkt mun og mega telja ástätt í Ísa-fjarðarsýslu.

Við 15. gr.

Sumpart samhljóða 21. gr. gildandi vegalaga, en að öðru leyti eru hjer teknar upp gildandi reglur um styrkveitingar úr ríkissjóði til akfærra sýsluvega og tilvísun til laga um sýsluvegasamþyktir.

Við 16. og 17. gr.

Samhljóða 22. og 23. gr. gildandi vegalaga, en bætt er við ákvæðinu síðast í 17. gr. um, að vegamálastjóri skuli samþykkja áætlunina. Þykir það tryggara.

Við 18. gr.

Samhljóða að efni til gildandi ákvæðum í 3. gr. laga 11. júlí 1911 um breyting á vegalögnum frá 1907, en gjald verkfærra manna er hækkað jafnt og í 14. gr.

Við 19. og 20. gr.

Samhljóða 4. og 5. gr. laga 11. júlí 1911.

Við 21. gr.

Samhljóða 25. gr. gildandi vegalaga.

Við 22. gr.

Til þess að vegamálastjóri fái fullkomið yfirlit yfir allan vegabótakostnað í landinu, þykir rjett að sýslumenn sendi ráðuneytinu skýrslu um vegabótakostnað hreppanna.

Við 23. gr.

Samhljóða 27. gr. gildandi vegalaga, síðari málsgrein.

Við 24.—29. gr.

Í 24. gr. er tekið upp það nýmæli, að bætur fyrir landsspjöll vegna þjóðvega skuli ekki greiðast úr ríkissjóði heldur af hlutaðeigandi sýslufjelagi. Er það gert af þeirri ástæðu, að vænta má að kostnaður þessi verði þá lægri, en ef hann ætti að greiðast úr ríkissjóði eins og nú eru lög. Þykir því frekar ástæða til þessarar breytingar, sem viðhaldi aðalveganna verður ljett af sýslufjelögnum. Um stórar upphæðir mun hjer ekki verða að ræða.

Í 25. gr. eru sett nokkur ný ákvæði, en að öðru leyti er þessi kafli samhljóða 33.—37. gr. nógildandi vegalaga.

Við 30.—41. gr.

Að mestu samhljóða 38.—46. gr. gildandi vegalaga; þó er sjerstaklega kafli um girðingar, 36.—39. gr., talsvert aukinn.

Við 42.—48. gr.

Að mestu samhljóða 47.—53. gr. gildandi vegalaga.

Við 49. gr.

Samhljóða 6. gr. vegalagabreytinga 11. júlí 1911.

Við 50. gr.

Samhljóða 56. gr. gildandi vegalaga, nema smábreyting í orðalagi.

Við 51. gr.

Samhljóða 57. gr. gildandi vegalaga með nokkrum viðbótarákvæðum, settum sjerstaklega vegna bifreiðaumferðar.

Við 52.—53. gr.

Að mestu samhljóða 58. gr. gildandi vegalaga, en ákvæðin nokkuð fyllri en þar.

Við 54.—56. gr.

Að nokkru samhljóða 59. og 60. gr. gildandi vegalaga, en ákvæðin fyllri og sektir nokkuð hærri en nú eru.