

**Nd.**

**160. Frumvarp til laga**

[103. mál]

um breyting á vegalögum, nr. 34 22. apríl 1947.

Flm.: Karl Guðjónsson.

**1. gr.**

**3. gr. laganna breytist þannig:**

- a. Á eftir orðunum „Þar sem þjóðvegur liggur um kaupstað eða kauptún“ bætist í greinina orðin: og ætla má, að umferð farartækja um hann sé að meiri hluta til í þágu íbúa viðkomandi sveitarfélags.
- b. Aftan við greinina bætist:

Þar sem þjóðvegur liggur um kaupstað eða kauptún og ætla má, að umferð farartækja um hann sé að meiri hluta til í þágu annarra aðila en íbúa viðkomandi sveitarfélags, skal um kostnað við umbætur og viðhald hans gilda sama ákvæði og aðra þjóðvegi. Þegar í ljós kemur, að meðalumferð um slíka vegi er yfir 400 farartæki á dag að sumarlagi, skal á þá gera slitlag úr varanlegu efni, svo fljótt sem fé er til þess veitt.

**2. gr.**

Lög þessi öðlast þegar gildi.

**Greinargerð.**

Í gildandi vegalögum er fortakslaust gert ráð fyrir því, að hvar sem þjóðvegur liggur í gegnum þorp eða kaupstað, þá skuli viðkomandi sveitarfélag bera kostnað

af viðhaldi og umbótum vegarins innan þeirra takmarka, sem kaupstaðarlóðin eða verzlunarlóð þorpsins markar, en þar sem annmarkar eru á að fara eftir þessari reglu, eigi ráðherra að úrskurða endamörk þess vegar, er vegagerð ríkisins sér um.

Í þessu frumvarpi er gert ráð fyrir því, að þessi regla haldist, þar sem umferð farartækja er að meiri hluta til í þágu þorps- eða kaupstaðarbúa sjálfra, en þar sem umferðin er á hinn bóginn að meiri hluta í þágu annarra en íbúa staðarins, sem um er ekið, skuli kostnaður af veginum greiddast með sama hætti og annar þjóðvegakostnaður.

Þá er og í þessu frumvarpi það nýmæli, að þar sem þjóðvegur liggur um þorp eða kaupstað og umferð á honum er orðin yfir 400 farartæki á dag að meðaltali aðalumferðarmánuðina, þá skuli sá þjóðvegur gerður með slitlagi úr varanlegu efni, þegar fé er til þess veitt.

Það orkar varla tvímælis, að hæpin sanngirni er að skylda sveitarfélag til að kosta þjóðveg í umdæmi sínu, ef notkun hans er aðeins að minni hluta til í þágu íbúa staðarins.

Til eru þeir staðhættir, að umferð þjóðvega í þorpum er aðeins að litlu broti þorpinu sjálfu viðkomandi. Engu að síður leggja vegalög þorpsbúum slíkra staða á herðar fjárhagsbyrðarnar af viðhaldi og endurbótum vegarins.

Með hinnu sívaxandi notkun vélknúinna ökutækja sýnir reynslan, að ógerningur er að viðhalda malarvegum sómasamlega, eftir að umferð á þeim er orðin mikil. Ryk og önnur óþrif frá vondum malarvegum verða óþolandi í þéttbýli, og verður ekki umflúið öllu lengur að steypa slitlag fjölförnustu þjóðveganna í þorpum landsins.

Þess er á hinn bóginn ekki að vænta, að einstök sveitarfélög með ótal verkefni á sínum snærum og þrönga tekjuöflunaraðstöðu geti sinnt því að leysa hin kostnaðarsömustu vandamál þjóðvegakerfisins, eins og varanleg vegagerð er, einnig þótt á takmörkuðum eða smærri svæðum sé. Þá verður ekki heldur talið eðlilegt af ríkisvaldsins hálfu að láta sig það engu skipta, þótt þjóðvegur valdi verulegum óþrifum og óþægindum á fjölbyggðum stöðum. En þessi vandamál verða ekki leyst á nálægum tímum, nema hin almenna vegagerð landsmanna verði með skipulegum hætti látin glíma við lausn þeirra verkefna, er hér hið, og ríkið leggi fram fjármuni í því skyni.

Að þessu frumvarpi samþykktu yrði það fjárlagamál að ætla fé til varanlegra þjóðvega í þorpum og kaupstöðum. En með því að telja má, að ekki yrði á örfáum árum ætlað til þeirra þarfa allt það fé, er til þyrfti, þá er hér aðeins miðað við varanlega gerð vega með yfir 400 farartækja meðalumferð á dag á sumarmánuðum, og væri þá eðlilegt að miða við það 4 mánaða tímabil, sem bezt er til samgangna, t. d. júní—september.

Á meðan aðeins væri hægt að sinna hluta þeirrar skyldu, sem vegagerðinni sköpuðust með ákvæðum þessa frumvarps, yrði að teljast eðlilegt, að verkefnunum yrði sinnt þar fyrst, sem umferðin reyndist mest, og síðan áfram í þeirri röð, sem umferðarþunginn segði til um, unz fullnægt væri skyldum, en þá væri komið að nýrri athugun á meðalumferðarmarkinu.