



Samgöngunefnd Alþingis  
Nefndasvið  
Austurstræti 8 - 10  
150 Reykjavík

Alþingi  
Erindi nr. P 138/2297  
komudagur 17.5.2010

Egilsstaðir 13. maí 2010

**Efni: Umsögn og greinargerðir frá Fljótshálsaþingi vegna tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009 – 2012, 582. máli.**

Bæjarráð Fljótshálsaþinga tók fyrir á fundi sínum 12. maí sl. erindi samgöngunefndar Alþingis vegna tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009 – 2012.

Bæjarráð bókaði eftirfarandi;

**4. 201005061 - Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009-2012, 582. mál**

Bæjarráð lýsir vonbrigðum sínum með hve lítið fjármagn er sett til samgöngumála í fjórðungnum, þar sem mörg fyrirtæki innan sveitarfélagsins byggja afkomu sína á verkefnum sem tengjast þeim. Bæjarráð ítrekar fyrri áherslur sínar í samgöngumálum og felur bærarstjóra að koma þeim á framfæri við samgöngunefnd Alþingis.

Meðfylgandi er samantekt þeirra samgönguverkefna sem Fljótshálsaþing hefur lagt áherslur á. Jafnframt fylgir með Framkvæmdáætlun Fljótshálsaþinga um úrbætur í samgöngumálum í dreifbýli sveitarfélagsins. Einnig er meðfylgjandi bókun bærarstjórnar Fljótshálsaþinga um samgöngumál dagsett 4. nóvember 2009.

Fljótshálsaþing óskar eftir að tekið verði tillit til þessara áherslna sveitarfélagsins við samþykkt nýrrar samgönguáætlunar fyrir árin 2009 – 2012.

Virðingarfyllt,

Eiríkur Björn Björgvinsson  
bærarstjóri



# **Samgönguverkefni sem Fljótsdalshérað leggur áherslur á að sett verði inn í nýja samgönguáætlun 2009 – 2012.**

## **Egilsstaðaflugvöllur**

*Staðan í dag:*

- Egilsstaðaflugvöllur er staðsettur á miðju Austurlandi, við krossgötur vegsamgangna og nær þjónustusvæði hans til alls fjórðungsins. Flugvöllurinn hefur því gríðarmiklu hlutverki að gegna fyrir íbúa svæðisins, hvort sem er á sviði farþegaflugs innan lands eða milli landa, sjúkraflugs eða vöruflutninga. Egilsstaðaflugvöllur gegnir jafnframt veigamiklu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll, en um 75% af flugi um Keflavík skráði Egilsstaðaflugvöll sem varaflugvöll. Völlurinn skiptir þannig miklu máli fyrir öryggi flugs yfir hafið við Ísland.
- Ýmis tækifæri tengd flugvallarstarfsemi og umferð um völlinn liggja fyrir og eru þekkt. Þessi tækifæri tengjast ekki síst ferðþjónustu en einnig vöruflutningum milli landa. Flugvöllurinn getur einnig haft áhrif á staðsetningu atvinnustarfsemi þar sem tíðra og öruggra flugsamgangna er krafist.
- Búið er að ganga frá aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs. Þar er gert ráð fyrir lengingu flugvallarins til suðurs, nýrri staðsetningu þjóðveggarins sunnan vallarins og nýju brúarstæði yfir Lagarfljótið. Skipulagið gerir jafnframt ráð fyrir auknu svæði fyrir flugvallartengda starfsemi.
- Lóð og bílastæði framan við flugstöðvarbyggingu eru í óviðunandi ástandi.
- Staðsetning birgðastöðvar á flugvellinum er mjög óæskileg, einnig leyfa birgðatankar mjög takmarkað magn eldsneytis og loks eru afköst eldsneytisdælingar allt of hæg fyrir stórar vélar. Þessi staða hefur skapað erfiðleika.

*Verkefni og væntingar:*

- **Þjóðvegur sunnan flugvallar verði hið fyrsta færður til suðurs eins og aðalskipulag gerir ráð fyrir.**
- **Egilsstaðaflugvöliur verði iengdur til suðurs eins og tllaga er um í skýrslu um lengingu flugbrautarinnar frá 2008.**
- **Lokið verði við malbikun og frágang á norðurenda flugbrautarinnar.**
- **Flughlað verði stækkað til að auka öryggi vallarins og notkun hans.**
- **Efla þarf markaðssetningu flugvallarins með það að markmiði að auka umferð um völlinn og til hagsbóta fyrir atvinnulíf svæðisins.**

Sett verði af stað verkefni undir forystu SSA og stoðkerfis atvinnulífsins sem miði að því að koma á millilandaflugi og markaðssetningu þess.

- Byggt verði aukið svæði fyrir þyrlur við flugvöllinn og unnið að því að aðstaða og hluti útgerðar þyrlusveitar Landhelgisgæslunnar verði á Egilsstaðaflugvelli.
- Tryggt verði að Egilsstaðaflugvöllur verði notaður sem flugmiðstöð vegna starfsemi sem tengd er hugsanlegri olíuleit á Drekasvæðinu.
- Ekki verður séð að varaflugvallargjald hafi skilað sér til Egilsstaðaflugvallar nema í litlum mæli, þrátt fyrir hátt hlutfall skráninga vallarins sem varaflugvallar. Ríkisvaldið tryggi aukið rekstrar- og framkvæmdafé til flugvallarins m.a. með því að hluti varaflugvallagjalds renni til Egilsstaðaflugvallar. En í lögum um flugmálaáætlun og fjáröflun til flugmála, nr. 31/1987, með síðari breytingum, kemur eftirfarandi fram: „Til að fjármagna viðbótarkostnað vegna rekstrar og viðhalds alþjóðlegra varaflugvalla á Íslandi skal greiða sérstakt gjald, varaflugvallagjald, vegna hvers manns sem ferðast með loftfari í flutningaflugi frá Íslandi til annarra landa. Varaflugvallagjald skal vera 598 kr. fyrir hvern farþega.“ Í greinargerð með frumvarpinu segir: „Með greininni er lagt til að tekið verði upp sérstakt þjónustugjald til að fjármagna viðbótarkostnað vegna rekstrar og viðhalds alþjóðlegra varaflugvalla á Íslandi. Þeir flugvellir á Íslandi, þ.e. á Akureyri, Egilsstöðum og í Reykjavík, mynda varaflugvallakerfi fyrir millilandaflug sem einkum fer um Keflavíkurflugvöll.“ Árið 2006 námu varaflugvallagjöld um hálfum milljarði.
- Brýnast er að veita fjármagni til að ljúka framkvæmdum á lóð framan við flugstöðina. Hér er t.d. um að ræða nokkur græn svæði. Einnig er brýnt að ljúka við gerð bílastæða, ekki síst vegna vaxandi umferðar um völlinn. Kostnaður er u.þ.b. 25 milljónir króna.
- Brýnt er að bæta aðstöðu og tækjabúnað vegna eldsneytisafgreiðslu. Þetta er málefni olíufélags sem hefur lýst litlum áhuga á málinu. Vegna vaxandi umferðar og stöðu flugvallarins sem alþjóðlegs varaflugvallar er hér spurning um aðkomu ríkisvaldsins að málinu.

### Framkvæmdaáætlun um úrbætur í samgöngumálum í dreifbýli

Verkefni og væntingar:

- Fljótsdalshérað hefur samið sína eigin framkvæmdaáætlun um úrbætur í samgöngumálum í dreifbýli sveitarfélagsins. Framkvæmdaáætlunin er sérstakt fylgiskjal með þessari samantekt um verkefni sem sveitarfélagið gerir kröfu um að sett verði inn í nýja samgönguáætlun 2009 – 2012.

## Lagarfljótsbrú

Verkefni og væntingar:

- **Fljótsdalshérað gerir athugasemdir við að áætlun um framkvæmdir við nýja Lagarfljótsbrú eru ekki sýnilegar í drögum að nýrri samgönguáætlun. Samkvæmt fyrri samgönguáætlun áttu framkvæmdir að hefjast á árinu 2011.**
- **Fljótsdalshérað krefst þess að framkvæmdir við nýja Lagarfljótsbrúa verði sýnilegar í nýrri samgönguáætlun og að framkvæmdir við brúnna verði hafnar sem fyrst.**

## Veggöng

Verkefni og væntingar:

- **Bæjarfulltrúar Fljótsdalshéraðs eru einarðir stuðningsmenn vegganga á Mið-Austurlandi. Slík framkvæmd eflir miðsvæði Austurlands sem eitt atvinnusvæði, eflir þjónustu í heilbrigðisþjónustu, framhaldsskóla svæðisins og Egilsstaðaflugvöll.**

## Þjóðvegur 1 um Egilsstaði

*Staðan í dag:*

- Þann 2. mars 2005 samþykkti bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs tillögu skipulags- og byggingarnefndar sveitarfélagsins um tilfærslu Þjóðvegur 1 og staðsetningu hringtorgs til vesturs í samræmi við hugmyndir skipulagshöfunda að nýju miðbæjarskipulagi á Egilsstöðum. Á fundi sínum 21. september það sama ár samþykkti bæjarstjórn tillögu skipulags- og byggingarnefndar um að auglýsa framlagða breytingu á staðfestu aðalskipulagi Austur-Héraðs 2002 – 2017 vegna miðbæjarins á Egilsstöðum. Breytingin fólst m.a. í því að Þjóðvegur 1, sem liggur vestan við miðbæ Egilsstaða færist um nokkra tugi metra til vesturs á um 1 km. kafla. Umhverfisiráðherra staðfesti breytingu aðalskipulagsins með bréfi 30. janúar 2006. Þann 1. febrúar 2006 samþykkti síðan bæjarstjórn nýtt deiliskipulag fyrir miðbæ á Egilsstöðum að loknu auglýsingaferli. Samkvæmt því skipulagi er samþykkt að Þjóðvegur 1 færist til vesturs sem nemur nokkrum tugum metra. Bæjarstjórn samþykkti jafnframt á þessum sama fundi að haft verði fullt samráð við Vegargerðina varðandi endanlega útfærslu á gatna- og göngustígakerfum sem þvera og liggja meðfram þjóðveginum. Skipulagsstofnun staðfesti deiliskipulagsbreytinguna með bréfi dagsett 21. febrúar 2006. Tillaga að nýrri staðsetningu Þjóðvegur 1 um Egilsstaði eru einnig á nýsamþykktu aðalskipulagi sveitarfélagsins 2008 – 2028.

*Verkefni og væntingar:*

- Það er von bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs að taka megi framkvæmdina inn á komandi samgönguáætlun svo hægt verði að hefja framkvæmdina á næsta ári. Nokkur eftirspurn er eftir lóðum í miðbæ Egilsstaða og staðsetning þjóðveggarins í dag hamlar að nokkru að sveitarfélagið geti komið til móts við þá eftirspurn. Bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs óskar því eftir jákvæðum viðbrögðum samgönguyfirvalda svo bæjarfélagið nái að halda áfram að styrkjast og eflast sem miðstöð verslunar og þjónustu í fjórðungnum. Það er einnig mat bæjarfélagsins að með tilkomu nýs vegstæðis og hringtorgs á gatnamótum Þjóðveggar 1 og Fagradalsbrautar verði enn frekar bætt úr umferðaröryggi á svæðinu.

### **Þjóðvegur 1 um Skriðdal**

*Staðan í dag:*

- Yfirlýsingar hafa verið gefnar út um að færa beri Þjóðveg 1 úr Skriðdal og um firði á Austurlandi. Fulltrúar í bæjarstjórn Fjarðabyggðar hafa m.a. barist fyrir slíkri færslu án nokkurs eðlilegs rökstuðnings
- Vegurinn um Skriðdal, sérstaklega innan verðan, er hættulegur m.a. vegna einbreiðra brúa, krappa beygja og ónógs viðhalds. Þar hafa orðið nokkur slys undanfarið. Sem Þjóðvegur eitt er hér um óboðlegan veg að ræða.
- Í Samgönguáætlun 2003-2014 kemur fram að framkvæmdir við Þjóðveg 1 um Skriðdal fari fram á 1. til 3. tímabili áætlunarinnar.

*Verkefni og væntingar:*

- Bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs mótmælir hugmyndum um lengingu Þjóðveggar 1 þannig að hann liggi með fjórðum í stað Breiðdals og Skriðdals. Bæjarstjórn skorar á þingmenn og samgönguyfirvöld að standa gegn slíkum hugmyndum, enda eru þær í andstöðu við þá stefnu sem viðhöfð hefur verið að Þjóðvegur 1 sé ávallt stysta hringleið um landið. Slík breyting minskar ekki þörf fyrir varanlega vegagerð og breiðari brýr í Skriðdal. Öryggi vegfaranda á þeirri leið verður ekki bætt með því að færa til númer þjóðvega, því staðreyndin er að allur megin þungi umferðarinnar velur sér stystu leið milli áfangastaða, eins og berlega kom í ljós þegar vegur yfir Öxi var lagfærður.
- Miðað við það álag sem þegar er á þessari leið, m.a. vegna mikilla vöruflutninga og tengingar við Öxi og þar sem hér er um að ræða eina af aðal samgönguleiðum svæðisins til Reykjavíkur, þarf að tryggja að framkvæmdum verði lokið sem fyrst.
- Fljótsdalshérað fagnar því framtaki samgönguyfirvalda að verkefnið skuli hafið og að stefnt sé að því að því verði lokið samkvæmt nýrri samgönguáætlun.

## **Öryggismál vegna aukinnar umferðar og bungaflutninga**

*Staðan í dag:*

- Mjög mikil og vaxandi umferð hefur verið um sveitarfélagið.
- Auknir flutningar og einnig aukinn hraði kalla á hættur og álag fyrir íbúa og vegfarendur.
- Álag og hætta er mest í miðbæ Egilsstaða og á Hallormsstað.

*Verkefni og væntingar:*

- **Veitt verði fjármagn til uppsetningar öryggismyndavéla við aðkomuvegi að þéttbýlunum, í sveitarfélögunum og eða til aukinnar löggæslu.**
- **Fjármagn verði sett í vegbætur til að draga úr umferðarhraða í þéttbýli, t.d. með fjárveitingu til uppbyggingar hringtorgs á Fagradalsbraut austan megin við Egilsstaði.**

## **Öxi**

*Staðan í dag:*

- Mjög svo aukin umferð t.d. flutningabíla er um Öxi.
- Vegurinn er mjór og krókóttur og því hættulegur miðað við umferðarpunga. Einnig eru á honum snjósæknir kaflar sem þarf að laga.
- Vegurinn styttnir verulega leiðina inn á norður- og miðsvæði Austurlands um Þjóðveg 1.
- Vegurinn er mikilvæg samgöngubót fyrir Djúpavog og Hornafjörð t.d. fyrir framhaldsskólanema og þá sem sækja verslun og þjónustu í Egilsstaði. Einnig auðveldar hann mjög aukið samstarf sveitarfélaga svo sem í félagsþjónustu, brunavörnum o.fl.

*Verkefni og væntingar:*

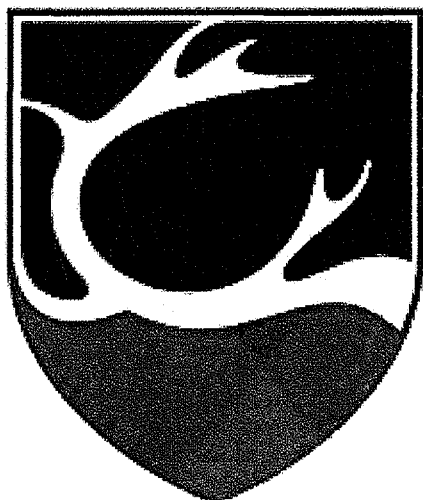
- **Áhersla er lögð á að byggður verði upp í áföngum heilsársvegur um Öxi.**
- **Fljótsdalshérað þakkar þann stuðning sem ríkisvaldið og samgönguyfirvöld hafa sýnt með því að setja aukið fjármagn til framkvæmda á Öxi og að setja verkefnið í umhverfismat.**
- **Mikilvægt er að verkefnið sé sýnilegt í nýrri samgönguáætlun 2009 – 2012.**

**Egilsstöðum 13. maí 2010**

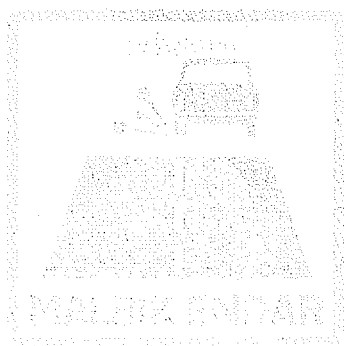
**Eiríkur Björn Björgvinsson, bæjarstjóri**







**FRAMKVÆMDARÁÆTLUN UM ÚRBÆTUR Í  
SAMGÖNGUMÁLUM Í DREIFBÝLI  
SVEITARFÉLAGSINS FLJÓTSDALSHÉRAÐS**



Skarphéðinn Smári Þórhallsson  
Héraðs – og umhverfisfulltrúi

# Efnisyfirlit

<b>EFNISYFIRLIT</b>	<b>1</b>
<b>TÖFLUSKRÁ</b>	<b>1</b>
<b>MYNDASKRÁ</b>	<b>2</b>
<b>INNGANGUR</b>	<b>3</b>
<b>1. VEGIR Í FLJÓTSDALSHÉRAÐI</b>	<b>4</b>
1.1. ÞJÓÐVEGIR	4
1.2. STOFNVEGIR (S)	4
1.3. TENGIVEGIR (T)	5
1.4. SAFNVEGIR (V)	6
1.5. LANDSVEGIR (X)	7
<b>2. TENGING FLJÓTSDALSHÉRAÐ VIÐ ÖNNUR BYGGÐALÖG</b>	<b>7</b>
<b>3. MALARVEGIR</b>	<b>8</b>
3.1. MENGUN	8
3.2. ÞUNGAFLUTNINGAR	9
3.3. FRAMTÍÐIN	9
<b>4. UMFERÐATÖLUR</b>	<b>9</b>
<b>5. KOSTNAÐUR</b>	<b>11</b>
<b>6. TILLÖGUR AÐ FRAMKVÆMDARÁÆTLUN</b>	<b>11</b>
6.1. TILLAGA AÐ FRAMKVÆMDARÁÆTLUN UM LAGNINGU BUNDINS SLITLAGS	11
6.2. TILLAGA AÐ FRAMKVÆMDARÁÆTLUN UM BÆTT VIÐHALÐ MALARVEGA	12
6.3. TILLAGA AÐ BÆTUM SAMGÖGNUM VIÐ NÁGRANASVEITARFÉLÖGIN	12
<b>LOKAORÐ</b>	<b>13</b>

## Töfluskrá

Tafla nr. 1 Hlutfall vega í Fljótsdalshéraði með bundnu slitlagi ( <a href="http://www.vegagerdin.is">www.vegagerdin.is</a> )	4
Tafla nr. 2 Skammstafanir og skýringar <a href="http://www.vegagerdin.is">www.vegagerdin.is</a>	10
Tafla nr. 3 Umferðatölur frá 2006 <a href="http://www.vegagerdin.is">www.vegagerdin.is</a>	10
Tafla nr. 4 Tillaga að framkvæmdaráætlun 2009 - 2012	12

## **Myndaskrá**

<b>Mynd nr. 1 Hlíðarvegur (917) er stofnvegur.</b>	<b>Mynd Sk. Smári</b>	<b>5</b>
<b>Mynd nr. 2 Dæmigerður malarvegur</b>	<b>Mynd: Sk. Smári</b>	<b>6</b>

## Inngangur

Á fundi bæjarráðs Fljótsdalshéraðs þann 9. júlí 2008 var eftirfarandi bókun gerð:

*Bæjarráð samþykkir að fela dreifbýlis- og hálendisnefnd að taka saman framkvæmdaáætlun um úrbætur í samgöngumálum í dreifbýli sveitarfélagsins fyrir lok ágústmánaðar n.k.*

Í framhaldi af þessari bókun var málið tekið fyrir hjá dreifbýlis- og hálendisnefnd Fljótsdalshéraðs á fundi þann 11. ágúst 2008 og eftirfarandi bókun gerð:

*Dreifbýlis- og hálendisnefnd felur héraðs- og umhverfisfulltrúa að vinna drög að framkvæmdaráætlun um úrbætur í samgöngumálum sem lögð verður fyrir fund síðar í ágúst.*

Við vinnuna hefur héraðs – og umhverfisfulltrúi farið yfir umferðartölur og rýnt í önnur skjöl og skýrslur sem fjalla um þessi mál auk þess að ræða við íbúa og sérfræðinga. Guðni Nikulásson, rekstrarstjóri Vegagerðarinnar á Héraði hefur verið innan handar við gerð þessarar skýrslu.

Það er stefna Fljótsdalshéraðs að vera miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi og eitt af öflugustu kjarnasvæðum á landinu. Með nýjum miðbæ á Egilsstöðum vill sveitarfélagið leggja sitt af mörkum til að bæta þjónustu og lífsgæði íbúa á Austurlandi öllu. Stórt hlutfall íbúa á Austurlandi nýtir þjónustu í sveitarfélaginu og því mikilvægt að gera samgöngur inn og út úr því bæði betri og öruggari.

Með þessari áætlun er verið að leggja áherslu á að styrkja vegakerfið innan sveitarfélagsins og er vonast til að hún nýtist við endurskoðun á samgönguáætlun Alþingis.

# 1. Vegir í Fljótsdalshéraði

Þegar vegaskrá Vegagerðarinnar er skoðuð kemur í ljós að Fljótsdalshérað er það sveitarfélag þar sem mest er af tengivegum sem ekki hafa verið lagðir bundnu slitlagi, eða um 178 km. Þegar allir vegflokkar eru skoðaðir kemur í ljós að einungis 302 km af 887 km veganna eru lagðir bundnu slitlagi eða 34% (sjá töflu 1). Það er því nokkuð ljóst að þetta sveitarfélag hefur settið eftir í uppbyggingu á vegakerfinu.

	Alls	Malarslitlag	Bundið slitlag	Hlutfall b.s.
Stofnvegir	234	53,5	180,5	77,1%
Tengivegir	267	177,8	89,2	33,4%
Safnvegir	129	126,9	2,1	1,6%
Fjallvegir	257	227	30	11,7%
Alls	887	585,2	301,8	34,0%

Tafla nr. 1 Hlutfall vega í Fljótsdalshéraði með bundnu slitlagi ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is))

## 1.1. Þjóðvegir

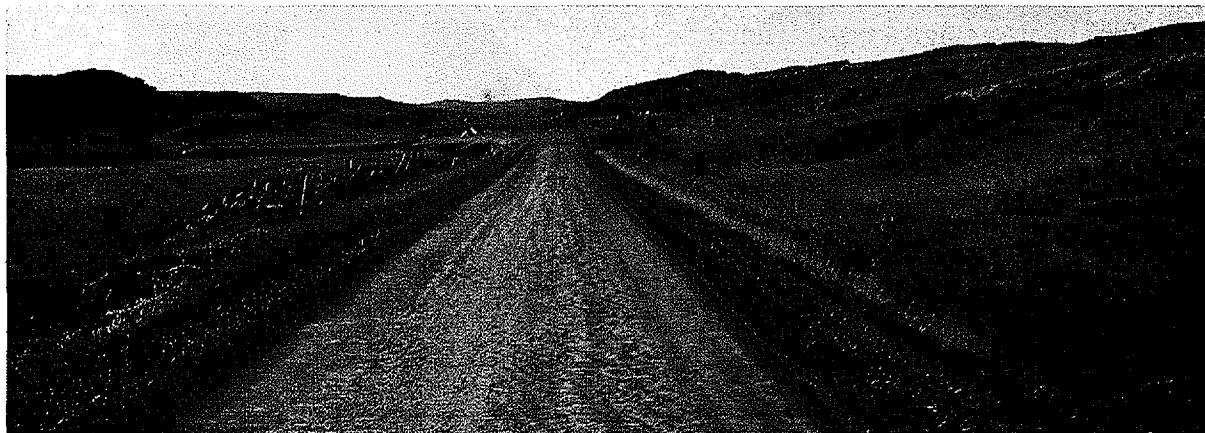
Vegagerðin er veghaldari þjóðvega. Þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar. Þeim skal haldið við af fé ríkisins, taldir upp í vegáætlun, safnvegaáætlun og landsvegaskrá. Þeir skulu mynda eðlilegt, samfellt vegakerfi til tengingar á byggðum landsins ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)). Vegir í sveitarfélaginu saman standa af stofnvegum, tengivegum, safnvegum og fjallvegum (sjá töflu nr.1) Þetta er skilgreining miðað við vegalög nr. 45/1994.

## 1.2. Stofnvegir (S)

Vegir sem ná til 1.000 íbúa svæðis og tengja slík svæði saman kallast stofnvegir. 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 1.000 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 svæðis sem mikilvægast er fyrir athafnalíf þéttbýlisins([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)).

Þjóðvegur nr. 1, 164,7 km, liggur um sveitarfélagið og hluti hans er enn malarvegur en uppbygging á honum er kominn inn á áætlun. Aðrir stofnvegir eru Hlíðarvegur (917) 48,5 km, Seyðisfjarðarvegur (93) 11,7 km og Norðfjarðarvegur (92) 17,8 km.



Mynd nr. 1 Hlíðarvegur (917) er stofnvegur.

Mynd Sk. Smári

### **1.3. Tengivegir (T)**

Vegir sem tengja safnvegi við stofnvegi og ná að þriðja býli frá vegarenda þar sem búseta er. Þetta ákvæði gildir þó ekki ef um er að ræða veg í kaupstað eða kaupúni. 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 svæðis sem mikilvægast er fyrir athafnalíf þéttbýlisins. Vegir að flugvöllum þar sem starfrækt er reglubundið áætlunarflug og vegir að höfnum og bryggjum, ef þaðan eru stundaðar áætlunarsiglingar, skulu einnig vera tengivegir ef þeir eru ekki stofnvegir samkvæmt skilgreiningu um þann vegflokk ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)).



Mynd nr. 2 Dæmigerður malarvegur

Mynd: Sk. Smári

Það eru um 267 km af tengivegum í Fljótsdalshéraði og þar af eru um 180 km malarvegir. Þeir vegir sem teljast tengivegir eru: Borgafjarðarvegur (94) 53 km, Jökuldalsvegur (923) 41 km, Jökuldalsvegur eystri (924) 22,6 km, Hróarstunguvegur (925) 41,6 km, Brekkubæjavegur (927) 6,6 km, Hafrafellsvegur (928) 1,7 km, Upphéraðsvegur (931) 49,6 km, Egilsstaðavegur (932) 0,4 km, Skriðdalsvegur (937) 19,3 km, Múlavegur syðri (938) 2,7 km, Axarvegur (939) 8,7 km, Flugvallarvegur (941) 0,6 km, Hjaltastaðavegur (943) 7,8 km, Lagafossvegur (944) 9,8 km, Gilsárteigsvegur (948) 1,3 km, Þrándarstaðarvegur (949) 1,0 km, Mjóafjarðarvegur (953) 5,6 km, Hnefilsdalsvegur (9225) 0,5 km, Hallfreðarstaðavegur (9275) 0,1 km, Geitdalsvegur (9350) 1,7 km og Finnsstaðavegur (9430) 0,3 km.

#### **1.4. Safnvegir (V)**

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 vegakerfi 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 íbúa ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)).

Safnvegir eru margir hér í sveitarfélaginu og nánast allt malarvegir. Lengsti safnvegurinn 21 km, Húseyjarvegur (926), liggur frá gatnamótunum við Litla-Bakka út í Húsey og er malarvegur. Um þennan veg fer fjöldinn allur af ferðamönnum enda Húsey vinsæll ferðamannastaður.

## **1.5. Landsvegir (X)**

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([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)).

Landsvegir eru um 257 km í Fljótsdalshéraði og umferð um þá eykst með hverju árinu sem líður. Landsvegir hér í sveitarfélaginu eru: Möðrudalsleið (901), Brúarvegur (907), Austurleið (910), Kverkfjallaleið (F902), Hvannalindavegur (F903), Arnardalsleið (905), Snæfellsleið (F909) og Austurleið (F910). Hér eru vegir sem eru að mestu innan eða leið inn í Vatnajökulspjóðgarð og því má búast við aukinni umferð ferðamanna um þessa vegi.

## **2. Tenging Fljótsdalshéraðs við önnur byggðalög**

Árið 2006 fékk sveitarfélagið Fljótsdalshérað fyrirtækið Land-ráð sf til að vinna greinargerð og byggir hún á niðurstöðum kannana sem Land- ráð sf vann fyrir samgönguyfirvöld árin 2004 til 2006 um ferðir fólks út fyrir sitt sveitarfélag/búsetusvæði. Hér eru dregnir saman helstu þættir sem tengjast ferðavenjum Egilsstaðabúa og Austfirðinga almennt og voru þær bornar saman við aðra þéttbýliskjarna og héruð á landsbyggðinni.

Helstu niðurstöður eru:

- Fleiri fara reglulega út fyrir Egilsstaði vegna vinnu, en frá Ísafirði og Akureyri eða um 24% svarenda.
- Tíðni ferða er einnig hærri á Egilsstöðum en á ofangreindum stöðum eða um 12 ferðir á vetri og 15 að sumrinu miðað við 3 mánaða tímabil.
- Austfirðingar fara að meðaltali 8 – 10 ferðir til höfuðborgarinnar á ári og um helming þeirra með flugi, tæplega 5 ferðir að meðaltali á ári.
- Sterka stöðu Egilsstaða sem landshlutamiðstöðvar má m.a. sjá af því að tæpur helmingur fólks búsett á svæðinu frá Langanesi til og með Hornafirði kaupir um helming allrar matvöru á Egilsstöðum og fjórðung af ýmiskonar sérvöru.
- Þjónustusvæði Egilsstaða er víðfeðmt sem sjá má af því að tæpur þriðjungur N – Þingeyinga nefnir Egilsstaði sem þann þéttbýlisstað sem þeir sækja aðallega verslun og þjónustu til og það sama á við um 36% A – Skaftfellinga.



- Austurland er sá landshluti þar sem hefur verið hlutfallslega mest aukning á umferð síðasta áratuginn eða um 8% á ári að meðaltali.
- Vegakaflinn yfir Möðrudalsöræfi er sá kaflí hringvegarins þar sem hefur verið hlutfallslega mest aukning á umferð síðasta áratuginn. Er sú aukning fyrst og fremst vegna þess að vegurinn var byggður upp og er orðin mun betur fær að vetrarlagi.
- Mikil aukning á umferð hefur einnig verið umhverfis Egilsstaði síðustu 2-3 árin
- Þegar Austurland er skoðað er niðurstaðan sú, að Egilsstaðir eru sterk landshlutamiðstöð þrátt fyrir að nokkuð stórir þéttbýliskjarnar séu innan klukkustundar aksturs.

### 3. Malarvegir

Það er mikið verk óunnið í vegamálum í Fljótsdalshéraði til að vegakerfið allt komist í nútímalegt horf, þrátt fyrir að nokkuð hafi áunnist á síðast liðnum árum. Sá þáttur vegamála sem heitast brennur á íbúum í dreifbýlinu eru lélegir og lítið viðhaldnir malarvegir. Eftir því sem meginhluti vegakerfisins batnar og akstur á bundnu slitlagi verður regla en ekki undantekning, verður erfiðara fyrir þá sem eftir sitja að sætta sig við að nota malarvegina. Hvað öryggi varðar eru malarvegirnir að sjálfsögðu lakari á allan hátt og bílstjórar verða æ óvanari að aka á slíkum vegum. Landfræðileg lega svæðisins gerir það að verkum að þjóðvegur til og frá því liggur um fjallvegi sem að nokkrum hluta er enn malarvegur þrátt fyrir að vera þjóðvegur nr. 1. Það er því mikilvægt að klára veginn um Skriðdal og Öxi sem fyrst til að bæta lífskilyrði hér í sveitarfélaginu.

Óviðunandi verður að teljast í upphafi 21 aldarinnar að á Þjóðvegi 1 og á fjölmörgum stofnvegum séu enn malarkaflar. Mikið starf hefur verið unnið til úrbóta á þessu sviði undanfarin ár en betur má ef duga skal. Forgangsverkefni ríkisvaldsins í samgöngumálum eiga að vera á þessu sviði.

#### 3.1. Mengun

Mengun sem verður við akstur malarvega hefur slæm áhrif bæði á lífríki og umhverfi. Samkvæmt rannsóknum í Bandaríkjunum er ryk frá einum bíl sem ekur órykbundinn malarveg á 50-80 km/klst um 21 kg fyrir hvern ekinn kílómetra. (Canter 1996). Séu þessar tölur settar í samhengi þá er ryklosun 300 þúsund tonna álvers með góðum hreinsibúnaði um 715 kg ryk/dag. Vörubíll sem ekur 34 km á órykbundnum malarvegi þýrlar því upp jafnmiklu

ryki og 300 þúsund tonna álver gerir á einum sólahring ([www.hi.is/Apps/WebObjects/HI.woa/swdocument/1012412/msub070b-4.pdf](http://www.hi.is/Apps/WebObjects/HI.woa/swdocument/1012412/msub070b-4.pdf)).

Það má einnig hafa það í huga þegar rykmökkurinn stígur upp af vegunum að þá eru í raun og veru fjármunir að fjúka út í buskan. Vegryk eru litlar efnisagnir sem eru nauðsynlegar fyrir bindingu vegarins og þegar rykið spænist upp úr veginum byrjar vegurinn að skemmast og aukinn kostnaður hlýst af.

### **3.2. Þungaflutningar**

Það er sammerkt malarvegum að þeir eru yfirleitt ekki nægilega vel uppbyggðir, og ekki síður það að þessir vegir hafa yfirleitt ekki fullt burðarþol. Undanfarin ár hafa flutningar á landi stóraukist og flutningatækin orðið stærri og afkastameiri en um leið þyngri. Með hækkandi olíuverði verður það enn mikilvægara að stytta vegalengdir og bæta ástand vega fyrir þungaflutninga. Mest af aðföngum kemur frá höfuðborgarsvæðinu og því um langan veg að fara og því er mikilvægi bættrar vega seint of metið fyrir þetta sveitarfélag. Mikilvægir þungaflutningar fara fram á Fljótsdalshéraði sem undir engum kringumstæðum mega stöðvast vegna lélegs vegakerfis. Má þar m.a. nefna rekstravörur til bænda og afurðir frá þeim, efnisflutningar vegna framkvæmda og flutning á sorpi til urðunar. Gefur augaleið að malarvegirnir eru ekki fullnægjandi fyrir þungaflutninga.

### **3.3. Framtíðin**

Samkvæmt könnun Land-ráðs eru miklir flutningar á þjónustu og fólki s.s. skólaakstur og fólk að sækja atvinnu innan sveitarféagisins og því vegakefið mjög mikilvægt á allan hátt fyrir íbúa hér. Nauðsynlegt er að klára að leggja bundið slitlag á stofn- og tengivegi og útrýma öllum einbreiðum brúm á þessum vegum.

## **4. Umferðatölur**

Vegagerðin birtir árlega upplýsingar á netinu um umferð á þjóðvegum, þ.e. stofn-, tengi og landsvegum. Frá árinu 1995 eru þjóðvegir í kaupstöðum og kauptúnum taldir með stofn- og tengivegum. Upplýsingar um umferð á þeim voru þó í fyrsta sinn birtar fyrir árið 2000 ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)).

### Skammstafanir og skýringar

**ÁDU** árdagssumferð, meðalumferð á dag yfir árið

**SDU** sumardagssumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september

**VDU** vetrardagssumferð, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

Tafla nr. 2 Skammstafanir og skýringar

www.vegagerdin.is

Vegnr	Vegheiti	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	Vegfl	ÁDU	SDU	VDU
94	Borgarfjarðarvegur	Eiðar	Steinsvaðsvegur (942)	9,04	T	119	242	52
931	Upphéraðsvegur	Ormarsstaðaá	Skeggjastaðir	6,9	T	133	239	59
931	Upphéraðsvegur	Skeggjastaðir	[..sveitarfélagsmörk..]	3,10	T	121	223	55
917	Hlíðarvegur	Hringvegur (1-t0)	Hallgeirsstaðavegur (9191)	7,4	S	114	189	61
94	Borgarfjarðarvegur	Steinsvaðsvegur (942)	Hjaltastaðarvegur (943)	7,12	T	87	179	36
925	Hróarstunguvegur	Vífilsstaðavegur (9274)	Hringvegur (1-t1)	10,72	T	140	176	112
94	Borgarfjarðarvegur	Lagarfossvegur (944)	Sandi	5,1	T	76	154	31
94	Borgarfjarðarvegur	Unaósvegur (9451)	[..sveitarfélagsmörk..]	5,18	T	71	144	30
923	Jökuldalsvegur	Hringvegur (1-s7)	Hákonarstaðir	12,55	T	82	136	56
917	Hlíðarvegur	Hallgeirsstaðavegur(9191)	Eyjavegur (921)	13,49	S	77	126	40
924	Jökuldalsvegur eystri	Refshöfði	Hringvegur (1)	11,60	T	77	123	57
925	Hróarstunguvegur	Lagarfossvegur (944)	Vífilsstaðavegur (9274)	12,98	T	78	122	52
917	Hlíðarvegur	Biskupshóll (vegrist)	[..sveitarfélagsmörk..]	9,37	S	44	92	18
917	Hlíðarvegur	Eyjavegur (921)	Biskupshóll (vegrist)	9,02	S	52	91	27
924	Jökuldalsvegur eystri	Hringvegur (1)	Refshöfði	10,96	T	57	91	38
925	Hróarstunguvegur	Húseyjarvegur (926)	Lagarfossvegur (944)	8,67	T	49	83	23
925	Hróarstunguvegur	Hringvegur (1-t0)	Húseyjarvegur (926)	9,25	T	50	81	26
923	Jökuldalsvegur	Hákonarstaðir	Búðará	7,93	T	47	79	28
953	Mjóafjarðarvegur	Norðfjarðarvegur (92)	[..sveitarfélagsmörk..]	5,65	T	34	76	10
937	Skriðdalsvegur	Upphéraðsvegur (931)	Geirólfsstaðir	11,65	T	42	71	18
944	Lagarfossvegur	Borgarfjarðarvegur (94)	hlið	8,04	T	36	66	17
923	Jökuldalsvegur	Búðará	Austurleið (F910)	8,64	T	32	57	26
923	Jökuldalsvegur	Austurleið (F910)	Aðalból	11,66	T	27	49	16
932	Egilsstaðavegur	Hringvegur (1)	Egilsstaðavegur 3 (9404)	0,39	T	28	49	11
944	Lagarfossvegur	hlið	Hróarstunguvegur (925)	1,77	T	25	43	16
937	Skriðdalsvegur	Geirólfsstaðir	Hringvegur (1-t7)	7,59	T	23	38	12
938	Múlavegur syðri	Skriðdalsvegur (937)	Birkihlíð	2,68	T	13	29	4
927	Brekubæjavegur	Hróarstunguvegur (925)	Hróarstunguvegur (925)	6,63	T	17	26	8
929	Hafrafellsvegur	Hringvegur (1)	Hafrafellsvegur 3 (9289)	1,07	T	17	26	8
943	Hjaltastaðarvegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Hjarðarhvolfsvegur (9467)	7,75	T	17	25	10
948	Gilsárteigsvegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Ormsstaðavegur (9443)	1,34	T	17	25	10
949	Þrándarstaðavegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Þrándarstaðir 2	0,96	T	17	25	10
9225	Hnefilsdalsvegur	Jökuldalsvegur eystri(924)	Mælivellir 2	0,47	T	12	20	6
9275	Hallfreðarstaðavegur	Hróarstunguvegur (925)	Hallfreðarstaðavegur 2 (9266)	0,07	T	12	20	6
9350	Geitdalsvegur	Skriðdalsvegur (937)	Þorvaldsstaðir	1,71	T	12	20	6
9430	Finnsstaðavegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Finnsstaðavegur 2 (9415)	0,35	T	12	20	6

Tafla nr. 3 Umferðatölur frá 2006

www.vegagerdin.is

Allir vegirnir í þessari töflu nr. 3 eru tengivegir nema Hlíðarvegur en hann er stofnvegur. Þjóðvegur nr. 1, sem er stofnvegur, er ekki í þessari töflu þar sem þeir kaflar sem enn eru malarvegir eru komnir í ákveðinn farveg.

## 5. Kostnaður

Kostnaður við að leggja bundið slitlag á malarveg er mjög breytilegur, allt frá 7 milj. per/km upp í 24 milj. per/km. Ef fyrst þarf að leggja jöfnunarlag og þar ofaná klæðningu, er kostnaðurinn um 700 -1000 kr. per/m<sup>2</sup>. Kostnaður per/km á Bóndastaðahálsinum var 7 milj. en um 23 milj per/km í Fellum í sumar en þar inni er hólkur í Þorleifarás.

## 6. Tillögur að framkvæmdaáætlun

Með umferðartölurnar til hliðsjónar væri eðlilegt að leggja áherslu á fimm fyrstu vegina sem eru tilgreindir í töflu 3, það sem eftir er að byggja af Borgarfjarðarvegi (94), Upphéraðsveg inn Fell (931), Hlíðarveg (917), Hróarstunguveg (925) og Jökuldalsveg (924). Vegalegnd sem um ræðir á þessum fimm vegum (nr.94, 931, 917, 925 og 923) er um 80 km og því mjög mikilvægt að það náist fram að eitthvað verði gert á hverju ári. Hafa þarf í huga að við breytingu á þjóðvegi nr. 1 var gert samkomulag um að vegurinn upp á efra Jökuldal (925) yrði færður niður á bakka Jökulsár á Dal.

Fram hefur komið í samtölum við starfsmenn Vegagerðarinnar að til standi að leggja bundið slitlag á Hróarstunguveg frá þjóðvegi nr. 1 og út að Litla – Bakka auk þess að leggja bundið slitlag við nokkra bæi, s.s. Straum, Ketilsstaði í Hjaltastaðapinghá og Lund. Mikilvægt er að tryggja að þetta verði gert og skoða þarf fleiri staði.

### 6.1. Tillaga að framkvæmdaáætlun um lagningu bundins slitlags

Áætlun þessi tekur ekki til framkvæmda sem þegar hafa verið ákveðnar eða eru í undirbúningi s.s Upphéraðsveg, frá þjóðvegi nr.1 og að Ekkjufelli og þjóðvegur nr.1 um Skriðdal. Lagt er til að þessir vegir sem listaðir eru upp hér í töflu nr. 4 verði lagðir bundnu slitlagi á árunum 2009-2014

Förgr.	Vegnr	Vegheiti	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd
1	94	Borgarfjarðarvegur	Lagarfossvegur (944)	Sandur	5,10
2	931	Upphéraðsvegur	Ormarsstaðaá	Skeggjastaðir	6,90
3	917	Hlíðarvegur	Hringvegur (1-t0)	Hallgeirsstaðavegur (9191)	7,40
4	94	Borgarfjarðarvegur	Eiðar	Steinsvaðsvegur (942)	9,04
5	923	Jökuldalsvegur	Hringvegur (1-s7)	Hákonarstaðir	12,55
6	925	Hróarstunguvegur	Vífilsstaðavegur (9274)	Hringvegur (1-t1)	10,72

7	94	Borgarfjarðarvegur	Steinsvaðsvegur (942)	Hjaltastaðarvegur (943)	6,50
8	931	Upphéraðsvegur	Skeggjastaðir	[..sveitarfélagsmörk..]	3,10
9	94	Borgarfjarðarvegur	Unaósvegur (9451)	[..sveitarfélagsmörk..]	5,18

Tafla nr. 4 Tillaga að framkvæmdaráætlun 2009 - 2014

Hér er lögð fram tillaga að framkvæmdaráætlun, en ekki er tekin afstaða til þess hvort rétt sé að brjóta kaflana upp. Fyrir sveitarfélagið og íbúa þess væri betra að ná sem lengstum köflum í einu.

## **6.2. Tillaga að framkvæmdaráætlun um bætt viðhald malarvega**

Þrátt fyrir að mikilvægt sé að koma bundnu slitlagi á sem flesta vegi má ekki láta viðhald malarvega sitja á hakanum. Í sveitarfélagi eins og Fljótshálsaþétti þar sem mikið er af malarvegum er nauðsynlegt að auka viðhald þeirra. Þar sem öryggið er minna á malarvegi en á vegi með bundnu slitlagi, minnkar öryggið mikið sé vegunum illa viðhaldið. Til að bæta viðhald vega þarf að aka í þá unnu efni og tryggja að slíkt efni sé alltaf til staðar. Rétt er að skoða líka þann möguleika að leggja bundið slitlag án þess að byggja vegina upp líkt og er gert víða í Evrópu. Nauðsynleg er að hafa í huga hversu fljótt það er að borga sig upp að leggja bundið slitlag til að minnka viðhaldskostnað sem er mikill á malarvegum.

Salt hefur verið notað til rykbindingar en nauðsynlegt er að skoða önnur efni, þar sem salt skemmir bíla og dregur búfænað inn á vegina sem leiðir af sér aukna slyshættu.

Nauðsynlegt er að auka viðhald á fjallvegum þar sem ferðamannaumferð hefur stór aukist og á eftir að halda áfram að aukast eftir stofnun Vatnajökulspjóðgarðs.

## **6.3. Tillaga að bætum samgöngnum við nágrannasveitarfélögin**

Þegar niðurstöður greinargerðarinnar eru skoðaðar er það greinilegt að íbúar aðliggjandi sveitarfélaga sækja mikið inn á svæðið. Með þessar staðreyndir til hliðsjónar er rétt að horfa til uppbyggingar á þjóðvegi nr. 1 um Skriðdal og veginum um Öxi og þeirra jarðgangna sem hafa verið mikið í umræðunni hér undanfarin ár, sem eru:

- Göng sem tengja austfirðina frá Seyðisfirði til Reyðarfjarðar við Hérað- þau styrkja allt miðausturland bæði atvinnulega og þjónustulega.

- Göng sem tengja saman Hérað og Vopnafjörð – þau myndu styrkja byggðina og auka samvinnu við sveitarfélögin á Norðausturlandi. Hægt að leggja af mjög erfiðan fjallveg um Hellisheiði.

#### **6.4. Tillaga að öðrum samgöngubótum**

- Ný vegtenging á Efra-Jökuldal vegna færslu á þjóðvegi nr. 1
- Vegtenging Kárahnjúkavegur – Aðalból verði lokið 2009
- Brúargerð yfir Selfljót og vegtenging samfara henni á Hjaltastaðaveg
- Breyting á vegstæði á Norðurbyggðarvegi í Skriðdal við Lynghól
- Hólkur í Hvammsá á Austurdalsvegi sem fyrst
- Þrátt fyrir endurbætur á Hákonarstaðabru þjónar hún ekki nútíma umferð og því nauðsynlegt að fá nýja brú yfir ána.

### **Lokaorð**

Það má ljóst vera að þessar framkvæmdir eru nokkuð fljótar að borga sig upp þar sem viðhald á þessum vegur stór minnkar. Auk þess má ekki gleyma þeim kostnaði sem vegfarendur verða fyrir í auknu sliti á bílum og hættu á slysum sem er á malarvegum. Í stóru sveitarfélagi eins og Fljótsdalshéraði þar sem vegalengdir eru miklar er það mikið atriði að samgöngur séu góðar til að auðvelda íbúum aðgegni að atvinnu og allri þjónustu.

Sveitarfélagið leggur áherslu á að jarðgöng verði lögð milli byggðarlaga á Austurlandi til að stækka atvinnu- og þjónustuvæði og efla Fljótsdalshérað sem landshlutamiðstöð á Austurlandi.

**106. fundur Bæjarstjórnar Fljótshéraðs**  
**haldinn í fundarsal bæjarstjórnar, miðvikudaginn 4. nóvember 2009**  
**og hófst hann kl. 17:00**

**Fundinn sátu:**

Soffía Lárusdóttir, Baldur Pálsson, Práinn Lárusson, Jónas Guðmundsson, Björn Ármann Ólafsson, Árni Ólason, Anna Sigríður Karlsdóttir, Gunnar Jónsson, Katrín Ásgeirsdóttir, Sigvaldi Ragnarsson, Guðmundur S. Kröyer, Eiríkur Björn Björgvinsson, Stefán Snædal Bragason,

**Fundargerð ritaði:** Stefán Bragason, skrifstofustjóri

**1.5. 200910089 - Starfsemi og störf hjá ríkisstofnunum á Fljótshéraði**

Á fundi bæjarráðs var rætt um fund sem haldinn var fyrr þann dag með þingmönnum kjördæmisins, þar sem meðal annars var farið yfir störf og stöðugildi ríkisstofnana á svæðinu og þær stöður og stofnanir sem hafa verið lagðar niður á þessu svæði undanfarin ár.

Eftirfarandi tillaga lögð fram:

Bæjarstjórn tekur undir eftirfarandi bókun bæjarráðs.

Í ljósi umræðu um áframhaldandi niðurskurð og þjónustuskerðingu ríkisins á landsbyggðinni og þeirra áhrifa sem það getur haft á framtíðaruppbyggingu og þróun innan svæðisins, samþykkir bæjarráð að óska eftir viðræðum við samgönguyfirvöld um að Fljótshérað taki að sér rekstur Vegagerðar ríkisins á Austurlandi og Egilsstaðaflugvallar.

Jafnframt vill bæjarráð Fljótshéraðs taka heilshugar undir bókun félags lögfræðinga á Norður- og Austurlandi frá 24,10 sl. sem hljóðaði svo:

Aðalfundur félags lögfræðinga á Norður- og Austurlandi mótmælir eindregið og varar við framkomnum hugmyndum um sameiningu og niðurlagningu ýmissa mikilvægra embættanna sem nú starfa á landsbyggðinni. Með þeim tillögum, sem að þessu sinni snúa að héraðsdómstólum, sýslumönnum og skattstjórum, er alvarlega grafið undan þjónustu við íbúa landsbyggðarinnar og lífsgæði þar skert, í flestum tilfellum án þessa að líkur séu á að öðrum og jákvæðari árangri yrði náð.

Félag lögfræðinga á Norður- og Austurlandi vill ennfremur áréttta, að nái tillaga um sameiningu héraðsdómstóla fram að ganga, er fyrirsjáanlegt að mjög muni fjara undan þeim lögmannsstofum sem nú starfa á landsbyggðinni en þeim fjölgaði er núverandi dómstólaskipan var tekin upp. Mjög mikilvægt er, að sem víðast á landsbyggðinni bjóðist heimamönnum öflug og vönduð lögmannsþjónusta sem stenst fyllilega samjöfnuð við það sem gerist annars staðar á landinu. Með framkominni tillögu er grundvellingurinn kippt undan þessum mikilvæga þætti víða á landsbyggðinni.

Félag lögfræðinga á Norður- og Austurlandi vill sérstaklega andmæla því, að núverandi tímabundið efnahagsástand sé notað sem átyllia til að koma að tillögum sem fyrst og fremst munu færa umsvif og þjónustu frá landsbyggðinni til höfuðborgarsvæðisins.

Samþykkt samhljóða.

