

Tillaga til þingsályktunar

um átak í uppbyggingu héraðsvega.

Flm.: Jón Bjarnason, Þuríður Backman, Ögmundur Jónasson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að hrinda í framkvæmd sérstöku átaki í viðhaldi og uppbyggingu héraðsvega sem flokkast samkvæmt vegalögum oftast undir safn- og tengivegi. Sérstaklega skal hugað að lagningu bundins slitlags á þessa vegi. Til þess verði varið a.m.k. 4 milljörðum kr. sem dreifist jafnt á næstu fimm ár. Komi sú fjárveiting til viðbótar þeim fjármunum sem ætlaðir eru þessum vegaflokkum í samgönguáætlun.

Enn fremur skipi ráðherra þriggja manna nefnd er kanni hvernig breyta megi skilgreiningum og einfalda þær, sem og flokkun vega eftir tegundum í vegalögum og verkaskiptingu ríkis og sveitarfélaga að teknu tilliti til breyttra þarfa og aukinna krafna sem gerðar eru til þessara vega. Nefndin skili álitni sínu fyrir 1. febrúar 2007.

Greinargerð.

Tillaga þessi var lögð fram á 132. löggjafarþingi og er nú lögð fram að nýju. Flestar um-sagnir sem borist hafa um tillöguna hafa verið jákvæðar.

Í vegalögum er þjóðvegum skipt í stofnvegi, tengivegi, safnvegi og landsvegi. Hluttur safn- og tengivega, þ.e. héraðsvega, er afar mikilvægur í samgöngukerfi landsmanna. Þetta eru þeir vegir sem tengja einstök býli, náttúruvætti og sögustaði við aðalstofnvegina og skipta því miklu máli fyrir afkomu og framtíð fólks á stórum svæðum. Á þetta við um bændur og aðra þá sem vegna atvinnustarfsemi þurfa að sækja aðföng og koma frá sér afurðum með reglulegum hætti. Héraðsvegirnir eru líka mikilvægir fyrir akstur skólabarna og skipta miklu máli fyrir uppbyggingu í ferðaþjónustu. Þá má og nefna vegi að stórum sumarbústaðalöndum sem þurfa að anna mikilli umferð á vissum árstímum.

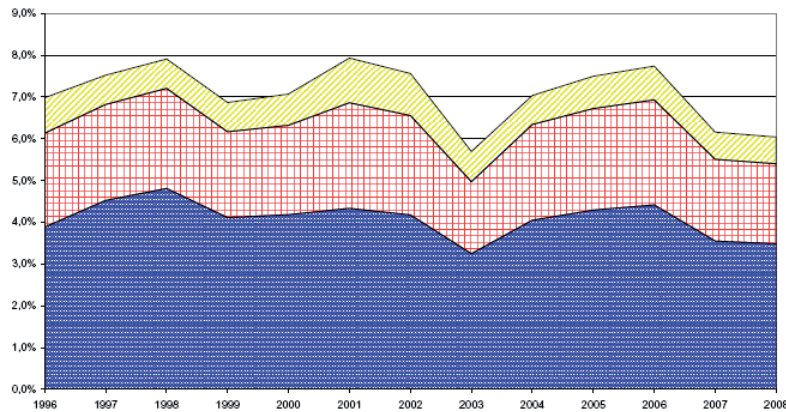
Fjárveitingar til vegamála.

Fjármagn sem veitt hefur verið samkvæmt því sem kveðið er á um í vegaáætlun skiptist, samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni, á framkvæmdaflokkum á eftirfarandi hátt:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tengivegir	574	551	568	501	555	570	621	621
Brýr	328	238	311	225	290	300	404	404
Ferðamannaleiðir	106	400	324	234	173	179	187	287
Girðingar	59	64	65	66	73	65	72	76
Landsvegir	142	133	127	140	100	104	114	114
Safnvegir	335	315	301	319	314	325	342	342
Styrkvegir	67	62	60	64	62	64	67	67
Reiðvegir	48	45	43	48	50	52	57	57

Allar tölur í töflunni eru í millj. kr. og á áætluðu meðalverðlagi 2005.

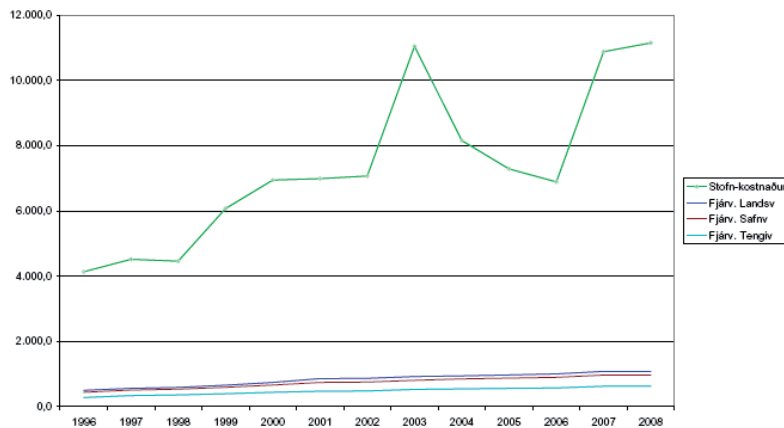
Framlög til tengi-, safn- og landsvega af heildarfé til vegamála.



Neðsti flöturinn sýnir tengivegi, miðflöturinn safnvegi og sá efsti landsvegi.
(Heimild: Skýrsla samgönguráðherra um framkvæmdir í vegamálum, fjárlög 2004 og upplýsingar frá samgönguráðuneytinu.)

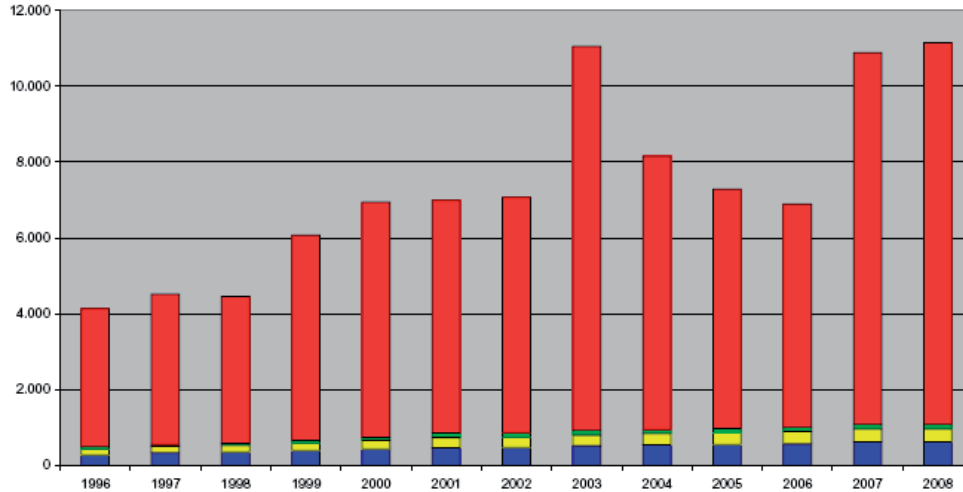
Myndin sýnir hversu lágt framlag til tengi-, safn- og landsvega er sem hlutfall af heildarfé til vegamála og það fer lækkandi. Rétt er að geta þess að árið 2003 fóru 3 milljarðar kr. til sérstaks átaks í atvinnumálum. Sú fjárhæð fór til uppbyggingar á stofnvegakerfi landsins en ekki að neinu leyti til þeirra vegaflokka sem hér eru til umræðu. Akstur á vegum landsins hefur aukist mikið á undanförunum árum. Fjárveitingar til þessara þriggja tegunda vega hafa ekki nægt til að hægt væri að halda þeim við með viðunandi hætti og hefur ástand þeirra því versnað. Ástand þessara vega er mjög mismunandi og misjafnt hversu mikið er eðlilegt að byggja þá upp og styrkja. Þó er ljóst að miðað við framlög til þeirra um þessar mundir er lausn ekki í sjónmáli og má með eðlilegum rökum ætla að áratugir líði áður en þeir verða fullnægjandi.

Breytingar á fjárfestingum í nokkrum tegundum vega á verðlagi hvers árs.



Eins og sjá má af línuritinu hefur lítið miðað í þá átt að bæta úr ástandi safn- og tengivega á undanförunum árum. Ekkert er fyrir séð um það hvenær þessir vegir og vegaflokkar verða komnir í viðunandi horf. Framtíðarástand í samgöngum á stórum svæðum er því að segja má í lausu lofti. En þörfin er brýn og hún vex ár frá ári.

Fjárveitingar til vegagerðar á verðlagi hvers árs.



Neðsti flöturinn sýnir framlög til tengivega, sá næsti framlög til safnvega, þriðji flötur að neðan framlög til landsvega og efsti flöturinn heildarframlög til stofnkostnaðar í vegakerfinu.

Skipting vega.

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni var skipting vega þannig í kílómetrum talið:

Breytingar milli ára (km)

Ár	1		2		1+2		3		1+2+3		4		1+2+3+4	
	Stofnvegir	Tengivegir	Stofnvegir	Tengivegir	Samtals	Safnvegir	Samtals	Landsvegir	Samtals	Landsvegir	Samtals	Landsvegir	Samtals	
1996	4.269,49	3.935,40	4.269,49	3.935,40	8.204,89	2.324,94	10.529,83	1.809,33	12.339,16	1.809,33	12.339,16	1.809,33	12.339,16	
1997	4.306,37	3.873,83	4.306,37	3.873,83	8.180,20	2.340,48	10.520,68	2.170,76	12.691,44	2.170,76	12.691,44	2.170,76	12.691,44	
1998	4.306,14	3.906,84	4.306,14	3.906,84	8.212,98	2.306,42	10.519,40	2.170,18	12.689,58	2.170,18	12.689,58	2.170,18	12.689,58	
1999	4.303,79	3.898,08	4.303,79	3.898,08	8.201,87	2.308,85	10.510,72	2.170,23	12.680,95	2.170,23	12.680,95	2.170,23	12.680,95	
2000	4.302,32	3.894,96	4.302,32	3.894,96	8.197,28	2.292,07	10.489,35	2.472,75	12.962,10	2.472,75	12.962,10	2.472,75	12.962,10	
2001	4.309,84	3.897,39	4.309,84	3.897,39	8.207,23	2.301,08	10.508,31	2.490,02	12.998,33	2.490,02	12.998,33	2.490,02	12.998,33	
2002	4.305,97	3.928,92	4.305,97	3.928,92	8.234,89	2.288,30	10.523,19	2.457,52	12.980,71	2.457,52	12.980,71	2.457,52	12.980,71	
2003	4.276,74	3.961,76	4.276,74	3.961,76	8.238,50	2.267,25	10.505,75	2.467,29	12.973,04	2.467,29	12.973,04	2.467,29	12.973,04	
2004	4.272,09	3.943,74	4.272,09	3.943,74	8.215,83	2.215,80	10.431,63	2.540,37	12.972,00	2.540,37	12.972,00	2.540,37	12.972,00	
2005	4.265,00	3.964,00	4.265,00	3.964,00	8.229,00	2.223,00	10.452,00	2.576,00	13.028,00	2.576,00	13.028,00	2.576,00	13.028,00	
2006	4.230,00	4.006,00	4.230,00	4.006,00	8.236,00	2.225,00	10.461,00	2.577,00	13.038,00	2.577,00	13.038,00	2.577,00	13.038,00	

Kjördæmi (km)

	1	2	1+2	3	1+2+3	4	1+2+3+4
	Stofnvegir	Tengivegir	Samtals	Safnvegir	Samtals	Landsvegir	Samtals
Suður	939,70	1.092,12	2.031,82	559,21	2.591,03	983,71	3.574,74
Suðvestur	121,23	93,02	214,25	30,77	245,02	12,56	257,58
Reykjavík	72,08	11,19	83,27	25,37	108,64	9,40	118,04
Norðvestur	1.765,64	1.748,73	3.514,37	945,84	4.460,21	646,63	5.106,84
Norðaustur	1.373,44	998,68	2.372,12	654,61	3.026,73	888,07	3.914,80
Alls	4.272,09	3.943,74	8.215,83	2.215,80	10.431,63	2.540,37	12.972,00

Svæði (km)

	1	2	1+2	3	1+2+3	4	1+2+3+4
	Stofnvegir	Tengivegir	Samtals	Safnvegir	Samtals	Landsvegir	Samtals
Suður	842,33	988,45	1.830,78	552,34	2.383,12	935,66	3.318,78
Suðvestur	290,68	184,85	475,53	63,01	538,54	53,34	591,88
Norðvestur	1.777,53	1.773,79	3.551,32	945,84	4.497,16	649,13	5.146,29
Norðaustur	1.361,55	996,65	2.358,20	654,61	3.012,81	902,24	3.915,05
Alls	4.272,09	3.943,74	8.215,83	2.215,80	10.431,63	2.540,37	12.972,00

Heildarlengd bundins slitlags í árslok 2004, km.

Landsvegir og safnvegir eru taldir með.

	Stofnvegir	Tengivegir	Safnvegir	Landsvegir	Alls
Suðurland	563,61	334,58	49,24	52,87	1.000,28
Reykjanes	280,80	94,00	1,24	14,40	390,44
Vesturland	478,65	97,42	8,69	1,64	586,40
Vestfirðir	524,23	38,24	0,97		563,44
Norðurland vestra	372,33	38,53	3,45	0,11	414,42
Norðurland eystra	494,68	114,70	10,16	21,30	640,84
Austurland	717,34	92,26	11,80	46,01	867,41
	3.431,64	809,71	85,55	136,33	4.463,23

Í eftirfarandi töflu eru þjóðvegir af flokknum tengivegir sem fallið hafa af vegaskrá á árunum 1981–2003. Margir þeirra eru nú þjóðvegir í flokki safnvega eða landsvega.

Þjóðvegir af flokknum tengivegir sem féllu af vegaskrá 1981–2003.

Tengivegir Vegnr. Vegheiti	Upphaflegur vegur Lengd km	Nú safn- eða landsvegur Lengd km	Tekinn af vegaskrá Lengd km	Núverandi vegnumer
203 Geirlandsvegur:	2,7	2,7		óbreytt
257 Ártúnsvegur:	14,5	2,3	12,2	2549
318 Breyting á vegakerfi	0			
353 Kiðjbergsvegur	5,5	5,5		óbreytt
(41) Njarðvík – Keflavík	4,3		4,3	
422 Njarðvíkurvegur	1,5		1,5	
433 Reykjalandarvegur	0,6		0,6	
53 Breyting á vegakerfi	0			
537 Sauravegur	11,5		11,5	
568 Skógarnesvegur	9,1	6,7	2,4	óbreytt
575 Flugvöllur Rifí	0,8		0,8	
579 Flugv. Stykkishólmi	0,3		0,3	
591 Neðribyggðarvegur	5,6		5,6	
592 Skorravíkurvegur	1,2		1,2	
609 Fjarðarhlíðarvegur	7,9	7,9		óbreytt
611 Siglunesvegur	3,1	3,1		óbreytt
621 Mosdalsvegur	8,1	8,1		óbreytt
626 Flugvöllur Önundarf.	0,3		0,3	
638 Laugalandsvegur	3,1	3,1		óbreytt
647 Munaðarnesvegur	4,4	4,0	0,4	óbreytt
706 Núpsdalsvegur	2,5	2,5		óbreytt
712 Þorgrímsstaðadalssv.	3,2	3,2		óbreytt
(722) Vatnsdalsá hjá Undarf.	1,6		1,6	
725 Miðásavegur	2,5	2,5		óbreytt
728 Flugvallarv. Blönduósi	0,6		0,6	
758 Austurdalsvegur	14,1	14,1		óbreytt
761 Fjallsvegur	2,5	2,5		7687
766 Brimnesvegur	5,6	5,6		766 og 7760
788 Haganesvíkurvegur	5,3	5,3		óbreytt
827 Sölvadalssvegur	9,1	9,1		óbreytt
832 Vaðlaheiðarvegur	19,1	19,1		óbreytt
857 Laxárdalssv. að Halldst.	2,8		2,8	
861 Vestursandsvegur	2,3	0,3	2,0	8755
873 Flugvöllur Raufarhöfn	0,2		0,2	
922 Grófarselsvegur	5,8	5,8		óbreytt
926 Húseyjarvegur	13,0	13,0		óbreytt
942 Steinsvaðsvegur	3,8	2,0	1,8	óbreytt
955 Flugvöllur Norðfirði	0,7		0,7	
966 Flugvöllur Djúpavogi	1,4		1,4	
971 Lónsheiðarvegur	17,8		17,8	
988 Flugvöllur Öræfum	1,7	0,2	1,5	9868
Samtals	200,1	128,6	71,5	

„Sveitavegir“ kalla.

Við erum lítil þjóð í stóru og ógreiðfæru landi og samgöngur hljóta því að vera höfuðatriði fyrir samfélagið á hverju svæði. Nú hefur orðið áherslubreyting í vegamálum á síðasta áratug þar sem ofuráhersla hefur verið lögð á stórframkvæmdir og nokkra aðalvegi. Á sama tíma hafa vegir sem liggja af hringveginum setið hlutfallslega á hakanum.

Héraðsvegirnir inn til dala og út til stranda eru samgönguæðar heils atvinnuvegar. En einnig býr fjölmargt fólk í dreifbýli sem sækir vinnu um langan veg til næsta þéttbýlis og börnum er ekið í skóla. Því eru takmörk sett hvað þjóða má ungum börnum í löngum skólaakstri á slæmum vegum. Góðir akvegir eru því hreinlega grundvallarforsenda fyrir byggð víðs vegar um landið. En það hangir fleira á spýtnni. Ferðaþjónustan er ört vaxandi atvinnu-

grein og miklar vonir bundnar við hana til að treysta atvinnu til sveita. Íslendingar vilja gjarnan laða til sín ferðamenn og auglýsa náttúrufergurð landsins á erlendri grundu og þeir vilja einnig njóta hennar sjálfir. En til þess að komast að helstu náttúruperlum landsins verður oftast en ekki að keyra langar vegalengdir eftir héraðsvegum og umferð um þá er oft stríð á sumrin. Oft eru þessar leiðir líka eftirsóttar af ferðamönnum, þar á meðal hjólréiðafólki, vegna þess hvernig vegirnir liggja í landinu og allt önnur upplifun er að aka þá en mikið uppbyggðar stofnbrautir. Með fjölgun ferðamanna mun umferð um þessa vegi aukast og þar með vex þörfin fyrir uppbyggingu og endurbætur á héraðsvegnum. Góðir héraðsvegir eru því ekki sérhagsmunamál bænda heldur hluti af því að byggja Ísland upp sem ferðamannaland. Góðir vegir eru forsenda nýsköpunar í atvinnulífi til sveita.

Áætlun um uppbyggingu og slitlag á héraðsvegi.

Ástand héraðsveganna er mjög misjafnt en Vegagerðin verður að takmarka verk sín við fjárveitingar og virðist forgangsröðun að mestu miðast við flokkun vega samkvæmt vegalögum frekar en þarfi íbúa eða atvinnulífs á hverju svæði. Þannig njóta ýmsir mikilvægir tengivegir og safnvegir mjög takmarkaðrar þjónustu þótt þeir séu eina veltenging íbúa á stórum svæðum við stofnvegi. Þá er viðhald tengivega í sveitum víða afar lítið og víst er að ferðamenn færu án efa meira um þá ef ástand þeirra væri betra. Má hér nefna vegi eins og þann sem liggur út á Látrabjarg, veginn um Strandir og vegina um Hólasand og út á Melrakka-sléttu.

Mjög hallar á tengivegi og safnvegi í samanburði við stofnvegi hvað varðar uppbyggingu með lagningu bundins slitlags á síðustu árum. Flutningsmenn telja þá þróun varhugaverða og geta leitt til þess að ákveðin svæði einangrist og missi af viðskiptum og öðrum tækifærum sem tengjast umferð ferðamanna. Bundið slitlag eykur og möguleika íbúanna til að komast örugglega til og frá heimili sínu. Vel má setja sérreglur um hámarkshraða á þessum vegum til að viðhalda fullnægjandi öryggisstigi. Ferðamenn hérlendis ferðast í síauknum mæli á eigin vegum og þá oft á litlum bílum, sem þola illa lélega vegi, en einnig í vaxandi mæli á reiðhjólum. Gæði veganna og umferðaröryggi ráða því miklu um samkeppnishæfni einstakra svæða til búsetu og ferðaþjónustu. Því er lögð áhersla á að átak verði gert varðandi þessa vegi, ekki hvað síst með lagningu varanlegs og bundins slitlags.

Snjómokstur, rykbinding og viðhald héraðsvega.

Sveitarfélög hafa vegna breyttra búsetuhátta orðið að efla vegapjónustu á síðustu árum án þess að ríkið hafi aukið fjárframlög til þessara verka. Nú er algengara en áður að fólk búi í sveit en starfi jafnframt í þéttbýli og þurfi því að ferðast óhindrað nær alla daga ársins. Þá er börnum víða ekið um langan veg í skóla, m.a. vegna sameiningar sveitarfélaga, og vart bjóðandi að slíkum leiðum sé ekki haldið vel við. Þessi breyting þýðir t.d. að moka þarf þessa vegi reglulega að vetrinum, en moksturinn lýtur ýmist gamalli helmingaskiptareglu ríkis og sveitarfélags eða er alfarið á kostnað sveitarfélags og viðkomandi bónda. Þá er rykbinding á malarvegum afar brýn að sumri til. Því er nauðsynlegt að taka til endurskoðunar almenna þjónustu á þessum vegum og þá jafnframt verka- og kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga á þessum þáttum. Ljóst er að dreifbýl sveitarfélög hafa litla burði til að standa straum af auknum kostnaði við snjómokstur eða aðra vegþjónustu.

Ákvæði um skiptingu vega í flokka í vegalögum, nr. 45/1994.

Skiptingu vega í flokka er að finna í III. og IV. kafla vegalaga. Í III. kafla um þjóðvegi segir:

„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 1.000 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 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.

Tengivegir:

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 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 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.

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 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.

Landsvegir:

Til þessa vegflokks skal telja þjóðvegi sem ekki tilheyra neinum af framangreindum vegflokum. 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.“

Í vegalögum segir jafnframt:

„16. gr.

Í vegáætlun er heimilt að veita fé til greiðslu kostnaðar við eftirfarandi samgönguleiðir: götur í þéttbýli, vegi yfir fjöll og heiðar sem ekki eru þjóðvegir, vegi að bryggjum, vegi að eyðibýlum, vegi að flugvöllum sem ekki eru áætlunarflugvellir en taldir upp í flugmálaáætlun sem þjónustuvellir eða lendingarstaðir, 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 og ferjur sem ekki fullnægja skilyrðum 23. gr.

Þeir aðilar, sem sækja um og er veitt fé til framkvæmda við vegi samkvæmt þessari grein, skulu annast veghald viðkomandi vegar.

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

Ráðherra ákveður skiptingu fjárveitinga til einstakra framkvæmdaflokka að fengnum tilögum vegamálastjóra og samgöngunefndar Alþingis.

Engar skyldur hvíla á ríkissjóði vegna samgönguleiða samkvæmt þessari grein.“

Sammála um mikilvægi héraðsveganna en framkvæmdina vantar.

Á 128. löggjafarþingi lagði fyrsti flutningsmaður fram fyrirspurn til samgönguráðherra um hvort til staði að auka fjárveitingar til safn- og tengivega og jafnframt að endurskilgreina stöðu þessara vega (290. mál).

Á það var bent að rök væru hæpin fyrir þessari flokkun vega. Vegir féllu niður um flokka og jafnvel alveg af þjóðvegaskrá, t.d. ef bær færi úr byggð, þó svo vegurinn væri áfram mikilvæg samgönguæð vegna landnytja og ferðapjónustu. Sem dæmi má nefna að þegar áætlunarflug til flugvallar leggst niður fellur vegurinn að honum úr flokki þjóðvega og verður í raun einskismanns vegur þótt flugvöllurinn sé áfram sjúkraflugvöllur og þjónusti einkaflug. Í umræðu um fyrrnefnt þingmál kom fram hjá samgönguráðherra að þessi mál yrðu skoðuð fyrir gerð næstu samgönguáætlunar og að hann væri hlynntur uppbyggingu safn- og tengivega eftir því sem fjármagn gæfist til. Ekkert hefur þó bólað á þessari endurskoðun. Aðrir þingmenn sem tóku þátt í umræðu um málið, Ísólfur Gylfi Pálmason, Margrét Frímannsdóttir og Guðmundur Hallvarðsson, voru öll mjög jákvæð gagnvart athugasemdum flutningsmanns og nauðsyn þess að auka fjármagn til safn- og tengivega. Jafnframt var tekið undir nauðsyn þess að taka til endurskoðunar skiptingu og flokkun vega í vegalögum.

Ástand héraðsveganna brennur mjög á íbúunum og meðfylgjandi eru sýnishorn af þeim erindum sem þingmönnum berast vegna þeirra. Þessi hópur fólks er mjög dreifður um landið og getur því illa beitt hópþrýstingi á stjórnvöld til að fylgja málum sínum eftir. Engu að síður er hér um mikið hagsmunamál að ræða, ekki aðeins fyrir það fólk sem þetta mál snertir beint daglega heldur alla þjóðina. Ekkert er fyrirséð um það hvenær þessir safn- og tengivegir víðs vegar um landið verða komnir í viðunandi horf. Því er lagt til að gert verði raunverulegt átak í uppbyggingu safn- og tengivega, svokallaðra héraðsvega, á næstu fjórum árum.

Fylgiskjal I.

Bréf frá Ferðamálafélagi Barðastrandarsýslu.
(27. janúar 2004.)

Umdæmisskrifstofa vegamála á Vestfjörðum
Gísli Eiríksson, umdæmisstjóri
Dagverðardal,
400 Ísafjörður.

Samrit sent:
Sturlu Bððvarssyni, samgönguráðherra
Samgöngunefnd Alþingis
Bæjarstjórn Vesturbyggðar

Efni: Vegabætur á ferðamannaleiðum í og við Látrabjarg í V-Barð.

Gísli Eiríksson, umdæmisstjóri

Ferðamálafélag Barðastrandarsýslu leggur til að gert verði ráð fyrir eftirtöldum vegabótum á ferðamannaleiðum í og við Látrabjarg, á þessu ári 2004:

Afleggjari af Keflavíkurvegi að minnismarkinu í Geldingsskorardal og bílastæði

Í tilefni þess að 50 ár voru liðin frá björgunarafrekinu við Látrabjarg, var reist minnismark efst í Geldingsskorardal fyrir ofan staðinn þar sem togarinn Dhoon strandaði. Að minnismarkinu liggur ógreiðfær jeppaslóði. Þessi leið nýtur sívaxandi vinsælda ferðamanna, þrátt fyrir hversu óaðgengileg hún, enda er frá minnismarkinu auðveld gönguleið út á svokallað Bæjarbjarg, sem er hæsti og tignarlegasti hluti Látrabjargs. Bjargið ris þar hátt í 500 metra yfir sjávarmáli og sjálfsagt hvergi hægt að komast í jafn nána snertingu við náttúrukrafta og ægífegurð Bjargsins og þar.

Verði afleggjariinn gerður fær fólksbifreiðum og bílastæði við minnismarkið stækkað má segja að þar opnist auðveld leið fyrir alla ferðamanna að einhverri stórbrotnustu náttúruperlu Íslands.

Ferðamálafélag Barðastrandarsýslu leggur ríka áherslu á að ráðist verði í vegabætur á þessum stað á árinu 2004.

Afleggjari frá Lambavatni á Rauðsandi niður á Fljótabakka og bílastæði

Rauðasandur og Bæjarósinn eru einn vinsælasti ferðamannastaður V-Barð. Sviðið er rammað inn af Látrabjargi í vestri og Sjöundárhliðum í austri. Þarna er einhver besta baðströnd við Ísland, rauður sandur og ilvolgur sjórinn í vaðlinum, sannkölluð fjölskylduparadís. Aðstöðuleysið er hins vegar farið að há mjög síauknum þunga ferðamanna á staðinn. Það vantar tilfinnanlega ferðamannaveg niður að ósnum. Landeigendur sýna málinu mikinn skilning, enda er mikil bílaumferð um einkahlöð þeirra farinn að trufla og tefja vinnu þeirra t.d. við heyskap.

Lagt er til að fundinn verði góð leið frá Lambavatni niður að svokölluðum Fljótabökkum í samvinnu við ábendur á Lambavatni. Hugsanlega þarf eingöngu að breyta aðkeyrslu að einkavegi þannig að hún liggji ekki um bæjarhlað Lambvetninga. Á Fljótabakkanum má síðan útbúa bílastæði á tiltölulega auðveldan hátt.


Ferðamálafélag Barðastrandarsýslu leggur ríka áherslu á að ráðist verði í vegabætur á þessum stað á árinu 2004. Aðstöðuleysið er farið að hafa neikvæð áhrif að ferðamennsku á Rauðsandi og getur skaðað uppbyggingu ferðamála í héraðinu í heild.

Afleggjari frá tjaldsvæðinu í Breiðavík niður á Rif.

Í samvinnu við gistihúshaldara í Breiðavík er lagt til að lagður verður ferðamanna-
vegur frá tjaldsvæðinu í Breiðavík niður á rífið. Breiðavík er einn mikilvægasti
gististaðurinn í nágrenni við Látrabjarg.

*Ferðamálafélag Barðastrandarsýslu mælir með því að ráðist verði í þessar fram-
kvæmdir í samræmi við umsókn ábúenda Breiðavíkur sama efnis á þessu ári.*

Virðingarfyllt



Jóhann Ásmundsson,
Formaður Ferðamálafélags Barðastrandarsýslu

Fylgiskjal II.

Bréf frá sveitarstjórn Öxarfjarðarhrepps.
(26. febrúar 2004.)

Ágæti þingmaður Norðausturkjördæmis!

Tilfni þessa bréfs er það sem fram kemur í fundargerð sem skrifuð var á fundi sem haldinn var í 26. janúar 2004, en hann sóttu þingmenn Norðausturkjördæmis og stjórn Eyþings.

Þar kemur fram í 1. kafla – Samgöngumál og fjarskipti - að ákvæðið hefur verið að fresta framkvæmdum við Öxarfjarðarheiði fram til ársins 2005 en slíkt hefur sveitarstjórn Öxarfjarðarhrepps ekki verið tilkynnt um fyrir en nú og þá í fundargerð af áður tilgreindum fundi. Hvað þetta sérstaka mál varðar skal hér tekið fram að í lok nóvember á síðasta ári sendi undirritaður ítarlegt bréf á alla þingmenn Norðausturkjördæmis þar sem fram kemur viðhorf heimamanna í Öxarfjarðarhreppi til vegafamkvæmda á svæðinu. Bréfið endaði á orðunum:

“Ákvörðun um hvar skuli haldið áfram í þessari miklu framkvæmd sem Norðausturvegur um Öxarfjarðarheiði í Öxarfjarðarhreppi og Svalbarðshreppi er, er í höndum ykkar þingmanna.”

Nú liggur semsagt fyrir að ekkert verður gert í málunum á þessu ári og eins liggur ekkert fyrir um áform um gerð vegar að Kópaskeri, en það verður hreinlega að segjast að þetta er **með öllu óviðunandi**.

Á 188. fundi sveitarstjórnar var eftirfarandi fært til bókar um málið:

“Sveitarstjórn undrast það sem kemur fram á fundi með þingmönnum kjördæmisins þann 26. janúar varðandi frestun á framkvæmdum við vegagerð á Öxarfjarðarheiði (Hófaskarðsleið). Sveitarstjórn Öxarfjarðarhrepps lýsir yfir megnri óánægju með það að framkvæmdum við veg um Öxarfjarðarheiði skuli vera slegið á frest. Krefst sveitarstjórn þess að þær 100 milljónir sem fyrirhugaðar voru til framkvæmda verði notaðar til að halda áfram með veg út Öxarfjörð á Kópasker, þar sem að þar þarf ekki umhverfismat við framkvæmdir.”

Þessu er hér með komið á framfæri og jafnframt óskar undirritaður eftir rökstuðningi þingmanna á þessari ákvörðun og að hvort ákvörðunin sé tekin í tengslum við aðrar framkvæmdir á norður- og austurlandi en það hlýtur að vekja furðu að fyrir ári síðan var ákvæðið að flyta framkvæmdum á þjóðvegi 85, en nú ári seinna er tekin ákvörðun um frestun á einhverri nauðsynlegustu vegafamkvæmd á Norðurlandi þar sem íbúar hafa hingað til þurft að lifa við mikið afskiptaleyfi í vegamálum.

Með von um greinargóð svör innan tíðar.
Virðingarfyllt,
f.h. sveitarstjórnar Öxarfjarðarhrepps



Elvar Árni Lund

Afrit sent til:
Samgönguráðherra
Samgöngunefndar Alþingis
Stjórn Eyþings
Vegagerðin á Akureyri

Fylgiskjal III.**Bréf frá sveitarstjórn Þingeyjarsveitar.**
(19. apríl 2004.)

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi við Austurvöll

19.4.2004

Efni: Vegamál í Kinn – brú yfir Skjálfandafljót.

Á fundi sínum þann 14.4. sl. samþykkti sveitarstjórn Þingeyjarsveitar samhljóða eftirfarandi áskorun:

Sveitarstjórn Þingeyjarsveitar skorar á Alþingi að flýta smíði nýrrar brúar yfir Skjálfandafljót, á vegi nr. 85, Norðausturvegi. Jafnframt skorar sveitarstjórn á Vegagerðina að flýta hönnun brúarinnar.

Greinargerð: Brúin yfir Skjálfandafljót við Út-Kinn var byggð árið 1935. Hún er 196 m að lengd og einbreið. Var burðargeta miðuð við múgfjölda eða 400 kg á hvern fermetra. Þannig skal brúin t.d. þola það að fjórir þéttholda karlar standi á einum fermetra. Í ljósi þess að um 70 ár eru síðan brúin var gerð er rétt að vekja athygli á að hún fullnægir ekki nútímalegum kröfum um burðarþol og öryggi auk þess sem nú er komin veila í vestari landstólpa hennar. Í nokkur ár hafa verið þungatakmarkanir á brúnni og í tvö ár hafa verið þungatakmarkanir á allri leiðinni frá vegamótum við Kross að vegamótum við Tjörn. Það er óásættanlegt. Til þessa hafa þungaflutningar yfir takmörkunum þurft að fara um Fljótsheiði en sú leið er bæði lengri og getur reynst afar erfið að vetrarlagi. Þá er leiðin lífæð íbúa í Kinn sem aðalvegtenging þeirra við Húsavík.

Umferð vex sífellt á þessari leið og má til dæmis nefna að árið 2001 var meðalumferðin 433 bílar á dag og sumarumferð 627 bílar á dag en árið 2003 var meðalumferðin 482 bílar á dag en 712 bílar á dag að sumri. Umferðin hefur því aukist um 11-13% á aðeins þremur árum!

Meðalrennsli Skjálfandasljóts er um 84 m³/sek en í júní 1995 flæddi Fljótið gríðarlega og er talið að þá hafi rennslið náð um 1100 m³/sek sem var langmesta rennsli sem mælst hafði frá því mælingar hófust um 1950. Ekki mátti miklu muna að brúin léti undan flóðinu. Ekki hefur verið reiknað með stórflóðum af þessu tagi nema á 100 ára fresti en það bar hins vegar til tíðinda að nú í febrúar 2004, 9 árum síðar, varð gríðarlegt vetrarflóð sem mældist 3 sm hærra á mæli neðan Goðafoss en flóðið 1995. Þykkur ís var á Fljótinu í febrúar og myndaðist klakastífla um 2 km fyrir ofan brúna sem olli því að meginflaumurinn barst framhjá brúnni og stórskemmdi veginn að henni auk þess að valda miklum skemmdum á veginum

norður Út-Kinn að ystu bæjum. Leiða má að því líkum að brúin hefði ekki staðist álagið hefði klakastíflan myndast við hana. Með hlýnandi vetrum má gera ráð fyrir fleiri stórum vetrarflóðum af þessu tagi.

Það eru miklir hagsmunir allra íbúa hér á norðausturhluta landsins að þessi leið verði færð í nútímalegt horf og rétt er að minna á að samkvæmt fyrri áætlunum var ráðgert að gera nýja brú á þessum stað árið 2000.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,

Jóhann Guðni Reynisson
sveitarstjóri

Erindi sent:

Alþingismönnum Norðausturkjördæmis.
Samgöngunefnd Alþingis
Samgönguráðherra
Vegagerðinni á Akureyri

Fylgiskjal IV.

**Bréf frá Ingunni Guðmundsdóttur, sveitarstjóra Skeiða- og
Gnúpverjahrepps, til þingmanna Suðurkjördæmis.
(26. ágúst 2004.)**

Blessuð og sæl

Ég sendi ykkur línu til að segja ykkur frá sorgum og gleði heimamanna í Skeiða- og Gnúpverjahreppi vegna vegamála.

Ég vil byrja á að þakka þingmönnum fyrir skemmtilega heimsókn til okkar s.l. haust og vona að hún hafi veitt gagn og gleði ykkur eins og okkur.

Síðastliðið vor hófust framkvæmdir við malarvegi hér í sveit, um er að ræða tengivegi fyrir ofan veg 32. Gerð var styrking á vegunum og á að ljúka framkvæmdinni með góðu malarslitalagi. Þegar framkvæmdir hófust snemma í sumar eða vor, glóddust íbúar og aðrir vegfarendur yfir þessu þar sem löngu tímabært þótti að gera úrbætur. Hinsvegar er farið að skyggja á gleðina vegna þess hve framkvæmdir hafa dregist. Eftir að styrkingin var gerð sem þýðir að malarslitalagið vantar hafa menn keyrt á hrikalegum, grófum og holóttum vegum þarna í mestallt sumar með viðeigandi skemmdum á dekkjum og pústkerfum. (Ég er ekki að ýkja) Þessari framkvæmd er okkur sagt að ljúki fyrir lok september sem er gott en gangurinn hefði þurft að vera annar í þessari framkvæmd.

Annað verkefni er einnig í gangi sem felst í því að setja ræsi í stað ónýtrar brúar hjá Stóru Mástungu sem er gott, einnig í vegarbotum við Skáldabúðir/Laxárdal vegna snjóþyngsla skilst mér, enn fremur verður borið ofaní veginn frá Stóru Mástungu og uppað Skáldabúðum/Laxárdal.

Það var búið að vekja vonir um að það hillti undir nýjan veg sem hefur heitið „Mástunguvegur um Kálfá“. Sá vegur myndi bæta verulega samgöngur á þessu svæði. Eins og við sýndum þingmönnum okkar þá er búið að byggja hótél í Minni Mástungu og er það að hefja starfsemi sína um þessar mundir. Það skyggir á gleðina yfir frábærri uppbyggingu að veginir að hótelinu skuli vera eins og þeir eru. Í langan tíma í sumar þurfti fólk að keyra þangað löturhægt til að eyðileggja ekki bílana sína. Það eru fleiri með ferðaþjónustu í sveitinni, sem býr við svipaða og síst betri vegi s.s. Steinsholt.

Við keyrum börn í skóla daglega eftir þessum vegum, póstbíllinn, mjólkurbíllinn, fóðurbíllinn, sláturhúsbíllinn og allskonar flutningar fyrir utan akstur íbúanna til almennra starfa sinna. Við verðum að fá þetta í lag. Það er hægt að sætta sig við að hafa ekki malbik ef við hefðum góða malarvegi. Íbúar hafa komið að máli við mig nú eftir sumarleyfi og sagt sögur af ferðum sínum um landið. Í þeim sögum eru veginir heima bornir saman við eðalvegi í öðrum kjördæmum þó malarvegir séu. Ég held að röðin sé komin að okkur og sama sinnis eru þeir aðrir sem hér búa.

Við búum hér í fallegu og söguríku héraði. Það eru náttúruperlurnar Háifoss, Hjálparfoss, Gjáin og Þjórsárdalur. Það eru söguperlurnar í Þjórsárdal, bærin á Stöng og fleiri bæir sem fóru undir ösku í Heklugosi 1104. Það er dæmi um vanhöldin í vegamálum að ekki er til opinber vegur að Háafossi, heldur slóði frá Þjóðvegi 32 sem stundum er ófær vegna vatnsaga og myndi kosta töluvert að byggja „varanlega“ upp með ræsum og tilheyrandi.

Við búum hér í blómlegu landbúnaðarhéraði. Við viljum halda því í byggð. Samgöngur eru grundvallar aðstaða sem þarf til að byggð blómstri. Við erum ekki að tala um jarðgöng, ekki einusinni brýr, bara góða og vel færa vegi.

Ég skora á ykkur sem hafið fjárveitingarvaldið að sjá til þess að við fáum vegina í lag! Við munum verða í sambandi áfram og leita svara."

Fylgiskjal V.**Bréf frá sveitarfélaginu Ölfusi.**
(27. september 2004.)

Fjárlaganefnd Alþingis
Austurstræti 8-10 a
150 Reykjavík

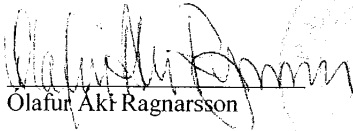
Varðar veg að Arnarbæli og í Hvammshring í Ölfusi

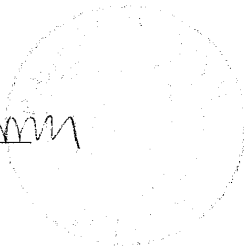
Hér með er óskað eftir því að fjárlaganefnd tryggi framlag til endurbóta á tengivegum í Ölfusi. Sérstaklega er mikilvægt að ljúka uppbyggingu og lagningu slitlags á veg í svokölluðum Hvammshring og að Arnarbæli. Vegurinn að Arnarbæli hefur ekki fengið viðhald til margra ára og er því í afar slæmu ásigkomulagi, auk þess sem á honum eru margar krappar beygjur sem þarf að lagfæra.

Arnarbæli er gömul kirkjujörð og þar er enn til staðar kirkjugarður. Þá er svæðið afar áhugavert sem útivistarsvæði.

Ölfusi 27. september 2004

Virðingarfyllst,


Ólafur Áki Ragnarsson



Samrit sent:
Vegagerðinni á Selfossi
Samgöngunefnd Alþingis
Þingmönnum Suðurkjördæmis

Fylgiskjal VI.

Bréf frá sveitarstjórn Kaldrananeshrepps.

Vegamál í Kaldrananeshreppi

Sveitarstjórn Kaldrananeshrepps vill benda þingmönnum Norðvestur kjördæmis á að ástand vega í sveitarfélaginu er mjög slæmt og vonast til að þeir við endurskoðun vegaaætlunar nú í vetur standi saman og leggi verulega fjármuni til vegabóta í Kaldrananeshreppi.

Ljúka verður uppbyggingu **Drangnesvegur nr 645** með **bundnu slitlagi** á sama hátt skal ljúka uppbyggingu **Strandavegar nr 643** frá vegamótum í Staðardal að vegamótum Drangnesvegur

Vegur um Selströnd frá Hálsgötugili að Drangnesi hefur verið í uppbyggingu í mörg ár og viljum við þakka það sem vel hefur verið gert. En fjármagn til vegarins er svo takmarkað að ekki er hægt að vinna nema mjög stutta kafla hverju sinni og þá með því að safna saman nokkurra ára fjárveitingum. Verktakar eru nú að hefja vinnu við uppbyggingu á smákafla og verður honum lokið fyrir haustið. Þessi kafla þó stuttur sé verður mikil samgöngubót en dugar bara ósköp skammt.

Það er með öllu óviðunandi að leiðinni milli Drangness og Hólmavíkur skuli oft á ári hverju vera lokað fyrir vöruflutningum, með sjö tonna öxulþungatakmörkunum auk þess að vera langtímum saman nánast ófær vegna aurbleytu og holóttis malarlitlegs.

Þá er enn eftir kaflinn á Strandavegi frá vegamótum Drangnesvegur á Selströnd, yfir Bjarnarfjarðarháls og að brúnni á Bjarnarfjarðará.

Uppbygging þessa kafla Strandavegar á það sammerkt með ýmsum öðrum vegum á Ströndum að þola enga bið, hann verður að einu drullusvaði á hverju vori og þolir varla þá fáu fjárflutningabíla sem um hann fara að hausti án þess að honum sé lokað með öxulþungatakmörkunum. Uppbygging þessa kafla nýtist öllum sem við Strandaveg búa líka íbúum Árneshrepps og er tenging ferðaþjónustu í Árneshreppi og á Laugarhóli í Bjarnarfirði við þjóðvegakerfið en þessi stutti kafla er ótrúlegur þröskuldur fyrir vaxandi ferðaþjónustu á þessu svæði. Eru mörg dæmi þess að ferðahópar sem hafa viljað koma og jafnvel átt bókaða dvöl á Laugarhóli hafi orðið að fara annað vegna þess að vegurinn leyfir ekki rútuumferð vor eða haust.

Brúin yfir Bjarnarfjarðará er nánast ónýt og lagt hefur verið til að setja sjö tonna öxulþungatakmörkun á hana sem gerir fiskflutninga frá Norðurfirði nánast óframkvæmanlega og eins er með alla aðdrætti fyrir íbúa norðan hennar. Þess má og geta að Sorpsamslag Strandasýslu mun ekki geta sinnt sorphirðu norðan Bjarnarfjarðarár eftir að sú þungatakmörkun verður komin á. Vonandi er þessi brú að komast á framkvæmdaáætlun og er það gott mál, og útlit er fyrir að henni verði fundinn staður í góðri sátt við íbúa.

Eins er með veginn frá Drangnesi norður í Bjarnarfjörð hann er enn á moldarstiginu, lokaður vegna aurbleytu þegar hann er ekki ófær vegna snjóá. Þessa leið ekur fólk til og frá vinnu og skóla á Drangnesi. Þessi leið er á vegi 645 Drangnesvegi.

Í sumar verður væntanlega lokið við uppbyggingu Strandavegar á Bólum norðan Bjarnarfjarðar með tengingu frá Illaholti að Eyjum.

Boðlegar samgöngur eru alger forsenda þess að raunhæft sé að huga að sameiningu sveitarfélaga í Strandasýslu og þó nauðsyn sé á góðum vegum frá og að þessu væntanlega sameinaða sveitarfélagi eru góðir vegir og þar með samgöngur innan þess alger forsenda til að byggð haldist.

Á síðustu árum hafa þungaflutningar á vegum í Strandasýslu aukist gríðarlega sérstaklega á Djúpvegi en hann hefur orðið að bera uppi alla þá gríðarlegu aukningu sem hefur orðið vegna þess að strandflutningar heyra nánast sögunni til og þungaflutningar eru að mestu komnir á þjóðvegina sem ekki höfðu burðargetu nema fyrir brot af því sem þeim er ætlað að bera nú, án nauðsynlegra fjármuna til viðhalds hvað þá uppbyggingar.

Það er hlutverk fjárveitingavaldsins að sjá til þess að fjármagn til vegagerðar sé þannig að Vegagerðin geti sinnt hlutverki sínu.

Sveitarstjórn Kaldrananeshrepps væntir þess að þingmenn kjördæmisins taki nú saman höndum og leggi sitt að mörkum til þess að Strandir haldist í blómlegri byggð með samgöngumannvirkjum sem þeir geta verið stoltir af að hafa átt þátt í að byggja upp.

Fylgiskjal VII.**Bréf frá ábúendum að Dæli í Víðidal.**

Efni bréfs, breyting vegar no. 715, að austanverðu í Víðidal.

Við ábúendur að Dæli í Víðidal, viljum koma eftirfarandi á framfæri:

Hér í Dæli hefur verið rekin ferðaþjónusta síðan 1988, og höfum við verið að byggja upp aðstöðu og gistirými, á undanförunum árum.

Nú um nokkurt skeið, hefur verið á teikniborðinu hjá okkur, að byggja hús með nokkrum herbergjum til að auka fjölbreytni þeirrar gistingar sem við bjóðum upp á, og svara kröfu markaðarinnar um herbergi með baði.

Í fyrra fréttum við af því, að Vegagerðin væri með áætlun um að færa veg 715, þar sem hann liggur um landið hér í Dæli, og samkvæmt þeim hugmyndum sem fyrir liggja, mun hann liggja nokkurn veginn um fyrirhugað byggingarstæði, áður nefnd húss, en við höfðum í hyggju að byrja framkvæmdir nú í vor (2005).

Þegar við förum að skoða tillögur Vegagerðarinnar, kom í ljós að við þessar framkvæmdir, myndi verða pláss fyrir áður nefnt ferðaþjónustuhús, norður af íbúðarhúsinu hér í Dæli, þar sem nú er afleggjarinn og aðkeyrsla heim að bænum, og myndi þetta jafnvel vera betri kostur, en sá áður nefndi.

Í ljósi þessa, höfum við pressað stíft á Vegagerðina um að fá svör við því, hvenær og hvort af þessum framkvæmdum verður. Þar sem við viljum gjarnan sjá veginn færðan, viljum við ekki hefja framkvæmdir, fyrr en sú ákvörðun liggur fyrir.

Einnig viljum við benda á, að vegna snjóalaga verður vegur 715, mjög fljótt ófær, hér fyrir framan og ofan ef eitthvað snjóar að ráði., þar sem hann liggur um svonefndar Dælisbrekkur, t.d. hefur hann verið lokaður síðastliðnar 2 vikur. Við erum með skólaakstur úr Víðidal (austur) og lengir þessi lokun, ferðina fyrir okkar farþega um ca ½ tíma, jafnvel meira, og þurfa þeir sem lengst sitja, að vera rúmlega 3 klst á dag í skólabílum.

Umferð hér um dalinn hefur aukist mikið undanfarin ár, vegna aukinna umsvifa í ferðaþjónustu hér hjá okkur og víðar, og ekki síður þar sem ein af aðal náttúruperlum héradisins er við þennan veg þ.e.a.s. Kolugljúfur. Hér fyrir ofan bæinn eru brekkur og blindhæðir sem við teljum að skapi slysaheattu með aukinni umferð. Hér er talsvert um hestafólk á ferð, og má telja það mestu mildi að ekki hafi orðið slys því sumir ökumenn eru alveg ótrúlega ógætnir. (Íslendingar)

Ef vegurinn verður færður niður að Víðidalsánni eins og áætlun Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir, myndu blindhæðimar hverfa, slysaheatta minnka og vegurinn myndi yfirleitt haldast fær þó talsvert snjóaði, og þar spöruðust umtalsverðar fjárhæðir, í snjósmokstri.

Við höfum verið í sambandi við vegagerðina á Sauðárkróki, þá Heimir Guðmundsson og Gunnar H. Guðmundsson, og í samvinnu við þá höfum við farið yfir væntanlegt vegstæði, sem er búið að mæla og setja út hæla fyrir.

Það er okkur mikið kappsmál að fá það á hreint hvenær (hvort) vegurinn verður færður, þar sem sú óvissa sem ríkir stendur framkvæmdum hér í Dæli fyrir þrifum, t.d. höfum við fengið tilboð í áðurgreint hús, en getum ekki svarað því vegna óvissu um vegamál.

Með bréfi þessi förum við þess á leit að þeirri óvissu verði eitt, og vonumst til að ákvörðun um framkvæmd þessa liggi fyrir sem fyrst..

Með von um skjóta og jákvæða úrlausn.

Víglundur Gunnþórsson,
Dæli 531 Hvammstangi

Sigrún Valdimarsdóttir

Fylgiskjal VIII.**Bréf frá ábúendum og eigendum jarðanna í Flókadal í Borgarfirði.
(September 2003.)**

Ábúendur og eigendur jarðanna í Flókadal Borgarfjarðarsveit í Borgarfjarðarsýslu vilja með bréfi þessu vekja athygli samgönguráðherra, alþingismanna kjördæmisins, samgöngunefndar Alþingis, sveitarstjórnarmanna Borgarfjarðarsveitar svo og embættismanna vegamálastjórnarinnar á **veginum um Flókadal í Borgarfjarðarsveit (515)** frá Borgarfjarðarbraut (50) við Varmalæk um Flókadal að Borgarfjarðarbraut aftur við Litla-Kropp.

Við leggjum áherslu á og teljum ekki hjá því komist að við næstu endurskoðun á vegaáætlun árið 2004, verði gert ráð fyrir verulegu fjármagni til vegarins í Flókadal (515) til uppbyggingar eftir því sem þörf krefur og síðan lagningu bundins slitslags á veginn. Í núgildandi vegaáætlun 2000 – 2004 er lagt fjármagn til flestra vega í Borgarfjarðarsýslu, sem senn verða allir uppbyggðir og með bundnu slitlagi nema Flókadalsvegur.

Byggðin í Flókadal hefur liðið fyrir, að vera ekki í þjóðbraut með mikilli sumarhúsabygð og þekktum ferðamannastöðum eða nærri viðurkenndri ferðamannaleið til óbyggða. Í Flókadal hefur verið lögð stund á landsbúnaðarstörf, ferðaþjónustu auk þess sem Flókdælir sinna störfum víða utan Flókadals. Vegurinn í Flókadal sýnist hafa setið á hakanum, jafnvel með gæði ofanburðar en á því virðist nú hafa orðið einhver breyting.

Við væntum jákvæðra undirtekta ráðherra og alþingismanna við ofangreindum óskum okkar um fjárframlög til Flókadalsvegar við endurskoðun vegaáætlunar svo og stuðnings sveitarstjórnar og vegamálastjórnar til framkvæmda.

Flókadal í septembermánuði 2003

Virðingarfyllst,

Árni Theodorsson
Brennistöðum

Hadís Sigrúnardóttir
Brúsholti

Benzelífr Díseld Pétur Pétursson
Eyri Geirshlíð

H. Edda Þórarinsd.
Gilljahlíð

Þóris Sigrúnardóttir
Hríssum

Þórunn Þórunn
Hæl

Eggers Guðjónsson
Litla-Krappi

Ingvar Ingvarsson
Múlastöðum

SKÓGAR-FLÓKADAL EHF
Pinn Þorgrímur
Skógum

Sigurður Jakobsson
Varmalæk

Fylgiskjal IX.

Úr bréfi frá sveitarstjórn Húnaþings vestra til fjárlaganefndar.

3. Samgöngur.

Styrkvegir. Styrkvegir í Húnaþingi vestra eru tæplega 140 km. Á yfirstandandi ári fékk Húnaþing vestra úthlutað frá Vegagerðinni kr. 2.500.000- til viðhalds styrkvega í sveitarfélaginu. Umræddir styrkvegir þarfnast á næstu árum verulegs viðhalds og því ljóst að tryggja þarf aukin framlög til þessa verkefnis.

Sveitarstjórn Húnaþings vestra leggur áherslu á að fjármunir til viðhalds styrkvega verði auknir svo unnt reynist að viðhalda vegum og vegslóðum þar sem umferð eykst ár frá ári.

Tengivegir. Húnaþing vestra er eitt atvinnu- og þjónustusvæði og því er það nauðsynlegt öllu athafnalífi að samgöngur innan þess séu greiðar og öruggar. Aukin atvinnusókn úr dreifbýli í þéttbýli á sl. árum kallar á enn frekari aðgerðir í þessum málaflokki.

Sveitarstjórn Húnaþings vestra leggur áherslu á að auknum fjármunum verði varið til uppbyggingar og viðhalds tengivega í sveitarfélaginu.

Landsvegir / fjallvegir. Í aðalskipulagi fyrir Húnaþing vestra 2002 – 2014 er Víðidalstunguheiðarvegur settur í flokk Landsvega/fjallvega úr styrkvegaflokki.

Sveitarstjórn Húnaþings vestra hefur óskað eftir því við Samgöngunefnd Alþingis og Vegagerðina að þessi breyting verði gerð og fer þess nú á leit við fjárlaganefnd að fjármunir til viðhalds vegarins verði tryggðir samhliða.

Hvammstangahöfn. Í drögum að samgönguáætlun 2005-2008 er gert ráð fyrir framkvæmdum við Hvammstangahöfn. Um er að ræða endurbyggingu á hluta Suðurbryggju á árinu 2005 og dýpkun hafnar og smábátahafnar á árinu 2007. Ofangreindar framkvæmdir eru afar mikilvægar fyrir rekstur hafnarinnar og ekki síður vegna öryggis þeirra sem um höfnina fara. Umferð um höfnina hefur aukist verulega á sl. tveimur árum og til marks um það hefur verið landað 1.329 tonnum af sjávarafla það sem af er árinu 2004 á móti 662 tonnum á öllu árinu 2003.

Sveitarstjórn Húnaþings vestra leggur áherslu á að framkvæmdir við Hvammstangahöfn verði staðfestar í Samgönguáætlun og að fjármunir til verkefnanna verði tryggðir.

Fylgiskjal X.**Úr bréfi frá hreppsnefnd Rangárbings ytra til fjárlaganefndar.**
(27. september 2004.)**3. Samgöngumál: Fjárveitingar til safn- og tengivega í dreifbýli og fjallvega ofan byggðar. Gerð reiðvega.**

Vegakerfið er lífæð hinna dreifðu byggða á Suðurlandi. Án viðunandi vega fær byggð varla þrífist í sveitum Suðurlands til langrar framtíðar. Íbúar sækja vinnu og skóla í auknum mæli daglega frá heimilum sínum í sveitunum og þurfa nauðsynlega á góðu samgöngukerfi að halda. Viðhald og uppbygging safn- og tengivega hefur verið í lágmarki mörg undanfarin ár. Mjög brýnt er að auknum fjárveitingum verði beint til þessara verkefna á Suðurlandi þegar á næsta ári.

Fjallvegir á hálendi Suðurlands hafa fengið lítið viðhald undanfarin ár þrátt fyrir að straumur ferðamanna um þetta svæði aukist verulega ár frá ári. Brýnt er, að Vegagerðin fái auknar fjárveitingar til þessa flokks vega þegar á næsta ári, svo gera megi nauðsynlegustu lagfæringar t.d. á Fjallabaksleið-syðri.

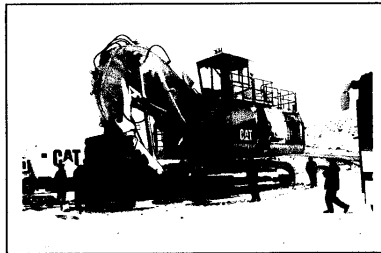
Uppbygging reiðvega er eitt af verkefnum Vegagerðarinnar. Þessu verkefni hefur ekki verið unnt að sinna af krafti á Suðurlandi í langan tíma vegna fjárskorts. Afar brýnt er, að á þessu verði tekið og má í því sambandi minna á aukin fjölda slysa á hrossum og mönnum auk tjóna á farartækjum vegna umferðar hestamanna á akvegum sem m.a. stafar af skorti á reiðvegum.

Fylgiskjal XI.

Úr bréfi frá Norður-Héraði til fjárlaganefndar.
(2004.)

Bættar vetrarsamgöngur

Kostnaður sveitarfélagsins af snjómokstri er mikill og sérstakt framlag jöfnunarsjóðs til snjómoksturs hefur verið fellt inn í önnur framlög sem kemur sér illa fyrir þau sveitarfélög þar sem snjómokstur er mikill. Enn vex þörf íbúa fyrir aukinn mokstur og bættar samgöngur allt árið, bæði vegna skólaaksturs, samgangna vegna landbúnaðar og vegna ýmissa starfa sem fólk í sveitarfélaginu stundar utan heimilis. Einnig má nefna akstur nemenda í Menntaskólann Egilsstöðum eða aðra skóla. Sveitarfélagið er viðlent og hátt hlutfall vega háð reglum um helmingamokstur. Því fer sveitarstjórn þess á leit að reglur um helmingamokstur verði endurskoðaðar með það að markmiði að allir vegir í sveitarfélaginu verði mokaðir á kostnað Vegagerðarinnar.

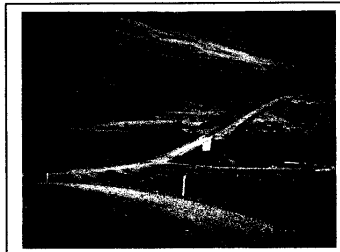


Vegagerð Norður Héraði á Jökuldal, Þjóðvegur nr 1.

Sveitarstjórn Norður – Héraðs fagnar tilkomu nýs vegar á kaflanum Biskupsháls – Vegaskarð og Vegaskarð - Langidalur sem lokið var við í haust. Sveitarstjórn hvetur til að vegarlagningu um Arnórsstaðamúla verði flýtt svo sem kostur er þannig að vegurinn Egilsstaðir Akureyri verði allur með bundnu slitlagi. Minnt er á að innan marka sveitarfélagsins á þjóðvegi númer 1. eru hættulegar einbreiðar brýr. Ekki er spurning um hvort – heldur hvenær verða alvarleg slys við þessar brýr.



Brú yfir Þjúkandaáttan við Skjöldólfsstaði
Mynd: Jónas Þór



Brú yfir Gilsa
Mynd: Jónas Þór

Breytingar á Stofnvegi við Fossvelli og bundið slitlag út Jökulsárhlið.

Sveitarstjórn Norður – Héraðs fer þess á leit að vegurinn um Jökulsárhlið verði endurbættur á næsta ári meðal annars með því að byggja nýja brú á Laxá. Sveitarstjórn telur brýnt að laga veginn og koma á hann bundnu slitlagi sérstaklega vegna ferðaþjónustuaðila og mjög aukinnar umferðar yfir Hellsheiði til Vopnafjarðar. Enn fremur telur sveitarstjórn að jarðgöng undir Hellsheiði eystri sé eina varanlega leiðin fyrir Vopnafjörð, Bakkafjörð og Þórshöfn sem völ er á til að tengjast Héraðssvæðinu betur en nú er.

Girðingar og hólkar fyrir búfé vegna nýbygginga á stofnvegum.

Sveitarstjórn Norður – Héraðs kemur á framfæri við fjárlaganefnd þeirri kröfu að girt sé með aðalvegum í sveitum landsins. Þar sem verið er að endurbyggja og gera nýja vegi verði það ófrávikjanlegur hluti verksins að girða meðfram vegum og setja hólka eða göng undir þá til umferðar fyrir búfé. Það verði gert án kostnaðarþátttöku ábúenda viðkomandi jarða. Einnig þykir sveitarstjórn það augljóst af reynslu fyrri ára að viðhald girðinga meðfram vegum þurfi að vera á hendi Vegagerðarinnar þar sem viðhaldi girðinga meðfram vegum er misjafnlega vel unnið milli bújarða.

Fjárveiting í veg á Efra – Dal

Vegna byggingar Kárahnjúkavirkjunar hefur umferð á Jökuldalsvegi efri stóraukist, bæði vegna umferðar framkvæmdaðila og vegna aukinnar ferðamennsku tilkomna vegna kynningar og skoðunar hins almenna ferðamanns á virkjunarsvæðinu. Samkomulag náðist milli sveitarstjórnar, Vegagerðarinnar og Landsvirkjunar um að styrkja veg frá vegamótum í Arnórsstaðamúla að Brú á Jökuldal og leggja hann bundnu slitlagi, a.m.k. þar sem hann fer um bæjarhlöð og hefur þeirri framkvæmd verið lokið nema breytingu á vegi um Eiríksstaðamjósund og við Þverá sem vinna er hafin við eftir útboð. Sveitarstjórn telur að rétt sé að skoða hvort ekki eigi að leggja bundið slitlag á veginn allan.

Við tilkomu Kárahnjúkavegar og brú yfir Jökulsá á Dal við Kárahnjúka hefur opnast hringleið um hálendið sem nú þegar hefur aukið möguleika ferðaþjónustunnar á svæðinu. Leggja þarf fé í endurbætur á vegi frá Brú á Jökuldal að Kárahnjúkum vestan Jökulsár og breyta honum úr aðalfjallvegi í landsveg. E.t.v. munu menn síðar hugsa um að tengja þessa leið Kverkfjallaleið og í framhald þar af vegi yfir hálendið til Reykjavíkur.

Fylgiskjal XII.

Úr bréfi frá sveitarstjórn Dalabyggðar.
(Haustið 2004.)

Vegaframkvæmdir

Sveitarstjórn Dalabyggðar leggur áherslu á að bættar samgöngur eru einn mikilvægasti þátturinn í vali manna á búsetu. Aðeins um 25% vegna í Dalasýslu eru með bundnu slitlagi. Þrátt fyrir að vegir í Dalasýslu liggi til allra átta er Dalabyggð ekki vel í sveit sett þegar vegamál eru skoðuð. Margt hefur þó áunnist á undanförunum árum og misserum.

Sveitarstjórn Dalabyggðar leggur áherslu á eftirfarandi vegaf framkvæmdir við gerð fjárlaga ársins 2005.

- Lögð er áhersla á að vegur um Svíndal verði lagður bundnu slitlagi. Bent er á mikla aukningu umferðar um Svínadal.
- Kannaðir verði flýtimöguleikar á öðrum vegtengingum inn í héraðið, svo sem veg um Skógarströnd og Laxárdalsheiði. Í þessu sambandi má benda á aukna þungaflutninga um þessa vegi.
- Lögð er áhersla á að uppbyggingu vegar frá Ásgarði að Staðarfelli (Klofningsvegur) verði flýtt eins og kostur er og hann lagður bundnu slitlagi. Þetta er gamall vegur sem þjónar mikilvægu hlutverki innan héraðs, þar má sérstaklega nefna daglegan skólaakstur og starfsemi S.Á.Á. að Staðarfelli.
- Þá leggur sveitarstjórn áherslu á sjö daga mokstur á Svínadal og aukinn snjómokstur innan héraðs þar sem fram fer daglegur skólaakstur innan sveitarfélagsins.
- Lögð er áhersla á að mikil slyshætta stafar af vegum með einbreiðu slitlagi og einbreiðum brúm. Til að draga úr slyshættu er mikilvægt að allir vegir, sem lagðir hafa verið einbreiðu slitlagi, verði lagðir tvíbreiðu slitlagi.
- Lögð er áhersla á tengingu vegar við Vestfirði. Flýtt verði ákvörðun um framtíðarveg til Vestfjarða. Sveitarstjórn Dalabyggðar mælir með vegi um Arnkötludal. Með vegi þar um væri Dalasýsla, Reykhólahreppur og Hólmavík orðið að einu atvinnu- og þjónustusvæði.

Fylgiskjal XIII.

Bréf frá Byggðasamlagi Húnavallaskóla.
(24. ágúst 2005.)

Efni bréfs: Uppbygging Reykjabrautar nr. 724 Austur Húnavatnssýslu

Á fundi Byggðasamlags Húnavallaskóla þann 24. ágúst 2005, var eftirfarandi bókun samþykkt samhljóða.

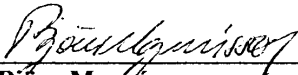
Stjórn Byggðasamlags Húnavallaskóla skorar á Vegagerðina að hefjast nú þegar handa um að styrkja Reykjabraut með það að markmiði að lagt verði á hana bundið slitlag.


Umræddur vegur svokölluð Reykjabraut, liggur frá Þjóðvegi 1 nálægt Stóru Giljá, fram hjá Húnavöllum um Orrastaðaflóa að Tindum við Svinvetningabraut. Vegurinn er grófur malarvegur sem allur ofaníbúður virðist samlagast mjög illa.

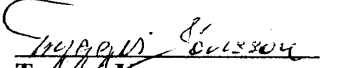
Í fyrsta áfanga verði vegurinn frá Þjóðvegi 1 að vegamótum Auðkúluvegar, lagður bundnu slitlagi

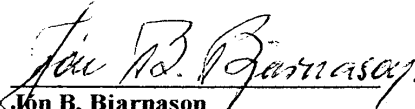
Á Húnavöllum er rekinn grunnskóli með tæplega 100 börnum og um tuttugu manna starfsliði. Þá hefur verið rekið Edduhótel á Húnavöllum mörg undanfarin sumur. Því má ljóst vera að veruleg umferð er um Reykjabraut bæði sumar sem vetur. Ástand vegarins stendur starfsemi á Húnavöllum verulega fyrir þrífum því margir ferðamenn veigra sér við að fara af malbikuðum vegi og óhreinka og jafnvel skemma bíla sína á svo stuttum vegarkafla.

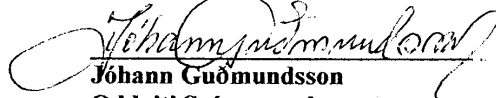
Virðingarfyllt.


Björn Magnússon
Oddviti Sveinsstaðahrepps


Erlendur G. Eysteinsson
Oddviti Torfalækjarhrepps


Tryggtur Jónsson
Oddviti Bólstaðarhlíðahrepps


Jón B. Bjarnason
Oddviti Áshrepps


Jóhann Guðmundsson
Oddviti Svinavatnshrepps

Fylgiskjal XIV.

Úr greinargerð sveitarstjórnar Eyjafjarðarsveitar til furlaganefndar.
(September 2005.)

Áhersluatriði í vegamálum.

Sveitarstjórn Eyjafjarðarsveitar telur úrbætur í vegamálum forsendur fyrir því að byggð haldist áfram í innanverðu sveitarfélaginu. Í skýrslu um vegamál, sem sveitarstjórn samþykkti í október 2004 kemur fram að þar þurfi á næstu árum að endurbyggja a. m. k. tvær brýr, sem hafa verið dæmdar ónýtar af tæknimönnum Vegagerðarinnar og er það skoðun þeirra að bygging brúnna megi ekki dragast lengur en 2 – 3 ár. Vegir á svæðinu eru mjög lélegir og sumir geta vart talist annað en ónýtir. Kostnaður við brúargerð og endurnýjun vega á umræddu svæði er talinn geta numið 570 millj. kr. og miðað við ítrustu kröfur ca. 750 millj. kr.

Úr skýrslu sveitarstjórnar Eyjafjarðarsveitar um vegamál frá október 2004.

- Stofnvegir í Eyjafjarðarsveit eru Eyjafjarðarbraut vestri að Miðbraut og Eyjafjarðarbraut eystri að Miðbraut. Miðbraut er jafnframt talin til stofnvega. Samanlögð lengd stofnvega er ca. 25 km. Stofnvegir eru allir lagðir bundnu slitlagi.
- Tengivegir eru samtals ca. 79 km, þar af með bundnu slitlagi 22 km. Sá hluti tengivegakerfisins, sem ekki er með bundnu slitlagi eða ca. 57 km, er víða í mjög bágbornu ástandi.
- Elstu tengivegir eru að stofni til frá því fyrir miðja síðustu öld, þeir eru burðarlitlir, mjóir og sums staðar snjósæknir vegna þess hversu þeir liggja lágt í landinu o. fl.
- A. m. k. þrjár brýr á tengivegunum þarf að endurnýja. Þær eru burðarlitlar og mjóar. Sú elsta var byggð árið 1913, en endurbyggð 1958. Hinar báðar eru byggðar 1933.
- Viðhald tengivega í innsta hluta sveitarfélagsins hefur verið í algjöru lágmarki árum saman. Þar er ofanburður víða litill og endurnýjun orðin mjög brýn. Ákveðnir kaflar á þessum vegum uppfylla alls ekki nútíma kröfur um samgöngumannvirki og geta vart talist annað en ónýtir. Til þessa flokks má telja Eyjafjarðarbraut vestri frá Saurbæ/Sandhólum að Halldórsstöðum/Hólsgerði og Hólaveg að meira eða minna leyti.
- Síðasta áratuginn hafa framkvæmdir við endurnýjun og endurbyggingu vega í Eyjafjarðarsveit engar verið ef frá er talin endurbygging ca. 2.8 km langs kafla á Eyjafjarðarbraut eystri sumarið 2003.
- Það er mat sveitarstjórnar að ástand vega, þar sem það er verst, geti innan tíðar farið að hafa neikvæð áhrif á atvinnurekstur og byggða- og búsetuþróun í sveitarfélaginu.
- Sveitarstjórn leggur til að endurnýjun á þeim hluta vegakerfisins, sem er endurnýjunar þurfi, fari fram á næstu 10 árum þ. e. á tímabilinu 2005 – 2014.
- Kostnaður við það verk er áætlaður kr. 1.265.0 millj. eða að meðaltali 126.5 millj. kr. á ári.
- Á þessu sama tímabili verður ekki hjá því komist að verja einhverjum fjárhæðum til viðhalds þeirra vega, sem síðast verða endurnýjaðir.

Fylgiskjal XV.**Úr bréfum til fjárlaganefndar um tengi- og safnvegi.****Úr bréfi bæjarráðs Borgarbyggðar.**
(Haustið 2005.)

2. Tengir- og safnvegir. Sameining sveitarfélaga í Borgarfirði byggir á því að samgöngur innan sveitarfélagsins séu góðar og að íbúar í dreifbýli geti nýtt sér uppbyggingu í atvinnu- málum og þjónustu í þéttbýli. Jafnframt sem góðar samgöngur eru lykilatriði í uppbyggingu ferðaþjónustu. Tengivegir í Borgarbyggð eru um 160 km. Nánast allir þessir vegir eru malarvegir og ástand þeirra er mjög misjafnt. Vegna fjölgunar nýbýla í Borgarbyggð stefnir í það að fé til viðhalds safnvega fer nánst allt í nýframkvæmdir við heimreiðar að nýbýlum. Fjármagn til að byggja upp tengi- og safnvegi í Borgarbyggð hefur verið af skornum skammti og því er afar brýnt að auka fjárveitingu til þessara vega.

Úr bréfi sveitarstjórnar Rangárbings ytra.
(27. september 2005.)

Vegakerfið er lífæð hinna dreifðu byggða á Suðurlandi. Án viðunandi vega fær byggð varla þrífist í sveitum Suðurlands til langrar framtíðar. Íbúar sækja vinnu og skóla í auknum mæli daglega frá heimilum sínum í sveitunum og þurfa nauðsynlega á góðu samgöngukerfi að halda. Viðhald og uppbygging safn- og tengivega hefur verið í lágmarki undanfarin ár. Mjög brýnt er að auknum fjárveitingum verði beint til þessara verkefna á Suðurlandi þegar á næsta ári.

Fylgiskjal XVI.*Jón Bjarnason:***Með augun full af ryki.**

(Mbl. 24. maí 2006.)

Héraðsvegirnir, „sveitavegirnir“, inn til dala og út til stranda eru samgönguæðar heils atvinnuvegar. En einnig býr fjölmargt fólk í dreifbýli sem sækir vinnu um langan veg til næsta þéttbýlis og börnum er ekið í skóla. Ferðaþjónustan er ört vaxandi atvinnugrein og miklar vonir bundnar við hana til að treysta atvinnu til sveita. Íslendingar vilja gjarnan laða til sín ferðamenn og auglýsa náttúrufergurð landsins á erlendri grund og við viljum ekki síður njóta sjálf íslenskrar náttúru. Þá má og nefna vegi að stórum sumarbústaðalöndum sem þurfa að anna mikilli umferð á vissum árstímum. Góðir sveitavegir eru því ekki sérhagsmunamál bænda heldur hluti af því að byggja Ísland upp sem ferðamannaland og á þeim byggist nýsköpun í atvinnulífi til sveita.

Rykbinding og viðhald.

Nú þegar sumarið fer í hönd verðum við ápreifanlega vör við hve margir sveitavegir hafa dregist aftur úr í viðhaldi. Veikur burður, þunnt slitlag, holur og ryk takmarka flutninga og alla umferð og gera fólk gramt í geði. Mikilvægt er því að rykbinda þessa vegi sem fyrst til að draga úr slysaþættu. Á þessum vegum eru gjarnan þröngar, einbreiðar brýr eða ræsi sem skerða enn frekar umferðaröryggið. Ferðamenn aka í síauknum mæli sjálfir um landið og þeir fyllast ótta og örvinglan þegar þeir ramba inn á malarkafli sem þeim finnst alltof mjóir og lausir í sér. Aðrir ferðast um á reiðhjólum og hjóla meira og minna í rykskýi um landið. Gæði veganna og umferðaröryggi ráða því miklu um samkeppnishæfni einstakra svæða til búsetu og ferðaþjónustu. Gera þarf átak varðandi þessa vegi og þá einnig með lagningu varanlegs og bundins slitlags þar sem því verður við komið.

Uppbygging og slitlag á sveitavegum.

Ástand og viðhald sveitaveganna er mjög misjafnt. Þannig njóta ýmsir mikilvægir sveitavegir mjög takmarkaðrar þjónustu þótt þeir séu eina vegtenging íbúa á stórum svæðum við stofnvegi. Þegar byggð leggst af á einum bæ getur vegurinn fallið úr tölu þjóðvega. Ber þá enginn ábyrgð á viðhaldi hans úr því nema helst sveitarfélagið. Engu að síður getur vegurinn verið jafn mikilvægur við nýtingu auðlinda landsins svo sem til búskapar og ferðaþjónustu. Mjög hallar á sveitavegina, hvað varðar lagningu bundins slitlags. Sú þróun er varhugaverð og getur leitt til þess að ákveðin svæði einangrist, missi af viðskiptum og öðrum tækifærum sem tengjast umferð ferðamanna. Bundið slitlag eykur og möguleika íbúanna til að komast örugglega til og frá heimili sínu. Vel má setja sérreglur um hámarksþraða á þessum vegum til að fullnægja öryggiskröfum.

Ákall um betri vegi er kosningamál til sveita.

Ástand sveitaveganna brennur mjög á íbúum til sveita. Hagkvæmni við sameiningu sveitarfélaga strandar ekki sist á lélegum samgöngum. Vegir innanhéraðs eru því eitt aðalmál kosninganna til sveita. Þessi hópur fólks er mjög dreifður um landið og getur því illa beitt hópþrýstingi á stjórnmöld til að fylgja málum sínum eftir. Þingmenn Vinstri grænna hafa látið

málefni sveitaveganna sérstaklega til sín taka. Höfum við í því skyni lagt til á Alþingi að gert verði sérstakt stórátak í uppbyggingu safn- og tengivega, svokallaðra héraðs- eða sveitavega. Góðir vegir eru forsenda samkeppnishæfrar byggðar og stækka Ísland sem ferðamannaland. Nú er svo sannarlega komin röðin að sveitavegunum.