

Innviðaráðuneytið
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík



Búðardal, 27.10.2023

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2024 – 2038 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2024 – 2028, mál nr. 315

Það er metnaðarfullt markmið að Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Öflug sveitarfélög byggjast upp á fólkinu sem býr í þeim, verðmætasköpun verður til með íbúum og framsækna þjónustu er aðeins hægt að veita ef fólk er til staðar sem stendur að baki henni. Markmiðið miðar því allt í þá átt að huga þarf að íbúum þessa lands ef það á að nást.

Nýverið staðfesti sveitarstjórn Dalabyggðar skýrslu um forgangsröðun vegaf framkvæmda í sveitarfélaginu. Sú framtíðarsýn sem kemur þar fram miðar að því að setja þarfir íbúa í forgrunn enda forgangsröðun m.a. metin út frá búsetu, akstri skólabíla, fyrirtækjarekstri, slysatíðni, ástandi vega o.s.frv. Markmið forgangsröðunar í Dalabyggð ríma vel við markmið sem fram koma í hér framlögðum drögum að samgönguáætlun þar sem byggja á upp innviði, efla sveitarfélög, verðmætasköpun og þjónustu.

Það eru ekki margir vegkaflar innan sveitarfélagsins þar sem ekki er að finna lögheimili. Í skýrslu um forgangsröðun vegaf framkvæmda í Dalabyggð er tekið saman að af þeim 129 vegköflum sem skráðir eru í sveitarfélaginu, sé að finna lögheimili við 96% skráðra vegkafla. Við langflesta vegakafla er einnig að finna atvinnurekstur í einhverri mynd. Ein sérstaða Dalabyggðar er sú að meirihluti íbúa sveitarfélagsins býr í dreifbýli þess og koma um 70% allra barna í Auðarskóla með skólabílum til skóla. Skólaakstur í Dalabyggð skiptist í 8 leiðir. Stysta leiðin er um 10 km og sú lengsta um 50 km (aðra leið). Af þessum 8 leiðum eru aðeins 2 leiðir skólabíla sem eru lausar við að aka á malarvegi að einhverju leyti eða stærstum hluta, frá upphafsstað til skóla.

Forsenda búsetu er að geta stundað heilsárs atvinnu, hvort sem það er fyrir íbúa af Skarðsströnd sem vilja sækja atvinnu í Búðardal eða ferðaþjónusta á heilsárs grundvelli um allt hérað. Þá er það

stefna stjórnvalda að reyna dreifa ferðamönnum um landið til að minnka álag og halda gæðum í upplifun þeirra. Góðar samgöngur eru lykilatriði í þessum málum, sem og forsenda þess að hægt sé að halda ferðapjónustu uppi sem atvinnuvegi árið um kring. Ef sveitarfélagið á að geta talist sem eitt atvinnusvæði þarf að huga að úrbótum á vegakerfinu innan þess.

Talnegögn Vegagerðarinnar sýna að sumardagsumferð er meiri en vetrardagsumferð á öllum vegum, eða að meðaltali 348% meiri meðalumferð á dag á tímabilinu júní - september, á vegum með tveggja stafa númer í Dalabyggð. Samkvæmt kortasjá Samgöngustofu hafa í heildina orðið 80 slys eða óhöpp innan Dalabyggðar á tímabilinu 01.01.2018 til 31.12.2022, en til allrar mildi ekkert banaslys.

Umferð í gegnum Dalabyggð hefur aukist á síðustu árum. Má þar nefna ástæður líkt og lagningu slitlags að vestan og tilkomu vegs yfir Arnkötludal, svo kallaða Þröskulda. Eftir opnun hans hefur stærstur hluti umferðar til/frá Vestfjörðum og Ströndum farið í gegnum Dalabyggð. Eins hafa þungaflutningar aukist í gegnum héraðið í tengslum við sjókvíaelði á Vestfjörðum, með tilheyrandi álagi á vegi. Allt hefur þetta haft og hefur enn áhrif á vegakerfið í sveitarfélaginu. Í Dalabyggð kemur enginn nema landleiðina, þ.e. flutningar á vörum og farþegum kemur ekki um hafnir eða með flugi og því eðlilegt að það sé tekið með þegar verið er að áætla fjármagn í samgönguáætlunum til framkvæmda í sveitarfélaginu.

Samkvæmt íbúakönnun landshlutanna sem unnin var árið 2020 af Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) í samráði við önnur landshlutasamtök eru íbúar á Vesturlandi eru ósáttir með vegakerfið. Í könnuninni var landinu skipt upp í 25 svæði og þar kemur fram að íbúar Dalabyggðar eru næst óánægðastir íbúa landsins með vegakerfið, aðeins íbúar á sunnanverðum Vestfjörðum voru ósáttari.

Á Vesturlandi eru um 14% allra vega á Íslandi, þar af eru um 3% í Dalabyggð. Samkvæmt Samgöngu- og innviðaáætlun Vesturlands frá 2021 eru aðeins 9 sveitarfélög með stærra vegakerfi en Dalabyggð, ekkert þeirra er með jafn hátt hlutfall malarvega innan sinna marka. Af 1.845 km vega á Vesturlandi voru flestir í Borgarbyggð (835 km) og síðan í Dalabyggð (402 km). Í Dalabyggð er starfsstöð Vegagerðarinnar sem þjónustar vegakerfi sem teygir sig inn í þrjú önnur sveitarfélög sem telur 564 km í heild. Þar af eru 369 km malarvegir, eða um 65%. Í landshlutanum er hlutfall malarvega eins og fyrr segir mjög hátt en um 77% tengivega og 16% stofnvega eru malarvegir.

Nú standa yfir framkvæmdir á Snæfellsnesvegi (54-22) eða svo kölluðum Skógarstrandarvegi. Um er að ræða 5,4 km framkvæmd. Í fyrirliggjandi drögum að nýrri samgönguáætlun er gert ráð fyrir eftirfarandi fjármagni til framkvæmda á Vestursvæði:

[verð gefið upp í m.kr.]	2024 – 2028	2029 – 2033	2034 – 2038
Samtals Vestursvæði	11.100	25.491	18.980

Á áætlun eru frekari framkvæmdir á Skógarströnd (Snæfellsnesvegi 54), þó með hléi frá núverandi framkvæmd allt til ársins 2027 og framkvæmdir á Vestfjarðavegi frá Reykjadalssá að Haukadalsá ekki fyrir en á tímabilinu 2034-2038.

Það er mikið högg fyrir Dalabyggð að ekki skuli koma til frekari framkvæmda á Snæfellsnesvegi í framhaldi af núverandi framkvæmdum. Sveitarfélagið leggur áherslu á að þegar fyrirséð er um lok framkvæmda á einum vegkafla fari útboð í næsta áfanga af stað, svo möguleiki sé fyrir verktaka að sjá hagkvæmni í áframhaldandi vinnu á svæðinu. Þannig verði meiri samfella í framkvæmdum sem eru á áætlun og getur það einnig leitt til að kostnaður fari frekar beint í framkvæmdina sjálfa heldur en flutning á vinnutækjum, starfsmannaðstöðu og vinnuafli.

Snæfellsnesvegur tengir Dalabyggð við sveitarfélagið Stykkishólm, á leiðinni er að finna bæði heimili og fyrirtæki en á Skógarstrandarvegi eru einnig sjö einbreiðar brýr. Skógarstrandarvegur er eini stofnvegur á Vesturlandi sem er án bundins slitlags og sá lengsti á láglandi landsins alls sem er án bundins slitlags, þar sem um 40km án slitlags standa innan Dalabyggðar, þ.e. frá endapunkt núverandi framkvæmda að mörkum sveitarfélagsins í Álftafirði.

Vegurinn er einnig vinsæll hjá ferðamönnum sem vilja geta tekið hringferð á Vesturlandi. Því miður hafa fyrirtæki þurft að banna hópferðabílum, sem og bílaleigubílum að fara um veginn vegna ástands hans og hættunar við að vegurinn beri ekki þunga/breiða bíla, að ökumenn ráði ekki við ástand vegarins og slyshættu á leiðinni.

Það er byggðarlaginu lífsnauðsynlegt að átlaðar framkvæmdir á veginum, komi í beinu framhaldi af núverandi framkvæmdum og að framkvæmdir á veginum dragist ekki. Vegurinn er meðal þeirra sem ríkir einna mest sátt um á öllu Vesturlandi að sé í forgangi á Samgönguáætlun Vesturlands, þar sem öll sveitarfélög hafa sammælt um ákveðnar áherslur í samgöngumálum.

Í drögunum er að finna yfirlit yfir tilvonandi framkvæmd við Snæfellsnesveg um Skógarströnd. Dalabyggð vill taka fram að samkvæmt yfirlitinu er ekki að sjá áætlun um þverun Álftafjarðar. Telur sveitarfélagið að þegar horft er til framtíðar eigi að líta til þverunar fjarðarins, sem er forsenda fyrir auknu samstarfi sveitarfélaga við Breiðafjörð og góðri tengingu Snæfellsness, Dala, Vestfjarða og Norðurlands.

Í tillögunni segir að í lok árs 2022 voru 651 einbreið brú í þjóðvegakerfi Íslands og fagnar sveitarfélagið því markmiði sem fram kemur í drögunum að fækka einbreiðum brúm á vegum með yfir 200 bíla meðalumferð á dag allt árið. Að sama skapi vill sveitarfélagið benda á það magn einbreiðra brúa sem er að finna innan Dalabyggðar, sem seint ná þeim viðmiðum en eru á leiðum sem mikilvægar eru íbúum sveitarfélagsins. Af því tilefni bendir Dalabyggð á að hægt væri að leggja niður ýmsar einbreiðar brýr í sveitarfélaginu, með minni tilkostnaði heldur en að byggja nýja tvíbreiða, þ.e. með því að leggja stálræsi eða svokölluð hálfbogaræsi í staðinn. Sveitarfélagið hvetur til þess að slíkar leiðir verði skoðaðar ef þær geta miðað að því að einfalda framkvæmdir og draga úr kostnaði.


Björn Bjarki Þorsteinsson
sveitarstjóri



FORGANGSRÖÐUN VEGAFRAMKVÆMDA Í SVEITARFÉLAGINU DALABYGGÐ



JÚNÍ 2023

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	2
Formáli.....	4
Inngangur.....	5
Breytingar á atvinnulífi	5
Aukið umferðarálag	5
Tölfræði.....	6
65% vega malarvegir.....	6
Íbúar Dalabyggðar vilja samkeppnishæfa innviði	6
Laxárdalsheiði mikilvæg varaleið milli landshluta	8
Forsendur forgangsröðunar.....	9
70% allra barna í sveitarfélaginu þurfa skólaakstur daglega	9
Dagleg þjónusta mikilvæg á vegum sem skólaakstur fer um.....	10
Hagkvæmri fækkun einbreiðra brúa.....	11
Talningar á umferð vantar á mikilvægum leiðum	13
Atvinnustarfsemi mjög dreifð í Dalabyggð.....	14
Betri vegir þýða jafnari dreifingu ferðamanna.....	14
Forgangsröðun Dalabyggðar.....	16
Yfirstandandi framkvæmdir	16
Snæfellsnesvegur (54-22).....	16
Laxárdalsvegur (59-11).....	16
Klofningsvegur (590-01).....	17
Næstu framkvæmdir	17
Stofnvegir	17
Vestfjarðarvegur (60-03)	17
Vestfjarðavegur (60-04)	17
Vestfjarðavegur (60-09)	18
Tengivegir	18
Klofningsvegur (590-02).....	18
Haukadalsvegur (586-01).....	19
Klofningsvegur (590-07).....	19
Héraðsvegir	20

Hörðudalsvegur eystri (581-01).....	20
Orrahólsvegur (593-01).....	20
Staðarhólsvegur (594-01)	20
Aðrar áherslur	21
Fleiri flokkar í nýframkvæmdum	21
Samvinnuvegir yrðu umbylting í vegamálum	21
Betri nýting fjármuna með samfellu í framkvæmdum.....	21
Mikilvægt að þvera Álfafjörð	21
Ófullnægjandi talningar á umferð	22
Viðbrögð við náttúruhamförum skerði ekki reglulegt framkvæmdafé	22

Formáli

Atvinnumálanefnd Dalabyggðar vann skýrslu um forgangsröðun vegaf framkvæmda í Dalabyggð vorið 2023. Skýrslan var tekin til umræðu á fundi sveitarstjórnar og staðfest á 235. fundi sveitarstjórnar þann 15. júní 2023. Sveitarstjórn Dalabyggðar þakkar atvinnumálanefnd og starfsmanni nefndarinnar fyrir þá miklu vinnu og gagnasöfnun sem í skýrslunni birtist.

Markmiðið með gerð forgangsröðunar er að setja fram raunhæfa áætlun um vegaf framkvæmdir í Dalabyggð. Vissulega væri hægt að hafa mun fleiri tillögur en hér eru lagðar fram en skýrslunni er ætlað að vera lifandi skjal sem uppfærist eftir því sem framkvæmdum vindur fram og/eða áherslur taka breytingum.

Kjörnir fulltrúar og íbúar Dalabyggðar hafa unnið að því stött og stöðugt að vekja athygli á ástandi vegakerfis í sveitarfélaginu. Það hefur m.a. verið gert með ályktunum og bókunum sveitarstjórna og nefnda, fundum, greinaskrifum, símtölum, samtölum og viðtölum um árabil. Skýrsla þessi verður verkfæri Dalabyggðar í umræðunni og von um að aðrir geti einnig nýtt sér innihald hennar.

Dalabyggð er áfram um að markmið nái fram að ganga um greiðar, öruggar, hagkvæmar, umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæða byggðaðróun. Telur Dalabyggð að forgangsröðun og áherslur sem hér koma fram miði einmitt að því að samgöngur innan sveitarfélagsins nái þeim markmiðum. Sem dæmi þá er það ekki að ástæðulausu sem Skógarstrandarvegur er orðinn nær landsþekktur fyrir það bágborna ástand sem á þeim vegi er, það er enginn áhugi eða vilji hjá sveitarfélaginu að vera þekkt fyrir lélegt vegakerfi.

Dalabyggð á mikið inni, tækifæri eru til margs konar nýsköpunar, nýrra atvinnutækifæra, blómstrandi menningarlífs og móttöku ferðamanna á ársgrundvelli. Það sést strax hvað sterkir innviði geta þýtt þegar horft er til ljósleiðaravæðingar dreifbýlis í héraðinu og þeim tengingum þriggja fasa rafmagns sem eru komnar á og verið er að vinna að. Með sterkum innviðum sér fólk að hægt er að velja sér búsetu á svæðinu, óháð öðru en vilja hvers og eins.

Það er komið að Dalabyggð í samgöngubótum!

Skýrsla þessi um forgangsröðun vegaf framkvæmda í Dalabyggð verður send innviðaráðherra, þingmönnum Norðvesturkjördæmis, umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, iðjálaganefnd Alþingis, Vegagerðinni, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi, Samgöngustofu, Byggðastofnun, Samgöngufélaginu, Samtökum ferðaþjónustunnar og sveitarsjórnnum aðliggjandi sveitarfélaga.

f.h. sveitarstjórnar Dalabyggðar

Björn Bjarki Þorsteinsson

sveitarstjóri

Inngangur

Dalabyggð er sveitarfélag sem nær frá botni Álftafjarðar að Gilsfjarðarbotni, um 2.421 km² að stærð. Íbúar í Dalabyggð voru 653 þann 1. janúar 2023 en í Búðardal, eina þéttbýliskjarna sveitarfélagsins voru 246 íbúar á sama tíma.

Atvinnulíf í Dalabyggð hefur verið einhæft, þar sem helsti atvinnuvegur er landbúnaður og þjónusta. Sveitarfélagið sjálft er ein stærsti atvinnurekandinn, þar spilar inn rekstur grunn-, leik- og tónlistarskóla (Auðarskóli), rekstur dvalar- og hjúkrunarheimilis (Silfurtún) og svo rekstur skrifstofu sveitarfélagsins.

Breytingar á atvinnulífi

Helstu breytingar á atvinnulífi í sveitarfélaginu undanfarið er hve fjölgað hefur í ferðaþjónustu og stoðþjónustu þar við, töluverður hluti þeirrar aukningar hefur orðið í dreifbýli. Sú aukning er ekki að ástæðulausu því fjöldi ferðamanna sem dvelja í Dalabyggð, heimsækja sveitarfélagið eða eiga leið hér um hefur margfaldast á síðastliðnum árum. Erlendir gestir eru nú meirihluti gesta og eins eru ferðamenn á eigin vegum (e. *self drive*) orðnir fleiri en þeir sem sækja héraðið heim í skipulögðum hópferðum. Við þetta bætist einnig ný ferðaleið um Vestfirði og Dali, svo kölluð *Vestfjarðaleið* sem opnaðist við opnun Dýrafjarðargangna í október 2020 og nýtur vaxandi vinsælda meðal ferðamanna.

Aukið umferðarálag

Umferð í gegnum Dalabyggð hefur einnig aukist á síðustu árum. Má þar nefna ástæður líkt og lagningu slitlags að vestan og tilkomu vegs yfir Arnkötludal, svo kallaða Þröskulda. Eftir opnun hans hefur stærstur hluti umferðar til/frá Vestfjörðum og Ströndum farið í gegnum Dalabyggð. Eins hafa þungaflutningar aukist í gegnum héraðið í tengslum við sjókvíaeldi á Vestfjörðum, með tilheyrandi álagi á vegi.

Allt hefur þetta haft og hefur enn áhrif á vegakerfið í Dalabyggð. Það fer ekki framhjá þeim sem ferðast um héraðið að víða er slitlag illa farið, má þar nefna ástand vegar um Hvolldal og vegar frá Haukadalsá að Breiðabólstað. Þá fara malarvegir einnig illa á aukinni umferð, ekki síst þar sem ferðamannatímabilið hefur lengst og nær nú lengra inn í vor og haust en áður, eða inn á mánuði þar sem úrkoma er meiri og eins raki í jarðvegi.

Tölfræði

Á Vesturlandi eru um 14% allra vega á Íslandi, þar af eru um 3% í Dalabyggð. Samkvæmt Samgöngu- og innviðaáætlun Vesturlands frá 2021 eru aðeins 9 sveitarfélög með stærra vegakerfi en Dalabyggð, ekkert þeirra er með jafn hátt hlutfall malarvega innan sinna marka.¹ Af 1.845 km vega á Vesturlandi voru flestir í Borgarbyggð (835 km) og síðan í Dalabyggð (402 km).

65% vega malarvegir

Í Dalabyggð er starfsstöð Vegagerðarinnar sem þjónustar vegakerfi sem teygir sig inn í þrjú önnur sveitarfélög sem telur 564 km í heild. Þar af eru 369 km malarvegir, eða um 65%. Í landshlutanum er hlutfall malarvega eins og fyrr segir mjög hátt en um 77% tengivega og 16% stofnvega eru malarvegir.

Íbúar Dalabyggðar búa einnig við það að Skógarstrandarvegur er eini stofnvegur á Vesturlandi sem er án bundins slitlags og sá lengsti á láglendi landsins alls sem er án bundins slitlags, þar sem um 40km án slitlags standa innan Dalabyggðar, þ.e. frá endapunktu núverandi framkvæmda að mörkum sveitarfélagsins í Álftafirði. Í fyrrnefndri Samgöngu- og innviðaáætlun Vesturlands kemur fram að lagt hafi verið bundið slitlag (nýlagn) á 34km á Vesturlandi á tímabilinu 2017 – 2020.

Í Dalabyggð eru um 84,5 km af héraðsvegum, þar af eru 74,8 km malarvegir, sem búa við þá sérstöðu að hafa ekki fengið fjárveitingu frá árinu 2007. Það fjármagn sem skrifað er á héraðsvegi í samgönguáætlun 2020-2034 eru stofnframlög til nýrra héraðsvega og þeirra héraðsvega sem hafa verið aflagðir en eru að koma inn að nýju. Fjármagn þetta er ekki til viðhalds núverandi héraðsvega.

Íbúar Dalabyggðar vilja samkeppnishæfa innviði

Samkvæmt íbúakönnun landshlutanna sem unnin var árið 2020 af Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) í samráði við önnur landshlutasamtök eru íbúar á Vesturlandi eru ósáttir með vegakerfið. Í könnuninni var landinu skipt upp í 25 svæði og þar kemur fram að íbúar Dalabyggðar eru næst óánægðastir íbúa landsins með vegakerfið, aðeins íbúar á sunnanverðum Vestfjörðum voru ósáttari.² Þá hefur óánægja íbúa aukist m.v. sambærilegar kannanir, sem hafa verið gerðar á Vesturlandi allt frá 2004. Þessi óánægja kom skýrt í ljós á íbúabingi árið 2022, sem haldið var vegna inngöngu Dalabyggðar inn í verkefnið *Brothættar byggðir*. Bentu íbúar ítrekað á mikilvægi

¹ Samgöngu- og innviðaáætlun Vesturlands: <https://ssv.is/wp-content/uploads/2022/08/samgonguaaetlun.21.3.skjautgafa.pdf>

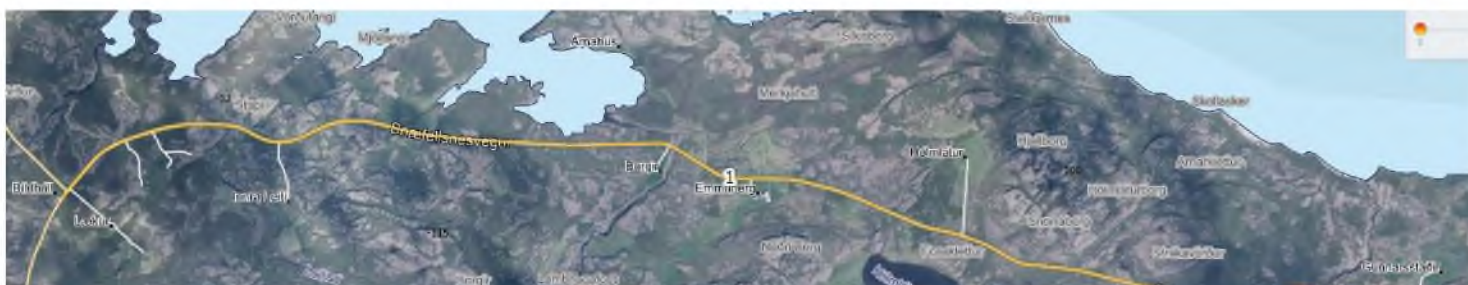
² Íbúakönnun 2020 - Íbúar og mikilvægi búsetuskilyrða: <https://ssv.is/wp-content/uploads/2021/02/Ibuakonnun-landshlutanna-2020-nidurstodur.pdf>

Þess að byggja upp vegi til að auka byggðafestu í sveitarfélaginu. Samkeppnishæfir innviðir urðu í kjölfarið eitt af fjórum meginmarkmið verkefnisins.³

Samkvæmt upplýsingum um útgjöld vegna framkvæmda, í samgönguáætlun 2020-2034⁴, er eftirfarandi fjármagn að koma til framkvæmda á Vestursvæði í heild á 1. - 3. tímabili:

[verð gefið upp í m.kr.]	1.tímabil (2020-2024)	2.tímabil (2025-2029)	3.tímabil (2030-2034)
Samtals Vestursvæði	15.560	12.160	9.550

Í fyrrnefndri samgönguáætlun stjórnvalda fyrir árið 2020-2034 er að finna eina framkvæmd innan Dalabyggðar, á vegi nr. 54 þar sem kaflar 19-22 eru innan sveitarfélagsins, þ.e. Skógarströnd frá Narfeyri að mörkum Hörðudalsvegjar vestri. Áætlað er að á þeim vegi verði lokið við 5,4 km kafla á árinu 2023. Að þessum framkvæmdum lokið verða aðeins rúmir 11 km eftir, þ.e. frá Dunkárbakka/Gunnarsstöðum að Bíldhóli þar sem ekki er slitlag, fyrir utan slitlag við bæinn Emmuberg/Steintún sem farið er að láta á sjá.



Skjáskot sem sýnir vegkafla frá lokum núverandi framkvæmda að Bíldhóli.

Í drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038⁵ sem birt var í Samráðsgátt stjórnvalda 13.06.2023 áætlað eftirfarandi á Vestursvæði:

[verð gefið upp í m.kr.]	2024 - 2028	2029-2033	2034-2038
Samtals Vestursvæði	11.100	25.491	18.980

Þar af eru frekari framkvæmdir á Skógarströnd, þó með hléi frá núverandi framkvæmd allt til ársins 2027 og framkvæmdir á Vestfjarðavegi frá Reykjadalssá að Haukadalsá ekki fyrr en á tímabilinu 2034-2038.

³ Sjá verkefnisáætlun DalaAuðs hér, þar sem meðal annars má sjá áherslur í samgöngum: https://ssv.is/wp-content/uploads/2022/09/Verkefnisaaetlun-DalaAuds_Utgafa-2022.pdf

⁴ Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034: <https://www.althingi.is/altext/150/s/1944.html>

⁵ Drög að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038: [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=3484](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=3484)

Í Dalabyggð kemur enginn nema landleiðina, þ.e. flutningar á vörum og farþegum kemur ekki um hafnir eða með flugi og því eðlilegt að það sé tekið með þegar verið er að áætla fjármagn í samgönguáætlunum til framkvæmda í sveitarfélaginu.

Laxárdalsheiði mikilvæg varaleið milli landshluta

Það er ánægjulegt að verið sé að vinna í Laxárdalsvegi (Laxárdalsheiði), frá Innstrandarvegi að sýslumörkum. Að loknum núverandi kafla sem unnið er í verða aðeins um 14 km eftir þar til Laxárdalsvegur (nr. 59) verður orðinn bundinn slitlagi. Hér er um að ræða mikið framfaraskref þar sem vegurinn er oft notaður ef Holtavörðuheiði er ófær og beina þarf umferð suður/norður. Ekki eru til skráningar um hve oft umferð er beint um Laxárdalsheiði vegna ófærðar á Holtavörðuheiði en slíkar skráningar ættu að vera partur af verklaginu þegar verið er að beina umferð annað vegna ófærðar. Vegurinn um Laxárdalsheiði er einnig mikilvæg tenging Dala, Snæfellsness og sunnanverðra Vestfjarða við Norðurland.

Þá eru 8,4 km framkvæmd áætluð á Klofningsvegi (nr.590-1) frá Vestfjarðavegi að Kýrunnarstöðum og tilboð vegna þeirrar framkvæmdar verða opnuð nú um miðjan júní. Hörðudalsvegur eystri hefur fengið viðhald af hendi starfsstöðvar í Búðardal sem felst í því að hann var styrktur og breikkaður á nokkrum stöðum ásamt því að skipt var um nokkur ræsi á leiðinni.

Forsendur forgangsröðunar

Samkvæmt samantekt úr vegaskrá 2022⁶ eru 17 kaflar undir vegum með tveggja stafa númer, 19 með þriggja stafa númer og 93 vegir með fjögurra stafa númer í Dalabyggð (sveitarfélagsnr. 3811).

Af þessum 17 köflum undir vegum með tveggja stafa númer eru aðeins 11 sem eru slitlagðir að fullu, 3 sem eru með slitlag að hluta til (þá við lögbýli á leiðinni) og 3 sem eru án alls slitlags. Þess má geta að verið er að vinna í einum af þessum köflum, þ.e. framkvæmdir við Snæfellsveg/Skógarströnd sem áður hafa verið nefndar og hafa fengið fjármagn á samgönguáætlun 2020-2034. Þegar skoðaðir eru vegir með þriggja stafa númer minnkar hlutfall slitlags, þar er aðeins einn vegkafl sem hefur slitlag að fullu, fjórir sem hafa bæði (s.s. slitlag við bæi) en 14 sem enn eru aðeins malarvegir. Hlutfall slitlags er svo enn minna þegar skoðaðir eru vegir með fjögurra stafa númer. Það ber að athuga að slitlag í þessum skilningi er ekki endilega í fullri breidd.



Mynd tekin rétt hjá Narfeyri á Snæfellsnesvegi (nr. 54)

70% allra barna í sveitarfélaginu þurfa skólaakstur daglega

Ein sérstaða Dalabyggðar er sú að meirihluti íbúa sveitarfélagsins býr í dreifbýli þess og koma um 70% allra barna í Auðarskóla með skólabílum til skóla. Það er ánægjulegt að sjá þá þróun eftir ljósleiðaravæðingu dreifbýlis að fólk sjái sér fært að flytja í Dalabyggð og stunda sín störf með aðstoð þeirrar tengingar. Það má þó ekki gleyma því að það er bundið í Barnasáttmála Sameinuðu þjóðanna að börn eigi rétt á öruggu umhverfi, öll börn eigi rétt á menntun og að ákvarðanir

⁶ Vegaskrá: <https://www.vegagerdin.is/vegakerfid/vegaskra/>

fullorðinna eigi að miða að því að gera það sem er best fyrir þau.⁷ Skólaakstur í Dalabyggð skiptist í 8 leiðir. Stysta leiðin er um 10 km og sú lengsta um 50 km (aðra leið). Af þessum 8 leiðum eru aðeins 2 leiðir skólabíla sem eru lausar við að aka á malarvegi að einhverju leyti eða stærstum hluta, frá upphafsstað til skóla.

Í svari innviðaráðherra við fyrirspurn Teits Björns Einarssonar á 153. löggjafarþing 2022–2023 um skólaakstur og malarvegi kemur fram að heildarkilómetrafjöldi daglegs skólaaksturs í Dalabyggð sé 97,6 km á malarvegi 2022–23.⁸

Dagleg þjónusta mikilvæg á vegum sem skólaakstur fer um

Einnig bendir Dalabyggðar á að þeir vegir sem skólaakstur þarf að nýta eru ekki allir skilgreindir sem vegir sem hafa eftirlit/þjónustu alla daga og hvetur til þess að slík viðmið verði endurskoðuð, í það minnsta svo eftirlit sé reglulegra yfir virka daga.



Skráning á vegum 01.06.2023 samkv. vef Vegagerðarinnar á Klofningsvegi

Í lok árs 2022 voru 651 einbreið brú í þjóðvegakerfi Íslands og fagnar sveitarfélagið því markmiði sem fram kemur í drögum að samgönguáætlun 2024-2038 að fækka einbreiðum brúm á vegum með yfir 200 bíla meðalumferð á dag allt árið. Að sama skapi vill sveitarfélagið benda á það magn einbreiðra brúa sem er að finna innan Dalabyggðar, sem seint ná þeim viðmiðum en eru á leiðum sem mikilvægar eru íbúum Dalabyggðar. Í fyrrnefndu svari innviðaráðherra við fyrirspurn Teits kemur einnig fram að á akstursleið skólabifreiða í Dalabyggð 2022-2023 séu 39 ein-breiðar brýr. Innan starfssvæðis Vegagerðarinnar í Búðardal eru sem dæmi 11 einbreiðar brýr á vegi nr. 590 og 10 einbreiðar brýr á vegi nr. 54.

⁷ Barnasáttmáli Sameinuðu þjóðanna: <https://www.barnasattmali.is/>

⁸ Svar innviðaráðherra við fyrirspurn um skólaakstur og malarvegi: <https://www.althingi.is/altext/153/s/1417.html>

Hagkvæmri fækkun einbreiðra brúa

Dalabyggð er áfram um verkefni stjórnvalda við að fækka einbreiðum brúm og vill benda á að nokkrar brýr í Dalabyggð væri hægt að leggja niður með minni tilkostnaði heldur en að byggja nýja tvíbreiða, þ.e. með því að leggja stálræsi eða svokölluð hálfbogaræsi í staðinn. Má þar nefna eftirfarandi: Á vegi nr. 59, Hólkotsá í Laxárdal, Skeggjagil í Laxárdal, Laxá á Laxárdalsheiði, á vegi nr. 55 Þverá og Hraunholtaá, á vegi nr. 585 Svínhólgil, á nr. 5845 Saurstaðagil, á vegi nr. 593 Helluá, vegur nr. 590 Nípurá, á vegi nr. 690 Kleifaá og á vegi nr. 587 Ljá.



Mynd tekin sl. vetur við einbreiða brú á Laxárdalsheiði.

Þá er einnig bent á að einbreiðar brýr eru oft farartálmi að vetri þegar snjóþyngsli hamla umferð, oftar en ekki eru þær eini staðurinn á vegkafla sem getur talist ófær. Er þetta sérstaklega mikilvæg með tilliti til varaleiða umferðar líkt og Laxárdalsheiðar og eins á þeim svæðum þar sem íbúar dreifbýlis sækja vinnu utan heimilis og þurfa að fara um einbreiðar brýr á sinni leið.



Skjáskot af kortaþekju Vegagerðarinnar þar sem m.a. eru birtar upplýsingar um einbreiðar brýr.

Í vefsjá Vegagerðarinnar má sjá slysatíðni út frá árunum 2017-2021 í kortapekju.⁹ Slysatíðni vegkafla er þar reiknuð út frá fjölda slysa á vegarkafla á milljón ekna kílómetra á ári. Ánægjulegt er að sjá lækkun slysatíðnar á flestum stöðum innan Dalabyggðar frá fyrri gögnum í vefsjónni (2012-2016). Þá var einnig skoðuð kortasjá Samgöngustofu fyrir sl. 5 ár eða tímabilið 01.01.2018 til 31.12.2022.¹⁰ Í heildina hafa orðið 80 slys eða óhöpp innan Dalabyggðar á tímabilinu en til allrar mildi ekkert banaslys.

Tegund slysa (<i>kortasjá Samgöngustofu</i>)	01.01.2018 - 31.12.2022
Banaslys	0
Alvarlegt slys	3
Slys með litlum meiðslum	13
Óhapp án meiðsla	64



Frá umferðaróhappi á Snæfellsnesvegi (Skógarstrandarvegi), 04.06.2023

Ár hvert gefur Vegagerðin út umferðartölur fyrir mest allt þjóðvegakerfið, þó yfirleitt ekki á héraðsvegum. Þessar umferðartölur eru gefnar upp sem meðaltöl fyrir ákveðna lengd innan hvers vegar m.ö.o. hvert meðaltal gildir bara fyrir ákveðna lengd innan hvers vegar, vegkafla eða stall. Þannig er tiltekin árdagsumferð (ÁDU) þ.e. meðalumferð á dag yfir árið, sumardagsumferð (SDU)

⁹ Vefsjá Vegagerðarinnar þar sem m.a. er hægt að sjá umferð, slitlag, slys og einbreiðar brýr: <https://umferd.vegagerdin.is/>

¹⁰ Vefsjá Samgöngustofu þar sem hægt er að sjá yfirlit yfir umferðarslys: <https://map.is/samgongustofa/>

þ.e. meðalumferð á dag mánuðina júní - september og vetrardagsumferð (VDU) þ.e. meðalumferð á dag mánuðina janúar - mars og desember. Hægt er að skoða þessar tölur í fyrrnefndri vefsíðu Vegagerðarinnar.

Talningar á umferð vantar á mikilvægum leiðum

Talnegögn sýna að SDU er meiri en VDU á öllum vegum eða að meðaltali 348% meiri meðalumferð á dag á tímabilinu júní - september, á vegum með tveggja stafa númer. Í yfirferð við gerð skýrslunnar kom m.a. í ljós að ekki fundust talningar fyrir m.a. Hörðudalsveg eystri (581-1) og Staðarhólsveg (594-1) en á báðum vegköflum er leið skólabíla og eins hefur byggst upp mikil ferðþjónusta þar á sl. árum og áform um enn frekari uppbyggingu sem tengist m.a. gistingu, afþreyingu og áningarstöðum.

Ef sveitarfélagið á að geta talist sem eitt atvinnusvæði þarf að huga að úrbótum á þeim leiðum þar sem ófærð og lokanir eru algengar. Forsenda búsetu er að geta stundað heilsárs atvinnu, hvort sem það er fyrir íbúa af Skarðsströnd sem vilja sækja atvinnu í Búðardal eða ferðþjónusta á heilsárs grundvelli um allt hérað.

Ekki eru teknar saman lokanir á öllum vegum/vegköflum innan Dalabyggðar og því takmörkuð gögn sem hægt var að byggja á en samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni voru lokanir, þ.e. leið merkt *ófært* á árinu 2022 eftirfarandi:

Leið nr.	Nafn leiðar	Fjöldi daga með skráningu	Klst. ófærðar
55501	Heydalur	5	64,6
55911	Laxárdalsheiði	3	32,9
56008	Svínadalur	8	69,5
55421	Heydalur - Búðardalur	1	6,9
56001	Brattabrekka	19	154,2
55905	Skarðsströnd	12	106,8
55901	Fellsströnd	2	25,8

Það eru ekki margir vegkaflar innan Dalabyggðar þar sem ekki er að finna lögheimili. Tekið var saman að af þeim 129 vegköflum sem skráðir eru í Dalabyggð, sé að finna lögheimili við 96% skráðra vegkafla. Þá vakti það athygli að nokkrir vegir sem ættu að falla undir fjögurra stafa númer voru ekki á skrá sem kölluð var út úr gögnum Vegagerðarinnar. Bæði er um að ræða vegi sem

liggja að lögbýlum þar sem ekki er föst búseta en eins að lögbýlum þar sem er nýkomin búseta að nýju (og vegur þá tekinn út á einhverjum tíma). Samkvæmt fyrirgreiðslan þá skiptir máli hvort á viðkomandi lögbýlum sé skráður ábúandi, það dugi ekki að vera með skráð lögheimili til að halda inni eða fá inn héraðsvegi á vegaskrá, ef þar er ekki búið alla jafna.

Atvinnustarfsemi mjög dreifð í Dalabyggð

Einnig var skoðuð dreifing atvinnurekstrar, þar var bæði stuðst við gögn um fyrirtækjaskráningu og eins var rekstur einyrkja tekinn með í reikninginn. Fyrirvari á fyrirtækjaskráningum er sá að tölur voru frá 2019/2020 og því gætu hafa orðið einhverjar breytingar á. Breytingar voru gerðar þar sem vitað var um t.d. tilfærslu heimilisfanga/flutning og/eða nýjan eða aflagðan rekstur. Niðurstaðan er sú að við langflesta vegakafli í Dalabyggð er að finna atvinnurekstur í einhverri mynd.



Dæmigert ástand malarvega á blautu hausti, mynd tekin á Skarðsströnd (Klofningsvegi)

Betri vegir þýða jafnari dreifingu ferðamanna

Eitt af markmiðum laga um Framkvæmdasjóð ferðamannastaða er að styðja við svæðisbundna þróun. Á vef Ferðamálastofu kemur fram að til að ná því markmiði njóta verkefni, sem sett eru inn í gildandi áfangastaðaáætlun, sérstakrar stigagjafar til viðbótar annarri stigagjöf skv. gæðaviðmiðum umsóknar við tillögugerð til styrkveitinga. Uppbygging viðhaldi og verndun ferðamannastaða og ferðamannaleiða um land allt er mikilvægur þáttur í þróun og sjálfbærni íslenskrar ferðaþjónustu sem atvinnugrein. Í Dalabyggð eru 14 verkefni á áfangastaðaáætlun Vesturlands sem dreifast um sveitarfélagið.¹¹ Þessi verkefni treysta á að gestir komist klakklaust til og frá svæðinu, eigi ánægjulega heimsókn og styðji með komu sinni við frekari uppbyggingu og hagvöxt í Dalabyggð.

¹¹ Áfangastaðaáætlun Vesturlands 2021-2023: https://indd.adobe.com/view/7f46ff6a-ff86-4119-9bbc-b05bcfeb03a3?fbclid=IwAR1dLY_icvpwfW1hNwgJZUT7bYx_sMm73uozsgJFXavFO2PP0JVfpUhKxY



Slitlag við Brautarholt rétt áður en komið er að Haukadalsá á Vestjarðarvegi 60

Þá er það stefna stjórnvalda að reyna dreifa ferðamönnum um landið til að minnka álag og halda gæðum í upplifun þeirra. Góðar samgöngur eru lykilatriði í þessum málum, sem og forsenda þess að hægt sé að halda ferðaþjónustu uppi sem atvinnuvegi árið um kring. Með tilliti til þessa er mikilvægt að horfa til þeirra vega, þar sem er að finna verkefni á áfangastaðaáætlun, um leið og uppbygging ferðaþjónustu í héraðinu í heild var höfð til hliðsjónar.

Hér að framan höfum við farið yfir forsendur fyrir forgangsröðun vegaframkvæmda í Dalabyggð. Þ.e. hvort viðkomandi vegur sé bundinn slitlagi eða ekki, hvort þar fari skólabíll um, slysatíðni, umferð á vegum, einbreiðar brýr, lokanir, lögheimili íbúa og atvinnureksturs, framkvæmdir á sl. árum, staða vega gagnvart hinu opinbera s.s. í gegnum áfangastaðaáætlun og samgönguáætlun stjórnvalda.

Hér á eftir er að finna tillögur Dalabyggðar að forgangsröðun vegaframkvæmda í sveitarfélaginu. Forgangsröðun er þannig sett upp að fyrst eru tekin fyrir þau verkefni sem verið er að vinna að eða eru að koma til framkvæmda og Dalabyggð leggur áherslu á að verði lokið. Næst er farið yfir þau verkefni sem teljast mega rökrétt framhald af fyrri framkvæmdum eða öðrum tillögum. Þeim er skipt upp í stofnvegi, tengivegi og héraðsvegi. Loks er farið yfir aðrar áherslur og tillögur í samgöngumálum sem beinast bæði að stjórnvöldum, Vegagerðinni og sveitarstjórn Dalabyggðar.

Forgangsröðun Dalabyggðar

Yfirstandandi framkvæmdir

Snæfellsnesvegur (54-22)

Áætlað er að ljúka við nýframkvæmd á Snæfellsnesvegi nr. 54 svo kölluðum Skógarstrandarvegi (Ketilsstaðir – Dunkárbakki) á árinu 2023, um er að ræða 5,4 km. Í samgönguáætlun 2020-2034 kemur fram að áætlaður heildarkostnaður við framkvæmdir á Skógarstrandarvegi (54-18 til 54-22) á gildistíma áætlunarinnar sé 4 milljarðar kr. Gert er ráð fyrir því að á fyrsta tímabili (2020–2024) fari 100 milljónir í framkvæmdir við veginn, 850 milljónir á 2. tímabili áætlunarinnar (2025–2029) og á 3. tímabili (2030–2034) 3,1 milljarður króna. Ekki hefur komið fram hvenær áætlað sé að framkvæmd við veginn verði lokið og því miður er að sjá á drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038, sem birt voru á Samráðsgátt stjórnvalda 13.06.2023, að ekki eigi að koma til framkvæmda á leiðinni, á árunum 2024-2026.

Snæfellsnesvegur tengir Dalabyggð við sveitarfélagið Stykkishólm, á leiðinni er að finna bæði heimili og fyrirtæki en á Skógarstrandarvegi eru sjö einbreiðar brýr. Vegurinn er einnig vinsæll hjá ferðamönnum sem vilja geta tekið hringferð á Vesturlandi. Því miður hafa fyrirtæki þurft að banna hópferðabílum, sem og bílaleigubílum að fara um veginn vegna ástands hans og hættunar við að vegurinn beri ekki þunga/breiða bíla, að ökumenn ráði ekki við ástand vegarins og slysaheittu á leiðinni. Það er byggðarlaginu lífsnauðsynlegt að áætlaðar framkvæmdir á veginum, komi í beinu framhaldi af núverandi framkvæmdum og að framkvæmdir á veginum dragist ekki. Vegurinn er meðal þeirra sem ríkir einna mest sátt um á öllu Vesturlandi að sé í forgangi á Samgönguáætlun Vesturlands, þar sem öll sveitarfélög hafa sammælt um ákveðnar áherslur í samgöngumálum. Framkvæmdin er mikilvæg fyrir fleiri en aðeins Dalabyggð, vegurinn er tenging við nærliggjandi sveitarfélög. Það er mjög miður að það eigi ekki að halda strax áfram að vinna að framkvæmdum á leiðinni fyrr en eftir 2026.

Laxárdalsvegur (59-11)

Í gangi er endurbygging Laxárdalsvegar nr. 59 frá sýslumörkum að Innstrandarvegi. Á vegkaflanum er einbreið brú yfir Laxá sem ekki á að endurnýja og vill Dalabyggð benda á nauðsyn þess að nýta tækifærið, fyrst verið er að vinna að veginum, til að skipta téðri brú út fyrir tvöfalda brú eða einfaldlega stóra ræsishólka.

Það er algjörlega ótækt að verið sé að greiða nær 330 milljónir fyrir framkvæmd og skorið sé niður við að afnema einbreiða brú á leiðinni, þegar stefnt er almennt að því að útrýma einbreiðum brúm á landinu. Dalabyggð er áfram um að bundnu slitlagi verði komið á allan Laxárdalsveg í framhaldi af núverandi framkvæmdum. Miðað við lengd óslitlagsbundins kafla sem eftir verður á veginum er fullkomlega raunhæft að ljúka framkvæmdum í einum áfanga. Vegurinn tengir Dalabyggð við Húnaþing vestra og er mikilvæg leið t.d. á vetrum þegar Holtavörðuheidi er ófær/lokuð, en ekki síður er um mjög mikilvæga þungaflutningsleið að ræða.

Klofningsvegur (590-01)

Endurbygging á 8,3 km löngum kafla á Klofningsvegi nr. 590-01, milli Vestfjarðarvegur og Kýrunnarstaða í Hvammssveit er á lokametrum útboðsferlis. Í kynningarskýrslu verksins kemur m.a. fram að núverandi vegur er fremur mjór malarvegur og með slæma hæðarlegu. Markmið verksins séu fyrst og fremst vegabætur til að auka umferðaröryggi og efla byggð á svæðinu. Á þeim 8,3 km sem eru undir í þessum fyrsta áfanga er búið að greina þrjár hættulegar beygjur, tvær einbreiðar brýr og tvær blindhæðir. Lýsir ástand þessa stutta vegkafla vel hvert ástand annarra kafla Klofningsvegur er og þeim varhugaverðu aðstæðum sem þar er að finna.

Því vekur furðu að vegkaflinn (590-1) sé ekki í heild undir verkinu sem boðið er út, þ.e. að framkvæmd stöðvist við Kýrunnarstaði og nái ekki að Hafnará. Telur sveitarfélagið að ef umferðaröryggi og treyst byggð séu markmið framkvæmda á því svæði, sé hvergi ástæða til að hika við áframhaldandi endurbyggingu á Klofningsvegi.

Næstu framkvæmdir

Stofnvegir

Vestfjarðarvegur (60-03)

Upphafspunktur: Gröf, endapunktur: Snæfellsnesvegur (54-23) - 11,98 km

Vegurinn liggur frá Gröf, um Reykjadalásá og um Miðdali að gatnamótum Snæfellsnesvegur. ÁDU er um 700 bílar en um 1200 þegar SDU er skoðuð. Vegurinn ber umferð sem fer um Bröttubrekku og innan sveitar í Miðdölum.

Við veginn er föst búseta og fyrirtækjarekstur, þar er m.a. að finna Rjórabúíð Erpsstaði sem er einn vinsælasti áningarstaður ferðamanna í Dalabyggð, þangað koma nær 30.000 gestir á ársgrundvelli. Margvísleg ferðaþjónusta hefur byggst upp við veginn, má þar nefna að Sauðafelli og í Árbliki ásamt því að vegurinn tengist Hlíðarvegi (585) þar sem er að finna bæði fasta búsetu og fyrirtækjarekstur, m.a. hefðbundin búskap og ferðaþjónusta.

Vegkaflinn er illa farinn frá Erpsstöðum að gatnamótum Snæfellsnesvegur, sprungur og för eftir umferð farin að myndast í slitlagi. Á vefsíðu Vegagerðarinnar eru 7 slys skráð á vegkaflann á tímabilinu 2017-2021. Vegurinn er hluti af *Vestfjarðaleiðinni* og er ekki langt frá upphafi ferðaleiðarinnar í Dölum. Á drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038 sem birt var í Samráðsgátt stjórnvalda 13.06.2023 kemur fram að fjármagn sé áætlað í Vestfjarðaveg 60-02 og 60-03, frá Reykjadalásá að Haukadalsá sem Dalabyggð fagnar mjög og leggur áherslu á að af verði.

Vestfjarðavegur (60-04)

Upphafspunktur: Snæfellsnesvegur (54-23), endapunktur: Laxárdalsvegur (59-01) - 7,97 km

Vegurinn liggur frá gatnamótum Snæfellsnesvegjar að gatnamótum Laxárdalsvegjar. ÁDU er í kringum 900 bílar en SDU nær 1500 bílum. Um er að ræða stofnveg sem ber stóran part af þeirri umferð sem á leið um Dalabyggð, þar á meðal megin þunga allrar umferðar á Vestfirði.

Á þessari leið er að finna fasta búsetu og fara skólabílar um vegkaflann. Atvinnurekstur er við vegkaflann, einna helst búrekstur en frá stofnveginum liggja leiðir að öllum heimilum og fyrirtækjum Dalabyggðar, sunnan Búðardals. Vegurinn er hluti af ferðaleiðinni *Vestfjarðaleiðin* og mikilvægur fyrir bæði íbúa og gesti sem sækja Dalina heim.

Vegurinn er illa farinn á stórum köflum, sem dæmi má nefna við mynni Haukadals um Haukadalsá, ofan við Brautarholt, ofan við Hrútsstaði og þaðan nær alla leið að gatnamótum Laxárdalsvegjar. Skemmdir á slitlagi eru bæði sprungur og holur. Á leiðinni er einbreið brú yfir Haukadalsá sem farin er að láta á sjá, m.a. eru járnabindingar í brúnni komnar upp. Í vefsíu Vegagerðarinnar eru 9 slys skráð á vegkaflann á tímabilinu 2017-2021.

Vestfjarðavegur (60-09)

Upphafspunktur: Kjartanssteinn (ræsi), endapunktur: Klofningsvegur (590-07) - 10,95 km

Vegurinn liggur um Svínadal, niður í Hvolsdal, um Saurbæ að gatnamótum Klofningsvegjar. ÁDU er um 540 en fer nær þúsund þegar horft er á SDU. Um er að ræða stofnveg sem ber þungann af umferð um Dalabyggð sem er á leið vestur á firði og norður á Strandir, sérstaklega eftir að vegur var lagður yfir Arnkötludal (Þröskuldur).

Vegurinn er sérstaklega illa farinn í Hvolsdal, slitlag mikið skemmt og holufyllingar notaðar til að halda honum færum. Ekki er langt síðan endurbætur voru gerðar á kaflanum milli Fremri-Brekku og Skriðulands en er sá kafli einna verstur á leiðinni. Í vefsíu Vegagerðarinnar er vegkaflinn rauðmerktur þegar slysatíðni er skoðuð og þar skráð 12 slys á tímabilinu 2017-2021. Vegurinn er einnig hluti af *Vestfjarðaleiðinni*, ferðaleið um Dali og Vestfirði.

Tengivegir

Klofningsvegur (590-02)

Upphafspunktur: Hafnará, endapunktur: Orrahólsvegur (593-01) - 10,55 km

Klofningsvegur er lengsti samfelldi tengivegurinn í Döllum. Á áætlun eru framkvæmdir frá Vestfjarðavegi að Kýrunnarstöðum á vegkafla 590-01, þó þær eigi ekki að ná alveg að Hafnará er skynsamlegt að hefjast handa við áframhaldandi framkvæmdir. Þá miðað við að þær nái yfir vegkafla 590-02 eða frá Kýrunnarstöðum á kafla 590-01, þar sem framkvæmd endar, að Orrahólsvegi á Fellsströnd. Um er að ræða malarveg þar sem er m.a. að finna einbreiða brú.

Vegurinn liggur um skilgreint landbúnaðarsvæði sem hefur átt undir högg að sækja þrátt fyrir að á leiðinni sé stundaður búskapur, skógrækt, þar sé föst búseta og skólabílaleið liggja þar um. Klofningsvegur í heild er einnig partur af *Vestfjarðaleiðinni* og er leiðin þar um vinsæl hjá

ferðamönnum þó á ýmsum erlendum síðum sé varað við ástandi vegarins, þá sé þar að finna ótrúlega fallegt umhverfi og útsýnið sé engu líkt. Það segir okkur að Klofningsvegur eða leiðin út fyrir strandir eins og hún er oft kölluð, eigi mikið inni. Þessi vegur er einnig hluti *Vestfjarðaleiðarinnar*.

Haukadalsvegur (586-01)

Upphafspunktur: Vestfjarðavegur (60-04), endapunktur: Smyrlahóll - 15,12 km

Vegurinn liggur frá Vestfjarðavegi um Haukadal allt fram að Smyrlahóli. Umferð um veginn þyngist nokkuð yfir sumartímann þar sem vinsæll ferðamannastaður er að Eiríksstöðum í Haukadal. Eiríksstaðir draga að þúsundir ferðamanna árlega og hafa verið starfræktir frá árinu 2000. Strax þegar starfsemi þar hófst var áætlað að byggja upp góðan veg þangað og var af því tilefni mældur upp vegurinn með Haukadalsvatni nokkur ár í röð, en aldrei varð af framkvæmdum. Má álykta að hann sé ekki síður mikilvægur menningarvegur en t.d. Steinadalsvegur (690-01) frá Vestfjarðavegi (60-10) að Ólafsdal í Gilsfirði sem er á áætlun að byggja upp.

Einungis stuttur vegaspotti er klæddur og aðeins um að ræða einbreiða klæðningu á úppbyggðum vegi, sem veldur hættu við framúrakstur og mætingu bíla. Nokkur stærri umferðaróhöpp hafa orðið á langferðabílum á veginum á þessum tíma. Vegurinn er ekki með daglega vetrarþjónustu og skýtur það skökku við, þegar um eina helstu afþreyingu ferðamanna í héraðinu er til að dreifa. Lélegar samgöngur hafa staðið starfsemi að Eiríksstöðum fyrir þrifum, þannig að ekki er hægt að halda úti starfsemi allt árið. Ástand vegarins hefur komið illa við orðspor fleiri ferðaþjónustuaðila í Haukadal. Má þá einnig nefna að hið ægífagra umhverfi sem innri hluti dalsins býður upp á er nánast ónothæfur sem aðráttarafi ferðamanna og útivistarland, þar sem vegurinn fer reglulega í sundur við svokallaða Tæpugötu.

Klofningsvegur (590-07)

Upphafspunktur: Fagradalur ytri, endapunktur: Vestfjarðavegur (60-10) - 12,81 km

Klofningsvegur er sem fyrr segir, lengsti sam-felldi tengi-veg-ur-inn í Döl-um. Vegkaflinn sem hér um ræðir liggur frá gatnamótum Vestfjarðavegar um Saurbæ, framhjá Staðarhólsdal, um Tjaldaneshlíð að Ytri-Fagradal á Skarðsströnd. Vegkaflinn er malarvegur þar sem á leiðinni er að finna þrjár einbreiðar brýr og er hann einnig nokkuð mjór. Á veginn falla björg og skrifður árlega og valda töfum og hættu.

Á leiðinni er að finna fasta búsetu og fyrirtækjarekstur en ferðaþjónusta hefur farið vaxandi á svæðinu, skólabíll ekur hluta af leiðinni. Vegurinn tengist einnig á leiðinni Staðarhólsvegi þar sem er að finna bæði búsetu og fyrirtækjarekstur, m.a. ferðaþjónustu og hefðbundin búskap. Vegkaflinn er upphaf leiðarinnar að Klofningi Skarðsstrandar megin en það er vinsæll áningarstaður ferðamanna, uppbygging að Klofningi er m.a. á áfangastaðaáætlun Vesturlands. Einnig er þessi vegur hluti *Vestfjarðaleiðarinnar*.

Héraðsvegir

Hörðudalsvegur eystri (581-01)

Upphafspunktur: Snæfellsnesvegur (54-23), endapunktur: Seljaland - 8,08 km

Vegurinn liggur frá Snæfellsnesvegi við mynni Hörðudal, inn eftir dalnum og þverar þar Hörðudals á yfir að Seljalandi, út frá veginum liggur einnig Vífildalsvegur. Þar er um að ræða malarveg þar sem er að finna einbreiða brú á leiðinni. Uppbygging vegarins og lagning slitlags væri því í beinu framhaldi slitlags á Snæfellsnesvegi 54-23.

Við veginn er að finna fasta búsetu, skólabíll ekur hluta af leiðinni og þar er einnig að finna fyrirtækjarekstur. Við veginn hefur byggst upp ferðaþjónusta á sl. árum þar sem er að finna bæði gistingu og afþreyingarmöguleika, þá eru tvö verkefni á áfangastaðaáætlun Vesturlands á svæðinu.

Orrahólsvegur (593-01)

Upphafspunktur: Klofningsvegur (590-03), endapunktur: Orrahóll - 7,62 km

Vegurinn liggur frá Klofningsvegi að Orrahól, á svokölluðum Efrbyggðarvegi yfir Helluá og Flekkudalsá. Vegurinn er malarvegur þar sem liggja tvær einbreiðar brýr. Framkvæmdin væri rökrétt framhald af framkvæmdum við Klofningsveg 590-02.

Við veginn er að finna fasta búsetu, meðal annars bú þar sem stunduð er mjólkurframleiðsla á einu nythæsta kúabúi landsins. Þar fer einnig um skólabíll og unnið er að skógrækt á svæðinu. Ástand vegarins allt frá gatnamótum við Vestfjarðarveg 60 eða Klofningsvegi 509-01 er þannig að það hefur hamlað flutningi aðfanga á svæðið og afurða frá svæðinu. Mjólkurflutningar fara um Orrahólsveg þrisvar sinnum í viku, flutningur aðfanga líkt og fóðurbætis er reglulegur auk daglegs akstur til vinnu, skóla og tómstunda. Frístundabyggð hefur einnig aukist á svæðinu með tilheyrandi umferð. Vegurinn er ekki þannig byggður að hann taki vel við umferð sértækra/stórtækra vinnuvéla og hamlar það mjög frekari uppbyggingu á svæðinu.

Staðarhólsvegur (594-01)

Upphafspunktur: Klofningsvegur (590-07), endapunktur: Kjarlaksvellir - 5,31 km

Vegurinn liggur út frá Klofningsvegi, inn Staðarhólsdal að Kjarlaksvöllum. Vegurinn er malarvegur þar sem er að finna einbreiða brú yfir Staðarhólsá við Kjarlaksvelli. Framkvæmdir á veginum og lagning slitlags væri rökrétt framhald af framkvæmdum við Klofningsveg 509-07.

Við veginn er að finna fasta búsetu, fyrirtækjarekstur og er skólabíllaleið um veginn. Mikil uppbygging hefur átt sér stað í ferðaþjónustu á svæðinu, bæði gistingu og afþreyingarmöguleikar. Má nefna þá uppbyggingu sem Sturlufélagið hefur staðið fyrir að Staðarhóli þar sem afhjúpuð verða söguskilti sumarið 2023. Hefðbundinn búskapur er einnig stundaður á svæðinu.

Aðrar áherslur

Fleiri flokkar í nýframkvæmdum

Dalabyggð hefur talað fyrir því að skoðað verði að taka upp fleiri flokka vega þegar kemur að nýframkvæmdum. Kappsmál er að hönnun vega taki fremur mið af því hvar þeir liggja, frekar en hvað evrópskir staðlar segja. Svigrúm þarf að vera til staðar til að nýta fjármagn eins og hægt er í lengdarmetra þegar kemur að nýframkvæmdum í slitlagslagningu. Má þar nefna sem dæmi þýska fyrirmynd *Landstraßen*. Þar taka hönnunarflokkar m.a. mið af staðsetningu vega, umferðarpunga, vegalengdum og almannahagsmunum.

Samvinnuvegir yrðu umbylting í vegamálum

Þá hefur Dalabyggð gefið jákvæðar umsagnir varðandi möguleika á svokölluðum samvinnuvegum, þ.e. samvinnuverkefnum um samgönguframkvæmdir. Tillaga um að opna frekar á þann möguleika til að hraða framkvæmdum er að mati sveitarfélagsins jákvæð umbylting í vegagerð fyrir sveitarfélög sem búa við tugi og jafnvel hundruð kílómetra af vegakerfi sem þarfnast aðgerða fyrr en áætlanir ríkisins gera ráð fyrir. Sú breyting sem kynnt var í frumvarpi til laga um breytingu á lögum um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir væri nýtt verkfæri fyrir sveitarfélögin, ekki aðeins til að knýja á um breytingar heldur taka þátt í þeim og vera leiðandi í uppbyggingu þessa mikilvæga byggðarmáls sem vegaf framkvæmdir eru. Sem dæmi væri Snæfellsnesvegur (nr. 54) áhugaverður kostur sem samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, bæði fyrir íbúa sem og fjárfesta.

Betri nýting fjármuna með samfelli í framkvæmdum

Dalabyggð leggur einnig áherslu á að þegar fyrirséð er um lok framkvæmda á einum vegkafla muni útboð í næsta áfanga fara af stað, svo möguleiki sé fyrir verktaka að sjá hagkvæmni í áframhaldandi vinnu á svæðinu. Þannig verði meiri samfella í framkvæmdum sem eru á áætlun og getur það einnig leitt til að kostnaður fari frekar beint í framkvæmdina sjálfa heldur en flutning á vinnutækjum, starfsmannaaðstöðu og vinnuafli.

Mikilvægt að þvera Álftafjörð

Í nýbirtum drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038 er að finna yfirlit yfir tilvonandi framkvæmd við Snæfellsnesveg um Skógarströnd. Dalabyggð vill taka fram að samkvæmt yfirlitinu er ekki að sjá áætlun um þverun Álftafjarðar. Telur sveitarfélagið að þegar horft er til framtíðar eigi að líta til þverunar fjarðarins, sem er forsenda fyrir auknu samstarfi sveitarfélaga við Breiðafjörð og góðri tengingu Snæfellsness, Dala, Vestfjarða og Norðurlands.

Ófullnægjandi talningar á umferð

Sveitarstjórn Dalabyggðar mun óska eftir umferðartalningu á þeim vegum með tveggja stafa númer þar sem talning hefur ekki farið fram sl. 2 ár (eða frá sumrinu 2021) og á vegum með þriggja stafa númer þar sem talning hefur ekki farið fram sl. 4 ár (eða frá sumrinu 2019). Leggjja þarf áherslu á að talningar fari fram á þeim tíma sem þær skulu endurspegla, þ.e. sumartalning fari fram á tímabilinu 20. júní til 20. ágúst til að endurspegla háanna tíma og þann umferðapunga sem vegirnir taka við.

Viðbrögð við náttúruhamförum skerði ekki reglulegt framkvæmdafé

Dalabyggð beinir því til innviðaráðherra að skýrt verði kveðið á um að fjármagn sem notað er til að bregðast við eftirleik náttúruhamfara, komi ekki af þeim lið sem nýttur er til almenns viðhalds á hverju starfssvæði.

Í febrúar 2022 féllu nokkur snjóflóð á veginn um Skarðsströnd (Klofningsveg), það stærsta um 100 metrar að lengd og 2 metra djúpt. Komu flóðin á vegi sem flokkast undir svokallaðan helmingamokstur, þar sem mokstur er til helminga við Vegagerðina á ábyrgð sveitarfélagsins. Í febrúar, ári síðar, 2023 fundu svo landsmenn allir fyrir áhrifum mikilla vatnavaxta og ofsaveðurs með einum eða öðrum hætti. Innan Dalabyggðar urðu m.a. aurskriður, tjón á vegakerfi, rof á ljósleiðara og foktjón. Haft var eftir upplýsingafulltrúa Vegagerðarinnar að ástandið á svæði þjónustustöðvarinnar í Búðardal hefði verið verst og menn hafi varla séð annað eins. Tjón á starfssvæði Vegagerðarinnar í Búðardal hljóp á einhverjum milljónum.

Sveitarfélagið telur það einsætt að ekki sé hægt að verja það að áætlað fjármagn sem standa á undir helsta grunn viðhaldi vegakerfisins í eins víðfeðmu sveitarfélagi og Dalabyggð, sé notað til að bregðast við óvæntum aðstæðum af völdum náttúruhamfara. Til slíkra verkefna þurfi að koma fjármagn af sérstökum sjóðum sem gagngert eru til þess ætlaðir.