

Fundur með  
Umhverfis og  
samgönguafnd  
17.11.2023





## Tengi- og héraðsvegir

- Á Norðulandi vestra er hlutfall vega með malaryfirborði um 50%, sem er það hæsta á landinu, og um þessa vegi fer fólk daglega til að sækja vinnu, skólabörnum er keyrt í skóla o.s.frv.
- Mjög víða í sveitum eru malarvegir nálægt sveitarbæjum (0-70m) sem skapar mikil óþægindi vegna ryks o.s.frv.
- Einbreiðar brýr eru á vegum, vetrarþjónusta á mælisverð t.d. er í gildi sú snilldar regla að snjómokstur Vegagerðarinnar nær bara inn að þriðja innsta bæ í hverri sveit. Þetta er Excel sparnaðaræfing sem á sér engan líkan og erfitt að sjá heilbrigð sanngirnirök í slíkri ákvarðanatöku!

# Tengi- og héraðsvegir

- Í samhengi hlutana er lagning bundins slitlags á tengivegi ekki fjárfrekar framkvæmdir og þær ættu að vera veglegur hluti árlegs framkvæmdafjármagns Vegagerðarinnar (ekki ósýnilegir pottar).
- Þetta er í flestum tilfellum hreinræktað byggðarmál og því ekki eins vel til þess fallið að vera einkaframkvæmdir og stærri framkvæmdir. Þessum framkvæmdum ætti að deila þannig að öll svæði hafi svipað magn malarvega enda ekkert svæði mikilvægara en annað hvað þetta varðar.
- Það þarf einnig að passa upp á að hlutfall malarvega sé svipað innan þeirra sveitarfélaga sem mynda umrædd landsvæði.
- Svo að það sé tekið fram er ekki sanngjarnt að bera þessa kröfu saman við fjárbörf til að halda við vegum sem þegar hafa verið malbikaðir. Það er ekki sama staða að óska eftir því að malarvegur fái bundið slitlag og að bundnu slitlagi sé haldið við.
- Á fundi sveitarfélaga á Norðurlandi vestra með Vegagerðinni nýverið þar sem samgönguáætlun var kynnt var Vegagerðin ynnt eftir því hversu langan tíma það tæki að klára lagningu bundins slitlags á svæðinu miðað við núverandi framkvæmdahraða. Svar Vegagerðarinnar var heiðarlegt en auðvitað ákveðin ágiskun, en miðað við núverandi hraða telur Vegagerðin að það mundi taka allavega 70 ár að ljúka þessu verkefni.
- **70 ár!!!**



# Af hverju er þessi munur milli landsvæða?

Landsvæði	Fjárveitingar 2024-2028	Heildarlengd vegakerfis í km	Hlutfall malarvega	Fjárveiting á km
Austurland	9.230.000.000	1.820	32%	5.071.429kr.
Norðurland eystra	5.250.000.000	2.232	28%	2.352.151kr.
Norðurland vestra	736.000.00	1.737	50%	423.719kr.
Suðurland	18.850.000.00 0	3.323	26%	5.672.565kr.
Vestfirðir	9.600.000.000	1.407	35%	6.823.028kr.
Vesturland	700.000.000	1.845	44%	379.404kr.
Samtals	44.366.000.00 0			

- Það er áleitin spurning af hverju sum svæði eru betur sett en önnur? Það er auðvitað erfitt að hafa alla í nákvæmlega sömu stöðunni og aðstæður, fjöldi fólks, dýrar framkvæmdir, öryggi o.fl. hafa að sjálfsögðu áhrif á hvað er gert á hverju svæði fyrir sig. Það má mögulega skilja að Vestfirðir leiði töfluna hvað varðar fjárveitingu á hvern km í vegakerfinu enda vogskorið og erfitt landsvæði. En af hverju þessi mikli munur?
- Það er líka hægt að snúa þessu á hvolf og spyrja af hverju eru tvö svæði sem skera sig svona gríðarlega úr hvað lág fjárframlög varðar? Fjárframlög á km í tveimur efstu svæðunum er meira en tíföld þeirra tveggja sem neðst eru. Erú einhver eðlileg rök fyrir þessum mun?
- Öll sveitarfélögin á Norðulandi vestra eru sammála um að þetta sé slíkur munur að brotið sé gegn rétti skattborgara og útsvarsgreiðenda þessara svæða og að meðalhófi sé ekki gætt af hálfu yfirvalda og Vegagerðarinnar.





## Uppbygging orkuinnviða

- Þrjár rennslisvirkjanir og Blöndulundur í rammaáætlun.
- Vegir í Svartárdal og Blöndudal engan vegin í stakk búnir til að þola þungaflutinga.
- Blönduvirkjun eina vatnsaflsvirkjun landsins þar sem ekki er hægt að keyra að stöðvarhúsi á bundnu slitlagi.
- Engar áætlanir um uppbyggingu vega á svæðinu til að tryggja uppbyggingu orkuinnviða!

# Blönduósflugvöllur

- Þetta er vel þekkt verkefni og framkvæmdinni hefur verið marglofað (eins og reyndar bundu slitlagi á tengivegum t.d. í Vatnsdal) en framkvæmdin hefur nokkrum sinnum verið færð aftar á forgangslistann og ennþá er beðið.
- Þetta er nú komið inn á áætlun 2024 og við leyfum okkur að vera bjartsýn, en fögnum ekki fyrr en það rýkur úr malbikinu ;)
- Þetta er stórt öryggisatriði og stærð verkefnisins ekki þannig að ástæða sé til að láta það velkjast í áætlunum í áratugi.



# Blönduóshöfn



- Húnabyggð er í mikilli sókn og uppbygging ferðamannaíðnaðar spilar þar stórt hlutverk.
- Það er styttra frá höfninni á Blönduósi á Hornstrandir en frá Ísafirði bara svona til að benda á dæmi um tækifæri í þessum iðnaði.
- Við og í Húnaflóa er einnig selur, hvalir, lundar o.s.frv. Með öðrum orðum höfnin er einn af lyklum þessa svæðis til að byggja upp ferðamennsku.
- Höfnin er lítil og þarfnast ekki mikils fjármagns í samhengi hlutana en hún er illa farin og þarf töluverða yfirhalningu til að hægt sé að stunda þar atvinnurekstur í ferðamennsku.

# Kjalvegur

- Húnabyggð er víðfemt sveitarfélag og nær inn á hálendið og t.d. að Hveravöllum.
- Þar er fyrrihuguð mikil uppbygging og forsenda þeirrar uppbyggingar er að samgöngur á svæðinu séu í lagi.
- Í samgönguáætlun er fyrirhugað að setja bundið slitlag sunnan megin á Kjalvegi að Kerlingafjöllum. Að engin samskipti hafi verið við Húnabyggð um þessa uppbyggingu og að engar áætlanir séu norðan megin er sérstakt og rennir stoðum undir þá skoðun að ákvörðunartaka í samgöngumálum geti verið tilviljunarkennd og gerræðisleg.
- Húnabyggð leggur áherslu á að horft verði á uppbyggingu Kjalvegur í heild sinni sunnan frá og að Seyðisá þar sem vegurinn er nú þegar uppbyggður.
- Hugmyndir um að þessi framkvæmd verði í einkaframkvæmd er möguleiki sem Húnabyggð list ekki illa á.





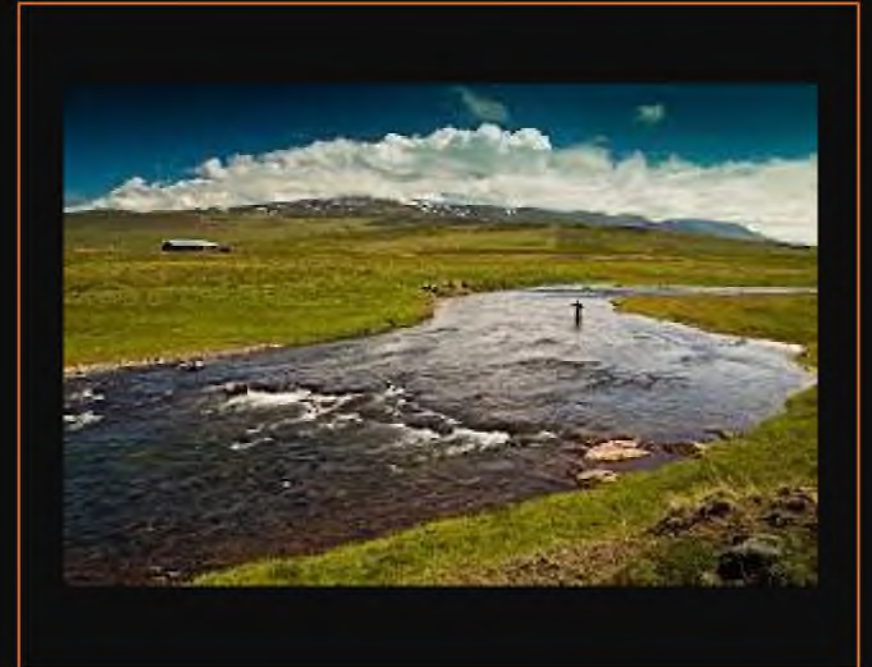


# Húnavallaleið

- Það deilir engin um að framkvæmdin mun stytta þjóðveg 1 en á kostnað hvers?
- Fyrir það fyrsta virðist engin tilfinning fyrir umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar vera fyrir hendi en hún myndi fara yfir mjög viðkvæmt votlendi og raska svæði við tvær mikilvægar ár svæðisins (Laxá á Ásum og Fremri Laxá).
- Brúa þyrfti þrjár ár á leiðinni sem hefur mikinn kostnað í för með sér og vandséð hvernig fara ætti á umhverfisvænan hátt í gegnum svæðið við Laxárvatn og Svínavatn.
- Framkvæmdin væri ekki að leggja aðra vegi af heldur væri hrein viðbót við vegakerfið og því um að ræða mjög neikvæð umhverfisáhrif.
- Því hefur verið haldið fram að þetta sé eitt hagkvæmasta samgönguverkefni sem hægt er að fara í. Það er ljóst að umhverfisáhrif hafa ekki verið reiknuð með sem er algjörlega úr takti við nútíma kröfur samgönguframkvæmda.
- Öryggisáhrif framkvæmdarinnar eru neikvæð þar sem nýr vegkaflí færi að hluta um fjallveg (Axlaröxl) og Orrastaðaflóa en bæði svæðin eru víðsjárverð í suðvestanáttum sem eru algengar á vetrum á þessu svæði.
- Leiðin um Langadal væri styttn en ennþá þyrfti að fara um stærsta hluta Langadals og öryggi því ekki að neinu leiti tryggt á þeim vegkafla.
- Vegurinn er nú allur á láglandi, en nýjar hugmyndir myndu hækka veginn upp í Vatnsdalsfjallið við Axlaröxl á þeim stað sem þegar hafa verið tvö rútuslys á síðustu misserum. Þessi framkvæmd hefði því neikvæð áhrif á öryggi vegfarenda.

# Húnavallaleið

- Þessi framkvæmd er ekki inn á samgönguáætlun og Húnabyggð krefst þess að þetta mál verði látið niður falla og að ráðamenn sjái sóma sinn í því gæta hagsmuna landsmanna á ábyrgan og skynsaman hátt.
- Það væri til að æra óstöðugan að telja upp þær samgöngubætur á Þjóðvegi 1 og annarsstaðar t.d. á Vestfjörðum og Austfjörðum þar sem takmörkuðum fjármunum samgöngumála væri betur varið en í þessa framkvæmd.
- Ef horft er eingöngu á kaflann milli Reykjavíkur og Akureyrar eru nokkur stór verkefni sem væru mun mikilvægari eins og t.d. Sundabraut, lausn á Holtavörðuheidi (mögulega um Bröttubrekku og göng undir Hrútafjörð), göng í gegnum Tröllaskaga (losna við Öxnadalsheiði), göng undir Eyjafjörð áður en komið er að Akureyri o.fl.
- Það skýtur líka skökku við að slíkar framkvæmdir geti verið ræddar af einhverri alvöru á meðan ástand vega í Húnabyggð og öllu Norðurlandi vestra er eins og það er í dag.
- Þjóðvegur er eins og nafnið gefur til kynna vegur fyrir þjóðina en ekki hraðbraut. Þetta eru tveir ólíkir hlutir og sérstakt að það sé ekki skilningur fyrir því.



# Vöxtur og uppbygging

- Norðurland vestra og Húnabyggð ekki síst eru brothætt svæði sem vinna að því hörðum höndum að ná vopnum sínum til þess að hægt sé að efla samfélagið og nærliggjandi samfélög og gera daglegt líf íbúa bærilegt.
- Þessi umræða hefur neikvæð áhrif á atvinnu-uppbyggingu í sveitarfélaginu og hefur staðfest áhrif á fjárfesta sem hingað vilja koma og byggja upp atvinnustarfsemi.
- Það er erifitt að setja nógu sterk orð á það hversu mikið við mótmælum þessum hugmyndum þar sem þetta truflar þá stefnumótun sem svæðið er í og kyndir undir getgátur og tröllasögur um að við fáum engu ráðið um þá framtíð sem við viljum skapa
- Það færi mun betur á því að fólk með sterkar skoðanir á samgöngumálum einbeiti sér að framkvæmdum á eigin svæðum (af nógu er að taka) og sýni fólki þá kurteisi að eiga samtál við heimafólk og framkvæmdarvald annarra svæða áður en mál eru tekin fyrir á alþingi.
- Það er eitt að hafa skoðun og skrifa greinar um samgöngumál í fjölmiðlum eða á samfélagsmiðlum en allt annað að flytja mál fyrir löggjafarvaldi Íslendinga.

