

Innviðaráðuneytið  
Sölvhólsögötu 7  
101 Reykjavík

Húnaþingi vestra, 31. júlí 2023  
Mál nr. 2307043

## **Efni: Umsögn um drög að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038**

Í samráðsgátt stjórnvalda eru til umsagnar drög að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038, mál nr. 112/2023.

Ástæða er til að þakka metnaðarfulla vinnu innviðaráðuneytis við samhæfingu stefna í málaflokkum þess sem mun að líkum leiða til aukinnar samlegðar og bættrar nýtingar fjármuna. Að því sögðu fara hér á eftir athugasemdir og ábendingar Húnaþings vestra við framlögð drög að samgönguáætlun.

### **Markmið, áherslur og aðgerðir áætlunarinnar**

Þeim áherslum sem fram koma í tengslum við markmið um jákvæða byggðaðþróun er fagnað (bls. 4). Í þeim er meðal annars tilgreint að markvisst verði unnið að lagningu bundins slitlags á tengivegi til að styðja við atvinnu- og byggðaðþróun og auðvelda skólaakstur á svæðum sem nú búa við malarvegi. Þar kemur fram að við forgangsröðun framkvæmda við tengivegi verði litið til fleiri þátta en umferðartalna einvörðungu sem hefur verið baráttumál sveitarfélagsins um nokkurt skeið. Meðal annars er skólaakstur tilgreindur sem og óskir sveitarfélaga. Þessu ber að fagna. Í Húnaþingi vestra er skólaakstur mikill og flestar leiðir fara um malarvegi einhvern, ef ekki stærstan, hluta akstursleiðanna. Hvað óskir sveitarfélaganna varðar eru því miður dæmi um að þær hafi verið hunsaðar við forgangsröðun framkvæmda og sérstakt ánægjuefni að sá þáttur verði hluti af verklagi við ákvörðun um forgang verkefna. Í því sambandi er bent á ítarlega [Samgöngu- og innviðaaætlun Norðurlands vestra](#) sem gefin var út af Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra á árinu 2022. Í áætluninni koma fram óskir sveitarfélaganna í landshlutanum hvað forgangsröðun verkefna varðar, sameiginleg áhersluatriði þeirra ásamt áhersluverkefnum einstaka sveitarfélaga.

Fyrirheitum um eflingu almenningsamgangna er einnig fagnað, einkum samgangna innan vinnusóknarsvæða sem hafa verið afar takmarkaðar á Norðurlandi vestra. Húnaþing vestra lýsir sig tilbúið til samstarfs við Vegagerðina um leit að lausnum við eflingu þeirra en leggur áherslu á að kostnaður við rekstur almenningsamgangna er á höndum hins opinbera og að hann verði það áfram.

Í kaflanum um markmið um öryggi í samgöngum er fjallað um áningar- og hvíldarstaði við þjóðvegi og sett fram aðgerð um að gerð verði úttekt á þessum stöðum (bls. 6). Í þessu sambandi er bent á mikilvægi þess að áningarstaður við gatnamót Hvammstangavegar (72) og hringveggar við Norðurbraut verði stækkaður til að auka öryggi vegfaranda. Auk þess að vera áningarstaður er þar stoppistöð fyrir almenningsvagna og heimamenn nýta planið jafnframt til að geyma bíla þegar safnast er saman til ferðalaga í anda vistvænna samgangna. Planið er fyrir löngu orðið alltof lítið.

Í kaflanum um markmið um jákvæða byggðaðþróun (bls. 8) er fjallað um endurskoðun og rýni á hönnunarforsendum við uppbyggingu og lagningu bundins slitlags á umferðaminni vegi. Er þessu markmiði fagnað sérstaklega enda hefur sveitarfélagið um nokkurt skeið lagt áherslu á mikilvægi þessa. Ítrustu kröfur erlendis frá eiga ekki endilega við á umferðaminnstu vegum. Með því að slá af kröfum, án þess að öryggi sé ógnað, má að líkum leggja fleiri kílómetra slitlags. Áhersla þessi er einnig sett fram í fyrrgreindri Samgöngu- og innviðaaætlun Norðurlands vestra.

### **Fyrirhugaðar framkvæmdir í Húnaþingi vestra**

Í sundurliðun framkvæmda vegáætlunar 2024-2038 er fjallað um einstaka verkefni sem áætlað er að ráðast í. Um langt árabíl hefur Vatnsnesvegur (711) verið eitt helsta áhersluatriði sveitarfélagsins í samgöngumálum. Í áætluninni er gert ráð fyrir að til framkvæmdarinnar verði varið 7.300 milljónum á gildistíma hennar eða 300 milljónum árið 2027, 426 milljónum á árinu 2028 og 6.574 milljónum á árunum 2029-2033. Þó sveitarfélagið fagni því að heildarframkvæmdin sé á áætluninni með jafn skýrum hætti er þó bent á að áætlunin gerir ekki ráð fyrir að framkvæmdum við veginn verði lokið fyrir en eftir

10 ár. Það þýðir að skólabörn sem hefja skólagöngu næsta haust munu að öllum líkindum einhver þurfa að fara um malarveg í skólabíl alla sína skólagöngu. Jafnframt mun þessi áratugur skipta miklu máli ef litið er til atvinnuuppbyggingar í sveitarfélaginu auk þeirra óþæginda íbúa sem af ástandi vegarins hljóttast. Þessum þáttum eru gerð ítarleg skil [í greiningu Háskólans á Akureyri sem unnin var á vordögum 2023](#). Þar er lagt mat á áhrif og þörf á endurbyggingu Vatnsnesvegjar með tilliti til samfélagsáhrifa. Meðal annars eru eftirfarandi þættir tilgreindir sem rök fyrir mikilvægi uppbyggingar vegarins:

- Stóraukin umferð ferðamanna sem eykur álag og slit á veginum.
- Aukning sólarhringsúrkomu á Vatnsnesi sem gerir viðhald vegarins erfiðara en ella.
- Vanþekking ferðamanna á akstri við þær aðstæður sem vegurinn býður upp á sem gerir það að verkum að slyshætta eykst og íbúar verða fyrir miklum töfum á akstri um veginn. Dæmi eru um að ferðatími heimamanna tvöfaldist á milli árstíða þegar lítil ferðamannaumferð er samanborið við þegar ferðamenn eru flestir á veginum.
- Slyshætta á Vatnsnesvegi er um tvöfalt hærri en á öðrum vegum á norðursvæði Vegagerðarinnar að meðaltali.
- Kostnaður vegfaranda vegna slits á ökutækjum er talsvert meiri en á vegi með bundnu slitlagi.
- Viðhaldskostnaður á malarvegi er umtalsverður og tengd umhverfisáhrif.

Miðað við framangreint falla endurbætur á veginum vel að meginmarkmiðum samgönguáætlunar um að innviðir mæti þörfum samfélagsins sem og markmiðum um greiðar samgöngur, öryggi, hagkvæmni, umhverfislega sjálfbærni og byggðaðróun. Endurbætur vegarins styðja enn fremur markmið byggðaaætlunar um vinnu- og þjónustusókn og bæta aðstæður til að íbúar geti valið sér sem víðast búsetu við hæfi. Því er skorað á stjórnvöld að framkvæmdum við veginn verði flýtt enn frekar, t.d. með því að strax í kjölfar yfirstandandi framkvæmda við veginn frá Kárastöðum að Skarði sem lýkur á árinu 2024, verði haldið áfram með minni framkvæmdir á árunum 2025 og 2026. Með því móti næst samfella í verkefnið og að ljúka því fyrr. Við þær framkvæmdir mætti nýta fjármagn úr tengivegapotti. Einnig er lögð áhersla á að heildarhönnun vegarins hefjist strax svo hægt verði að byrja framkvæmdir um leið og fjármagn liggur fyrir og ekki verði töf vegna undirbúnings.

Vert er að fram komi að Vatnsnesvegur er sameiginlegt áhersluverkefni sveitarfélaganna Norðurlandi vestra í samgöngumálum eins og fram kemur [Samgöngu- og innviðaaætlun landshlutans](#).

### **Sameiginlegir verkefnapottar tengi- og styrkvega**

Í áætluninni kemur fram að áformað er að verja 2.500 milljónum á ári í bundið slitlag tengivega á gildistíma áætlunarinnar. Þó fjármagn í þetta umfangsmikla verkefni hafi verið aukið á undanförunum árum er það enn of lítið til að hægt verði að gera bragarbót á ástandi tengivega innan ásættanlegs tíma. Ef litið er til Norðurlands vestra í heild þá eru um 530 km vegakerfis landshlutans með bundnu slitlagi en um 1200 km með malarlitlagi. Fram kemur í áætluninni að fjárveiting í tengivegi á 15 ára tímabili dugi til að leggja slitlag á 525 km. Þó hæsta hlutfall malarvega sé að finna á Norðurlandi vestra er staðan lítið betri í öðrum landshlutum og því ljóst að þó ráðist verði í lagningu bundins slitlags á rúmlega 500 km malarvega á 15 ára tímabili yfir landið allt, eða rúma 30 km á ári, verður enn mikið verk eftir óunnið. Því er lögð áhersla á að fjármagn í þennan sameiginlega verkefnapott verði aukið enn frekar og jafnframt skoðað af alvöru hvort gera megi breytingar á stöðlum við lagningu slitlags sem gæti lækkað kostnað verulega.

Í lokaköflum áætlunarinnar (bls. 95) er lagt til að við skiptingu fjár til lagningu slitlags verði forgangsraðað eftir umferð og lengd tengivega á hverju svæði án bundis slitlags. Bent er á að sú leið til forgangsroðunar er í ósamræmi við það sem fram kemur í öðrum köflum áætlunarinnar og fagnað var hér að framan. Þ.e. að við forgangsroðun framkvæmda við tengivegi verði litið til fleiri þátta en umferðartalna einvörðungu, svo sem skólaaksturs, óska sveitarfélaga og þarfa atvinnulífs. Áhersla er lögð á að fleiri þættir en umferðamagn verði látnir ráða forgangsroðun verkefna líkt og áður hefur komið fram.

Í samhengi við umræðu um tengivegapott er vert að benda á fimm áhersluverkefni sveitarfélagsins til viðbótar við Vatnsnesveg sem þegar hefur verið fjallað um. Þessi verkefni eru sett fram í Samgöngu- og innviðaaætlun Norðurlands vestra og eru:

- Víðidalsvegur (715) leggur frá hringvegi sunnan Víðihlíðar að Kolugljúfrum. Um veginn fer skólaakstur. Mikilvægt að byggja veginn upp, leggja á hann bundið slitlag og endurnýja brú yfir Víðidalsá sem er mjög varhugaverð (byggð 1955). Umferð um veginn hefur aukist verulega enda hefur farið fram uppbygging við Kolugljúfur sem eru vinsæll ferðamannastaður og einn áherslustaða sveitarfélagsins til uppbyggingar líkt og fram kemur í [Áfangastaðaáætlun Norðurlands](#).
- Miðfjarðarvegur (704), leggur frá Laugarbakka að Bjargi. Um veginn fer skólaakstur. Vegurinn var byggður upp fyrir nokkrum áratugum og mikilvægt að leggja á hann bundið slitlag svo uppbyggingarvinnan sé ekki unnin fyrir gíg.
- Innstrandarvegur (68), frá Prestbakka að Guðlaugsvík. Um veginn fer skólaakstur. Vegurinn var byggður upp fyrir allmörgum árum en þarfnast lagfæringar áður en lagt er á hann bundið slitlag.
- Miðfjarðarvegur (704), leggur frá Staðarbakka að Brekkulæk. Um veginn fer skólaakstur. Meirihluti vegar þökkalega upp byggður, þarfnast lagfæringar áður en lagt er á hann bundið slitlag.
- Víðdalsvegur (715), leggur frá hringvegi við Víðidalsárbrú að Dæli. Um veginn fer skólaakstur. Byggja þarf veginn upp og leggja á hann bundið slitlag.

Hvað styrkvegi varðar þá hefur fjármagn til þeirra verið skorið nokkuð niður á undanförunum árum. Í úthlutun ársins 2023 voru framlög til Húnaþings vestra skert um 60% sem verður að teljast í hæsta máta óeðlilegt ef litið er til umfangs styrkvega í sveitarfélaginu. Skorað er á hið opinbera að auka fjármagn til viðhalds styrkvega til að þeir geti þjónað tilgangi sínum í þágu landbúnaðar í landinu og á sumum stöðum einnig ferðapjónustu.

### **Hafnarframkvæmdir**

Í fyrirbyggjandi drögum að samgönguáætlun er gert ráð fyrir að ráðist verði í nauðsynlegar framkvæmdir við suðurgarð Hvammstangahafnar á árunum 2026 og 2027 og dýpkun smábátahafnar árin 2024 og 2027. Þeim áformum er fagnað en áhersla lögð á að til viðbótar við framangreindar framkvæmdir er brýnt að ráðast í lagfæringar á Norðurgarði eins og fram kemur í úttekt á hafnarmannvirkjum sem gerð var árið 2019. Einkum þarf að laga enda garðsins. Sömu leiðis þarf bæta í grjóhleðslu við endann þar sem hún hefur sigið og grjót á stöku stað að brotna niður.

### **Sjóvarnir**

Í fyrirbyggjandi drögum er gert ráð fyrir tveimur framkvæmdum við sjóvarnir í Húnaþingi vestra. Annars vegar við Hafnarbraut á Hvammstanga á árinu 2024 sem ástæða er til að fagna. Á árinu 2028 er hins vegar áformað að ráðast í sjóvarnir á sunnanverðum Borðeyrantanga. Áhersla er lögð á að þeirri framkvæmd verði flýtt til að komast megi hjá óafturkræfum skaða á þessum sögufræga stað.

### **Vetrarþjónusta**

Í áætluninni er bent á að vetrarþjónusta sé ekki einungis mikilvæg fyrir vöruflutninga heldur skipti hún alla vegfarendur máli og sé auk þess lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða (bls. 52). Brýnt er að fram komi að hún er líka lykilþáttur í ferðapjónustu og ekki síst möguleika svæða á að skapa tekjur í ferðapjónustu allt árið um kring. Því er brýnt að reglur um helmingamokstur séu endurskoðaðar vegna breyttra nota á vegum til sveita og stórauðinnar umferðar ferðamanna. Er Vatnsnesvegur gott dæmi um veg sem skilgreina mætti sem ferðamannaveg. Einnig er brýnt að skoða mokstur vega sem áður voru fáfarnir og ekki þörf á mokstri allt árið um kring en eru nú vinsælir ferðamannastaðir. Má þar nefna vegspotta frá Vatnsnesvegi (711) að bílastæði við Hvítserk sem lokaður er að vetri til. Ekki þarf að fjölyrða um aðdráttar afl Hvítserks sem notaður er á kynningarefni fyrir land og þjóð út um allan heim. Það skýtur því skökku við að vegurinn sé lokaður stóran hluta ársins. Lagt er til að vegstæði að bílastæði við Hvítserk verði breytt til að öruggt aðgengi verði að þessum vinsæla ferðamannastað allt árið um kring. Nauðsynlegt er að breyta skilgreiningu vegarins svo hann falli undir reglur Vegagerðarinnar um vetrarþjónustu.

## Almennar athugasemdir

Í drögum að samgönguáætlun er dregin upp metnaðarfull framtíðarsýn fyrir byggðir landsins. Meðal annars kemur fram áhersla á að lífsgæði fólks séu ekki síst fólgin í því að fólk geti búið sér heimili þar sem það helst kys og njóti sambærilegra innviða hvar á landinu sem er. Einnig að stefnur og áætlanir innviðaráðuneytisins vinni saman að því að efla atvinnulíf með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna og að þær séu öruggar og umhverfisvænar í þágu íbúa og atvinnulífs. Einnig kemur fram að við gerð samgönguáætlunar skuli meðal annars byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar auk þess að þær stuðli að jákvæðri byggðapróun (bls. 45-46). Þessum fyrirheitum er fagnað. Hins vegar er ástæða til að efast um að framangreint nái fram að ganga miðað við þá fjármuni sem varið er til viðkomandi málaflokka. Mikilvægt er að hið opinbera tryggi að saman fari hljóð og mynd í markmiðasetningu og ráðstöfun fjármuna til að unnt verði að ná settu marki.

Tekið er undir að lífsgæði og velmegun sé háð góðum samgöngum (bls. 50). Innviðir verða að vera í góðu ástandi og þeim vel við haldið. Í samgönguáætluninni kemur fram að samkvæmt erlendum athugunum fá íslenskir samgönguinnviðir falleinkum með tilliti til gæða. Við það verður ekki unað til langs tíma. Eins og segir í áætluninni: „til framtíðar er því nauðsynlegt að fjárfesting í samgönguinnviðum verði nægjanleg til þess að tryggja öryggi og að samgöngukerfið geti komið til móts við þarfir þjóðarinnar og þróun atvinnuvega, hvort sem er ferðaþjónustu eða útflutningsiðnaði“ (bls. 50). Vatnsnesvegurinn er gott dæmi um veg á hverjum not breytast vegna þróunar atvinnuvega, þ.e. ferðaþjónustunnar og landbúnaðar. Vegur þar sem áður fóru að megninu til aðeins heimamenn sem stunduðu landbúnað á jörðum sínum en nú sækja íbúar í mun meira mæli vinnu utan bús auk þess sem umferð ferðamanna hefur margfaldast.

Í áætluninni kemur jafnframt fram að vegakerfið á Íslandi sé ein stærsta eign íslenska ríkisins og að nauðsynlegt viðhald varðveiti þessa eign (bls. 66). Langvarandi skortur á viðhaldi sem hefur leitt til áætlaðrar uppsafnaðrar viðhaldsþarfar upp á um 80 milljarða, er grafalvarlegt mál. Með því að sinna viðhaldi að takmörkuðu leyti eru eigur hins opinbera rýrðar verulega til viðbótar við að lífsgæði skerðast og hætta á slysum eykst. Auk þessa er eign ríkisins í vegakerfinu færð til bókar í efnahagsreikningi ríkisreiknings. Eins og segir í áætluninni: „þannig koma nýfjárfestingar og viðhald á móti afskriftum og viðhalda þannig virði þessarar verðmætu eignar landsmanna.“ Brýnt er að huga vel að þessari eign ríkisins líkt og öðrum.

Í mörgu tilliti er bjart framundan í Húnaþingi vestra. Íbúum hefur fjölgað jafnt og þétt. Bygging íbúðarhúsnæðis hefur á undanförunum árum tekinn mikinn kipp og virðist ekki lát á því. Ferðaþjónustunni er að vaxa fiskur um hrygg og í farvatninu eru nokkur áhugaverð uppbyggingarverkefni í atvinnumálum. Íbúar í sveitarfélaginu eru auk þess einna ánægðastir á landinu ef marka má íbúakannanir. Í sveitarfélaginu er því umhverfi sem vænlegt er til áframhaldandi uppbyggingar. Því er brýnt að hið opinbera styðji við þessa þróun með því að tryggja að innviðir sem það ber ábyrgð á standist kröfur og tryggi öryggi íbúa. Þar eru samgöngumannvirki einna mikilvægust.

Þess er óskað að framangreindar athugasemdir verði teknar til greina við áframhaldandi meðferð samgönguáætlunar innan ráðuneytisins. Sveitarstjórn Húnaþings vestra áskilur sér jafnframt rétt til frekari athugasemda á síðari stigum og lýsir sig tilbúna til samtals við ráðuneytið um málið.

F.h. Húnaþings vestra,



Unnur Valborg Hilmarsdóttir

Unnur Valborg Hilmarsdóttir, sveitarstjóri.