

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Smiðju
101 Reykjavík

Húnaþingi vestra, 2. febrúar 2026
Mál nr. 2601070 UVH

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030.

Á 1269. fundi byggðarráðs Húnaþings vestra sem haldinn var þann 2. febrúar 2026 var umsagnarbeiðni um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 tekin til umræðu. Svohljóðandi var bókað:

Byggðarráð Húnaþings vestra fagnar framkominni samgönguáætlun, einkum því sem fram hefur komið að áætlunin sé full fjármögnuð sem hefur ekki verið tilfellið með fyrri áætlanir. Ráðið gerir eftirfarandi athugasemdir við einstaka liði tillögunnar:

Markmið, áherslur og aðgerðir

Í kaflanum eru sett fram 17 lykilviðfangsefni í samgöngumálum á Íslandi næstu ár. Ástæða er til að fagna þeim öllum. Þó öll viðfangsefni séu mikilvæg vill ráðið sérstaklega fagna áherslu á fækkun malarvega, vetrarfærð og tímabundna lokun vega, eflingu almenningssamgangna um land allt, verðmætasköpun með uppbyggingu innviða og farnettssambandi á þjóðvegum. Þessi atriði ásamt lágmörkun slysatíðni, viðhaldi og fjármögnun samgönguinnviða eru þeir þættir sem þyngst vega í því meginmarkmiði innviðaráðuneytis um að innviðir mæti þörfum samfélagsins og um sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt.

Í markmiðalista sama kafla vill ráðið leggja áherslu á eftirfarandi atriði:

- 1. h. Einbreiðum brúm á hringvegi og öðrum umferðamiklum vegum verði fækkað.**
Í Húnaþingi vestra eru blessunarlega allar brýr á hringveginum tvíbreiðar. Hins vegar eru fjölmargar brýr á tengivegum enn einbreiðar. Margir þessara vega eru umferðamiklir, eins og t.d. vegur í Víðidal að Kolugljúfrum sem er vinsæll ferðamannastaður. Á honum er hættuleg, einbreið brú sem auk þess liggur í krappri beygju. Brýnt er að sú brú og vegstæði allt verði endurnýjað til að koma í veg fyrir alvarleg slys. Einnig er bent á mikilvægi þess að þess verði gætt að við framkvæmdir verði gert ráð fyrir að brýr á þeim vegum sem eru endurnýjaðir verði lagfærðar. Í því sambandi má nefna framkvæmd við uppbyggingu vegar yfir Laxárdalsheiði þar sem lagt var slitlag að og frá brú en brúin sjálf skilin eftir einbreið. Það getur vart talist í samræmi við stefnu stjórnvalda um hagkvæmni og samlegð í framkvæmdum.
- 1. o. Áreiðanleg farnetsþjónusta sé á öllum stofnvegum og helstu tengivegum á láglandi og uppbygging farnets styðji við tækniþróun í samgöngum.**
Hér er um að ræða gríðarlegt öryggismál fyrir vegfarendur á vegum landsins. Einnig er vert að benda á að farnetsþjónusta til sveita er víða léleg og ekki í takti við nútímaparfir í búrekstri. Ekki er nóg að farnetsuppbygging einskorðist við stofn- og tengivegi.

2. d. Hafist verði handa við framkvæmd Sundabrautar og verkefnið fjármagnað með innheimtu veggjalda.

Framkvæmd Sundabrautar er afar mikilvæg samgöngubót fyrir íbúa á Vesturlandi, Vestfirðum og Norðurlandi. Ráðið leggur áherslu á að ráðist verði í framkvæmdina hið fyrsta. Innheimta veggjalda af slíkri framkvæmd er ásættanleg ráðstöfun til að ekki verði gengið á framkvæmdafé til nauðsynlegra framkvæmda í öðrum landshlutum á meðan á framkvæmdinni stendur.

5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

Byggðarráð fagnar sérstaklega kaflanum um jákvæða byggðapróun þar sem fram koma nauðsynlegar aðgerðir til að markmiði ráðuneytisins um sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt verði náð. Ráðið tekur heilshugar undir það sem fram kemur í inngangi: *Samgöngur stuðli að miklum búsetugæðum um land allt og jafni aðstöðumun fólks eftir kyni, búsetu og félagslegum aðstæðum. Samgöngur efli vinnu-, þjónustu- og skólasóknarsvæði og stuðli að búsetufrelsi.*

5. a. Áfram verði unnið markvisst að lagningu bundins slitlags á tengivegi sem styðji við atvinnu- og byggðapróun og auðveldi skólaakstur á svæðum sem nú búa við malarvegi. Við forgangsröðun uppbyggingar tengivega verði litið til öryggissjónarmiða, aðgengis að farneti, umferðarþunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferðaþjónustu og óska sveitarfélaga.

Byggðarráð fagnar því að líta eigi til fleiri þátta en umferðartalna einvörðungu með tilliti til forgangsröðunar framkvæmda á vegum. Hefur það 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. Byggðarráð fagnar því jafnframt að áhersla er lögð á að taka tillit til óska sveitarfélaganna varðandi viðhald og uppbyggingu. Því miður eru dæmi um að þær hafi verið hunsaðar við forgangsröðun framkvæmda. Í því sambandi er bent á ítarlega [Samgöngu- og innviðaaætlun Norðurlands vestra](#) sem gefin var út af Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra á árinu 2024. Í áætluninni koma fram óskir sveitarfélaganna í landshlutanum hvað forgangsröðun verkefna varðar, sameiginleg áhersluatriði þeirra ásamt áhersluverkefnum einstaka sveitarfélaga.

5. c. Unnið verði að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að almenningssamgöngur á landsbyggðinni verði eflar þar sem grundvöllur er til þess. Sérstaklega verði samgöngur innan vinnusóknarsvæða eflar. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi. Virkt samráð verði viðhaft við skipulagningu þjónustunnar.

Fyrirheitum um eflingu almenningssamgangna er 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 almenningssamgangna er á höndum hins opinbera og að hann verði það áfram.

Aðgerðaáætlun 2026-2030

Í aðgerðaáætlun eru tilgreindar fjölmargar aðgerðir sem eru til þess fallar að mæta áherslum samgönguáætlunar. Byggðarráð vill sérstaklega leggja áherslu á eftirfarandi aðgerðir:

1.2. Áningar- og hvíldarstaðir við þjóðvegi.

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. 5). Í þessu sambandi er bent á mikilvægi þess að áningarstaður við gatnamót Hvammstangavegar (72) og hringveggar við Norðurbraut verði stækkaður til að auka öryggi vegfarenda. Auk þess að vera áningarstaður er þar stoppistöð fyrir almenningssvagna 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.

1.7. Heildstæð kortlagning á farnetssambandi á stofn- og tengivegum.

Eins og áður hefur komið fram er ástæða til að draga fram þá staðreynd að farnetssamband er ekki aðeins slæmt á stofn- og tengivegum heldur víða til sveita. Mikilvægt er að úr því verði bætt til að tryggja öryggi íbúa í dreifbýli.

5.1. Þróun samgöngukerfisins á miðhálendi landsins.

Bygðarráð leggur áherslu á að áður en ráðist verði í uppbyggingu samgöngukerfisins á miðhálendinu verði nauðsynlegum framkvæmdum í byggð lokið.

5.2. Skilgreining á heildstæðu leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða.

Ekki er langt síðan ráðist var í vinnu við endurskipulagningu leiðakerfis almenningssamgangna á landsbyggðinni. Í þeirri vinnu var þróuð akstursleið innan Norðurlands vestra sem tengir saman atvinnu- og skólasóknarsvæði. Ekki fékkst fjármagn í að hefja akstur á þeirri leið. Samhliða því var akstur leiðar 57 (Reykjavík-Akureyri) skertur verulega. Bygðarráð leggur áherslu á að akstur innan landshlutans verði hafinn og tíðni ferða leiðar 57 verði aukinn að nýju. Ráðið lýsir yfir áhyggjum sínum af því að í kaflanum um fjármál Vegagerðarinnar (bls. 20) má sjá að gert er ráð fyrir skerðingu framlaga til almenningssamgangna á árunum 2026-2030. Brýnt er að fjármagn til þeirra verði aukið til að unnt verði að mæta nútímaþörfum íbúa og skuldbindingum landsins í loftslagsmálum.

5.6. Endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu.

Bygðarráð fagnar því að ráðast á í endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu. Vinnureglur sem notaðar eru í dag eru fyrir löngu úreltar og brýnt að færa þær nær breyttu samfélagi og nútímakröfum. Ráðið fagnar sérstaklega áformum um samstarf við fulltrúa sveitarfélaganna við endurskoðun reglnanna. Nánar er fjallað um vetrarþjónustu síðar í umsögninni.

Fyrirhugaðar framkvæmdir í Húnaþingi vestra

Í sundurliðun nýframkvæmda á gildistíma áætlunarinnar 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 7.500 milljónum á gildistíma hennar eða 365 milljónum árið 2027, 400 milljónum á árinu 2028, 700 milljónum á árinu 2029 og 500 milljónum á árinu 2030. Á árunum 2031-2035 verði varið 5.535 milljónum. Þó sveitarfélagið fagni því að heildarframkvæmdin sé á áætluninni með jafn skýrum hætti er bent á að áætlunin gerir ekki ráð fyrir að framkvæmdum við veginn verði lokið fyrr en eftir 9 ár. Það þýðir að skólabörn sem hófu skólagöngu í haust munu að öllum líkindum einhver þurfa að fara um malarveg í skólabíl nær alla sína skólagöngu. Jafnframt mun þessi tæpi áratugur skipta miklu máli ef litið er til atvinnuuppbyggingar í sveitarfélaginu auk þeirra óþæginda íbúa sem af ástandi vegarins hljóta. Þessum þáttum eru gerð ítarleg skil í [greiningu Rannsóknarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri](#) sem unnin var árið 2023. Þar er lagt mat á áhrif og þörf á endurbyggingu Vatnsnesvegar 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 slysaætta 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.
- Slysaætta á Vatnsnesvegi er um tvöfalt hærri en á öðrum vegum á norðursvæði Vegagerðarinnar að meðaltali.
- Kostnaður vegfarenda 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 byggðaðþróun. 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 meginþunga framkvæmda við veginn verði flýtt og fari fram á fyrsta tímabili áætlunarinnar. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er forhönnun á veginum í heild að mestu lokið og því ætti hæglega að vera hægt að færa þunga framkvæmdanna fram á tíma. Jafnframt vill byggðarráð leggja áherslu á að við áfangaskiptingu og forgangsörðun framkvæmda verði fullt samráð haft við sveitarfélagið og íbúa. Mikilvægt er að ekki verði eingöngu horft til umferðatalna heldur verði tegund umferðar líka ráðandi þáttur í áfangaskiptingu. 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 þingsályktunartillögunni kemur fram að áformað er að verja 2.200-2.600 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 lítið er til Norðurlands vestra í heild þá eru um 530 km vegakerfis landshlutans með bundnu slitlagi en um 1200 km með malar slitlagi. Í þingsályktunartillögunni kemur fram að það fjármagn sem áætlað er í lagningu slitlags á gildistíma áætlunarinnar dugi til að leggja á 460 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 460 km malarvega á 15 ára tímabili yfir landið allt, eða 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 án þess að öryggi vegfarenda sé ógnað.

Í lokaköflum áætlunarinnar (bls. 101) 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 forgangsörðunar er í ósamræmi við það sem fram kemur í öðrum köflum áætlunarinnar og fagnað var hér að framan. Þ.e. að við forgangsörðun framkvæmda við tengivegi verði lítið til fleiri þátta en umferðatalna einvörðungu, svo sem skólaaksturs, óska sveitarfélaga og þarfa atvinnulífs. Áhersla er lögð á að fleiri þættir en umferðamagn verði látnir ráða forgangsörðun 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 Áfangastaðaaætlun 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 Víðdalsárbrú að Dæli. Um veginn fer skólaakstur. Byggja þarf veginn upp og leggja á hann bundið slitlag.

Hvað styrkvegi varðar þá hafa framlög til Húnaþings vestra verið skorin niður á undanförunum árum 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 ferðaþjónustu.

Hafnarframkvæmdir

Í fyrirbyggjandi þingsályktunartillögu er gert ráð fyrir að ráðist verði í nauðsynlegar framkvæmdir við suðurgarð Hvammstangahafnar á árunum 2026 og 2027 og dýpkun smábátahafnar árið 2027. Þeim áformum er fagnað enda löngu tímabær framkvæmd. Bygðarráð gerir athugasemd við kostnaðarskiptingu framkvæmdarinnar við suðurgarð en í þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að ríkissjóður beri 75% kostnaðar en sveitarfélagið 25%. Framkvæmdin uppfyllir að mati sveitarfélagsins skilyrði til að kostnaðarþátttaka ríkisins sé 90%. Einnig leggur ráðið áherslu á að til viðbótar við framangreindar framkvæmdir er brýnt að ráðist verði í lagfæringar á norðurgarði eins og fram kemur í úttekt á hafnarmannvirkjum sem gerð var árið 2025. Einkum þarf að laga enda garðsins. Sömu leiðis þarf bæta í grjóthleðslu við enda hans þar sem hún hefur sigið og grjót á stöku stað að brotna niður. Útlit er fyrir aukna notkun hafnarinnar með uppbyggingu hafnsækinna atvinnustarfsemi á Hvammstanga og mikilvægt að þeirri uppbyggingu verði hægt að mæta með viðunandi hafnarmannvirkjum. Samræmist það áherslu þeirri sem sett er fram í áætluninni um uppbyggingu innviða sem styðja við verðmætasköpun.

Vetrarþjónusta

Í þingsályktunartillögunni 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. 50). Brýnt er að fram komi að hún er líka lykilþáttur í ferðaþjónustu og ekki síst möguleika svæða á að skapa tekjur í ferðaþjónustu 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 aðráttarafi Hvítserks sem notaður er á kynningarefni fyrir land og þjóð út um allan heim. Það skýtur því skökku við að vegurinn að honum sé lokaður stóran hluta ársins. Lagt er til að vegstæði að bílastæði við Hvítserk verði breytt í samræmi við nýsamþykkt deiliskipulag svæðisins 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 þingsályktunartillögunni 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). 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. 48). 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: „Mikilvægt er að fjárfesting í samgönguinnviðum verði nægjanleg til lengri tíma til þess að tryggja öryggi og að samgöngukerfið geti komið til móts við þarfir þjóðarinnar og þróun atvinnuvega, hvort sem er í ferðaþjónustu eða útflutningsiðnaði“ (bls. 49). Vatnsnesvegurinn er gott dæmi um veg á hverjum not breytast vegna þróunar atvinnuvega, þ.e. ferðaþjónustunnar og landbúnaðar. Vegur þar sem áður óku að megninu til aðeins heimamenn sem stunduðu landbúnað á jörðum sínum. 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. 70). Langvarandi skortur á viðhaldi sem hefur leitt til áætlaðrar uppsafnaðrar viðhaldsþarfar upp á um 180 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.

Það er hjart framundan í Húnaþingi vestra, hjartara en verið hefur um langa hríð. Bygging íbúðarhúsnaðis hefur á undanförunum árum tekið mikinn kipp og virðist ekki lát á. Ferðaþjónustunni er að vaxa fiskur um hrygg og í farvatninu eru nokkur stór uppbyggingarverkefni í atvinnumálum sem ef áætlanir ganga eftir munu skapa tugi starfa. 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 hjá umhverfis- og samöngunefnd sem og í meðförum Alþingis. Sveitarstjórn Húnaþings vestra áskilur sér jafnframt rétt til frekari athugasemda á síðari stigum og lýsir sig tilbúna til samtals við nefndina um málið.

Ofangreint tilkynnist hér með,

Unnur Valborg Hilmarsdóttir, sveitarstjóri.