

Alþingi

b.t. Umhverfis- og samgöngunefndar

Austurstræti 8-10

150 Reykjavík



Búðardal 06.03.2023

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir nr. 80/2020 (samfélagsvegir), 485. mál á þingskjali 575.

Vísað er til umsagnarbeðnar nr. 11994 frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sem send var út þann 01.03.2023 vegna frumvarps til laga um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir (samfélagsvegi).

Dalabyggð vill byrja á því að fagna málinu þar sem hugsað er út fyrir hið hefðbundna verklag í vegagerð á Íslandi. Sú breyting sem lögð er til í lögnum, er 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. Verkferlar valda því að mikilvægar innviðaupbyggingar líkt og vegafarmkvæmdir, velta oft á fjölda funda, ályktana, greinaskrifum, símtölum og samtölum. Slíkt leiðir oft til þess að beðið er áratugum saman eftir framkvæmdum á vegum, sem liggja um svæði sem annars ættu fyrir sér mikla möguleika.

Breytingin er skýr; ákvæði laganna megi aðeins nýta til vegafarmkvæmda sem eru á 15 ára samgönguáætlun hverju sinni, í samstarfi við einkaaðila og félagasamtök, með stofnframlögum, í samræmi við fyrirliggjandi kostnaðar- og rekstrargreiningu. Breytingin sem hér er kynnt er 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 vegafarmkvæmdir eru. Þrátt fyrir að veglagning innan þessa verkefnis geri ráð fyrir veggjöldum telur sveitarstjórn Dalabyggðar það ásættanlegt í ljósi aðstæðna, til að brúa bil í tíma og flýta framkvæmdum, enda komi framlag ríkis af gildandi samgönguáætlun til framkvæmdarinnar sem og vegna þess að stjórnvöld hafa boðað endurskoðun á skattlagningu umferðar.

Sveitarfélagið vill einnig ítreka að ráðist verði samhliða í endurbætur á vegum sem bera minni umferð verði aðferðin til að létta fjármögnun tiltekinnar framkvæmdar. Þann þátt málsins bendum við nefndinni á að ræða um.

Á Vesturlandi eru um 14% allra vega á Íslandi, þar af eru um 3% í Dalabyggð. Í landshlutanum er hlutfall malarvega mjög hátt eða um 77% tengivega og 16% stofnvega. Samkvæmt íbúakönnun sem unnin var árið 2020 af Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) í samráði við önnur landshlutasamtök eru íbúar á Vesturlandi eru ósáttir með vegakerfið, sérstaklega í dreifbýli í Dölum og Borgarbyggð, einnig er vaxandi óánægja á Akranesi. Þá hefur óánægja íbúa aukist m.v. sambærilegar kannanir, sem hafa verið gerðar á Vesturlandi allt frá 2004.

Samkvæmt Samgöngu- og innviðaaætlun 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%.

Héraðsvegir eru vegir sem liggja að býlum, starfsstöðvum atvinnufyrirtækja, kirkjustöðum, opinberum skólum og öðrum opinberum stofnunum utan þéttbýlis, eru ákveðnir í staðfestu skipulagi og taldir upp í vegaskrá. 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.

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. Klofningsvegur er um 83km þar sem aðeins er bundið slitlag við nokkur lögbýli á leiðinni. Svo ekki sé talað um styttri vegi hérna á svæðinu sem einnig eru án slitlags þrátt fyrir að þar búi fólk, skólabílar aki um þá stóran hluta ársins, þar séu rekin fyrirtæki á ársgrundvelli og þar sé stundaður landbúnaður. Má þar taka sem dæmi Haukdalsveg, Hörðudalsvegi, Orrahólsveg og Hlíðarveg svo eitthvað sé nefnt.

Samkvæmt fyrr nefndri Samgöngu- og innviðaaætlun Vesturlands var lagt bundið slitlag (nýlög) á 34km á Vesturlandi á tímabilinu 2017 – 2020. Áætlað er að ljúka við nýframkvæmd á Skógarstrandarvegi (Ketilsstaðir – Gunnarsstaðir) á árinu 2023, um er að ræða 5,4 km. Þekkt er að ferðaskrifstofur banni bílstjórum sínum að aka um Skógarstrandarveg á hópferðabílum og ferðamönnum er ráðlagt að fara ekki um þennan veg á ferð sinni um landið vegna ástands hans.

Þarna er ástand vegs að hamla frekari uppbyggingu á svæðinu og setur einnig strik í reikninginn fyrir núverandi íbúa og fyrirtæki við veginn.

Oft má heyra og sjá ritað „óháð búsetu“ þegar fjallað er um markmið stjórnvalda. Þannig eiga allir íbúar þessa lands að hafa sömu tækifæri til þjónustu, menntunar og atvinnu svo eitthvað sé nefnt. Fólk er hvatt til að búa um land allt, nýta tækifærin og tæknina. Fjölskyldufólk hugsar sig samt vissulega tvisvar um, áður en það býður börnum sínum upp á að ferðast um 100km í skólabil, til og frá skóla þar sem meira en helmingur leiðarinnar er ekki bundin slitlagi.


Við vekjum athygli á að því ljósi að sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu hafa náð samkomulagi við ríkisvaldið um mikilvæga og í raun meiriháttar uppbyggingu á samgöngum þá er það réttlætismál að sambærilegum verkfærum verði beitt á landsbyggðinni. Af fréttum að dæma er um umtalsverða fjármuni að ræða sem verða til framkvæmda á meðan ekki er í sjónmáli sambærileg breyting fyrir íbúa dreifðra byggða sem búa við vegakerfi sem er að meirihluta slæmir malarvegir. Sveitafélög á landsbyggðinni fylgjast með þróun þeirra mála/þessa verkefnis og gera þá eðlilegu kröfu á Alþingi að sambærilegar fjárhæðir verði lagðar til úrbóta á landsbyggðinni þar sem þörf er á.

Dalabyggð hefur talað fyrir því að skoðað verði að taka upp fleiri flokka vega þegar kemur að nýframkvæmdum. Kappsímál 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, umferðarþunga, vegalengdum og almannahagsmunum.

Uppbygging vega, nýframkvæmdir og lagning slitlags á vegi snertir ekki aðeins mikilvægi þess að samgöngur séu til staðar og í lagi, heldur varðar þetta einnig byggðarmál, atvinnumál og öryggi íbúa um land allt. Sveitarfélagið tekur undir það sem fram kemur í greinargerð frumvarpsins að framkvæmdin sem hér um ræðir geti aukið verulega aðdráttarafl byggðarinnar. Á það skal og minnt að dreifing ferðamanna um landið er áhersluverkefni sem stjórnvöld þurfa að styðja við með markvissari hætti en nú er gert. Dalabyggð með alla sína náttúrufegurð og sögustaði hefur vegna vega samgagna ekki verið samkeppnishæf sem aðlaðandi áningarstaður ferðamanna í jafn ríku mæli og æskilegt er fyrir styrktar á efnahag og búsetu á svæðinu. Ekki er óraunhæft að áætla að fjöldi ferðamanna verði orðinn um 4 milljónir innan fárra ára og því er nauðsynlegt að umræðan um raunhæfar aðgerðir til þess að frekari dreifing verði á ferðamönnum um landið allt. Stjórnvöld

verða að skapa aðstæður til frekari dreifingar um landið, ekki síst til að tryggja upplifun ferðamanna og auka þar með ánægju þeirra með ferðalagið til Íslands.

Dalabyggð tekur heilshugar undir það sem fram kemur í greinargerð frumvarpsins, þ.e. að brýn nauðsyn sé til að leita nýrra leiða til að bæta vegi á Íslandi. Það er trú sveitarfélagsins að framlagt frumvarp um breytingu á lögum um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir geti verið ein af þeim leiðum og geti haft veruleg áhrif á mannlíf og afkomu íbúa í Dalabyggð.


Björn Bjarki Þorsteinsson
sveitarstjóri

