



**FRAMKVÆMDARÁÆTLUN UM ÚRBÆTUR Í
SAMGÖNGUMÁLUM Í DREIFBÝLI
SVEITARFÉLAGSINS FLJÓTS DALSHÉRAÐS**



Skarphéðinn Smári Þórhallsson
Héraðs – og umhverfisfulltrúi

Efnisyfirlit

<u>EFNISYFIRLIT</u>	1
<u>TÖFLUSKRÁ</u>	1
<u>MYNDASKRÁ</u>	2
<u>INNGANGUR</u>	3
<u>1. VEGIR Í FLJÓTSDALSHÉRAÐI</u>	4
1.1. ÞJÓÐVEGIR	4
1.2. STOFNVEGIR (S)	4
1.3. TENGIVEGIR (T)	5
1.4. SAFNVEGIR (V)	6
1.5. LANDSVEGIR (X)	7
<u>2. TENGING FLJÓTSDALSHÉRAÐ VIÐ ÖNNUR BYGGÐALÖG</u>	7
<u>3. MALARVEGIR</u>	8
3.1. MENGUN	8
3.2. ÞUNGAFLUTNINGAR	9
3.3. FRAMTÍÐIN	9
<u>4. UMFERÐATÖLUR</u>	9
<u>5. KOSTNAÐUR</u>	11
<u>6. TILLÖGUR AÐ FRAMKVÆMDARÁÆTLUN</u>	11
6.1. TILLAGA AÐ FRAMKVÆMDARÁÆTLUN UM LAGNINGU BUNDINS SLITLAGS	11
6.2. TILLAGA AÐ FRAMKVÆMDARÁÆTLUN UM BÆTT VIÐHALD MALARVEGA	12
6.3. TILLAGA AÐ BÆTUM SAMGÖGNUM VIÐ NÁGRANASVEITARFÉLÖGIN	12
<u>LOKAORÐ</u>	13

Töfluskrá

Tafla nr. 1 Hlutfall vega í Fljótsdalshéraði með bundnu slitlagi (www.vegagerdin.is)	4
Tafla nr. 2 Skammstafanir og skýringar www.vegagerdin.is	10
Tafla nr. 3 Umferðatölur frá 2006 www.vegagerdin.is	10
Tafla nr. 4 Tillaga að framkvæmdaráætlun 2009 - 2012	12

Myndaskrá

Mynd nr. 1 Hlíðarvegur (917) er stofnvegur. Mynd Sk. Smári

5
6

Mynd nr. 2 Dæmigerður malarvegur Mynd: Sk. Smári

Inngangur

Á fundi bæjarráðs Fljótsdalshéraðs þann 9. júlí 2008 var eftirfarandi bókun gerð:

Bæjarráð samþykkir að fela dreifbýlis- og hálendisnefnd að taka saman framkvæmdaáætlun um úrbætur í samgöngumálum í dreifbýli sveitarfélagsins fyrir lok ágústmánaðar n.k.

Í framhaldi af þessari bókun var málið tekið fyrir hjá dreifbýlis- og hálendisnefnd Fljótsdalshéraðs á fundi þann 11. ágúst 2008 og eftirfarandi bókun gerð:

Dreifbýlis- og hálendisnefnd felur héraðs- og umhverfisfulltrúa að vinna drög að framkvæmdaráætlun um úrbætur í samgöngumálum sem lögð verður fyrir fund síðar í ágúst.

Við vinnuna hefur héraðs – og umhverfisfulltrúi farið yfir umferðartölur og rýnt í önnur skjöl og skýrslur sem fjalla um þessi mál auk þess að ræða við íbúa og sérfræðinga. Guðni Nikulásson, rekstrarstjóri Vegagerðarinnar á Héraði var höfundur innan handar við gerð þessarar skýrslu.

Það er stefna Fljótsdalshéraðs að vera miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi og eitt af öflugustu kjarnasvæðum á landinu. Með nýjum miðbæ á Egilsstöðum vill sveitarfélagið leggja sitt af mörkum til að bæta þjónustu og lífsgæði íbúa á Austurlandi öllu. Stórt hlutfall íbúa á Austurlandi nýtir þjónustu í sveitarfélaginu og því mikilvægt að gera samgöngur inn og út úr því bæði betri og öruggari.

Með þessari áætlun er verið að leggja áherslu á að styrkja vegakerfið innan sveitarfélagsins og er vonast til að hún nýtist við endurskoðun á samgönguáætlun Alþingis.

1. Vegir í Fljótsdalshéraði

Þegar vegaskrá Vegagerðarinnar er skoðuð kemur í ljós að Fljótsdalshérað er það sveitarfélag á Íslandi þar sem mest er af tengivegum sem ekki hafa verið lagðir bundnu slitlagi, eða um 178 km. Þegar allir vegflokkar eru skoðaðir kemur í ljós að einungis 302 km af 887 km veganna eru lagðir bundnu slitlagi eða 34% (sjá töflu 1). Það er því nokkuð ljóst að þetta sveitarfélag hefur setið eftir í uppbyggingu á vegakerfinu.

	Alls	Malarslitlag	Bundið slitlag	Hlutfall b.s.
Stofnvegir	234	53,5	180,5	77,1%
Tengivegir	267	177,8	89,2	33,4%
Safnvegir	129	126,9	2,1	1,6%
Fjallvegir	257	227	30	11,7%
Alls	887	585,2	301,8	34,0%

Tafla nr. 1 Hlutfall vega í Fljótsdalshéraði með bundnu slitlagi (www.vegagerdin.is)

1.1. Þjóðvegir

Vegagerðin er veghaldari þjóðvega. Þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálstrar umferðar. Þeim skal haldið við af fé ríkisins, taldir upp í vegáætlun, safnvegaáætlun og landsvegaskrá. Þeir skulu mynda eðlilegt, samfellt vegakerfi til tengingar á byggðum landsins (www.vegagerdin.is). Vegir í sveitarfélaginu samanstanda af stofnvegum, tengivegum, safnvegum og fjallvegum (sjá töflu nr.1) Þetta er skilgreining miðað við vegalög nr. 45/1994.

1.2. Stofnvegir (S)

Vegir sem ná til 1.000 íbúa svæðis og tengja slík svæði saman kallast stofnvegir. Víkja má frá reglunni um íbúafjölda ef um er að ræða tengingu kaupstaða eða kauptúna sem mynda samræmda heild frá atvinnulegu eða félagslegu sjónarmiði. Sama gildir um vegi sem hafa mikla árstíðabundna umferð eða þar sem innan 10 ára má búast við 1.000 bíla umferð á dag yfir sumarmánuðina. Við það stofnvegakerfi sem þannig fæst skal tengja með stofnvegi þéttbýli 400 íbúa eða fleiri enda sé tengingin ekki lengri en 20 km, svo og þéttbýli með 200-400 íbúa ef tenging er ekki lengri en sem svarar 5 km fyrir hverja 100 íbúa í þéttbýlinu. Þar

sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná til þess svæðis sem mikilvægast er fyrir athafnalíf þéttbýlisins(www.vegagerdin.is).

Þjóðvegur nr. 1, 164,7 km, liggur um sveitarfélagið og hluti hans er enn malarvegur en uppbygging á honum er kominn inn á áætlun. Aðrir stofnvegir eru Hlíðarvegur (917) 48,5 km, Seyðisfjarðarvegur (93) 11,7 km og Norðfjarðarvegur (92) 17,8 km.



Mynd nr. 1 Hlíðarvegur (917) er stofnvegur.

Mynd Sk. Smári

1.3. Tengivegir (T)

Vegir sem tengja safnvegi við stofnvegi og ná að þriðja býli frá vegarenda þar sem búseta er. Þetta ákvæði gildir þó ekki ef um er að ræða veg í kaupstað eða kaптúni. Einnig má telja tengiveg að innsta býli þar sem landsvegur liggur úr byggð. Þar sem tengivegur tengir þéttbýli við stofnvegakerfið skal hann ná til þess svæðis sem mikilvægast er fyrir athafnalíf þéttbýlisins. Vegir að flugvöllum þar sem starfrækt er reglubundið áætlunarflug og vegir að höfnum og bryggjum, ef þaðan eru stundaðar áætlunarsiglingar, skulu einnig vera tengivegir ef þeir eru ekki stofnvegir samkvæmt skilgreiningu um þann vegflokk (www.vegagerdin.is).



Mynd nr. 2 Dæmigerður malarvegur

Mynd: Sk. Smári

Það eru um 267 km af tengivegum í Fljótsdalshéraði og þar af eru um 180 km malarvegir. Þeir vegir sem teljast tengivegir eru: Borgafjarðarvegur (94) 53 km, Jökuldalsvegur (923) 41 km, Jökuldalsvegur eystri (924) 22,6 km, Hróarstunguvegur (925) 41,6 km, Brekkubæjavegur (927) 6,6 km, Hafrafellsvegur (928) 1,7 km, Upphéraðsvegur (931) 49,6 km, Egilsstaðavegur (932) 0,4 km, Skriðdalsvegur (937) 19,3 km, Múlavegur syðri (938) 2,7 km, Axarvegur (939) 8,7 km, Flugvallarvegur (941) 0,6 km, Hjaltastaðavegur (943) 7,8 km, Lagafossvegur (944) 9,8 km, Gilsárteigsvegur (948) 1,3 km, Þrándarstaðarvegur (949) 1,0 km, Mjóafjarðarvegur (953) 5,6 km, Hnefilsdalsvegur (9225) 0,5 km, Hallfreðarstaðavegur (9275) 0,1 km, Geitdalsvegur (9350) 1,7 km og Finnsstaðavegur (9430) 0,3 km.

1.4. Safnvegir (V)

Safnvegir tengja einstök býli, stofnanir o.fl. við tengivegi eða stofnvegi. Til safnvega teljast: Vegir að öllum býlum sem búseta er á og ekki eru tengd með stofnvegi eða tengivegi. Vegur samkvæmt þessum lið skal þó aldrei teljast ná nær býli en 50 m ef hann endar þar eða vera inni í þéttri byggð ef vegakerfi þar er styttra en sem svarar 50 m fyrir hvert býli eða íbúð. Vegir að kirkjustöðum, opinberum skólum og öðrum opinberum stofnunum í dreifbýli og í þéttbýli með minna en 200 íbúa (www.vegagerdin.is).

Safnvegir eru margir hér í sveitarfélaginu og nánast allt malarvegir. Lengsti safnvegurinn 21 km, Húseyjarvegur (926), liggur frá gatnamótunum við Litla-Bakka út í Húsey og er malarvegur. Um þennan veg fer fjöldinn allur af ferðamönnum enda Húsey vinsæll ferðamannastaður.

1.5. Landsvegir (X)

Til þessa vegflokks skal telja þjóðvegi sem ekki tilheyrja neinum af framangreindum vegflokkum. Þar er um að ræða vegi yfir fjöll og heiðar, þar á meðal vegi sem tengja saman landshluta, vegi innan þjóðgarða og vegi að fjölsóttum ferðamannastöðum. Á vegum þessum skal yfirleitt einungis gera ráð fyrir árstíðabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum þjóðvegum(www.vegagerdin.is).

Landsvegir eru um 257 km í Fljótsdalshéraði og umferð um þá eykst með hverju árinu sem líður. Landsvegir hér í sveitarfélaginu eru: Möðrudalsleið (901), Brúarvegur (907), Austurleið (910), Kverkfjallaleið (F902), Hvannalindavegur (F903), Arnardalsleið (905), Snæfellsleið (F909) og Austurleið (F910). Hér eru vegir sem eru að mestu innan eða leið inn í Vatnajökulsþjóðgarð og því má búast við aukinni umferð ferðamanna um þessa vegi.

2. Tenging Fljótsdalshéraðs við önnur byggðalög

Árið 2006 fékk sveitarfélagið Fljótsdalshérað fyrirtækið Land-ráð sf til að vinna fyrir sig greinargerð og byggir hún á niðurstöðum kannana sem Land-ráð sf vann fyrir samgönguyfirvöld árin 2004 til 2006 um ferðir fólks út fyrir sitt sveitarfélag/búsetusvæði. Hér eru dregnir saman helstu þættir sem tengjast ferðavenjum Egilsstaðabúa og Austfirðinga almennt og voru þær bornar saman við aðra þéttbýliskjarna og héruð á landsbyggðinni.

Helstu niðurstöður eru:

- Fleiri fara reglulega út fyrir Egilsstaði vegna vinnu, en frá Ísafirði og Akureyri eða um 24% svarenda.
- Tíðni ferða er einnig hærri á Egilsstöðum en á ofangreindum stöðum eða um 12 ferðir á vetri og 15 að sumrinu miðað við 3 mánaða tímabil.
- Austfirðingar fara að meðaltali 8 – 10 ferðir til höfuðborgarinnar á ári og um helming þeirra með flugi, tæplega 5 ferðir að meðaltali á ári.
- Sterka stöðu Egilsstaða sem landshlutamiðstöðvar má m.a. sjá af því að tæpur helmingur fólks búsett á svæðinu frá Langanesi til og með Hornafirði kaupir um helming allrar matvöru á Egilsstöðum og fjórðung af ýmiskonar sérvöru.

- Þjónustusvæði Egilsstaða er víðfeðmt sem sjá má af því að tæpur þriðjungur N – Þingeyinga nefnir Egilsstaði sem þann þéttbýlisstað sem þeir sækja aðallega verslun og þjónustu til og það sama á við um 36% A – Skaftfellinga.
- Austurland er sá landshluti þar sem hefur verið hlutfallslega mest aukning á umferð síðasta áratuginn eða um 8% á ári að meðaltali.
- Vegakaflinn yfir Möðrudalsöræfi er sá kafli hringvegarins þar sem hefur verið hlutfallslega mest aukning á umferð síðasta áratuginn. Er sú aukning fyrst og fremst vegna þess að vegurinn var byggður upp og er orðin mun betur fær að vetrarlagi.
- Mikil aukning á umferð hefur einnig verið umhverfis Egilsstaði síðustu 2-3 árin
- Þegar Austurland er skoðað er niðurstaðan sú, að Egilsstaðir eru sterk landshlutamiðstöð þrátt fyrir að nokkuð stórir þéttbýliskjarnar séu innan klukkustundar aksturs.

3. Malarvegir

Það er mikið verk óunnið í vegamálum í Fljótsdalshéraði til að vegakerfið allt komist í nútímalegt horf, þrátt fyrir að nokkuð hafi áunnist á síðast liðnum árum. Sá þáttur vegamála sem heitast brennur á íbúum í dreifbýlinu eru lélegir og lítið viðhaldnir malarvegir. Eftir því sem meginhluti vegakerfisins batnar og akstur á bundnu slitlagi verður regla en ekki undantekning, verður erfiðara fyrir þá sem eftir sitja að setta sig við að nota malarvegina. Hvað öryggi varðar eru malarvegirnir að sjálfsögðu lakari á allan hátt og bílstjórar verða æ óvanari að aka á slíkum vegum. Landfræðileg lega svæðisins gerir það að verkum að Þjóðvegur til og frá því liggur um fjallvegi sem að nokkrum hluta er enn malarvegur þrátt fyrir að vera Þjóðvegur nr. 1. Það er því mikilvægt að klára veginn um Skriðdal og Öxi sem fyrst til að bæta lífskilyrði í sveitarfélaginu.

Óviðunandi verður að teljast í upphafi 21 aldarinnar að á Þjóðvegi 1 og á fjölmörgum stofnvegum séu enn malarkafnar. Mikið starf hefur verið unnið til úrbóta á þessu sviði undanfarin ár en betur má ef duga skal. Forgangsverkefni ríkisvaldsins í samgöngumálum eiga að vera á þessu sviði.

3.1. Mengun

Mengun sem verður við akstur malarvega hefur slæm áhrif bæði á lífríki og umhverfi. Samkvæmt rannsóknum í Bandaríkjunum er ryk frá einum bíl sem ekur órykbundinn

malarveg á 50-80 km/klst um 21 kg fyrir hvern ekinn kílómetra. (Canter 1996). Séu þessar tölur settar í samhengi þá er ryklosun 300 þúsund tonna álvers með góðum hreinsibúnaði um 715 kg ryk/dag. Vörubíll sem ekur 34 km á órykbundnum malarvegi þyrlar því upp jafnmiklu ryki og 300 þúsund tonna álver gerir á einum sólahring (www.hi.is/Apps/WebObjects/Hi.woa/swdocument/1012412/msub070b-4.pdf).

Það má einnig hafa það í huga þegar rykmökkurinn stígur upp af vegunum að þá eru í raun og veru fjármunir að fjúka út í buskan. Vegryk eru litlar efnisagnir sem eru nauðsynlegar fyrir bindingu vegarins og þegar rykið spænist upp úr veginum byrjar vegurinn að skemmast og aukinn kostnaður hlýst af.

3.2. Þungaflutningar

Það er sammerkt malarvegnum að þeir eru yfirleitt ekki nægilega vel uppbyggðir, og ekki síður það að þessir vegir hafa yfirleitt ekki fullt burðarþol. Undanfarin ár hafa flutningar á landi stóraukist og flutningatækin orðið stærri og afkastameiri en um leið þyngri. Með hækkandi olíuverði verður það enn mikilvægara að stytta vegalengdir og bæta ástand vega fyrir þungaflutninga. Mest af aðföngum kemur frá höfuðborgarsvæðinu og því um langan veg að fara og því er mikilvægi bættrar vega seint of metið fyrir þetta sveitarfélag. Mikilvægir þungaflutningar fara fram á Fljótsdalshéraði sem undir engum kringumstæðum mega stöðvast vegna lélegs vegakerfis. Má þar m.a. nefna rekstravörur til bænda og afurðir frá þeim, efnisflutningar vegna framkvæmda og flutning á sorpi til urðunar. Gefur augaleið að malarvegirnir eru ekki fullnægjandi fyrir þungaflutninga.

3.3. Framtíðin

Samkvæmt könnun Land-ráðs eru miklir flutningar á þjónustu og fólki s.s. skólaakstur og fólk að sækja atvinnu innan sveitarfélagsins og því vegakerfið mjög mikilvægt á allan hátt fyrir íbúa. Nauðsynlegt er að klára að leggja bundið slitlag á stofn- og tengivegi og útrýma öllum einbreiðum brúm á þessum vegum.

4. Umferðatölur

Vegagerðin birtir árlega upplýsingar á netinu um umferð á þjóðvegum, þ.e. stofn-, tengi og landsvegum. Frá árinu 1995 eru þjóðvegir í kaupstöðum og kauptúnum taldir með stofn- og

tengivegum. Upplýsingar um umferð á þeim voru þó í fyrsta sinn birtar fyrir árið 2000 (www.vegagerdin.is).

Skammstafanir og skýringar

ÁDU árdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið

SDU sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september

VDU vetrardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

Tafla nr. 2 Skammstafanir og skýringar

www.vegagerdin.is

Vegnr	Vegheiti	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	Vegfl	ÁDU	SDU	VDU
94	Borgarfjarðarvegur	Eiðar	Steinsvaðsvegur (942)	9,04	T	119	242	52
931	Upphéraðsvegur	Ormarsstaðaá	Skeggjastaðir	6,9	T	133	239	59
931	Upphéraðsvegur	Skeggjastaðir	[..sveitarfélagsmörk..]	3,10	T	121	223	55
917	Hlíðarvegur	Hringvegur (1-t0)	Hallgeirsstaðavegur (9191)	7,4	S	114	189	61
94	Borgarfjarðarvegur	Steinsvaðsvegur (942)	Hjaltastaðarvegur (943)	7,12	T	87	179	36
925	Hróarstunguvegur	Vífilsstaðavegur (9274)	Hringvegur (1-t1)	10,72	T	140	176	112
94	Borgarfjarðarvegur	Lagarfossvegur (944)	Sandi	5,1	T	76	154	31
94	Borgarfjarðarvegur	Unaósvegur (9451)	[..sveitarfélagsmörk..]	5,18	T	71	144	30
923	Jökuldalsvegur	Hringvegur (1-s7)	Hákonarstaðir	12,55	T	82	136	56
917	Hlíðarvegur	Hallgeirsstaðavegur(9191)	Eyjavegur (921)	13,49	S	77	126	40
924	Jökuldalsvegur eystri	Refshöfði	Hringvegur (1)	11,60	T	77	123	57
925	Hróarstunguvegur	Lagarfossvegur (944)	Vífilsstaðavegur (9274)	12,98	T	78	122	52
917	Hlíðarvegur	Biskupshóll (vegrist)	[..sveitarfélagsmörk..]	9,37	S	44	92	18
917	Hlíðarvegur	Eyjavegur (921)	Biskupshóll (vegrist)	9,02	S	52	91	27
924	Jökuldalsvegur eystri	Hringvegur (1)	Refshöfði	10,96	T	57	91	38
925	Hróarstunguvegur	Húseyjarvegur (926)	Lagarfossvegur (944)	8,67	T	49	83	23
925	Hróarstunguvegur	Hringvegur (1-t0)	Húseyjarvegur (926)	9,25	T	50	81	26
923	Jökuldalsvegur	Hákonarstaðir	Búðará	7,93	T	47	79	28
953	Mjóafjarðarvegur	Norðfjarðarvegur (92)	[..sveitarfélagsmörk..]	5,65	T	34	76	10
937	Skriðdalsvegur	Upphéraðsvegur (931)	Geirólfstaðir	11,65	T	42	71	18
944	Lagarfossvegur	Borgarfjarðarvegur (94)	hlið	8,04	T	36	66	17
923	Jökuldalsvegur	Búðará	Austurleið (F910)	8,64	T	32	57	26
923	Jökuldalsvegur	Austurleið (F910)	Aðalból	11,66	T	27	49	16
932	Egilsstaðavegur	Hringvegur (1)	Egilsstaðavegur 3 (9404)	0,39	T	28	49	11
944	Lagarfossvegur	hlið	Hróarstunguvegur (925)	1,77	T	25	43	16
937	Skriðdalsvegur	Geirólfstaðir	Hringvegur (1-t7)	7,59	T	23	38	12
938	Múlavegur syðri	Skriðdalsvegur (937)	Birkihlíð	2,68	T	13	29	4
927	Brekkubæjavegur	Hróarstunguvegur (925)	Hróarstunguvegur (925)	6,63	T	17	26	8
929	Hafrafellsvegur	Hringvegur (1)	Hafrafellsvegur 3 (9289)	1,07	T	17	26	8
943	Hjaltastaðarvegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Hjarðarhvolfsvegur (9467)	7,75	T	17	25	10
948	Gilsárteigsvegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Ormsstaðavegur (9443)	1,34	T	17	25	10
949	Þrándarstaðavegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Þrándarstaðir 2	0,96	T	17	25	10
9225	Hnefilsdalsvegur	Jökuldalsvegur eystri(924)	Mælivellir 2	0,47	T	12	20	6
9275	Hallfreðarstaðavegur	Hróarstunguvegur (925)	Hallfreðarstaðavegur 2 (9266)	0,07	T	12	20	6
9350	Geitdalsvegur	Skriðdalsvegur (937)	Þorvaldsstaðir	1,71	T	12	20	6
9430	Finnsstaðavegur	Borgarfjarðarvegur (94)	Finnsstaðavegur 2 (9415)	0,35	T	12	20	6

Tafla nr. 3 Umferðatölur frá 2006

www.vegagerdin.is

Allir vegirnir í þessari töflu nr. 3 eru tengivegir nema Hlíðarvegur en hann er stofnvegur. Þjóðvegur nr. 1, sem er stofnvegur, er ekki í þessari töflu þar sem þeir kaflar sem enn eru malarvegir eru komnir í ákveðinn farveg vegna framkvæmda.

5. Kostnaður

Kostnaður við að leggja bundið slitlag á malarveg er mjög breytilegur, allt frá 7 millj. per/km upp í 24 millj. per/km. Ef fyrst þarf að leggja jöfnunarlag og þar ofaná klæðningu, er kostnaðurinn um 700 -1000 kr. per/m². Kostnaður per/km á Bóndastaðahálsinum var 7 millj. en um 23 millj per/km í Fellum í sumar en þar inni er hólkur í Þorleifarás.

6. Tillögur að framkvæmdaáætlun

Með umferðartölurnar til hliðsjónar væri eðlilegt að leggja áherslu á fimm fyrstu vegina sem eru tilgreindir í töflu 3, það sem eftir er að byggja af Borgarfjarðarvegi (94), Upphéraðsveg inn Fell (931), Hlíðarveg (917), Hróarstunguveg (925) og Jökuldalsveg (924). Vegalengd sem um ræðir á þessum fimm vegum (nr.94, 931, 917, 925 og 923) er um 80 km og því mjög mikilvægt að eitthvað verði gert á hverju ári. Hafa þarf í huga að við breytingu á Þjóðvegi nr. 1 um Arnhólstaðarmúla var gert samkomulag um að vegurinn upp á efra Jökuldal (925) yrði færður niður á bakka Jökulsár á Dal.

Fram hefur komið í samtölum við starfsmenn Vegagerðarinnar að til standi að leggja bundið slitlag á Hróarstunguveg frá Þjóðvegi nr. 1 og út að Litla – Bakka auk þess að leggja bundið slitlag við nokkra bæi, s.s. Straum, Ketilsstaði í Hjaltastaðapínghá og Lund. Mikilvægt er að tryggja að þetta verði gert og skoða þarf fleiri staði.

6.1. Tillaga að framkvæmdaáætlun um lagningu bundins slitlags

Áætlun þessi tekur ekki til framkvæmda sem þegar hafa verið ákveðnar eða eru í undirbúningi s.s Upphéraðsveg, frá Þjóðvegi nr.1 og að Ekkjufelli og Þjóðvegur nr.1 um Skriðdal. Lagt er til að þessir vegir sem listaðir eru upp hér í töflu nr. 4 verði lagðir bundnu slitlagi á árunum 2009-2014

Forgr.	Vegnr	Vegheiti	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd
1	94	Borgarfjarðarvegur	Lagarfossvegur (944)	Sandur	5,10
2	931	Upphéraðsvegur	Ormarsstaðaá	Skeggjastaðir	6,90
3	917	Hlíðarvegur	Hringvegur (1-t0)	Hallgeirsstaðavegur (9191)	7,40
4	94	Borgarfjarðarvegur	Eiðar	Steinsvaðsvegur (942)	9,04
5	923	Jökuldalsvegur	Hringvegur (1-s7)	Hákonarstaðir	12,55
6	925	Hróarstunguvegur	Vífilsstaðavegur (9274)	Hringvegur (1-t1)	10,72
7	94	Borgarfjarðarvegur	Steinsvaðsvegur (942)	Hjaltastaðarvegur (943)	6,50
8	931	Upphéraðsvegur	Skeggjastaðir	[..sveitarfélagsmörk..]	3,10
9	94	Borgarfjarðarvegur	Unaósvegur (9451)	[..sveitarfélagsmörk..]	5,18

Tafla nr. 4 Tillaga að framkvæmdaráætlun 2009 - 2014

Hér er lögð fram tillaga að framkvæmdaráætlun, en ekki er tekin afstaða til þess hvort rétt sé að brjóta kaflana upp. Fyrir sveitarfélagið og íbúa þess væri betra að ná sem lengstum köflum í einu.

6.2. Tillaga að framkvæmdaráætlun um bætt viðhald malarvega

Þrátt fyrir að mikilvægt sé að koma bundnu slitlagi á sem flesta vegi má ekki láta viðhald malarvega sitja á hakanum. Í sveitarfélagi eins og Fljótshálsaþétti þar sem mikið er af malarvegum er nauðsynlegt að auka viðhald þeirra. Þar sem öryggið er minna á malarvegi en á vegi með bundnu slitlagi, minnkar öryggið mikið sé vegunum illa viðhaldið. Til að bæta viðhald vega þarf að aka í þá unnu efni og tryggja að slíkt efni sé alltaf til staðar. Rétt er að skoða líka þann möguleika að leggja bundið slitlag án þess að byggja vegina upp líkt og er gert víða í Evrópu. Nauðsynleg er að hafa í huga hversu fljótt það er að borga sig upp að leggja bundið slitlag til að minnka viðhaldskostnað sem er mikill á malarvegum.

Salt hefur verið notað til rykbindingar en nauðsynlegt er að skoða önnur efni, þar sem salt skemmir bíla og dregur búfénað inn á vegina sem leiðir af sér aukna slyshættu.

Nauðsynlegt er að auka viðhald á fjallvegum þar sem ferðamannaumferð hefur stór aukist og á eftir að halda áfram að aukast eftir stofnun Vatnajökulsþjóðgarðs.

6.3. Tillaga að bættum samgöngum við nágrennasveitarfélögin

Þegar niðurstöður greinargerðarinnar eru skoðaðar er það greinilegt að íbúar aðliggjandi sveitarfélaga sækja mikið inn á svæðið. Með þessar staðreyndir til hliðsjónar er rétt að horfa

til uppbyggingar á Þjóðvegi nr. 1 um Skriðdal og veginum um Öxi og þeirra jarðgangna sem hafa verið mikið í umræðunni hér undanfarin ár, sem eru:

- Göng sem tengja austfirðina frá Seyðisfirði til Reyðarfjarðar við Hérað – þau styrkja allt miðausturland bæði atvinnulega og þjónustulega.
- Göng sem tengja saman Hérað og Vopnafjörð – þau myndu styrkja byggðina og auka samvinnu við sveitarfélögin á Norðausturlandi. Hægt að leggja af mjög erfiðan fjallveg um Hellisheiði.

6.4. Tillaga að öðrum samgöngubótum

- Ný vegtenging á Efra-Jökuldal vegna færslu á Þjóðvegi nr. 1
- Nauðsynlegt er að bæta vetrarþjónustu og tryggja öryggi vegfarenda með reglulegri snjómokstri og hálkueyðingu.
- Vegtenging Kárahnjúkavegur – Aðalból verði lokið 2009
- Brúargerð yfir Selfjót og vegtenging samfara henni á Hjaltastaðaveg
- Breyting á vegstæði Norðurbyggðarvegur í Skriðdal við Lynghól
- Hólkur í Hvammsá á Austurdalsvegi sem fyrst
- Vegurinn um Stóra-Steinsvað verði settur inn á aðalskipulag 2008 og á framkvæmdaáætlun á árinu 2009.
- Þrátt fyrir endurbætur á Hákonarstaðabru þjónar hún ekki nútíma umferð og því nauðsynlegt að fá nýja brú yfir ána.

Lokaorð

Það má ljóst vera að þessar framkvæmdir eru nokkuð fljótur að borga sig upp þar sem viðhald á þessum vegur stór minnkar. Auk þess má ekki gleyma þeim kostnaði sem vegfarendur verða fyrir í auknu sliti á bílum og hættu á slysum sem er á malarvegum. Í stóru sveitarfélagi eins og Fljótsdalshéraði þar sem vegalengdir eru miklar er það mikið atriði að samgöngur séu góðar til að auðvelda íbúum aðgegni að atvinnu og allri þjónustu.

Sveitarfélagið leggur áherslu á að jarðgöng verði lögð milli byggðarlaga á Austurlandi til að stækka atvinnu- og þjónustusvæði og efla Fljótsdalshérað sem landshlutamiðstöð á Austurlandi.