



Bolungarvík, 5. mars 2012.

Nefndasvið Alþingis,  
Austurstræti 8-10,  
150 Reykjavík. Netfang: nefndasvid@althingi.is

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 140/1443*  
*komudagur 6.3.2012*

Efni: Umsögn um þingmál nr. 392, fjögurra ára samgönguáætlun 2011-2014 og þingmál nr. 393 samgönguáætlun 2011-2022.

Af hálfu Leiðar ehf. hefur um langa hríð verið unnið að undirbúningi og könnun nokkurra atriða tengdum vegagerð og samgöngum á landinu, sem rétt þykir að koma á framfæri við meðferð ofangreindra þingmála á Alþingi.

Skal það helsta hér upp talið:

### 1) Stytting leiðarinnar milli Norðausturlands og vesturhluta landsins í Austur-Húnavatnssýslu um svonefnda Svínavatnsleið eða Húnavalleið.

Áður hefur verið vakin athygli á gerð vegar þessa leið og ritaðar umsagnir við meðferð mála honum tengd á Alþingi. Skal áréttað að sérstök þingsályktunartillaga (þingmál nr. 36 á 140. löggjafarþingi) er til meðferðar þar sem lögð er til gerð vegar þessa leið, sem fjármagnaður verði með veggjöldum. (Vefslóð á feril málsins á vef Alþingis er <http://www.althingi.is/dba-bin/Aferill.pl?ltg=140&mnr=36>)

Sérstaklega skal bent á að um er að ræða veg sem er um 17 km, tiltölulega auðlagður og styttri fjölfarna leið milli landshluta um allt að 14 km (sjá kort).

**1 A) Arðsemi og ávinningur.** Enginn hefur svo vitað sé mælt því í mót að gerð vegar þessa leið væri afar arðsöm framkvæmd fyrir samfélagið í heild og sennilega sú arðsamasta sem ráðast má í eins og sakir standa. Gróf áætlun gerir ráð fyrir að heildarkostnaður við gerð vegarins að meðtöldum virðisaukaskatti kunni að liggja á bilinu 2.200 til 3.000 m.kr. Með vegi þessa leið fælist umtalsverð stytting leiða milli landshluta, aukið umferðaröryggi, aukið samfélagslegt öryggi t.d. ef



óveður, ófærð eða óhöpp hamla för á annarri hvorri leiðinni sem stundum er; fjölbreytni sem fælist í fleiri leiðum, að ekki sé talað um lægri eldsneytiskostnað, minni mengun, skemmri aksturstíma og af þessu öllu leiddi lægri flutnings- og ferðakostnað til hagsbóta fyrir vegfarendur og íbúa, ekki síst á Norðausturlandi. Ekki er vitað til að nein umtalsverð neikvæð umhverfisáhrif fylgdu gerð vegarins þótt hann lægi reyndar að hluta yfir lítt snortið votlendi.

Ef ráðast mætti í gerð vegar þessa leið nú fljótlega skapaði það auk þess dýrmæt störf á tímum atvinnuleysis og gjaldþrota fjölda fyrirtækja sem fást við mannvirkjagerð. Mætti því gera ráð fyrir afar hagstæðum tilboðum í gerð vegarins. Fjölmarginir hafa við undirbúning aðalskipulags Húnavatnshrepps og Blönduósbæjar þar sem vegurinn lægi, óskað eftir að gert yrði ráð fyrir honum þar. Má þar nefna jafnt einstaklinga sem og ýmis samtök og opinbera aðilar, m.a. Eyþing, sem er samtök sveitarfélaga á Norðausturlandi, Samtök atvinnulífsins og Samtök verslunar og þjónustu auk þess sem Vegagerðin sem lögbundinn umsagnaraðili varðandi umferðaröryggi skv. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007 við gerð aðalskipulags óskaði eftir að gert yrði ráð fyrir vegi þessa leið við undirbúning þess.

Enn má nefna að miklir fjármunir eru bundnir m.a. í lífeyrissjóðum landsins, sem koma þarf í arðbær verkefni og hafa Landssamtök lífeyrissjóða í svari við fyrirspurn Leiðar ehf. lýst sig reiðubúin að lána traustum aðila til verksins að uppfylltum lögmæltum skilyrðum og fjárhagslegum forsendum. Leið ehf. hefur undir höndum arðsemisútreikninga Pálma Kristinssonar, verkfræðings, sem auk fleiri verkefna hefur unnið og komið á framfæri rekstrarlegum forsendum Vaðlaheiðarganga. Í útreikningum hans kemur fram að góðar líkur séu á að gerð Svínavatnsleiðar gæti að fullu og öllu staðið undir sér með veggjöldum, en þar vegur sparaður eldsneytiskostnaður vegfarenda þungt. Sömu niðurstöðu hafa aðrir sérfræðingar komist að, sem skoðað hafa fjárhagslega arðsemi framkvæmdarinnar

**1 B) Afstaða yfirvalda skipulagsmála og staða hugmynda um veg um Svínavatnsleið.** Sveitarstjórnir Húnavatnshrepps og Blönduósbæjar, sem skv. skipulagslögum fara að meginstefnu til með skipulagsvald á því svæði sem vegurinn lægi, hafa lagst gegn hugmyndum um veg þessa leið, og það þótt hann yrði fjármagnaður með veggjöldum sem vegfarendur greiddu, og ekki fallist á að gera ráð fyrir honum í aðalskipulagi sveitarfélaganna, sem verið hefur til meðferðar nokkur síðustu ár. Raunar hefur dregist úr hömlu að staðfesta aðalskipulagið endanlega, eftir því sem næst verður komist vegna ágreinings um hvort svæði þar sem vegurinn lægi skuli undanskilið í skipulaginu þannig að síðar megi gera ráð fyrir vegi þar eða það staðfest án þess að gert verði ráð fyrir vegi. Aðalskipulagi Blönduósbæjar er ætlaður langur gildistími eða allt til 2030 en aðalskipulagi Húnavatnshrepps til 2022 og því brýnt að vanda til verka. Hafa skal í huga að Vegagerðin, skv. ákvæðum í 28. gr. vegalaga nr. 80/2007, óskaði sem áður segir eftir að gert yrði ráð fyrir vegi þessa leið í aðalskipulaginu með tilliti til umferðaröryggis og sýnist réttur hennar til að kveða á um þetta skv. tilvitnuðu ákvæði ganga framár rétti sveitarfélaga einna til að ákveða legu þjóðvega.

Miðað við óbreytt ástand er ekki ólíklegt að vaxandi umferð milli landshlutanna sem er á ferð í Austur-Húnavatnssýslu fari um Reykjabraut og Svínvetningabraut, sem er 8 km styttri leið en leiðin um Hringveginn um Blönduós. Eins og ástand vegarins fyrrnefndu leiðina er verður að telja umferðaröryggi stefnt í nokkra hættu ef umferð um hann á eftir að vaxa að ráði, en um er að ræða mjóan malarveg með varasömum beygjum, skertum sjónlínunum og einbreiðri brú yfir Blöndu í Blöndudal. Einnig verður að telja æskilegt að umferð, m.a. þungaflutningar, fari sem minnst um þéttbýli eftir því

sem við verður komið, sem m.a. hægir á umferðinni og eðli máls samkvæmt má gera ráð fyrir aukinni hættu fari hún nærri íbúabyggð. Sýnist nýr vegur því ótvírætt mundi auka umferðaröryggi.

Nálgast má nokkrar upplýsingar m.a. um afstöðu annars vegar Blönduósbæjar, Húnavatnshrepps og Sveitarfélagsins Skagafjarðar og hins vegar Leiðar ehf. til þessarar veglagningar á vefslóðinni sem vísað er til í upphafi þessarar umsagnar. Efnisrök sveitarfélaganna þar virðast vera ótti við minnkandi umsvif á Blönduósi, sem er miðstöð þjónustu í héraðinu, og að þar hafi átt sér stað uppbygging þjónustu sem grundvallist á þeirri umferð sem fer um Hringveginn; veitingastaðir, gististaðir, sundlaug, söfn, setur o.fl. Einnig er í umsögninni sem rök gegn gerð Svínavatnsleiðar nokkuð fjallað um möguleikann á gerð jarðganga milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar til styttingar leiða og tengingu byggða. Slík jarðgöng þyrftu að vera allt að 20 km og því ekki raunhæfur kostur næstu áratugi auk þess að stytta leið óverulega og verða oftast seinfarnari en vegir undir berum himni. Ekki er minnst á að nýr vegur raski umhverfi eða náttúru ef frá er talið votlendi í Orrastaðaflóa.

Vissulega eru rökin um slæm efnahagsleg áhrif á Blönduósi af gerð nýs vegar fullgild svo langt sem þau ná og að fjárfest hafi verið í ýmsum innviðum á Blönduósi til að veita þeim sem eru á ferð þjónustu. Slíkt eitt og sér á þó ekki að geta ráðið því hvort nýir vegir fyrir umferð milli landshluta verða lagðir. Margir eru oft á ferð milli landshluta án þess að nýta sér þjónustu sem boðin er á hverjum stað eða ekki nema sjaldan, aðrir eru á ferð á þeim tímum dags þegar lokað er fyrir þá þjónustu sem að jafnaði er í boði og svo mætti lengi telja. Það er því sennilega ekki nema lítill hluti þeirra sem eru á ferð sem nýtir sér þá þjónustu sem býðst hverju sinni, langflestir væntanlega á sumrin eða þrjá til fjóra mánuði ársins, þótt þau viðskipti kunni vissulega að vega nokkuð hjá þjónustuaðilum á Blönduósi. Telst þó ekki eðlilegt að allir þurfi að sæta því að aka 14 km lengri leið einvörðungu til að tryggja þessa hagsmuni.

Á hitt er líta að ýmsir ferðamenn mundu án efa frekar sækja til Blönduós ef þar færi ekki um hlað mest öll umferð sem fer milli landshlutanna og því langt frá því að vera alslæmt ef drægi úr umferð sem þar fer hjá með því áreiti sem henni fylgir. Ekki er verið að leggja neina vegi af, áfram yrði komist allar þær leiðir sem komast má í dag og umferð sem er á leið til Skagastrandar, Sauðárkróks, Siglufjarðar og víðar færi áfram um Blönduós, aðeins er verið að fjölga valkostum fyrir vegfarendur, valkostum sem sveitarfélögin kjósa að leggjast gegn í þágu eigin hagsmuna að því er virðist. Litlar sem engar rannsóknir eða gögn, önnur en ítarleg skýrsla sem Leið ehf. lét vinna um ætluð samfélagsleg áhrif vegar þessa leið, hafa verið unnin eða kynnt. Þegar jafn miklir hagsmunir eru í húfi er brýnt að allar upplýsingar sem máli skipta og aflað verður liggi frammi, en ekki að afstaða og ákvarðanir séu byggðar á óljósum hugmyndum og jafnvel ágiskunum og einföldu valdboði beitt án nokkurra rannsókna eða efnislegs rökstuðnings sem heitið getur.

Bent skal á að umferð um Norðvesturland mun vafalítið aukast frá því sem ella væri með styttri vegum og í því felast ýmis tækifæri fyrir svæðið, t.d. við Húnavelli í Húnavatnshreppi. Að þessu athuguðu er tæpast hægt að ætlast til að aðalskipulag sem gilda á til langs tíma byggji á því að þeir sem ekki hafi hug á að nýta sér þjónustu á Blönduósi fari um ókomna tíð 14 km lengri leið en vera þarf til að ekki dragi þar úr viðskiptum.

Miklu nær væri og raunar eðlilegt og sanngjarnt að leitað yrði sátta um þessa leið og gert yrði ráð fyrir einhvers konar mótvægisáðgerðum fyrir samfélagið á Blönduósi. Hafa m.a. Leið ehf., Atvinnuþróunarfélag Eyjafjarðar og Akureyrarkaupstaður leitað eftir einhvers konar samkomulagsfleti í þá veru en lítt orðið ágengt. Sýnist það þó fyrst og fremst vera hlutverk stjórnvalda að leiða slíkar

viðræður. Enn skal áréttað að af hálfu Leiðar ehf. hefur ávallt verið miðað við að gerð vegarins yrði fjármögnuð með veggjöldum, sem leitt gæti til þess að næstu 20 til 25 ár þyrftu þeir sem það kysu að greiða sérstaklega til að komast þessa styttri leið. Þeir sem ekki vildu greiða eða ættu erindi á Blönduós slyppu við greiðslu gjaldsins. Með því fyrirkomulagi ætti að felast mikil vernd fyrir viðskipti á Blönduósi næsta aldarfjórðunginn eða svo.

Mikið hefur verið kallað eftir vegi um Svínvatnsleið eins og áður hefur komið fram og við undirbúning aðalskipulags sveitarfélaganna voru tæplega 200 umsagnir við það sem langflestar lutu að gerð vegar þessa leið.

Um stöðu málsins og ferli eftir að aðalskipulag sveitarfélaganna var afgreitt til Skipulagsstofnunar skal vísað til umsagnar Leiðar ehf. við áður nefnt þingmál nr. 36 en ekkert virðist hafa breyst síðan hún var rituð. Í stuttu máli er staðan sú að umhverfisráðherra mæltist til þess við sveitarfélögin í bréfi, dags. 31. maí 2011, að þau sendu aðalskipulagsdrætti sína þannig frá gengna að svæði fyrir Svínvatnsleið (Húnavallaleið) yrði tekið undan og merkt hvítum lit þar sem skipulagi á því svæði yrði frestað meðan útkljáður yrði ágreiningur Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna. Hefur skipulagið þannig frá gegnið enn ekki verið sent svo vitað sé og skipulagsupprátturinn því enn óafgreiddur hjá sveitarfélögunum þrátt fyrir þessi tilmæli.

**1 C Stefnunótun í vega- og samgöngumálum og hlutverk Alþingis.** Stefnunótun Alþingis í vegamálum þ. á m. hvar, hvenær og hvernig vegir skulu lagðir skal koma fram í þingsályktun um samgönguáætlun en ráðherra samgöngumála skal leggja tillögu að henni fyrir þingið. Segir um þetta í 2. gr. laga um samgönguáætlun nr. 33/2008, sem er svohljóðandi (með undirstrikun og feitletrun undirritaðs):

**2. gr. Samgönguáætlun.**

Ráðherra leggur á fjögurra ára fresti fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun þar sem mörkuð skal stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu tólf árin. Jafnframt skal m.a. meta og taka tillit til þarfa ferðaþjónustunnar fyrir bættar samgöngur.

Samgönguáætlun tekur til fjáröflunar og útgjalda til allra greina samgangna, þ.e. flugmála, vegamála og siglingamála, þ.m.t. almenningsamgangna, hafnamála, sjóvarna, öryggismála og umhverfismála samgöngugreina. Þar skal skilgreina það grunnkerfi sem ætlað er að bera meginþunga samgangna og gera skal grein fyrir ástandi og horfum í samgöngum í landinu. Við gerð samgönguáætlunar skal m.a. byggja á beim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem bær stuðli að iákvæðri byggðabróun.

Við gerð samgönguáætlunar skal jafnframt taka mið af eftirfarandi markmiðum:

- a. að ná fram samræmdri forgangsröð og stefnunótun,
- b. að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla,
- c. að ná fram samræmdu skipulagi samgöngugreina og samstarfi stofnana [ráðuneytisins]<sup>2)</sup> og fyrirtækja á þess vegum.

Einnig skal taka mið af því að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best og skal forgangsröðun byggjast á mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum.

Áætlun um fjáröflun og útgjöld skal skipt á þrjú fjögurra ára tímabil og skulu útgjöld sundurliðuð þar eftir helstu útgjaldaflokkum. Jafnframt er útgjöldum vegna nýrra framkvæmda á grunnkerfinu skipt eftir einstökum stórum verkefnum á hvert hinna þriggja tímabila.

Áður en áætlun samkvæmt ákvæði þessu er unnin leggur [ráðherra]<sup>2)</sup> fram stefnu sína í helstu málaflokkum, auk fjárhags- og tímaramma, til samgönguráðs, sbr. 4. gr. Tillögur byggðar á þeirri stefnu skulu unnar í stofnunum og fyrirtækjum samgöngumála fyrir ráðið. Samgönguráð undirbýr og semur tillögu að samgöngu-

áætlun og leggur fyrir ráðherra til endanlegrar afgreiðslu og ákvörðunar.

Samgönguáætlun skal endurskoða á fjögurra ára fresti eða oftár ef þörf þykir.

Má af þessu vera ljóst að ákvörðun og stefnumótun um legu og gerð vega fer fram á Alþingi á grundvelli samgönguáætlana sem þar er samþykkt en ráðherra leggur fram tillögu um á grundvelli tillagna samgönguráðs. Kemur á óvart að samgönguráð skuli ekki haft lagt til gerð þessa vegar í þeirri samgönguáætlun sem nú er til meðferðar í ljósi þeirra hagsmuna sem í húfi eru og allra þeirra ábendinga frá ýmsum aðilum sem fyrir liggja, en allt bendir til að vilji mikils meirihluta íbúa og vegfarenda standi til að vegur verði lagður þessa leið til styttingar vegalengdum. Eru rök fyrir því nokkuð ljós, fremur en óbreytt ástand eða að aðrir möguleikar til styttingar verði skoðaðir svo sem hálendisvegur um Kjöl eða aðra slíkar leiðir eða gerð allt að 20 km jarðganga undir Tröllaskaga sem teljast verður næsta óraunhæfur kostur í bráð.

Ávallt má deila um túlkun á ákvæðum eins og hvað teljist jákvæð byggðapróun. Verður það þó vart talið í anda uppbyggilegrar byggðastefnu eða sjálfbærrar þróunar að beina umferð talsvert lengri leið en vera þarf með þeim kostnaði sem því fylgir til þess að leitast við að tryggja jákvæða byggðapróun á tilteknu svæði. Slíkt fyrirkomulag hefur í för með sér aukinn kostnað og færri valkosti fyrir vegfarendur og aðrar byggðir og íbúa þeirra með lengri og kostnaðarsamari akstursleiðum og öðru óhagræði sem því fylgir. Hlýtur að þurfa að beita öðrum úrræðum til að tryggja hagsmuni byggðar á þeim stöðum sem telja sig verða fyrir áföllum vegna minnkaðrar umferðar, en að lengja akleiðir annarra.

Brýnt er að búa svo um hnúta að gera megi ráð fyrir að ráðist verði í jafnabatasamar framkvæmdir fyrir samfélagið og raun ber vitni í væntanlegri samgönguáætlun enda verði stuðlað að mótvægis-aðgerðum á Blönduósi á móti eftir því sem þurfa þykir. Þótt litlir fjármunir séu til reiðu á allra næstu árum til nýframkvæmda í vegamálum verður að vona að úr rætist auk þess sem ef fjármagna mætti framkvæmdina með veggjöldum mætti líklega ráðast í hana innan mjög skamms tíma.

Vakin skal athygli á að með nýjum skipulagslögum er gert ráð fyrir að landsskipulag verði samþykkt og það lagt fyrir Alþingi, sbr. 10. gr. nýrra skipulagslaga nr. 123/2010, sem er sem hér segir:

Ráðherra leggur fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um landsskipulagsstefnu til tólf ára innan tveggja ára frá alþingiskosningum. Í tillögunni skal felast endurskoðun á gildandi landsskipulagsstefnu þegar þörf er á ásamt greinargerð um stöðu og þróun skipulagsmála í landinu.

Í landsskipulagsstefnu eru sambættar áætlanir opinberra aðila um samgöngur, byggðamál, náttúruvernd, orkunýtingu og aðra málaflokka sem varða landnotkun og er hún útfærð með tilliti til skipulags landnotkunar með sjálfbæra þróun að leiðarljósi. Til grundvallar landsskipulagsstefnu skal leggja markmið laga þessara auk framangreindra áætlana. Þá skal eftir því sem við á hafa svæðis- og aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga til hliðsjónar.

Landsskipulagsstefna skv. 2. mgr. getur tekið til landsins alls, einstakra landshluta og efnahagslögsögunnar. Í henni skal ávallt vera uppfærð stefna um skipulagsmál á miðhálendi Íslands.

Sveitarfélög skulu taka mið af landsskipulagsstefnu við gerð skipulagsáætlana eða breytinga á þeim og, eftir því sem við á, samræma þær landsskipulagsstefnu innan fjögurra ára frá samþykkt hennar. Telji sveitarstjórn að ekki beri að taka mið af samþykktri landsskipulagsstefnu við gerð skipulagsáætlunar skal hún gera rökstudda grein fyrir því og skal rökstuðningurinn fylgja með tillögu að skipulagsáætlun þegar hún er send Skipulagsstofnun.

Í 1. málslið 4. mgr. ákvæðis í lögunum til bráðabirgða segir:

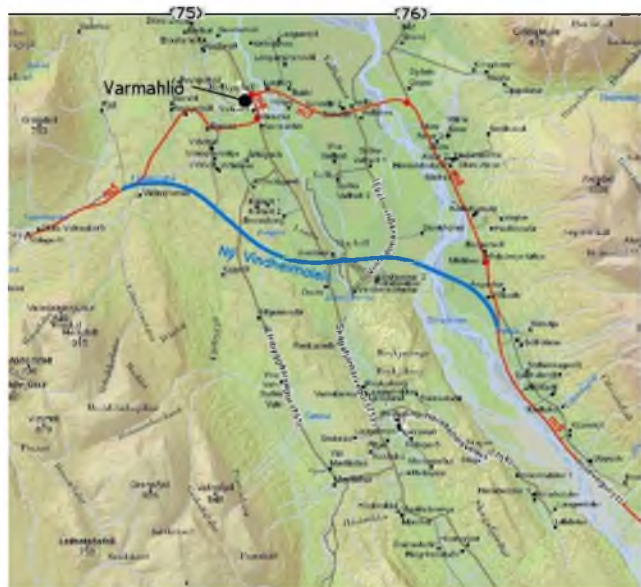
4. Ráðherra skal eigi síðar en árið 2012 leggja fyrir Alþingi í fyrsta sinn tillögu til bingsályktunar um landsskiplagsstefnu, sbr. 10. gr.

Sýnist samkvæmt þessu gert ráð fyrir að sveitarfélögin innleiði það í landsskiplaginu sem ekki fellur að aðalskiplagi þeirra eftir því sem fram vindur. Það væri bagalegt ef ekki verður tekin ákvörðun um að hefja þetta ferli varðandi Svínavatnsleið eins og mál liggja fyrir. Ekki verður fallist á að sveitarfélögin geti í skjóli skipulagsvalds síns ein ráðið ferð í þessum málum hvert á sínu svæði. Er hætt við að lítið þokaðist fram veginn ef svo ætti að vera.

Því er brýnt að tillaga um Svínavatnsleið verði samþykkt og gert ráð fyrir henni í samgönguáætlun og sýnist vel mega búa svo um hnúta að miða megi við að gerð hennar verði fjármögnuð með veggjöldum.

## 2) Stytting leiðarinnar milli Norðausturlands og vesturhluta landsins um svonefnda Vindheimaleið í Skagafirði

**2 A Arðsemi og ávinningur** Stytta má leiðina í Skagafirði um rúma 6 km með vegi sunnan Varmahlíðar. Slíkur vegur yki án nokkurs vafa umferðaröryggi frá því sem nú er en á veginum eins og hann er nú eru krappar beygjur í grennd við Varmahlíð auk þess sem ekið er meðfram þéttbýli og umferðarhraði tekinn niður í 50 km á löngum kafla. Að öðru leyti má um margt vísa til þess sem að framan er sagt, m.a. um arðsemi og samfélagslegan ávinning. Vegurinn lægi í Akrahreppi og Sveitarfélaginu Skagafirði. Hefur Akrahreppur þegar gert ráð fyrir honum í aðalskiplagi sínu. Af hálfu Leiðar ehf. hefur verið lagt til að vegur þessa leið yrði einnig fjármagnaður með veggjöldum þótt án efa hrykkju þau ein ekki til greiðslu kostnaðar.



Ef hins vegar yrði ráðist í gerð Svínavatnsleiðar og Vindheimaleiðar saman og sem eina framkvæð sem fæli í sér samtals 20 km styttingu leiðarinnar milli Norðausturlands og vesturhluta landsins ættu veggjöld ein og sér að geta staðið undir verulegum hluta kostnaðar við báðar framkvæmdirnar.

## 2 B) Afstaða yfirvalda skipulagsmála og staða hugmynda um veg um Vindheimaleið.

Um flest er sama staða varðandi skipulagsmál og lýst er varðandi Svínavatnsleið. Þó er sá munur að Akrahreppur, þar sem sá hluti vegarins sem er austan Héraðsvatna lægi, hefur gert ráð fyrir honum í sínum aðalskiplagi sem þegar hefur verið staðest, sem áður segir. Aðalskiplag Sveitarfélagsins

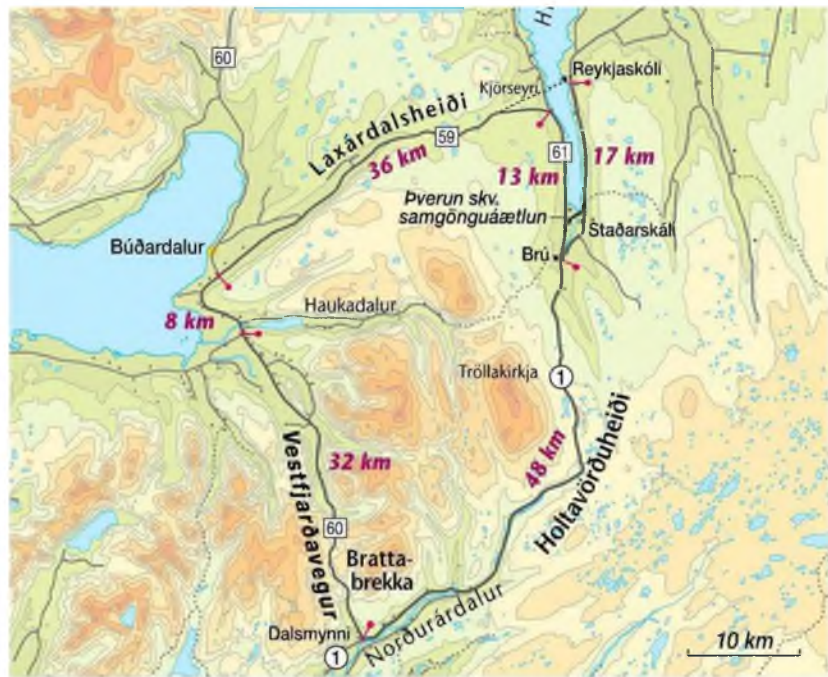


Skagafjarðar hefur hins vegar beðið óstaðfest í tæp tvö ár eftir að umhverfisráðherra mæltist til um að svæði sem ætlað er undir veginn yrði tekið út úr skipulaginu og merkt sem óstaðfest meðan ágreiningur Vegagerðarinnar og sveitarfélagsins yrði til lykta leiddur. Rök sveitarfélagsins lúta fyrst og fremst að verndun starfsemi í Varmahlíð og sýnist líkt og í tilfelli Blönduóss vel mega beita sérstökum mótvægisáðgerðum, teljist þeirra þörf, auk þess sem líklegt má telja að með veggjöldum mundu margir kjósa að fara um Varmahlíð fremur en að greiða fyrir að fara hina styttri leið. Verður að telja ótta manna um minnkuð umsvif í Varmahlíð að mestu ástæðulausan. Væri raunar full ástæða til að rannsaka hugsanleg samfélagsleg áhrif af gerð Vindheimaleiðar áður en hafnað verður að gera ráð fyrir henni í aðalskipulagi og eftir atvikum í samgönguáætlun. Má annars um flest segja það sama um veg þessa leið og um Svinavatnsleið hér að framan.

### 3) Ný lega Hringvegur yfir Hrótafjörð á mótis við Reyki, um Laxárdalsheiði og í jarðgöngum um Bröttubrekku.

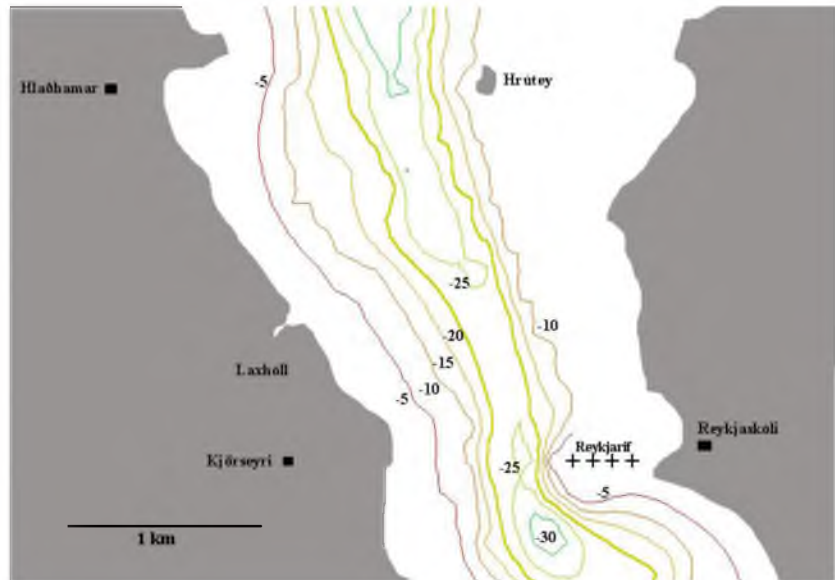
Þótt hugmynd um nýja legu Hringvegur skv. framanrituð verði e.t.v. ekki forgangsmál þykir mega koma henni á framfæri á þessum vettvangi og leggja til að kostir hennar verði kannaðir rækilega og gert ráð fyrir henni í langtímaáætlun, t.d. á síðasta tímabili 12 ára áætlunarinnar, þannig að hefja megi undirbúning og jafnframt þannig búa um hnúta að hugsanlegar framkvæmdir sem kynnu að hafa áhrif á þessa hugmynd spilli ekki þessum áformum eða þær leiði til óþarfs kostnaðar.

Með vegi og brú yfir Hrótafjörð, sem lægi á rifinu framán við Reykjaskóla fælist margháttaður ávinningur. M.a. má nefna að leiðin milli Vestfjarða, Snæfellsness og



Dala (samtals um 13 þ. íbúar) annars vegar og hins vegar Norðvesturlands styttest um yfir 20 km sem ætti að efla samstarf, auka samgang og treyst byggð í Húnaþingi vestra, Dölum og á sunnanverðum Ströndum umtalsvert. Styttra yrði fyrir umferða milli Suðvestur-og Norðurlands að fara um Heydal á innanverðu Snæfellsnesi ef ill- eða ófært er um Holtavörðuheidi eða Bröttubrekku.

Dýpi í firðinum í kring um Reyki var mælt á vegum Leiðar ehf. á sínum tíma og reyndist mest um 25 metrar. Sjá kort hér til hliðar. Þá lét félagið á árinu 2006 vinna lausleg kostnaðaráætlun fyrir þverun fjarðarins. Var kostnaður þá áætlaður um 1.300 m.kr. Í kostnaðaráætluninni segir m.a: „...Fjörðurinn er þar um 1300 m breiður en Reykjarífið gengur langt út í fjörðinn að austan þannig að um 500 m er út í 5 m dýptarlínunar þeim megin. Mesta dýpi í veglínunni er rúmir 25 m. Við þverun fjarðarins er reiknað með að byggja um 200 m langa brú á Reykjarífi. Brúin er grunduð á staurum og er reiknað með hefðbundinni eftirspenntri brú úr steinsteypu. Lengd brúar er miðuð við að tryggja full vatnsskipti í firðinum inna brúar. Að öðru leyti er reiknað með að fylla í fjörðinn.



Við kostnaðaráætlunina er gengið út frá eftirfarandi forsendum:

- Vegtegund C1 með 7,9 m breiðu slitlagi úr klæðingu.
- Veghæð er 4,0 m, vegbreidd er 9,5 m milli grjótvarna.
- Grjótvörn er eins báðum megin, 1,6 m þykk í fláa 1:2 og nær frá kóta -3,6 til 4,5.
- Neðan grjótvagnar er hrunhalli á fyllingu og er reiknað með halla 1:1,25.
- Lengd brúar er miðuð út frá lengd brúar á Kolgrafarfjörð sem er 250 m löng. Flatarmál Hrutafjarðar innan brúar er um 20% meira en Kolgrafarfjarðar en sjávarsveiflan aðeins um eða innan við 40%.
- Fyllingarefni er sótt í malarhjalla vestan fjarðar eða dælt úr firðinum.
- Grjót í grjótvörn getur þurft að sækja nokkuð langt að. ....“

Sýnist þverun Hrutafjarðar því vera vel raunhæf framkvæmd hvort heldur sem varðar framkvæmdina sjálfa eða kostnað við hana. Styddi slík framkvæmd mjög við hugmynd um að aðalflutninga- og akstursleið milli Norðurlands og Suðvesturlands verði til framtíðar valinn staður yfir Hrutafjörð og áfram um Laxárdalsheiði, en með því ynnist margt.

Má þar nefna að minni kostnaður fylgir að byggja upp einn traustan veg en tvo sem tengir saman landshluta og uppfyllir kröfur nútímans og endast á næstu áratugi.

Einn mikilvægasti ávinningurinn fælist þó í því að losna mætti við tvo fjallvegi sem oft eru til trafala og skapa vegfarendum óöryggi og slyshættu, þ. e. Bröttubrekku og Holtavörðuheiði. Einkum sýnist ávinningur ef losna mætti við Holtavörðuheiði, sem bæði er há eða um 409 m. y. s. og löng auk þess að þar er tíðum háлка, fannfergi, blint og illviðra- og þokusamt. Á þeirri leið sem hér er til umræðu



lægi vegurinn hvergi yfir 200 metra nema í grennd við væntanleg göng undir Bröttubrekku og e.t.v. á nýjum hluta Laxárdalsheiðar.

Á hinn bóginn skal því til haga haldið að leiðin milli Dalsmynnis þar sem farið er af Hringvegi í Dali um Holtavörðuheiði og að Reykjaskóla er um 65 km, en ný leið yrði nokkru lengri miðað við núverandi veglínur eða um 77 km en sýnist mætti stytta hana um 3-4 km vestast á Laxárdalsheiði og e.t.v. víðar.

Hefur á vegum Leiðar ehf. verið gerð lausleg athugun á mögulegum vestyttingum vestanvert á Laxárdalsheiði og tvær línur teiknaðar upp sem sjá má kortinu hér til hliðar. Styttir blá línnan leiðina um 4,5 km en nær í allt 310 metra hæð en rauða línan styttir hana um 2,7 km en fer aðeins í um 210 metra hæð, en núverandi vegur á Laxárdalsheiði fer mest í um 200 metra og því í raun hæpið að tala um heiði.

Vestfjarðavegur norðan Bröttubrekku og langleiðin í Búðardal sýnist þurfa talsverðar lagfæringa með en sú leið verður ávallt flutningaleið milli Vestfjarða og höfuðborgarsvæðisins, en nýttist einnig Norðurlandi öllu ef þær hugmyndir sem hér eru kynntar næðu fram að ganga.

Jafnframt yrði hugað að og í framtíðinni gert ráð fyrir gerð jarðganga undir Bröttubrekku, en hugmyndum um þau er svo lýst í jarðgangaáætlun frá árinu 2000, (þar sem kortið hér til hliðar er fengið) þ.e. áður en nýr vegur hafði verið gerður yfir heiðina. Vegur sem vissulega hefur breytt miklu þótt leiðin þar um sé engu að síður enn farartálmi að vetrum og erfið og brött um að fara ekki síst fyrir stóra bíla.

„Vegurinn um Bröttubrekku er brattur og krappur og vetrarþjónusta er erfið. Því hefur á undanfönum árum verið litið á mismunandi valkosti til að tryggja góðar heilsárssamgöngur, þar



Mynd 1: Hugsanlegar veglínur um vesturhluta Laxárdalsheiðis – planmynd



Hæð Borgarfirði = 280 m y.s.  
Hæð Dölum = 280 m y.s.

Göng = 1,8 km  
Vegir = 6,2 km  
Lengd alls = 8,0 km



Jarðgangaáætlun

Brattabrekka

ÁR 2000

á meðal jarðgöng. Möguleikar á gerð jarðganga um Bröttubrekku, undir Brekkumúla milli Bjarnardals og Suðurárdals, voru kannaðir nokkuð árið 1994. Með munna í um 280 m y.s. beggja vegna yrðu göngin um 1,8 km á lengd. Leiðin að göngum að sunnanverðu liggur á svipuðum slóðum og gamli vegurinn um Bröttubrekku, áður en hann var fluttur í Miðdal. Þessi kostur myndi leysa af hólmi snjóþungan og krókóttan hluta núverandi vegar, sem fer hæst í 402 m y.s.

Jarðgöng myndu að mestu fylgja súrum og ísúrum berglögum, ásamt setlögum. Jarðfræðilegar aðstæður eru fremur óhagstæðar, og hefur verið tekið tillit til þess í kostnaðaráætlunum. ÁDU er um 140 bílar og VDU um 60 bílar. Vegurinn var að meðaltali lokaður 33 daga á ári tímabilið 1994-1998, og snjómokstur og önnur vetrarþjónusta var í gangi 26 daga að meðaltali. Jarðgöng um Bröttubrekku myndu vafalaust breyta töluverðu fyrir atvinnuhagsmuni í Dalabyggð, auka samgönguöryggi og umferðaröryggi vegfarenda. Fyrir Vestfirðinga myndu göngin gagnast vel ef ákveðið verður að byggja heilsársveg um Arnkötludal og Tröllatunguheiði milli Reykhólahrepps og Steingrímsfjarðar. Heildarkostnaðaráætlun fyrir mannvirkjagerð er áætlaður um 1,3 milljarðar, þar af tæpur 1 milljarður við sjálf jarðgöngin. Nú er unnið að vegagerð í Suðurárdal, sem nær upp að líkegum jarðgangamunna, og skv. langtímaáætlun verður vegurinn um Brettubrekku endurbyggður áfram á 2. tímabili, 2003-2006. Kostnaður sem má áætla 300 m.kr. félli niður ef ákveðið yrði að velja jarðgangaleiðina í staðinn.“

Að öllu framanrituðu athugðu má telja hugmyndir um eina aðalleið milli Suðvesturlands, Vestfjarða og Norðurlands eins og hér og að mestu lægi á láglandi vel raunhæfan kost til lengri tíma litið eða a.m.k. kalla á frekari athugun og rannsóknir. Hún mundi tengja saman byggðir svo um munað, spara kostnað við framtíðaruppbyggingu fleiri vega og leiða til að vegurinn frá Dalsmynni að Reykjum í Hrutafirði um Holtavörðuheidi yrði ekki lengur aðalaleið.

#### 4) Bifreiðastæði, fjármögnun vegmannvirkja, samnýting bifreiða o.fl.

Ekki eru tök á að fara að gagni yfir fleiri atriði varðandi tillögu að samgönguáætlun og er þó af nægu að taka. Þó þykir verða að benda á að æskilegt sýnist að móta stefnu fyrir ríkið að því er varðar notkun bifreiðastæða og gjaldtöku fyrir hana, að því marki sem þau mál eru ekki á forræði annarra aðila, þá einkum sveitarfélaga. Er þá haft í huga að settar verði almennar reglur sem gildi varðandi gjaldtöku fyrir notkun bifreiðastæða ekki síst á lóðum sem ríkið eða stofnanir og fyrirtæki þess hafa yfir að ráða t.d. við framhaldsskóla, sjúkrastofnanir, við Flugstöð Leifs Eiríkssonar og fleiri slíka staði. Oft er um verðmætt land að ræða sem miklu máli skiptir að sé vel nýtt og oft ekki óeðlilegt að gjald komi fyrir notin á.

Brýnt er að huga að nýjum leiðum við fjármögnun vegmannvirkja, en ljóst er að gjöld af eldsneyti duga ekki lengur til, með sífellt sparneytnari ökutækjum og minni akstri en ella væri ef bensínverð væri ekki jafhátt og raun ber vitni, en ýmissi tækni til að mæla notkun, aksturvegalengdir o.fl. sem styðjast mætti við fleygir fram. Þykir verða að flýta sem kostur er hagnýtingu þeirrar tækni.

Lögð er áhersla á almenningsamgöngur í tillögum að nýrri samgönguáætlun og er það vel. Af hálfu Leiðar ehf. hefur verið unnið að ferðamáta sem nefndur er samnýting bifreiða og haldið úti vefnum [www.bilfar.is](http://www.bilfar.is) þar sem skrá má ósk um laust bílfar eða far í boði. Telja má að mörg tækifæri sé að finna til að draga úr þörf fyrir einkabíl með traustum og þægilegum vettvangi fyrir aukna samnýtingu bifreiða með þeim ávinningi sem í því felst.

Virðingarfyllst,

f.h. Leiðar ehf.,

Jónas Guðmundsson.