



Bolungarvík, 1. desember 2011.

*Alþingi  
Erindi nr. P 140/625  
komudagur 2-12.2011*

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

Efni: Umsögn um þingmál nr. 36 á 140 löggjafarþingi: Tillaga til þingsályktunar um styttingu þjóðvegarins milli höfuðborgarsvæðisins og Norðausturlands með lagningu nýs vegar á svonefndri Svínavatnsleið.

Af hálfu Leiðar ehf. hefur allt frá árinu 2006 verið safnað upplýsingum, leitast við að skapa bærulega sátt og unnið að öðrum nauðsynlegum undirbúningi þess að taka megi ákvörðun um og í framhaldinu ráðast í gerð vegar um Svínavatnsleið (Húnavallaleið

) með það í huga að hann verði fjármagnaður með veggjöldum. Sýnt hefur verið fram á að lagning hans sé ein arðsamasta samgönguframkvæmd sem ráðast má í hérlendis nú um stundir og bendir flest til að fjármagna megi hana að öllu leyti með veggjöldum.

Þegar Leið ehf. hófst handa við undirbúning sinn var m.a. horft til gildandi samgönguáætlunar fyrir árin 2003-2014, sem enn er í gildi og kveður á um að leitast skuli við að auka hreyfanleika í samgöngukerfinu og virkja markaðsöflin við gerð og uppbyggingu samgöngumannvirkja. Þó skal skýrt tekið fram að Leið ehf. hefur ekki fjárhagslegan ávinning í huga af þessu verkefni heldur hagsmuni samfélagsins í heild af bættum samgöngum og að faglega verði staðið að málum þegar ákvarðanir eru teknar í jafn veigamiklu máli og hér um ræðir.

Þegar Leið ehf. hóf undirbúning sinn voru einnig uppi hugmyndir um gerð vegar til styttingar leið milli Suðvesturlands og Norðausturlands með hálendisvegi um Kjöl og var m.a. á haustþingi það ár lögð fram þingsályktunartillaga 16 þingmanna um að hafnar skyldu athuganir tengdar undirbúningi að gerð vegar þá leið ( m.a. þingmál nr. 17 á 136 löggjafarþingi). Var af þessu tilefni rituð umsögn af hálfu Leiðar ehf. þar sem lagst var gegn þessum hugmyndum og bent á að heppilegra hlyti að teljast fyrir samfélagið í heild að huga fremur að lagningu sem besta vega milli einstakra landshluta á láglandi og sem næst byggðum þannig að þeir nýttust sem flestum allt árið um kring. Hefur í því sambandi af hálfu félagsins verið bent á möguleika á styttingu Hringvegarins í Skagafarði um 6 km (Vindheimaleið), þverun Hrutafjarðar við Reyki og að aðalakeiðin milli Norður- og Suðurlands verði færð þangað, yfir Laxárdalsheiði og í fyllingu tímans í ca. 2. km jarðgöng undir Bröttubrekku. Með þessu yrðu byggðir landsins tengdar svo um munaði og losnað við tvær heiðar, Holtavörðuheiði og Bröttubrekku, sem oft eru farartálmár.

Í þeirri umfjöllun sem hér fer á eftir verður í eins stuttu máli og komist verður af með drepnið á helstu atriði, sem teljast mega skipta máli varðandi hugmyndir um gerð vegar um Svínavatnsleið.

#### A. Arðsemi Svínavatnsleiðar fyrir samfélagið (samfélagsleg arðsemi).

Allar kannanir benda til að gerð vegarins yrði afar arðsöm fyrir samfélagið í heild, ekki síst þá vegfarendur sem nýtt gættu sér styttri leið, sem og íbúa og atvinnulíf á Norðausturlandi. Um er að ræða styttingu akleiðarinnar um 14 km eða 3,5% leiðarinnar milli Akureyrar og Reykjavíkur sem er 389 km). Stytting sem þessi leiðir alla jafna af sér lægri aksturskostnað, minni eldsneytiseyðslu, minni mengun og minna slit á ökutækjum; tímasparnað, aukið umferðaröryggi og þar með lægri flutnings- og ferðakostnað. Í útreikningum sem unnir voru fyrir Leið ehf. fyrr á þessu ári af verkfræðistofunni Mannvirki ehf. var niðurstaðan sú miðað við gefnar forsendur, að samfélagsleg arðsemi kynni að reiknast á bilinu frá 7,3% upp í 18,5%, sem teljast verður með því hæsta sem þekkist fyrir samgönguframkvæmd hérlendis. Nefnt skal hér að ferðakostnaðarnefnd ríkisins hefur metið það svo (auglýsing nr. 3/2011) að fyrir hvern km sem ekinn er á einkabíl í þágu ríkisins beri að greiða 111 kr. Má því styðja það rökum að hver ökumaður á fólksbíl ætti þegar allt er talið að geta sparað um 1.500 kr. ef Svínavatnsleið væri ekin milli landshluta í stað hringvegar í núverandi legu.

Um er að ræða tiltölulega mannaflsfreka framkvæmd (áætluð um 60 ársverk) fyrir um 2.000 til 2.500 m.kr. þegar nánst engin verkefni eru í gangi. Gæti verkefni sem þetta haft mikla þýðingu fyrir verktaka og þá sem vinna við mannvirkjagerð og má búast við afar hagstæðum tilboðum nú um stundir.

#### B. Arðsemi fjárfestingarinnar (einkaarðsemi).

Arðsemi fjárfestingarinnar ræðst að mestu leyti af kostnaði við gerð og eftir atvikum rekstur vegarins og væntanlegum tekjum af veggjöldum.

Vel sýnist mega áætla heildarkostnað við mannvirknið um og innan við 2.500 m.kr. Má benda á að heildarkostnaður við brú yfir Hvítá skammt frá Flúðum í Hrunamannahreppi sem var vígð í september 2011 ásamt 7,5 km vegi, Bræðratunguvegi, milli Flúða og Reykholts, var um 1.140 m.kr. Í fjárhæðinni er innifalinn kostnaður vegna hönnunar umsjónar og eftirlits sem var um 65 m.kr. og efniskostnaður sem var um 30 m. kr. Vegurinn sem um ræðir var um 7,5 km, 8 metra breiður og brú yfir Hvítá sem er 270 m að lengd, eftirspennt og í sex höfum. Tvær akbrautir eru á brúnni og samanlögð breidd þeirra 9 m, auk þess sem á brúnni er 2 metra breið göngu- og reiðleið. Heildarbreidd hennar er því 12,0 m. (Heimild Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 19. tbl. 2011).

Áætluð brú yfir Blöndu á vaðinu við Fagranes í Langadal er 156 metrar á lengd í fimm höfum eða mun styttri en Hvítárbrú og brú yfir Fremri Laxá er um 20 metrar í einu hafi. Aðrar brýr á ekki að þurfa á Svínavatnsleið. Ekki er vitað um nein tormeiki á gerð vegarins frá náttúrunnar hendi nema svolítið mýrlent er á hluta leiðarinnar, sem ekki á þó að koma að sök.

Gera þykir mega ráð fyrir að aliur kostnaður við gerð Svínavatnsleiðar þurfi ekki að vera hærri en sem nemur tvöföldum kostnaði við Bræðratunguveg ásamt brúnni yfir Hvítá eða 1.140 m.kr. x 2 eða 2.280

m.kr. Ef ítrustu varkárni er beitt og kostnaður áætlaður 2.500 m.kr. og virðisaukaskattur (um 20%) dreginn frá þeirri tölu má áætla kostnað um 2.000 m.kr.

Miða þykir mega við að greiðsluvilji vegfarenda á fólksbifreið nálgist um 600 kr. og stórra ökutækja (yfir 3,5 tonn) um 2.000 kr. Ef miðað verður við að meðaltali 700 ökutæki nýti sér veginn á degi hverjum árið um kring (ÁDU - umferð 2010 um Vatnsskarð var 1.089 ökutæki) og stór ökutæki séu um 8% umferðarinar eða um 60 ökutæki eins og algengt er má gera ráð fyrir að brúttóárstekjur verði sem hér segir:

640 ökutæki (undir 3,5 tonn) x 600 kr. = 384.000 kr. á dag

60 ökutæki ( yfir 3,5 tonn ) x 2.000 kr. = 120.000 kr. á dag

Samtals

504.000 kr. á dag x 365 dagar = 183.960.000 kr.

Umferð að meðaltali alla daga ársins í Vatnsskarði árið 2010 (ÁDU) var 881 ökutæki.

Í þeim arðsemiútreikningum sem stuðst hefur verið við hefur að jafnaði verið miðað við að umferðar- aukning á ári verði 1 - 2 % nokkur næstu ár á eftir, þótt nú um stundir séu slíkar spár mikilli óvissu undirorpnar.

Draga ber 7% virðisaukaskatt frá veggjöldum sem hér jafngildir þá rúmum 13. m. kr. Sýnist brúttó- arðsemi fjárfestingarinnar því geta orðið talverð.

Mikið fé bíður í bönkum og hjá lífeyrissjóðum landsins eftir að komast í vinnu eins og það er stundum orðað og mætti án efa fjarmagna þessa framkvæmd með mjög lánnum á mjög hagstæðum kjörum, og gætu vextir farið allt niður í 4% + verðtryggingu ef góðir samningar tækjust.

### C. Samfélagsleg áhrif í Austur-Húnavatnssýslu og á Blönduósi.

Í rúma öld hefur verið leitað leiða til að stytta flutningsleiðina milli Norðausturlands og suður- og vesturhluta landsins í Austur Húnavatnssýslu, en sveitarstjórnir á svæði vegarins og þingmenn þess kjördæmis sem vegurinn liggur um ávallt lagst gegn því. Virðist sú afstaða mest byggjast á ótta við að mestöll umferð færi hina styttri leið og það mundi draga úr umsvifum á Blönduósi. Hefur verið nefnt að hugsanlegar tekjur af þeim sem eru á ferðinni til þeirra sem veita þjónustu á Blönduósi kunni að vera um 100 m. kr. á ári. Með veggjöldum ætti að einhverju marki að geta dregið úr þessum ótta. Þá hafa forsendur einnig breyst umtalsvert með tilkomu Þverárfjallsvegar þar sem þeir sem leið eiga til Sauðárkróks, sem nú liggur um Þverárfjall, fara langoftast þessa leið. Sama á væntanlega við um þá sem fara til Siglufjarðar og jafnvel Ólafsfjarðar en milli Siglufjarðar og vesturhluta landsins ef til gerðar Svínavatnsleiðar kæmi yrði nánast jafnlöng leið hvort heldur sem farið væri um Þverárfjall eða um Varmahlíð en leiðin um Blönduós yrði án veggjalda og því án efa vinsælli. Loks færu án efa margir um Blönduós með það í huga að æja þar og njóta þess sem þar er í boði og spara sér jafnframt veggjöld, þótt þeir séu á leið milli vesturhluta landsins og Norðausturlands, en ekki af því að þeir komast ekki aðra leið. Bendir margt til að slíkum heimsóknum fjölgaði fremur en hitt ef dregur úr „hraðumferð“ og umferð stórra ökutækja meðfram bænum. Því virðist ýmislegt benda til til að ótti yfirvalda á Blönduósi um að draga mundi að ráði úr verzlun og viðskiptum við gerð vegar um Svínavatnsleið sé meiri en vera þarf. Þá má benda á að færa má einhverja þjónustustarfsemi frá Blönduósi að hinum nýja vegi eða þar sem meginumferðin fer um og þannig halda við og jafnvel

skapa störf á svæðinu þótt þetta þýddi að fyrir einhverja væri um lengri veg að fara til vinnu. Svínavatnsleið bætir einnig verulega samgöngur innan Húnavatnshrepps.

Eina eiginlega rannsóknin sem fram hefur farið á hugsanlegum samfélaglegum áhrifum nýs vegar um Svínavatnsleið, og kunnugt er um, er rannsókn sem Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri vann að óska Leiðar ehf. og lokið var við 2008 til að fá fram þau álitaeftni fyrir samfélagið í Austur-Húnavatnssýslu sem þessar hugmyndir um nýjan veg kölluðu á. Um er að ræða nokkuð ítarlega skýrslu þar sem bæði aðrir samgöngukostir eru kannaðir og einnig farið í saumana á stöðunni eins og hún var þegar skýrslan var gerð og væntanlega hefur lítið breyst. Nálgast má skýrsluna á vef Leiðar ehf. Verður að telja einkennilegt svo ekki sé meira sagt að taka meggi ákvarðanir um svo mikla hagsmuni eins og gerð vegar þessa leið er án þess að einhver könnun eða rannsókn eigi sér stað á raunverulegum aðstæðum - jákvæðum eða neikvæðum.

Afstaða yfirvalda á Blönduósi virðist helst byggja á ótta við breytingar, sem út af fyrir sig er vel skiljanlegur, þegar öll störf skipta máli, en ekki hefur fundist mikill rökstuðningur fyrir honum. Þess má geta að af hálfu Leiðar ehf. hefur verið leitast við að hafa allt það samráð við sveitarstjórnarmenn og íbúa á svæðinu sem mögulegt er. M.a. sótti undirritaður sérstakan fund með bæjarstjórn Blönduósbæjar, staðið var fyrir opnum fundi um málið í Húnaveri með þátttöku fulltrúa Blönduósbæjar, Húnavatnshrepps, Akureyrarkaupstaðar, Vegagerðarinnar og fleiri aðila og sóttir voru sérstakir kynningarfundir um aðalskipulag sveitarfélaganna sem haldnir voru fyrr hluta árs 2010 eða skömmu áður en skipulag sveitarfélaganna var afgreitt til Skipulagsstofnunar og sjónarmiðum félagsins komið þar á framfæri.

#### D. Aðalskipulag Blönduósbæjar og Húnavatnshrepps og staða þess.

Engi vegir verða lagðir nema gert sé ráð fyrir þeim í aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags. Eins og nefnt er hér að framan lauk gerð aðalskipulags fyrir Blönduósbæ og Húnavatnshrepp af hálfu sveitarfélaganna haustið 2010. Í því var ekki gert ráð fyrir vegi þessa leið. Hafði Vegagerðin þó auk fjölmargra annarra aðila óskað eftir að gert yrði ráð fyrir vegi þessa leið í skipulaginu.

Í 28. gr. vegalaga nr. 80/2007 segir með undirstrikun undirritaðs:

#### **VI. kafli. Skipulag og veghelgunarsvæði.**

##### **■ 28. gr. Vegir og skipulag.**

Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.

Ákveða skal legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. Fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal það rökstyðja það sérstaklega. Þó er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan felur í sér. Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt [skipulagslögum].<sup>1)</sup>

Ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en sá sem Vegagerðin telur betri með tilliti til kostnaðar og tæknilegrar útfærslu og það leiðir til aukins kostnaðar er heimilt að krefja viðkomandi sveitarfélag um kostnaðarmuninn. Rísi ágreiningur um réttmæti slíkrar kröfu eða um fjárhæð skal málinu skotið til ráðherra til úrskurðar.

Við gerð skipulags skal að öðru leyti haft samráð við Vegagerðina um legu vega eftir því sem þörf krefur. Ávallt skal leita umsagnar Vegagerðarinnar þegar líkur eru á að breytingar á skipulagi hafi áhrif á umferð um þjóðvegi, svo sem með auknum umferðarpunga.

Vandséð er að vegur sem styttr leið um 14 km, liggur utan þéttbýlis og lagður verður samkvæmt nýjstu stöðlum leiði ekki til aukins umferðaröryggis miðað við óbreytt ástand, þar sem til að komast sömu leið þarf ella að fara 30 km á eldri og mjórri vegum meðfram þéttbýli og allnokkrum tengi-vegum.

Við meðferð aðalskipulagsins var auglýst eftir athugasemdum við það og bærust tæplega 200 athugasemdir sem langflestar vörðuð gerð vegar þessa leið. Hafa líklega sjaldan borist jafn margar athugasemdir við gerð aðalskipulags frá aðilum utan þess sveitarfélags sem fer með skipulagsvaldið. M.a. kom fram athugasemd frá Leið ehf. þar sem lagt var til að í aðalskipulagi yrði gert ráð fyrir vegi sem fjármagnaður yrði með veggjöldum og þannig tryggt að einhver umferð færi áfram um Blönduós. Í svari sveitarfélaganna sem voru nokkuð samhljóða komu fram nokkur sjónarmið um af hverju hafna skyldi veginum en hvergi var þó minnst á eða gert ráð fyrir þeim kosti að hann yrði fjármagnaður eins og að framan greinir. Fáar skýrar ástæður fyrir því að leggjast gegn gerð vegarins voru nefndar aðrar en að um „efnahagslega hagsmuni Blönduóss“ væri að ræða, án þess að það væri skýrt nánar.

Í bréfi Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra, dags. 3. janúar sl., sem Leið ehf. og fleiri fengu afrit af, var lagt til að aðalskipulag Blönduósbæjar og Húnavatnshrepps yrði staðfest. Í bréfinu tekur stofnun fram að hún „... telji hvorki form- né efnisgalla á aðalskipulaginu eða afgreiðslu þess. Þá er sérstaklega tekið fram að stofnunin telji ekki ástæðu til að fresta skipulagi á veglínu hringvegur í aðalskipulaginu að svo stöddu en lögð áhersla á að samgönguyfirvöld hafi áform um að breyta legu hringvegur um svokallaða Húnavallaleið. Mælir stofnunin með því að aðalskipulag Blönduóss 2010 - 2030 (og Húnavatnshrepps 2010-2022) verði staðfest með þeim fyrirvara að ekki verði heimilaðar framkvæmdir sem geti hindrað þau áform og að Blönduósbær (og Húnavatnshreppur) og Vegagerðin hefji samráðsferli þar sem leitað verði leiða til að finna framtíðarlausn á iegu hringvegur í Austur-Húnavatnssýslu áður en kemur að næstu endurskoðun aðalskipulags. Sé Skipulagsstofnun reiðubúin til þátttöku í slíku samráði.

Að afgreiðslu Skipulagsstofnunar lokinni var málinu skotið til umhverfisráðherra. Með samhljóða bréfi umhverfisráðherra til sveitarfélaganna, dags. 31. maí sl., kemur fram að fallist sé á tillögu Skipulagsstofnunar frá 3. janúar sl., um að staðfesta aðalskipulag sveitarfélaganna. Þó var sá áskilnaður gerður að staðfestingu skipulags á svæði undir veglínu Húnavalleiðar (Svínavatnsleiðar) var frestað.

Í bréfunum eru málsatvik, lagarök og forsendur varðandi þessa niðurstöður ítarlega rakin. Helstu niðurstöður eru þær að sveitarfélög beri megin ábyrgð á gerð aðalskipulags. Í lokahluta bréfanna segir orðrétt (með undirstrikun undirritaðs): „... Aðalskipulag er bindandi bæði fyrir stjórnvöld og almennig um framtíðarnot tiltekins svæðis og er almennt ætlaður langur gildistími. Í ljósi þess verður að gera kröfu um að vandað sé til þess. Í því felst m.a. að farið sé að lögum við afgreiðslu þess. Eins og áður hefur komið fram er samráð sveitarfélags og Vegagerðar við gerð aðalskipulags lögbindið formskilyrði, sbr. ákvæði 3.2. í skipulagsreglugerð nr. 400/1998 og 2. mgr. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007. Í því felst m.a. áskilnaður um að fá að skoða gögn og sjónarmið sem liggja til grundvallar vali á tiltekinni leið Vegagerðarinnar þannig að hægt sé að taka afstöðu til þeirrar leiðar og í kjölfarið taka upplýsta ákvörðun. Þetta á sérstaklega við þegar um er að ræða tillögu sem byggð er á umferðaröryggismati Vegagerðarinnar samkvæmt 2. mgr. 28. gr. vegalaga. Tekið skal fram að slíkt fyrirkomulag verður ekki talið fara gegn sjálfstjórnarrétti sveitarfélaga samkvæmt 1. mgr. 78. gr. stjórnarskrárinnar nr. 33/1944 enda mælt fyrir um það með skýrum hætti í lögum.

Eins og fram kemur í fyrirbyggjandi umsögnum sveitarfélagsins til ráðuneytisins lítur það svo á að samráð hafi ekki átt sér stað milli þess og Vegagerðarinnar um legu hringvegurins eins og áskilið er í ákvæði 3.2

Í skipulagsreglugerð nr. 400/1998 og 2. mgr. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007. Af þessum ákvæðum og skipulagslögum er ljóst að ábyrgð á slíku samráði hvílir á sveitarfélaginu sjálfu. Að þessu viðbættu liggur fyrir að tillögur Vegagerðarinnar sem byggja á umferðaröryggi og sem lagðar voru fyrir sveitarstjórn voru hvorki studdar viðurkenndu mati á umferðaröryggi mismunandi valkosta né var stuðst við sérstaka umferðaröryggisrýni sérfræðinga á því sviði. Skýrsla Vegagerðarinnar um umferðaröryggi sem er frá febrúar 2011 var fyrst lögð fyrir ráðuneytið með bréfi Vegagerðarinnar sem barst ráðuneytinu 24. febrúar 2011, að undangenglnni beiðni ráðuneytisins þar um. Sveitarfélagið hafði því ekki tækifæri til að meta þetta gagn og taka ákvörðun byggða á því áður en það lauk vinnu við gerð aðalskipulags Blönduósbæjar 2010-2030 (Húnavatnshrepps 2010-2022).

Að öllu þessu virtu verður að telja að afgreiðsla Blönduósbæjar (Húnavatnshrepps) vegna aðalskipulags Blönduósbæjar 2010-2030 (Húnavatnshrepps 2010-2022) í tengslum við ákvörðun um legu hringveggar um svokallaða Húnavallaleið hafi verið haidin formlegum annmarka. Í samræmi við það er það niðurstaða ráðherra að fresta beri staðfestingu á þeim hluta þar sem ný veglína hringveggar um svokallaða Húnavallaleið liggur, sbr. 2. og 3. mgr. 19. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

#### IV. Ákvörðunarorð

Fresta ber staðfestingu á þeim hluta aðalskipulags Blönduósbæjar 2010-2030 (Húnavatnshrepps 2010-2022) á því svæði þar sem ný veglína hringveggar um svokallaða Húnavallaleið liggur, sbr. 2. og 3. mgr. 19. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

Að öðru leyti verður tillaga Skipulagsstofnunar að aðalskipulagi Blönduósbæjar 2010-2030 (Húnavatnshrepps 2010-2022) staðfest þegar sveitarstjórn hefur sent ráðuneytinu nýja skipulagsupprætti í samræmi við ákvörðun ráðuneytisins um að fresta staðfestingu aðalskipulagsins að hluta. Í þessu sambandi er vísað til ákvæðis 4.23 í skipulagsreglugerð nr. 400/1998 þar sem segir að auðkenna skuli þau svæði á skipulagsupprætti þar sem skipulagi er frestað og greina frá ástæðum þess í greinargerð. Í nýjum skipulagsupprætti ber því að auðkenna það svæði sem fresta skal staðfestingu á með hvítum lit. Í greinargerð með upprættinum skal gera grein fyrir ástæðum frestunar. Óskað er eftir að sveitarstjórn Blönduósbæjar (Húnavatnshrepps) undirriti umrædd gögn og staðfesti að skipulagsuppráttur og greinargerð sé með sama efni og auglýst var af hálfu sveitarfélagsins skv. 1. mgr. 21. gr. skipulags- og byggingarlaga, og í samræmi við þær breytingar sem gerðar voru á auglýstri tillögu, fyrir utan það svæði sem frestunin nær til.

Svandís Svavarsdóttir (undirr)

Magnús Jóhannesson (undirr.) ...."

Í svari umhverfisráðherra á Alþingi 17. október sl. við fyrirspurn um afgreiðslu ráðherra á skipulaginu kom fram að enn hefði ráðuneyti hans ekki borist nýr skipulagsuppráttur til staðfestingar frá sveitarfélögunum skv. fyrirliggjandi afgreiðslu ráðuneytisins þannig að ekki væri hægt að staðfesta aðalskipulagið.

#### E) Framhald málsins

Að öllu framasögðu er ljóst að ekki verður aðhafst fyrr en aðalskipulag fyrir sveitarfélögin hefur verið staðfest þótt einhver undirbúningur fyrir hugsanlega veglagningu geti farið fram. Ekki er ljóst hvenær aðalskipulagið verður staðfest, hvað þarf til að svo megi verða eða til að gera megi ráð fyrir vegi um Svínvatnsleið í því. Eins og fram kemur í tilvitnuðu bréfi umhverfisráðherra er hér um mikia hagsmuni að ræða, hagsmuni sem varðar fjölmarga en ekki einvörðungu sveitarfélögin þar sem vegurinn liggur. Raunar liggur aðeins einn km vegarins innan marka Blönduósbæjar eða yfir Blöndu í Langadal, aðrir hlutar hans lægju í Húnavatnshreppi.

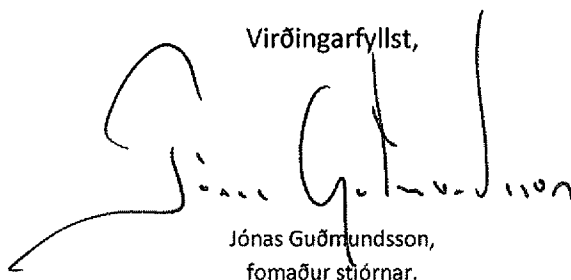
Fyrir liggur að nú er sú staða uppi að aðalskipulagið nær að óbreyttu ekki fram að ganga nema áskilið verði að ekki verði ráðist í neinar þær framkvæmdir á væntanlegu svæði vegarins sem hindrað geti að

hann verði lagður. Mun þessi fyrirhugaða framkvæmd því ávallt vofa yfir og það jafnvel þótt aðalskipulag Blönduósbæjar eigi að gilda allt til 2030. Í undirbúningi er svonefnt landsskipulag þar sem án efa verður gert ráð fyrir vegi þessa leið og er vandséð að komið verði í veg fyrir það þótt sjálfsagt megi draga málið á langinn einhver misseri vilji þeir sem hafna veginum það við hafa.

Skal því haldið fram að eins og allt er í pottinn búið og málum er komið sé jafnt fyrir Blönduós og Húnavatnshrepp um margt heppilegra að heimila gerð vegar þessa leið enda verði hann fjármagnaður með veggjöldum og leitast verði við að hafa allt það samráð sem við verður komið og stjórnvöld stuðli að sem mestum og bestum mótvægisáðgerðum fyrir byggðina á Blönduósi og aðra þá sem telja sig bera skaða af gerð hins nýja vegar og ætlað „tjón“ fyrir samfélagið á Blönduósi verði sem allra minnst.

Eðlilegt má telja að hugmynd um gerð þessa vegar verði afgreidd sem sér mál og jafnvel sérstök lög samþykkt um framkvæmdina líkt og gert var um vegtengingu við utanverðan Hvalfjörð og við áform um sérstakar framkvæmdir við vegi á Suðvesturlandi sem greiddar yrðu með veggjöldum og um Vaðlaheiðargöng.

Virðingarfyllst,



Jónas Guðmundsson,  
formaður stjórnar.