



Ísafirði, 7. nóvember 2018.

Nefndasvið Alþingis
netfang nefnasvid@althingi.is.

Efni: Athugasemdir við til tillögu til þinsályktunar að samgönguáætlun 2019 til 2033, þingmál 173 á 149. löggjafarþingi. (Ath. nr. II)

Nokkur atriði, auk þeirra atriða sem fengu umfjöllun í áðursendri umsögn, dags. 19. október 2018 þarf að hafa í huga við undirbúning samgönguáætlunar til næstu 15 ára og skulu þau helstu upp talin:

I. Reykjanesbraut milli Hafnarfjarðar og Keflavíkurflugvallar. Ný aðferð við fjármögnun.

Fyrir liggur að ráðast þarf í talsverðar endurbætur og lagfæringar á þeim hluta Reykjanesbrautar sem þegar hefur verið tvöfaldaður og telja verður að best væri að gera það þannig að óhætt teldist að hækka núverandi hámarkhraða, sem er hinn almenni ökuhraði eða 90 km á klst., upp í a.m.k. 110 km á klst. Til að svo megi verða þarf auk lagfæringa á veginum sjáfum og nánasta umhverfi hans að gera sérstaka reiðhjólbraut utan við veginn sem óhjákvæmilega hefur talsverðan kostnað í för með sér.



Reykjanesbraut, af vef.ja.is

Til að afla tekna upp í kostnað við þessa endurbætur og gerð hjólbrautar mætti notast við þá aðferð að þeir sem nýttu sér þennan hækkaða heimilaða hraða og ækju á kaflanum öllum á meðaltalshraðanum yfir t.d. 95 km á klst. greiddu fyrir það sérstakt gjald, t.d. 200 kr., fyrir hverja ferð. Ef þriðjungur umferðarinnar nýtti sér þetta eða ca. 6.000 ökutæki á dag fengjust 1,2. m. kr. hvern dag í tekjur.

Hugsa mætti sér margskonar útfærslur á þessu en aðalatriðið er að þarna fengjust tekjur til að byggja veginn upp og eftir atvikum halda honum við þannig að hann stæðist öllum stundum ýtrustu kröfur og í framhaldinu mætti heimfæra þetta upp á alla brautina og nýta þær tekjur sem þannig fengjust til að ljúka gerð hennar og halda henni í sem bestu ástandi mögulega með eitthvað hækkuðu gjaldi.

Þær hraðmælingar sem þarna þyrfti til fælu alls ekki í sér lögreglu eftirlit með ökuhraða heldur væru aðeins tekjuöflunarkerfi. Enginn væri þvingaður til að greiða enda væri meðalhraði viðkomandi á vegkaflanum undir 95 km á klst., heldur hefði hver ökumaður frjálst val hverju sinni hvort hann nýtti sér þessa heimild. Tækni til að reikna meðalhraðann er fyrir hendi og þótt þessi aðferð hafi ekki verið reynd annars staðar sem fjáröflun til vegagerðar svo vitað sé er ekki þar með sagt að þetta sé ekki góð aðferð og sanngjörn gjaldtaka fyrir heimild til að aka hraðar en leyft er á öðrum vegum hér á landi. Sætir raunar furðu að þetta skuli ekki hafa verið reynt annars staðar. Umferð um veginn er ekki það mikil að ekki sé rými eða hætta skapist vegna misjafns hraða. Mörgum er tíminn dýrmætur og má benda á að munurinn á að aka 20 km á annars vegar 90 km hraða á klst. og hins vegar 110 km er um tvær og hálf mínúta eða fimm mínútur fram og til baka sem gera 25 mínútur hverja fimm daga (90 km á klst. 20 km tekur 13 mín 20 sek - 110 km á klst. 20 km tekur 10 mín 55 sek. = tvær og hálf mínúta eða tvær mínútur og 35 sek).

Stýra mætti ökuhraða með upplýsingaskiltum ef aðstæður væru varasamar og taka hraðann þannig niður ef með þyrfti.

II. Grunnafjörður norðan Akraness

Fyrir um áratug var mjög mælt með því af hálfu Vegagerðarinnar að gert yrði ráð fyrir að Þjóðvegur 1, Hringvegurinn, yrði færður vestur fyrir Akrafjall og þaðan yfir Grunnafjörð norðan Akraness og ýmis rök týnd til.

Skal um þetta vísað í skýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2009, en ekki að sjá að forsendur hafi breyst sem neinu nemur, en þær má finna á vef stofnunarinnar hér

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/4583>



Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

„Vegagerðin er að endurskoða og meta mögulega framtíðarlegu Hringvegar á milli Hvalfjarðarganga og Borgarness m.a. með tilliti til umferðaröryggis, umferðarrýmdar, fjölda akreina og staðsetningu og útfærslu vegamóta. Ljóst er að þörf er á miklum endurbótum á Hringveginum á þessum kafla. Uppbygging núverandi vegstæðis er ýmsum vandkvæðum háð, m.a. sökum þess að núverandi lega er á köflum ekki góð, lítills landrýmis, fjölda tenginga og nálægðar við byggð.

Hluti endurskoðunar Vegagerðarinnar felst þar af leiðandi í að skoða möguleika á að færa legu Hringvegjar. Einn kostur er að færa legu Hringvegjar vestur fyrir Akrafjall og yfir Grunnafjörð. Sú útfærsla styttr leiðina á milli Akraness og Borgarness um 7.180 metra og Hringveginn um 720 metra (Vegagerðin 2008). Auk þess er lega lands og landrými á þeirri leið ákjósanleg fyrir mögulega tvöföldun vegarins.

Þessi leið felur í sér mun færri tengingar en núverandi veglína, sem er mikilvægt þegar litið er til umferðaröryggis. Ef þessi leið yrði valin væri einnig hægt að nýta núverandi Hringveg sem hluta af „innansveitar“ vegakerfi.

Þar sem Grunnafjörður er mjög mikilvægur út frá umhverfissjónarmiðum ákvað Vegagerðin að ráðast í grunnrannsóknir á umhverfisþáttum fjarðarins til að fá úr því skorið hvort lagning Hringvegjar yfir Grunnafjörð sé raunhæfur kostur m.t.t. mögulegra umhverfisáhrifa. Um leið er verið að svara þeirri spurningu hvort að vegur yfir Grunnafjörð sé raunhæfur kostur til frekari skoðunar þegar litið er til framtíðarlegu Hringvegjar á milli Hvalfjarðarganga og Borgarness.“

Svo mörg voru þau orð. Skemmst er frá því að segja að vel sýnist mega þvera Grunnafjörð án þess að það hafi áhrif á náttúrlíf í Grunnafirði sé varlega farið og brú yfir fjörðinn höfð þannig að hún raski ekki sjávarföllum. Yrði framkvæmdin ekki ólík gerð brúar og aðliggjandi vega yfir Kolgrafafjörð á Snæfellsnesi, sem samtál var 7 km.

Til að af þessu gæti orðið þyrfti að breyta aðalskipulagi Hvalfjarðarsveitar sem gildir fyrir árin 2008 -2020 en ef á þetta yrði fallist við meðferð samgönguáætlunar má telja líklegt að þetta færi í framhaldinu í landsskipulag og bæri sveitarfélaginu þá að taka þetta í aðalskipulag sitt í framhaldinu.

Er hvatt til að vegur þessa leið verði skoðuð rækilega áður en ákveðið verður að byggja upp 2 + 1 veg í núverandi veglínu.

III. Hjáleið framhjá Borgarnesi

Í samgönguáætlun er á þriðja tímabili gert ráð fyrir hjáleið framhjá Borgarnesi og miðaða við að vegur þá leið geti orðið svonefndur 2+1 vegur. Á hinn bóginn er í vinnslu á vegum sveitarfélagsins breyting á aðalskipulagi þar sem gert er ráð fyrir að vegur þessa hjáleið hverfi úr skipulaginu enda hefur hún lengi verið þar inni án þess að nokkuð hafi gerst. Mjög hæpið verður þó að telja að sveitarfélaginu sé heimilt að taka þessa leið úr aðalskipulagi meðan hún er í áætlunum Alþingis. Nálgast má skipulagstillöguna á vef Borgarbyggðar, sjá: <https://borgarbyggd.is/wp-content/uploads/2018/04/L%C3%BDsing.20042118.pdf> (kortið sem hér er birt er fengið úr skipulagstillögunni). Þar er gert ráð ýmsum hraðaminnkandi aðgerðum í þéttbýlinu í Borgarnesi til að auk umferðaröryggi.

Telja verður á allan hátt heppilegra að umferð milli landshluta fái að fara sem mest óhindrað fram hjá þéttbýlinu.



Mynd 1: Skipulagssvæðið er afmarkað með rauðri línu.

Það er mat Samgöngufélagsins að nú þegar megi hefjast handa við gerð vegar þessa leið og nota veggjöld til að fjármagna framkvæmdina enda verði hægt á umferð í gegn um þéttbýlið í Borgarnesi með hraðahindrunum, þrengingum og örðum slíkum aðgerðum þannig að dragi sem mest úr umferð milli landshluta þá leið.

Gera má ráð fyrir að kostnaður við þessa framkvæmd verði um 1.500 til 1.800 m.kr. með virðisaukaskatti en um er að ræða 4,5 km veg. Meðalumferð á dag árið 2016 (ÁDU) um Seleyri við syðri enda fyllingarinnar að Borgarfjarðarbrú var um 4.500 ökutæki. Ef um 2.000 af þessum ökutækjum eða ca. 45% nýttu sér þessa styttingu og greiddu 200 kr. fyrir hverja ferð (rafræn innheimta) væru árstekjur af því um 146 m.kr. og þar af væri 14% virðisaukaskattur en 24% virðisaukaskattur af kostnaði við framkvæmdina drægist frá á móti og lækkaði hún því um ca. 300 til 350 m.kr. Ljóst má vera að þarna liggja möguleikar til að flýta framkvæmdum umtalsvert ef vilji stendur til og hafa þannig áhrif á fjölda þeirra ökutækja sem færi núverandi leið um Hringveginn í Borgarnesi. Er hvatt til að þessi kostur verði skoðaður rækilega. Þess má geta að meðalumferð á dag um Hringveginn í þéttbýlinu í Borgarnesi við Sandvík (gata þvert á Hringveg ca. 800 m frá Brúartorgi) er áætluð um 10.000 ökutæki.

IV. Ný legu Hringvegur yfir Hrútafjörð, Laxárdalsheiði og um göng undir Brattabrekku.

Áður hafa í umsögn Samgöngufélagsins, dags. 5. mars 2012 við eldri samgönguáætlanir til Alþingis verið kynntar hugmyndir um nýja legu Hringvegur yfir Hrútafjörð um Laxárdalsheiði og í göng undir Brattabrekku. Skal vísað til þess sem þar segir, sjá hér <https://www.althingi.is/altext/erindi/140/140-1444.pdf>. Er eindregið lagt til að skoðað verði vel hver teljist heppileg framtíðarlega aðalakeiðarinnar milli Suður- og vesturhluta landsins annars vegar og Norðurlands hins vegar, en telja verður að núverandi leið um Holtavörðuheiði geti engan veginn þjónað því hlutverki vegna hæðar vegarins 409 m.y.s. og oft erfiðra veður- og akstursskilyrða árið um kring. Verður að telja veglagningu yfir Hrútafjörð hafa mjög margt til að bera til að geta talist heppileg heilsársleið, þótt vissulega sé hún allt að 8 km lengri en leiðin um Holtavörðuheiði. Hins vegar stytta hún leiðina umtalsvert milli annars vegar Snæfellsnesi og Vestfjarða og hins vegar Norðurlands. Vegur þessa leið mundi því tengja saman byggðir svo um munaði, spara kostnað við framtíðaruppbyggingu fleiri vega og leiða til að vegurinn frá Dalsmynni í Borgarfirði um Holtavörðuheiði að Reykjum í Hrútafirði yrði ekki lengur aðalakeið og mætti draga úr viðhaldi og vetrarþjónustu í samræmi við það.

V. Húnavallaleið í Austur-Húnavatnssýslu og Vindheimaleið í Skagafirði.

Auk þess sem áður rakið er í fyrri umsögn Samgöngufélagsins um þá tillögu að samgönguáætlun sem hér er til umfjöllunar og dagsett var 19. október sl. skal minnt á eldri og ítarlegir umsögn um vegi þessar leiðir í umsögn félagsins frá 5. mars 2012, en fátt virðist hafa breyst frá þeim tíma, sjá hér <https://www.althingi.is/altext/erindi/140/140-1444.pdf>

VI. Fjarðarheiðargöng Mjóafjarðargöng

Ekki verður undan því vikist að tengja Seyðisfjörð við aðra hluta landsins með jarðgöngum, þótt kostnaðarsamt sé. Þó að svonefnd Fjarðarheiðargöng milli Seyðisfjarðar og Héraðs líti út fyrir að vera fyrsti kostur þykir verða að kanna til hlítar kosti „Mjóafjarðarganga“ þ.e. milli annars vegar Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og hins vegar Mjóafjarðar og Norðfjarðar en um svipað löng göng væri að ræða samtals og Fjarðarheiðargöng eða milli 10 og 12 km. Hjá Samgöngufélaginu hefur ekki tekist að finna neina úttekt á kostum þess eða göllum að ráðast í gerð „Mjóafjarðarganga“ sem í fljótu bragði virðast nýtast mun fleirum en Fjarðarheiðargöng gerðu auk þess að skapa hringtengingu um Miðausturland og rjúfa einangrun Mjóafjarðar.

VII Útvarp í veggöng

Ekki verður við það unað að útsendingar útvarps náist ekki nema í sumum veggöngum hérlendis, en það á einungis við um öll nýrri göngin.

Þannig er útvarpssamband í Hvalfjarðargöngum, Norðfjarðargöngum og verður í Vaðlaheiðargöngum og Dýrafjarðargöngum. Einnig stóð Samgöngufélagið fyrir því að settur var upp búnaður til útvarpssendinga í Bolungarvíkurgöngum fyrir tæpu ári, sem greiddur var af einkaaðilum og var verð fyrir þann búnað ásamt uppsetningu um 10 m.kr. Samkomulag er um að hann verði þar tvö ár fráuppsetningu, en óvíst er hvað verður að þeim tíma liðnum. Útsendingar útvarps nást hins vegar ekki í göngum undir Breiðadals- og Botnsheiðar, Strákagöng og Múlagöng sem öll eru einbreið og nokkur kostnaður fylgdi að setja hann upp eða samtals allt að 100 m.kr. í öllum göngunum. Svo og vantar búnað til útvarpsútsendinga í Héðinsfjarðargöng, Fáskrúðsfjarðargöng og göng undir Mannaskarð en búnaður til útvarpsútsendinga í þessum göngum mundi kosta svipað og í Bolungarvíkurgöng, sem teljast verður óveruleg fjárhæð.

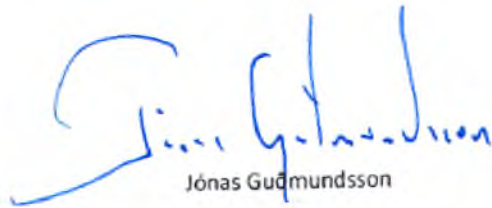
Þótt búnaður til útvarpsútsendinga teljist formlega ekki hluti öryggiskerfis gagnanna veitir það að ná útsendingum útvarps, ekki síst í einbreiðum göngum, öryggis- og þægindatilfinningu. Ekki er annað vitað en útvarp teljist staðalbúnaður í öllum göngum í Noregi og Færeyjum og því eðlilegt að slíkt hið sama mundi gilda hér á landi.

VIII Lokaorð

Fjöldmörg atriði fleiri mætti tiltaka í athugasemdum við samgönguáætlun sem ætlað er að gilda til 15 ára. Sérstaklega skal áréttað að útilokað sýnist að byggja upp betra vegakerfi og haldi því við svo vel sé nema með með auknum tekjum sem vandséð er að fáist nema með notkunargjöldum og ber að fagna því ef svo getur orðið. Á vettvangi Samgöngufélagsins hefur þetta verið skoðaða talsvert og aðferðir og staðir við

beitingu þeirra kynntir. Er loks vonast til að það sem hér hefur verið upp talið verði skoðað og að það nýtist við gerð góðrar samgönguáætlunar þar sem hagsmunir samfélagsins alls verði hafði að leiðarljósi.

F.h. Samgöngufélagsins



Jónas Guðmundsson

fyrirsvarsmaður