



Ísafirði, 3. febrúar 2020.

Nefndasvið Alþingis,
nefndasvid@althingi.is

Efni: Athugasemdir við drög að [fimm ára samgönguáætlun 2020 - 2024](#) mál nr. 434 og [samgönguáætlun fyrir árin 2020 – 2034](#) mál nr. 435 á 150 löggjafarþingi 2019 til 2020.

I. Um kynningu og samráð við gerð áætlunarinnar

[Drög að ofangreindum áætlunum](#) voru kynnt í samráðsgátt stórnvalda á vefnum island.is og opið fyrir umsagnir í tvær vikur eða á tímabilinu frá 17. til 31. október 2019. Ekki er kunnugt um að annað samráð hafi verið viðhaft hvorki almennt eða við einstaka aðila. Telst þetta vart í anda laga nr. 33/2008 um samgönguáætlun, eins og þeim var breytt með lögum nr. 53/2018, þar sem er að finna sérstakt ákvæði í 4. gr. sem fjallar um samgönguráð og hljóðar svo: „Við gerð samgönguáætlunar skal gætt að samráði við hagsmunaaðila. Jafnframt skal almenningi gefinn kostur á að koma að sjónarmiðum sínum og athugasemdum í opnu samráðsferli.“ Ekki er að hafa upplýsingar um hvernig samgönguráð bauð almenningi og því sem nefnt er hagsmunaaðilar að koma sjónarmiðum sínum á framfæri fyrr en með hinu mjög svo skamma samráðsferli á vefnum island.is. Verður að telja að færa verði hið opna samráðs-ferli til betri vegar í jafn viðamiklum og margbreyttum málaflokki og samgöngumálin eru og vinna samgönguráðs við samgönguáætlun að verða sýnilegra en hún er í dag.

Sjá nánar um þetta [athugasemdir félagsins í samráðsgáttinni, dags. 31. október sl.](#)

II. Almennt um áætlunina og fjármögnun

Margt er gott að finna í þeirri samgönguáætlunum sem um ræðir. Vart þarf þó að taka fram að kostnaður við viðhald og rekstur vegakerfisins fer síhækkandi auk þess sem sífellt auknar kröfur eru gerðar til greiðfærni, öryggis og aukinna þæginda. Verður erfitt að sjá að fjámunir náist að óbreyttu til allra þeirra verkefna sem gert er ráð fyrir í áætluninni. Þykir því verða að hefja aðgerðir sem fyrst til að tryggja aukið fjármagn en nú er til uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins og þykir vænlegast í þeim efnum að gera ráð fyrir gjaldi fyrir hvern ekin kilómetra hvers ökutækis.

III. Einstök verkefni

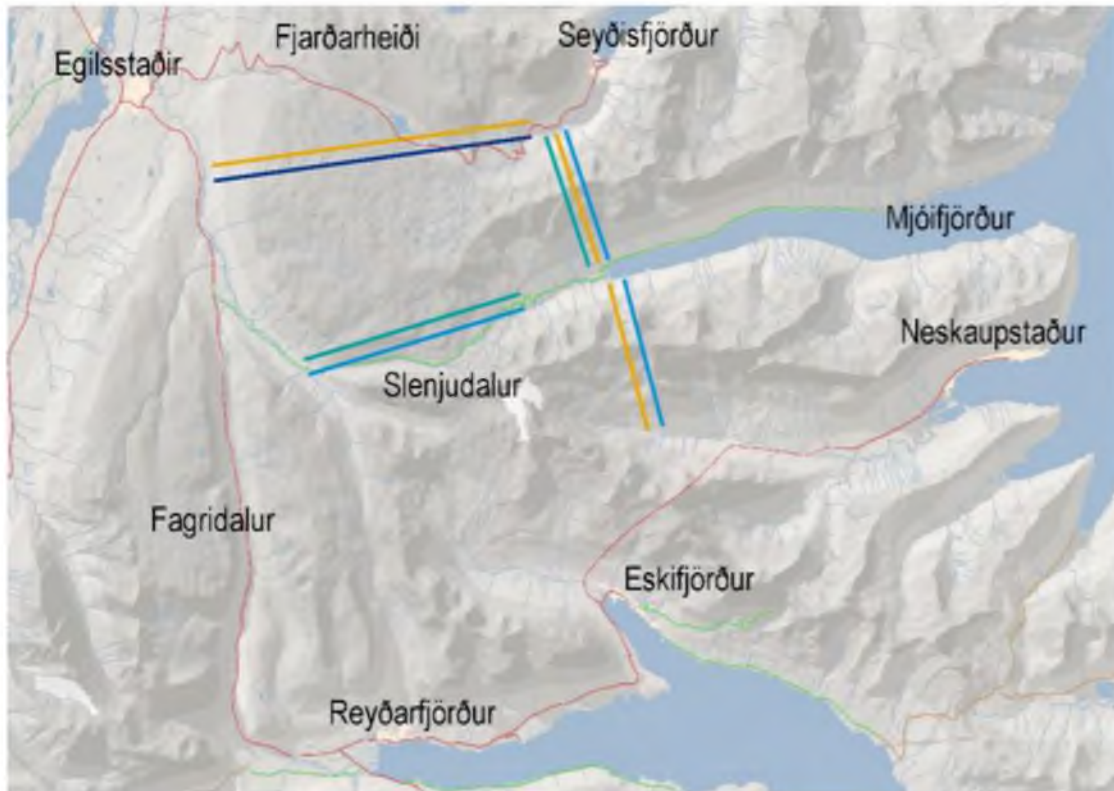
A. Göng á Miðausturlandi - Fjarðarheiðargöng

Þótt heilshugar sé stutt að vetrareinangrun Seyðisfjarðar verði rofin með jarðgöngum og að sem fyrst verði ráðist í framkvæmdir við þau þykir nokkuð vel í lagt að gera í samgönguáætlun ráð fyrir um 13,4 km göngum undir Fjarðarheiði sem aðalvalkosti til lausnar þessum vanda. Göng þá leið mundu eingöngu nýtast, a.m.k. til að byrja með, þeim sem fara þyrftu milli Seyðisfjarðar og Héraðs. Í skýrslu sem gefin var út af samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í júní 2019 og nefnist „[Seyðisfjarðargöng - Valkostir og áhrif á Austurlandi](#)“ er **fjallað nokkuð um þá kosti sem í boði teljast** og nýtast Seyðisfirði og væntanlega öllu Miðausturlandi sem best. Í skýrslunni segir (bls. 2) „Markmið verkefnisins er að undirbúa ákvörðun um samgöngubót sem best er til þess fallin að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.“ Sýnist skýrslan því nokkuð „Seyðisfjarðarmiðuð“.

Í skýrslunni eru taldir upp fjórir valkostir til samanburðar til að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og eru þeir sem hér segir:

- Valkostur 1 Jarðgöng undir Fjarðarheiði.
- Valkostur 2 Jarðgöng undir Fjarðarheiði ásamt göngum til Mjóafjarðar og göngum þaðan til Norðfjarðar.
- Valkostur 3 Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, önnur undir Mjóafjarðarheiði milli Mjóafjarðar og Héraðs og þau þriðju milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar.
- Valkostur 4 Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur milli Mjóafjarðar og Héraðs.

Má sjá hér að neðan kort og töflu sem tekin er úr skýrslunni (bls. 5) sem sýna þá fjóra kosti sem þar eru skoðaðir til að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar.



1	Fjarðarheiðargöng
2	Fjarðarheiðargöng - Mjóifjörður - Norðfjörður
3	Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Norðfjörður - Slenjudalur
4	Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur

Í skýrslunni er miðað við að kostnaður við gerð hvers kílómetra í göngum sé að jafnaði um 2.500 m.kr. en að kostnaður við Fjarðarheiðargöng, sem yrðu 13,4 km, sem áður segir, yrði um 33.500 m.kr. Sýnist því um að ræða eitthvert dýrasta vegmannvirki Íslandssögunnar. Haft skal í huga eins og nefnt er í skýrslunni að gera megi ráð fyrir að ýmis aukinn kostnaður falli til við gerð jafn langra jarðganga og hér um ræðir, eins og mun meiri akstur með útgröft, öryggiskerfi o.fl. Hver fjárhæð tilboða yrði þegar á reyndi er því væntanlega talsverðri óvissu undirorpið.

Nokkurri furðu sætir að í skýrslunni er ekki lagður til sá möguleiki að hafa sem fyrsta kost göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar í gegn um Mjóafjörð, en kostnaður við tvenn göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar (5,5 km) og Mjóafjarðar og Neskaupstaðar (6,8 km) er hins vegar í skýrslunni áætlaður 30.800 m.kr.

Nefna má hér að árlegur meðalkostnaður við rekstur vegganga er samkvæmt fengnum upplýsingum um 3 til 5 m.kr á km og er þá ekki talið með viðhald.

Ekki kemur fram með skýrum hætti í skýrslunni hvort ráð sé fyrir því gert að **áfram verði komist um Fjarðarheiði** a.m.k. á sumrin. Sýnist þó mega ráða það af niðurstöðu skýrslunnar að vegi um heiðina yrði hvorki haldið við né honum haldið opnum að vetrinum ef til gangagerðar undir Fjarðarheiði kæmi. Ekki yrði því um aðra leið að ræða milli Héraðs og Seyðisfjarðar en akstur um 13,4 km veggöng. (Nefna má að akstur 13,5 km á 70 km hraða tekur ellefu og hálfu mínútu og er slíkt ferðalag í veggöngum tæpast mjög tilbreytingarríkt. Þá eru þeir til sem ekki líður vel að aka í göngum, hvað þá langar vegalengdir. Einnig er óvíst að ferðamönnum þyki akstur slíka leið mjög áhugaverður. Hitt er að þetta er örugg og traust leið allan ársins hring sem auðvitað skiptir miklu máli.)

Í skýrslunni segir um **umferð um væntanleg göng** (bls. 12 og 13): „Í mjög lauslegri óútgefinni umferðar-spá Vegagerðarinnar kemur fram að reikna má með töluvert meiri umferð fyrir valkost 1, göng undir Fjarðarheiði, heldur en fyrir önnur göng, einkum vegna styttri vegalengdar. Almennt má reikna með að eftir opnun verði umferðin nálægt 1000-1500 bílum á dag að jafnaði eða svipað og í Norðfjarðar-göngum við opnun þeirra.“ Hér sýnist vera nefndar tölur sem vart fá staðist ef rétt er skilið. Meðalumferð á dag (ÁDU) um Norðfjarðargöng var á árinu 2018 664 ökutæki og á árinu 2019 699 ökutæki. Meðalumferð (ÁDU) um möguleg Fjarðarheiðargöng á ári verður vart meiri en 700 til 900 ökutæki á dag sé miðað við umferð um Fjarðarheiði 2018 en meðaltalsumferð um hana á ári var þá 640 ökutæki, ekki síst ef gert verður ráð fyrir veggjöldum fyrir afnot af göngunum. Í Vaðlaheiðargöngum var meðalumferð á dag allt árið 2019 (ÁDU) 1457 ökutæki. Hér er því hætt við að umferð um væntanleg Fjarðarheiðargöng sé talsvert ofmetin, sjá töflu með upplýsingum umferð hér aftar. Á hitt er að líta að vafalaust verða Fjarðarheiðargöng þau göng sem mest verða ekin af þeim göngum sem talin eru upp sem valkostur enda lokað á flestar aðrar leiðir til og frá Seyðisfirði ef vegurinn yfir Fjarðarheiði verður aflagður.

Sérstakt verður að teljast að ráðist hafi verið í ítarlegar **jarðfræðirannsóknir** vegna Fjarðarheiðarganga einna en ekki annarra gangakosta og þá ekki síst milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Væri æskilegt að fá skýringar á því. Þá verður að telja ekki síður gagnlegt að taka göng undir Mjóafjarðarheiði með í reikninginn sem raunhæfan valkost, sem vert er að skoða í stað Fjarðarheiðarganga enda verði jafnframt gerð göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar og veginum um Fjarðarheiði áfram haldið opnum.

Að þessu athuguðu þykir mega leggja til að meðan unnið verði að verkhönnun Fjarðarheiðarganga, ef sú verður niðurstaðan að stefnt skuli að gerð þeirra, verði einnig unnið að jarðfræðirannsóknnum fyrir hina gangakostina, þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð sem og undir Mjóafjarðarheiði og þá m.a. haft í huga að svo kynni að fara að lægsta tilboð í útboði við gerð Fjarðarheiðarganga reyndist hærri en svo að gerlegt þætti að taka því, en miðað við þær fjárhæðir sem nefndar eru hér fyrr sýnist vel geta komið til þess að sú yrði niðurstaðan.

Þykir raunar margt mæla með að áður en endanleg ákvörðun verður tekin um að ráðast skuli gerð Fjarðarheiðaganga verði ítarlega **hugað að ávinningi og arðsemi þess að hefja tengingu þéttbýlisstaðanna** á Mið austurlandi með gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð, þótt ekki fái það stuðning í skýrslunni. Þetta þýddi að hringtenging væri komin á þótt um einn erfðan fjallveg væri að fara auk þess sem fara þyrfti um Fagradal sem þó teppist sjaldan vegna veðurs. Myndu slík göng ásamt leiðinni um Fjarðarheiði þegar hún væri fær því væntanlega geta nýst mun fleiri íbúum Mið austurlands en Fjarðarheiðargöng ein auk þess sem opnast mundi í Mjóafjörð og göng þessa leið arðsamari sem því næmi auk þess að vera samkvæmt áður nefndum kostnaðaráætlunum 2.700 m. kr. ódýrari. Án efa yrði göng þessa leið minna ekin en göng undir Fjarðarheiði, en þau mundi tryggja öruggar heilsársamgöngur milli Seyðisfjarðar og annarra hluta landsins, stytta vegalengdir milli Seyðisfjarðar og Neskaupstaðar svo um munar og leiða til þess að hringtenging væri milli þéttbýlisstaðanna á Mið austurlandi, með þeim ávinningi sem því gæti fylgt.

Í skýrslunni er talsvert lagt upp úr þörf þeirra sem komast vilja frá Seyðisfirði til Egilsstaða að komast sem stysta leið þar á milli en lítið minnst á ávinning af styttri leið flesta daga milli Neskaupstaðar og Seyðisfjarðar og Neskaupstaðar og Egilsstaða, sem gæti komið öllum stöðum vel. Hlýtur að skipta máli að íbúar í Neskaupstað vorum 2019 um 1.500, tæplega 3.000 á Egilsstöðum en tæplega 700 á Seyðisfirði. Þeir sem komast vildu milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða yrðu vissulega að sætta sig við þá óvissu sem fylgir því að að vetrinum er sjaldan öruggt hvort komist verði eða hvernig gangi að komast þann rúmlega 600 metra háa fjallveg sem er á milli staðanna þótt opinn eða fær eigi að heita, en miðað við kostnað og annan ávinning þykir vart undan því vikist að rannsaka þetta ítarlega. Er enda alls óvíst að fjármagn verði lagt til frekari gangagerðar á Austurlandi í bráð eftir að Seyðisfjörður

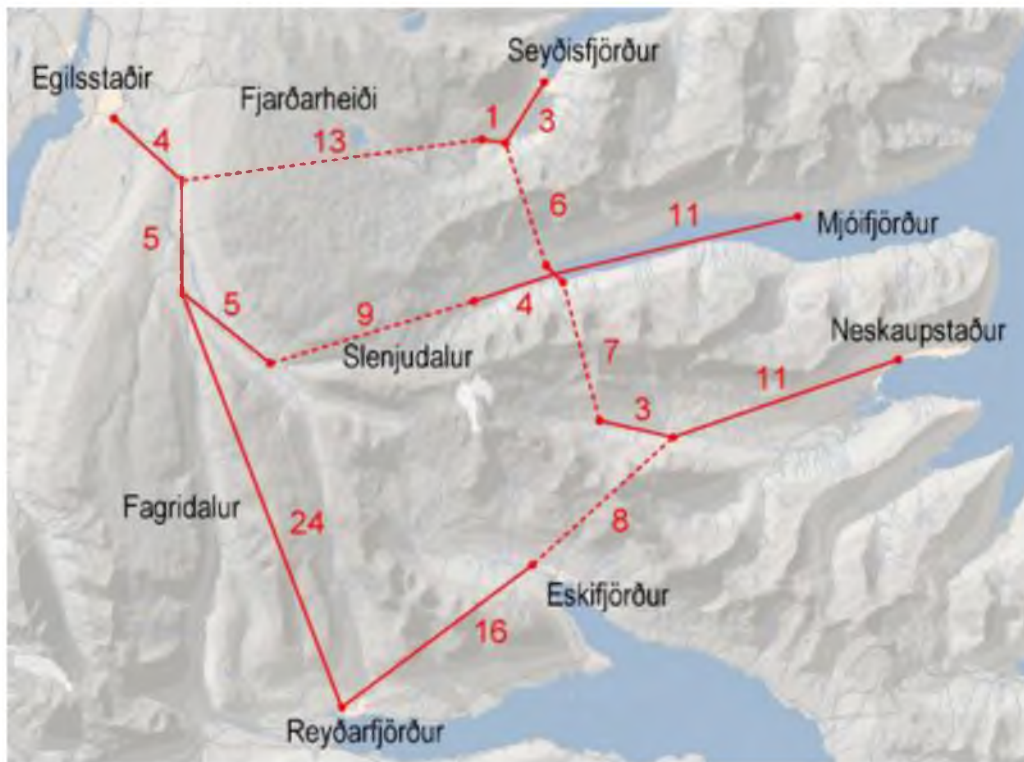
hefur verði tengdur með göngum hvaða leið sem farin verður þar sem telja má gerð annarra samgöngumannvirkja og vegganga brýnni með tilliti til öryggis, styrkingar byggða og annars ávinnings.

Á það skal sérstaklega bent að þótt Fjarðarheiði sé ill- eða ófær yrði aðeins 8 km lengri leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða eða 76 km, sjá kort (3+6+7+38+16+24+5+4 = 76 km) en milli Neskaupstaðar og Egilsstaða eða 68 km (11+8+16+24+5+4 = 68 km) sem vissulega er töluverð vegalengd. Á hinn bóginn má velta því fyrir sér að ef opnað yrði milli Neskaupstaðar og Seyðisfjarðar af hverju íbúar Seyðisfjarðar ættu brýnna erindi til Egilsstaða en íbúar Neskaupstaðar og þyrftu göng beint þangað meðan íbúar Neskaupstaðar þyrftu að aka 68 km til að komast þangað.

Samkvæmt tilvitnaðri skýrslu tæki sama tíma að ljúka göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar þessa leið og undir Fjarðarheiði ef ákvörðun yrði tekin um að stefna að gerð þeirra án tafa.

Haft skal í huga að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrðu um 30 km milli Seyðisfjarðar og Neskaupstaðar í stað 93 km eins og nú er og milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar yrðu 27 km. í stað 74 km eins og nú er. Er ekki ósennilegt að þetta leiddi til að einhver aukin þjónusta færðist til Neskaupstaðar og að sama skapi drægi eitthvað úr þörfinni á að komast milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Í Neskaupstað er [sjúkrahús fjórðungsins](#), verkmenntaskóli auk þess sem þar er flugbraut sem nýst getur til sjúkraflugs. Milli Seyðisfjarðar og Reyðarfjarðar, þar sem álverið, stærsti vinustaður fjórðungsins er, yrðu 45 km örugg heilsársleið. Þá yrðu 51 km milli Neskaupstaðar og Egilsstaða um Fjarðarheiði í stað 68 km eins og nú er.

Mynd: Skýringarmynd vegna vegalengda -Tekin úr framannefndri skýrslu ráðuneytisins frá apríl 2019, bls. 11).



Tafla 1: Vegalengdir (km) miðað við að fara stystu leið (Upplýsingar fengnar úr áðurnefndri skýrslu, bls. 11)

Staður:	Staður:	Í dag	Kostur 1	Kostur 2	Kostur 3	Kostur 4
Seyðisfjörður	Egilsstaðir	27	21	21	36	36
Neskaupstaður	Egilsstaðir	68	-	45	48	-
Eskifjörður	Egilsstaðir	49	-	42	45	-
Reyðarfjörður	Egilsstaðir	33	-	58	61	-
Mjóifjörður	Egilsstaðir	41	-	35	38	38
Neskaupstaður	Seyðisfjörður	93	81	30	30	86
Eskifjörður	Seyðisfjörður	74	62	27	27	67
Reyðarfjörður	Seyðisfjörður	58	46	43	43	51

Tafla 2: Sparnaður/tap í km miðað við núverandi vegakerfi (Upplýsingar fengnar úr áður nefndri skýrslu, bls. 12)

Staður:	Staður:	Kostur 1	Kostur 2	Kostur 3	Kostur 4
Seyðisfjörður	Egilsstaðir	6	6	-9	-9
Neskaupstaður	Egilsstaðir	-	23	20	-
Eskifjörður	Egilsstaðir	-	7	4	-
Reyðarfjörður	Egilsstaðir	-	-	-	-
Reyðarfjörður	Egilsst.(um jarðgöng)	-	-25	-28	-
Mjóifjörður	Egilsstaðir	-	6	3	3
Neskaupstaður	Seyðisfjörður	12	63	63	7
Eskifjörður	Seyðisfjörður	12	47	47	7
Reyðarfjörður	Seyðisfjörður	12	15	15	7

Í framhaldi af gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar sýnist margt mæla með því að fremur verði ráðist í göng undir **Mjóafjarðarheiði** en Fjarðarheiði, sem áður segir. Þótt samkvæmt töflunni hér að framan lengist leiðin milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar um 15 km miðað við Fjarðarheiðargöng og um 9 km miðað við vegalengdina í dag eru göngin 4,5 km styttri en Fjarðarheiðargöng og munar þar um 10.000 m.kr. í kostnaði þótt aka þurfi lengra ef fara á þessa leið en þær sem stytstar eru. Þá lengdist leiðin milli Neskaupstaðar og Egilsstaða um 3 km frá kosti 1.

Hugmyndir um **veggjöld** sem fjallað er um í skýrslunni virðast lítt eða ekki mótaðar en fyrir Fjarðarheiðargöng ein verða þau miðað við þá umferð sem áætluð er og að fyrir hvert ökutæki verði greiddar kr. 1.000 (lægsta gjald fyrir fólksbifreið í Vaðlaheiðargöng er kr. 700 með afslætti) vart meiri en 300 m.kr. (800 ökutæki x 1.000 kr. X 365 dagar = 292 m.kr.). Hér er miðað við sama gjald fyrir öll ökutæki stór og smá þó að líklega verði talsvert hærra gjald fyrir stór ökutæki en minni ökutæki.

Varhugur er goldinn við að veggjöld verði lögð á fyrir að fara þessa leið og raunar er varað við upptöku almennra veggjalda sem bundin verða við veggöng, en nefnt er að þau skuli tekin upp í öðrum veggöngum á Íslandi eins og fram kemur í tillögunni að samgönguáætlun þar sem segir á bls. 71 (með undirstrikun undirritaðs): „ Gert er ráð fyrir að bein framlög af samgönguáætlun og jarðgangaáætlun standi undir helmingi framkvæmdakostnaðar jarðganga. Stefnt er að gjaldtöku af umferð í jarðgöngum á Íslandi. Sú innheimta mun fjármagna rekstur og viðhald ganganna, sem og að standa undir því sem uppá vantar í framkvæmdakostnað.“

Ef ná á þeim fjármunum sem nefndir eru með gjaldtöku af umferð í veggöngum er hætt við að það yrði kostnaðarsamt að fara þar um og raunar fá þessar hugmyndir vart staðist miðað við þær háu fjárhæðir sem gera má ráð fyrir að fari í gerð vegganga á Íslandi og hina tiltölulega litlu umferð sem um þau fer.

Skal til upplýsinga nefnt að umferð í helstu veggöngum á Íslandi árið 2019 var samkvæmt upplýsingum Vega-gerðarinnar sem hér segir:

SDU: Sumardagsumferð, meðalumferð mánuðina júní, júlí, ágúst og september

VDU: vetrardagsumferð, meðaldagsumferð mánuðina desember, janúar febrúar og mars

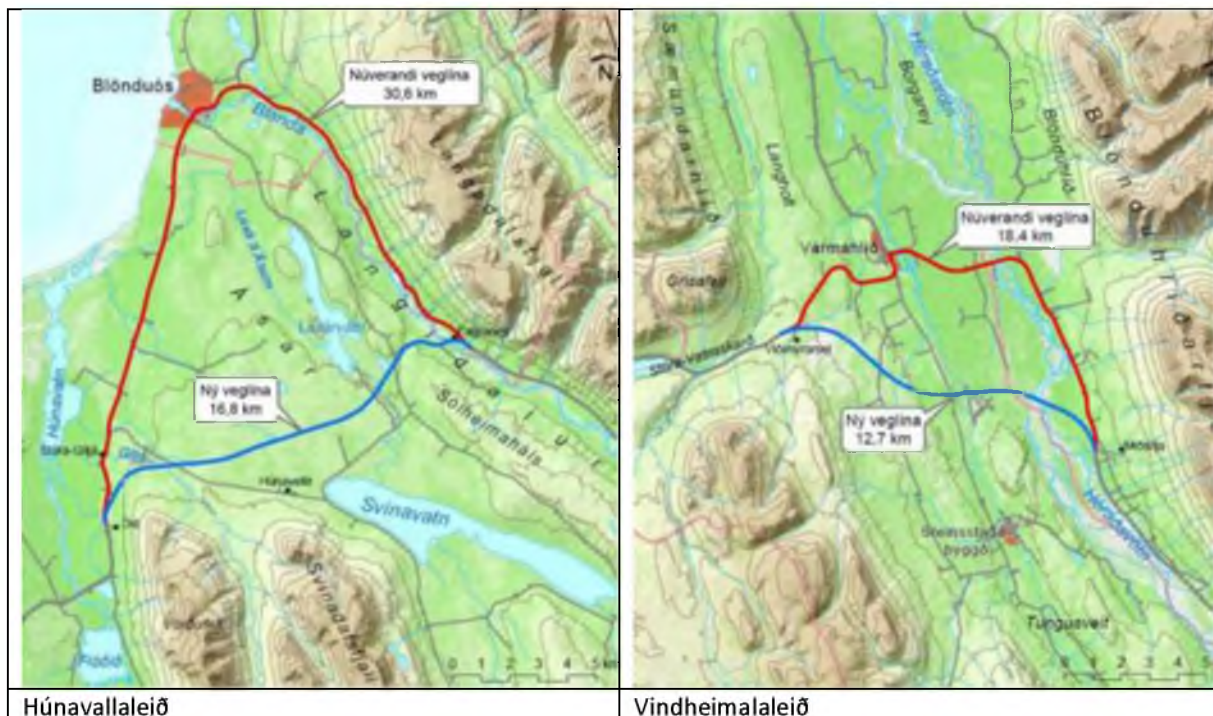
ÁDU: Ársdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið.

	SDU	VDU	ÁDU	
Hvalfjarðargöng	9.767	5.750	7.730	Greidd með veggjöldum
Bolungarvíkurgöng	1.203	854	1.203	
Vestfjarðargöng – Tungudalsleggur	1.020	480	722	
Vestfjarðargöng – Breiðadalsleggur	313	785	521	
Vestfjarðargöng – Botnsdalsleggur	373	194	272	
Héðinsfjarðargöng – Ólafsfj.megin	991	559	750	
Vaðlaheiðargöng	2.147	941	1.457	Gjaldtaka í gangi
Norðfjarðargöng	842	572	699	
Fáskrúðsfjarðargöng	1.036	605	776	
Strákagöng (800 m)				Ekki upplýsingar
Almannaskarðsgöng (1.000)				Ekki upplýsingar
Héðinsfjarðargöng – Siglufj.megin				Ekki upplýsingar

Að öllu framanrituðu athuguðu má ráða að mikið sé í húfi að vandað sé til verka við lokaákvörðun um þá framvæmd sem ákveðið verður að ráðst í. Þess má geta að ólíklegt þykir af hálfu þess sem þetta ritar að fullur einhugur sé um það á Austfjörðum að ráðist verði í gerð Fjarðarheiðarganga sem næstu framkvæmd í veggöngum þrátt fyrir ályktanir Sambands sveitarfélaga á Austurlandi o.fl. þar um og hefur Samgöngufélagið því sett af stað skoðanakönnun um vilja íbúa Miðausturlands í þessum efnum, sem væntanlega verður kynnt í lok febrúar nk.

B Húnavallleið og Vindheimaleið

Ekki þykir hjá því komist að vekja enn og aftur athygli á að samkvæmt áætluninni er næstu 15 árin ekki gert ráð fyrir að ráðast megi í svo mikið sem undirbúnig að gerð vega svonefnda Húnavallleið í Austur-Húnavatnssýslu og Vindheimaleið í Skagafirði. Um miklar samgöngubætur yrði að ræða, sem mjög er kallað eftir, einkum þá fyrrnefndu, og hefðu mikla þýðingu og jákvæð áhrif fyrir marga og ekki líðandi að sérhagsmunir komi í veg fyrir að almennir vegfarendur komist 20 km skemmri leið en ella væri á nýjum og vel hönnuðum vegum samtals um 30 km (17 + 12 km) í stað eldri og varasamari vega samtals um 50 km (30,6 + 18,4 km). Ekki þyrfti að koma til neitt framlag úr ríkissjóði til gerðar vegar um Húnavallleið. Hana mætti að fullu og öllu fjármagna með veggjöldum svo arðsöm telst hún. Sjá [umsögn Samgöngufélagsins, dags. 31. któber 2018](#), um þessa leiðir við samgönguáætlun sem var til umfjöllunar á síðasta þingi.



Þótt ekki sé gert ráð fyrir þessum leiðum í skipulagi sveitarfélaganna sem þær lægju um er það Alþingis að móta stefnuna í samgönguáætlun hvar þjóðvegir skulu liggja en ekki einstakra sveitarfélags, þótt auðvitað verði eftir föngum að taka tillit til vilja íbúa þar. Skal rifjað upp að sveitarfélögin bera enga fjárhagslega ábyrgð né hafa fæst þeirra nokkrar forsendur, þekkingu eða pólitískt umboð til að meta þörf samfélagsins fyrir gerð vega sem tengja saman heilu landshlutana. Sjá nánar um þetta í áður nefndri umsögn félagsins í samráðsgáttinni á [Island.is](#) og einnig í [umsögn, dags. 11. júní 2019](#) í [samráðsgáttinni um svonefnda Grænbók sveitarfélaganna](#) þar sem fjallað er um svokallað „skipulagsvald“ sem er hugtak sem hvergi er nefnt í lögum að því er best verður séð en á hinn bóginn eru sveitarfélögin skipulagsskyld að lögum. Skal einnig minnt á að gildissvið 15 ára samgönguáætlunar nær nokkru lengra fram í tímann en aðalskipulag þeirra sveitarfélaga sem um ræðir.

Mjög er einkennilegt að nánast ekkert sé um þetta fjallað á vettvangi Alþingis. Sveitarfélögin vinna á hinum ýmsu tímum að gerð aðalskipulags og engin viðbrögð berast frá þeim sem gæta eiga heildarhagsmuna, hvort sem það telst vera Alþingi, samgönguráðuneytið, Vegagerðin eða einhver þau opinberu samtök eða stofnanir sem eiga að láta sig hag umferðar og heildarhagsmuni varða. Það verður að segjast eins og er að þetta er ástand sem ekki verður unað við, þ.e. að tillögur að brýnum samgöngubótum komist ekki á dagskrá eða til umræðu og engar

rannsóknir eða könnun fari fram á hvað felst í gerð vegar þær leiðir sem um ræðir. Þarna er einhver brotalöm og verður Alþingi að grípa inn í og láta til sín taka og marka stefnuna með heildarhagsmunum að leiðarljósi. Það segir sig nánast sjálft að sveitarfélög munu seint hafa frumkvæði að tillögum að gerð vega sem þau telja ekki „þjóna hagsmunum íbúa sveitarfélagsins,“ eins og það er stundum orðað.

Má vekja athygli á svari oddvita sveitarstjórnar Húnavatnshrepps, Þorleifs Ingvarssonar, dags. 11. janúar 2018, við fyrirspurn Samgöngufélagsins um afstöðu hreppsins til gerðar vegar um Húnavallaleið sem óhætt er að segja að hafi verið skýrt og skörinort:

Vegna hugmynda Samgöngufélagsins um vegstyttingu milli Vesturlands og Norðurlands eystra með lagninu nýs vegar gegnum Húnavatnshrepp (Húnavallaleið) sem fram koma í tölvupósti frá þér frá 8. janúar sl. Þá vill undirritaður benda á eftirfarandi: Hugmyndir um styttingu vegar á leiðinni milli Vesturlands norður um land með lagningu Húnavallaleiðar hafa ekki haft neinn hljómgrunn hjá íbúum Norðurlands vestra og hjá samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) er sú vegagerð hvergi nefnd sem áhersluatriði í vegamálum.

Hvað varða Sveitarstjórn Húnavatnshrepps sérstaklega þá hefur engin formleg umræða verið tekin um þetta mál á kjörtímabilinu, enda ekkert nýtt komið fram og við endurskoðun á aðalskipulagi sveitarfélagsins sem unnið hefur verið á yfirstandandi kjörtímabili sveitarstjórnar komu engar óskir fram um að veglína Húnavallaleiðar yrði sett á aðalskipulag. Því er það mjög ólíklegt er að Húnavallaleið verður að veruleika á næstu árum eða áratugum enda bíða fjölmörg önnur meira áriðandi verkefni í samgöngumálum.”

Það er því svo að sjá að engar umræður eigi sér stað, engin vinna sé í gangi né nokkur til þess bær aðili eigi frumkvæði að því að þessi leið verði könnuð síðan þáverandi ráðherra samgöngumála lagði fyrir Vegagerðina á árinu 2011 að hætta frekari afskiptum eða vinnu við undirbúning að gerð vegar þessa leið í tengslum við gerð aðalskipulags Húnavatnshreppa og Blönduósbæjar.

Þó lauk Vegagerðin svonefndum [frumdrögum fyrir gerð Húnavallaleiðar](#) árið 2011, en þar er ítarlega fjallað um allar aðstæður, umferðaröryggi, mögulegar veglínur o.fl. sem máli skiptir. Þá stóð Vegagerðin að viðamikilli [umferðarkönnun](#) við vegamót Hringvegur og Reykjabrautar skammt sunnan Blönduóss dagana 15. og 17. september 2011, en þar má sjá að verulegur hluti umferðarinnar sem þar fer um mundi hafa gagn af styttri leið um Húnavallaleið. Síðan könnunin var gerð hefur umferð þessa leið aukist umtalsvert en 2018 var meðalársumferðin (ÁDU) á Hringvegi skamt norðan Reykjabrautar 1.700 ökutæki og í Langadal austan Skagastrandarvegur var meðalútfærsla á dag árið um kring 1.400 ökutæki. Sjá kort á vef Vegagerðarinnar [hér](#).

Á það skal lögð áhersla að til að vitræn umræða geti átt sér stað þarf ýmsan undirbúning og rannsóknir, helst í formi umhverfismats, rannsóknir sem reynslan hefur sýnt að taki alltaf lengri og lengri tíma og erfitt er að koma við nema með samþykki hlutaðeigandi sveitarfélaga sem illa hefur gengið að fá. Því er löngu tímabært að fara að huga að slíkum rannsóknum, sem sveitarfélögin geta vonandi fallist á og jafnt þau sem og aðrir aðilar ættu að hafa hag af, til að geta tekið ákvarðanir og lagt fram tillögur byggðar á þeim.

Ekki er kunnugt að sveitarfélögin hafi lagt í eða byggi á neinum rannsóknum sem þau hafa staðið fyrir en veigamesta rannsókn á samfélagslegum áhrif á gerð vegar um Húnavallaleið fór fram 2007 fyrir tilstilli Leiðar ehf. (nf. Leið ehf.) þar sem undirritaður er formaður stjórnar og ætti að vera unnt að byggja eitthvað á henni þótt langt sé um liðið síðan hún var gerð. Sjá [hér](#).

Hér má nefna að með Hrafnseyrargöngum (Dýrafjarðargöngum) fer umferðin sem nú fer um þorpið á Þingeyri ekki lengur þar um heldur um botn Dýrafjarðar og hætt er við að sama saga verði á Hólmavík þar sem búast má við að umferðin til og frá norðanverðum Vestfjörðum inn á eða af Hringveginum fari frekar um Vestfjarðaveg en Djúpveg. Þótt án efa minnki umsvif vegna minnkaðar umferðar er þetta einfaldlega þróun og krafa tímans um öruggari, styttri og hagkvæmari akleiðir. Ekki er vítað til að neinar rannsóknir á samfélagslegum áhrifum hafi verið gerðar á áhrif þessara vegstyttinga á samfélagið á þessum stöðum.

Nefnt skal að þetta er ekki einkaskoðun Samgöngufélagsins heldur fjölmargir einstaklingar á þessari skoðun. Má því til staðfestingr nefna að á vegum Samgöngufélagsins var á vefnum www.island.is sjá hér <https://listar.island.is/Stydjum/25> boðið upp á þann kost að þeir sem það kusu gátu á tímabilinu 17. október 2018 til 1. apríl 2019 óskað eftir að gert yrði ráð fyrir þessari leið í samgönguáætlun (2019 til 2033) og 577 einstaklingar 16 ára og eldri skráðu nafn sitt á vefinn www.island.is undir svohljóðandi yfirlýsingu:

Ég neðanskráð/ur óska eftir að gert verði ráð fyrir nýjum vegi um svonefnda Húnavallaleið í Austur-Húnavatnssýslu í

samgönguáætlun 2019 til 2033, þannig að hefja megi undirbúning að gerð hans sem fyrst. Vegur um Húnavallaleið styttr leið milli Norðausturlands og vesturhluta landsins um allt að 14 km. Hann lækkar ferða- og flutningskostnað, sparar tíma vegfarenda, dregur úr sliti á vegum og ökutækjum, eykur umferðaröryggi og dregur úr losun gróðurhúsalofttegunda. Fjármagna má gerð Húnavallaleiðar með hóflegum veggjöldum þannig að framkvæmdin taki ekki til sín fé frá öðrum mikilvægum vegaf framkvæmdum. Við undirbúning að gerð vegarins verði haft samráð við íbúa á svæðinu.

Verður þetta að teljast nokkuð góð þátttaka þar sem ekki tókst að koma þessu vel á framfæri og vettvangur fyrir undirskriftasafnanir á vefnum island.is virðist ekki mikið notaður.

Þá voru í skoðanakönnun sem Gallup vann fyrir Samgöngufélagið meðal íbúa á Norðurlandi frá Húnavatns-hreppi til Vopnafjarðarhrepps í ágúst 2019 bornar upp tvær spurningar um vegamál á Norður-landi: Önnur þeirra var sem hér segir:

„Hversu hlynntur eða andvígur ert þú gerð vegar, svonefndrar Húnavallaleiðar sunnan Blönduóss, sem styttr leiðina milli Norðausturlands og suður- og vesturhluta landsins um allt að 14. kílómetra?“

Svörin í könnuninni voru þau að 29,2% voru alfarið hlynnt Húnavallaleið, 18,7% mjög hlynnt, 18,4% frekar hlynnt, 22,2% hvorki hlynnt né andvíg, 3,4% frekar andvíg, 2,4% mjög andvíg og 5,7% alfarið andvíg Húnavallaleið. Samtals voru því 66% hlynnt gerð vegar um Húnavallaleið, aðeins 11,5% andvíg, en 22% tóku ekki afstöðu.

Könnunina fegnu senda 785 einstaklingar 18 ára og eldri búsettir á Norðurlandi, nánar tiltekið í póstnúmerum 530-691 eða frá Húnavatnshreppi til Vopnafjarðarhrepps. Voru þeir valdir af handahófi úr viðhorfahópi Gallup. Fjöldi þeirra sem svöruðu var 425 en 360 svöruðu ekki. Þátttökuhlutfall var því 54,1%. Nálágast má könnuna á vef Samgöngufélagsins [hér](#) en þar er að finna upplýsingar um m.a. aldur, kyn og búsetu svarenda.

Í þessum tveimur viðhorfssöfnunum/könnunum má segja að sjá megi mikinn vilja fjölmargra til að ráðist verði í gerð vega þessa leið og það þótt sveitarfélögin á svæðinu hafi ekki ályktað sérstaklega um þetta. Má telja það í hæsta máta ólýðræðislegt að horfa fram hjá þessum viðhorfum við gerð tillagna að samgönguáætlun. Þau sem ábyrgð bera á gera ekki ráð fyrir þessar leið í samgönguáætlun koma í veg fyrir ýmsan ávinning samfélagsins og vegfarenda, eins og að mun auknu umferðaröryggi, skemmri ferðatíma, minna sliti á vegum og ökutækjum, minni útblæstri gróðurhúsalofttegund, aukinni sam ekeppnishæfni Norð-Austurlands og minni kostnaði umferðarinnar og enn og aftur skal hnykk á því að leggja mætti 17 km veg um Húnavallaleið án þess að ríkið þyrfti að kosta nokkru til og að leggja mætti hann að öllu leyti fyrir tekjur af veggjöldum.

Þó að gerð vegganga milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar um svonefnd Tröllaskagagöng kunnir að vera áhugaverður kostur er vonandi að hugmyndir um þau villi mönnum ekki sýn varðandi gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið. Göng þess leið yrðu að vera á bilinu 15 til 20 km löng, stytta leið milli Akureyrar og Sauðárkróks um 30 km eða úr 120 km í 90 km en stytting þjóðvegur 1 yrði engin. Slík göng yrðu því sennilega aldrei arðbær og verða tæpast gerð næstu 20 til 30 ár a.m.k og koma því engan veginn til greina sem kostur í stað gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið. Sjá um þessar hugmyndir kort og grein undirritaðs á vefnum Vikudagur m.a. [hér](#) og nýlega skýrslu Hreins Haraldssonar, fyrrverandi vegamálastjóra, gerða í september 2019, á vef Akureyrarbæjar [hér](#).

Þess má raunar geta að samkvæmt fyrrnefndri skoðanakönnun er mestur áhugi á gerð um 10 km vegganga undir Öxnadalshéiði (40,7%), því næst kemur Húnavallaleið 36%, þá Tröllaskagagöng (30,4%) og 30% völdu lækkun vegar um Holtavörðuheiði. Skoðanakönnunin var þannig sett fram að velja mátti tvo kosti af sjö en spurt var hverja sjö þar greindra eftirtalinna leiða menn töldu vænlegasta.

Að öllu framasögðu verður ekki öðru trúað en gert verði ráð fyrir Húnavallaleið (og Vindheimaleið) í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2020 til 2034.

C Önnur verkefni.

Það væri að æra óstöðugan að fjalla um öll þau verkefni sem ráðst má í en þó skal aðeins tæpt á kostum þess að þvera Hrutafjörð og gera um 2 km göng undir Brattabrekku. Mætti með því á þægilegan hátt losna við að fara Holtavörðuheiði þegar færð þar er erfið eða tvísýn eins og oft er..

Þá skal nefnt að enn er ekki kunnugt um nein áætlun varðandi útvarpsvæðigu eldri jarðganga og verður að telja löggu tímabært að vinna hana.

Brýnt er að huga að gerð nýrrar jarðgangaáætlunar og síðast en ekki síst fjármögnun vegakerfisins þegar hefðbundnir tekjustofnar af eldsneyti virðast mjög ætla að að skreppa saman með örri fjölgun rafmagnsbíla og ökutækjum sem sífellt þurfa minna eldsneyti.

F.h. Samgöngufélagsins



fyrirsvarsmaður