



Ísafirði, 13. nóvember 2023.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
netfang nefndasvid@althingi.is

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2024-2028, þingskjal 319, 315. [mál nr. 112/2023](#) á 154. löggjafarþingi 2023-2024.

Ofangreind tillaga til þingsályktunar barst Samgöngufélaginu til umsagnar 12. október sl. með tveggja vikna umsagnarfresti en það fékk framlengdan frest til 7. nóvember til að skila inn umsögn. Þótt ekki hafi tekist að nýta þann frest kemur það vonandi ekki að sök, en svo sem ljóst má vera er um viðamikinn málaflokk að ræða sem þarf tíma til að gaumgæfa, afla upplýsinga um og bera saman bækur.

[Drög](#) að samgönguáætlun voru birt í samráðsgátt stjórnvalda 13. júní sl. og skilað Samgöngufélagið þar inn umsön sinni, dags. 31. júlí (sjá [hér](#)). Í því sem hér fer á eftir er að miklu leyti byggt á henni.

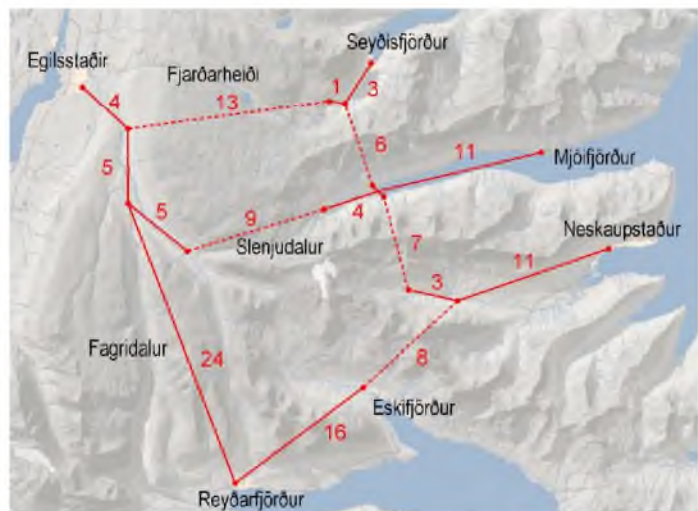
Um flest er ekki nema gott eitt að segja varðandi fyrirliggjandi áætlun þótt mjög sé miður hvað áformað er að fresta mörgum mikilvægum framkvæmdum.

Þó þykir verða að vekja sérstaka athygli á því sem hér fer á eftir og telst þurfa sérstaka skoðun:

- I. Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng í stað Fjarðarheiðarganga
- II. Húnavallaleið / Vindheimaleið
- III. Breiðafjarðarferjan Baldur / Jarðgöng undir Klettsháls
- IV. Þverun Hrutafjarðar / Göng undir Bröttubrekku
- V. Ný Hvalfjarðargöng / Þverun Grunnafjarðar
- VI. Útvarp í jarðgöng

## I. Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng í stað Fjarðarheiðarganga.

Í gildandi *samgönguáætlun 2020-2034* (sjá [hér](#)) er gert ráð fyrir göngum báðar þessar leiðir, þ.e. að fyrst verði ráðist í gerð hinna 13,3 km löngu Fjarðarheiðarganga, milli Seyðisfjarðar og Héraðs / Egilsstaða og að þeim loknum í gerð tvennra ganga milli annars vegar Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar (5,4 km) og hins vegar milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar (7,0 km), stundum nefnd Fjarðaleið. Þótt undirbúningi að gerð Fjarðarheiðarganga og aðliggjandi vega sé eftir því sem næst verður komist að mestu lokið, lengi hafi verið gert ráð fyrir gerð þeirra af hálfu stjórnvalda og í opinberri umræðu, aðalskipulagsvinna að baki og fulltrúar sveitarfélaganna á Miðaustur-



Kort fengið úr skýrslunni Seyðisfjarðargöng - Valkostir og áhrif á Austurlandi, útgefin 2019.

landi sammála um að þau skuli vera næstu göng (reyndar byggt á gömlu samkomulagi að stofni til sem byggði á að í beinu framhaldi af gerð Fjarðarheiðarganga yrði ráðist í gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar) og þau brátt tilbúin í forval fyrir útboð er einnig margt sem mælir gegn því að þau verði næstu göng sem ráðist verði í að gera eins og sakir standa og að fremur verði hafist handa við gerð tvennra áður nefndra ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Fjarðaleið.

---

Kemur þar margt til. Skal þar fyrst nefnt að kostnaður við gerð Fjarðarheiðarganga er hár eða samkvæmt þeim tölum sem birtast í þingsályktunartillögunni um 46,5 ma.kr. Sjá skjáskot af hluta bls. 20 í tillögunni hér að neðan. Er þó hætt við að sú tala hafi og eigi eftir að hækka nokkuð. Sem sjá má er í tillögunni ekki gert ráð fyrir neinum útgjöldum til framkvæmdarinnar fyrr en árið 2025 og einnig segir þar að þau útgjöld sem tilgreind eru séu utan ramma fjármálaáætlunar.

Þó undirbúningur sé hafinn að aukinni tekjuöflun af umferð ökutækja með gjaldi á hvern ekinn kílómetra er hætt við að dregist geti að það fyrirkomulag komist í gagnið og skili tekjum að ráði í ríkissjóð auk þess sem ekki virðist gert ráð fyrir ýkja háum tekjum af þessu gjaldi til að byrja með, sjá t.d. áformaskjal um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða, [hér](#) efst á bls. 6 í samráðasgátt þar sem fjárhæðin 3 ma.kr. á ári er nefnd („Gert er ráð fyrir að þær lagabreytingar sem lagðar verða til í frumvarpinu muni hafi áhrif á tekjur ríkissjóðs til hækkunar, sem nemur um 3 ma.kr. „ segir þar) og því mikilli óvissu undirorpið hvort það standi undir nema litlum hluta kostnaðar við gerð þessara og síðar annarra ganga á næstunni. Þá er hætt við að sérstök veggjöld af umferð í jarðgöngum sem hafa verið til skoðunar hrökkvi skammt upp í kostnað við gerð nýrra ganga.

Í þeirri þingsályktun sem hér er til umræðu er á bls 20 að finna eftirtaldar upplýsingar um skiptingu kostnaðar milli tímabila og fjármögnun

Tafla 6. Fjármál Vegagerðarinnar, framhald.

Verðlag fjármálaáætlunar

2024–2028.

Fjárhæðir í millj. kr.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029– 2033	2034– 2038	Samtals
<b>Fjárfestingar</b>								
<b>Framkvæmdir á vegakerfinu</b>	<b>26.545</b>	<b>26.972</b>	<b>27.327</b>	<b>27.754</b>	<b>27.251</b>	<b>184.750</b>	<b>189.700</b>	<b>510.299</b>
Viðhald	12.810	12.894	13.801	13.783	14.935	87.500	100.000	255.728
Nýframkvæmdir (sjá sundurliðun í töflu 7)	13.735	14.078	13.526	13.971	12.416	97.250	89.700	254.571
<b>Nýframkvæmdir utan ramma fjármálaáætlunar</b>	<b>4.200</b>	<b>11.500</b>	<b>14.300</b>	<b>14.500</b>	<b>15.000</b>	<b>77.500</b>	<b>61.000</b>	<b>198.000</b>
Hringvegur um Ölfusá	4.200	4.500	5.300					
Fjarðarheiðargöng Önnur jarðgöng skv. jarðgangaáætlun		7.000	9.000	9.500	8.000	13.000		
				5.000	7.000	64.500	61.000	

Á bls. 27 undir kaflaheitinu „Jarðgangaáætlun“ er eftirfarandi upplýsingar að finna um þær fjárhæðir sem ætlaðar eru til jarðaganga á tímabili áætlunarinnar:

Jarðgangaaætlun.

Vegnr.	Heiti jarðganga	Lengd [km]	Eftirstöðvar kostnaðar						Óvissa		Hönnunarstigi lokið		
			1.1.2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033	2034-2038		kostnaðar-ætlunar	
93	Fjarðarheiðargöng* Önnur jarðgöng skv. jarðgangaaætlun*	13,3	46.500	0	7.000	9.000	9.500	8.000	13.000	64.500	61.000	-5/+15%	Verkhönnun
793	Sigluþjardarskarðsgöng, undirbúningur			100	100	150		5.000	7.000				Skilgreining
1	Hvalfjarðargöng, undirbúningur			100	100	100							
82	Ólafsfjörður – Dalvík, undirbúningur			10	30	30							
<b>Samtals jarðgangaaætlun</b>				<b>210</b>	<b>230</b>	<b>280</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Samtals utan fjárhagsramma</b>				<b>0</b>	<b>7.000</b>	<b>9.000</b>	<b>14.500</b>	<b>15.000</b>	<b>77.500</b>	<b>61.000</b>			

\* Jarðgangagerð verði fjármögnuð með gjaldröku af umferð (nánari umfjöllun um jarðgangaaætlun í greinargerð).

Sem sjá má er aftan við „Fjarðarheiðargöng“ vísað fótnótu þar sem stendur: „Jarðgangagerð verði fjármögnuð með gjaldröku af umferð (nánari umfjöllun um jarðgangaaætlun í greinargerð)“

Það verður því að segjast að mjög er óljóst hvernig gerð þessara miklu ganga verði fjármögnuð og þó það tækist er hætt við að gerð þeirra mundi gleypa alla fjármuni til gerðar annarra jarðganganga mörg ár fram í tímann.

---

Það er því brýnt að íhuga vel hvort rétt sé að ráðast næst í gerð svo langra jarðganga, þeirra langlengstu héraendis og raunar teldust göng eins og þau sem um ræðir 15. lengstu jarðgöng, ætluð umferð ökutækja, í heimi ef marka má upplýsingar á vef Wikipedia [hér](#).

Í viðtali við Matthías Loftsson, jarðverkfræðing hjá verkfræðistofunni Mannviti, sem kom að undirbúningi Fjarðarheiðarganga og birtist 7. nóvember 2022 á vef stofunnar [hér](#) kemur eftirfarandi fram: „Undir Fjarðarheiði eru þykk og veik setbergslög sem þarf að kljást við og reikna má með að þörf verði á völdugum bergstyrkingum á hluta ganganna. Þá er Heiðarvatn uppi á Fjarðarheiði sem notað er sem uppistöðulón og óvissa um mögulegt vatnsinnrennsli í göngin. Ef það reynist mikið þarf að bora bergþéttingarholur og bergþetta, svo rennslið hafi ekki áhrif á vatnsbúskap til virkjana í Fjarðará. Ekki er vitað til að jarðhiti sé á þessari gangaleið, eins og reyndist vera í Vaðalheiði, en vera þarf á varðbergi þar sem þetta hefur ekki verið kannað til hlítar.“

Þá segir í viðtalinu að gert sé ráð fyrir að göngin verði 9,5 metrar á breidd líkt og Vaðlaheiðargöng (Hvalfjarðargöng sunnan megin og Norðfjarðargöng eru 8,5 m), þau verði samkvæmt gildandi stöðlum með 26 útskotum með 500 metra millibili, útskotin verði þriggja metra breið og 30 metra löng auk að- og fráreyna, búin neyðarsímum og öðrum búnaði sem til þarf en inn af útskotunum verði reykþétt neyðarrými sem vegfarendur geta leitað skjóls í ef slys eða eldur verður í göngunum.

Þessi löngu og breiðu göng verða því mun betur búin og öruggari en flest þau göng sem nú eru á vegakerfinu, og kostnaður eftir því enda kallar lengd þeirra á sérstakar öryggisráðstafanir, sem ekki ætti að þurfa í önnur göng, sem finna má í áætlunum Vegagerðarinnar. Áætlaður framkvæmdatími við gerð Fjarðarheiðarganga er um 7 ár.

---

Fjöldi skráðra íbúa á Seyðisfirði er samkvæmt upplýsingum á vefnum [www.austurland.is](http://www.austurland.is) 685 en í Neskaupstað 1.530. Meðalumferð á dag um Fjarðarheiði árið 2022 (ÁDU) var 628 ökutæki (sumarumferð 1.081 og vetrarumferð 270) en til samanburðar var meðalumferð á ári um Norðfjarðargöng 760. Sjá [hér](#) á vef Vegagerðarinnar. Vissulega er því nokkur umferð milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða miðað við íbúafjölda á Seyðisfirði. Mest þó á sumrin sem sjá má.

Í skýrslu sem innviðaráðuneytið gaf út 2019 (nefndist þá samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytið) og nefnist „Seyðisfjarðargöng, valkostir og áhrif á Austurlandi“ (sjá [hér](#)), en byggt var á þessari skýrslu við ákvörðun um að næst skyldi ráðist í gerð Fjarðarheiðarganga, var komist að þeirri niðurstöðu að þessi göng skyldu vera þau næstu í röðinni á Austurlandi „ . . . til að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.“ . . . eins og segir í upphafsorðum

skýrslunnar. Hins vegar var þessi ákvörðun mjög byggð á því að jafnaframt yrði í beinu framhaldi af gerð Fjarðarheiðarganga ráðist í gerð Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðarganga, sem eins og áður segir er mjög ólíklegt að geti orðið í bráð. Þá var einnig svohljóðandi röksemd í skýrslunni (bls. 4) „ . . . Verkefnishópurinn telur ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs.“ Hér verður að telja að sé ansi „dýrt kveðið“ ef svo má að orði komast. Nefnt skal að milli Neskaupstaðar og Egilsstaða eru 68 km. Vegalengdi milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng yrði um 76 km. Þarna munar 8 km eða 12%, sem þeir sem færu milli Seyðisfjarðar og Egilsstað þyrftu að fara lengri leið en einungis þegar ill- eða ófært væri um Fjarðarheiði, sem vissulega er nokkuð um að vetrinum, en leiðirnar um Fjarðarheiði og Fagradal voru lokaðar sem hér segir síðustu þrjú ár:

	2020	2021	2022
Fjarðarheiði	27 dagar/365,5 klst.	22 dagar/272,8 klst.	15 dagar/161,7 klst.
Fagradalur	11 dagar/121,3 klst.	3 dagar/ 41,2 klst.	17 dagar/173,5 klst.

	Lokun 24 klst	Samtals dagar sem lokað var allan sólarhringinn eða hluta úr degi	Fjöldi klst.
<b>Fjarðarheiði</b>			
2020	3	27	365,5
2021	1	22	272,8
2022	0	15	161,7
2023 til 20. okt	1	27	270,7
<b>Fagradalur</b>			
2020	0	11	121,3
2021	1	3	41,2
2022	0	17	173,5
2023 til 20. okt.	1	16	160,5

Þeir sem fara milli Neskaupstaðar og Egilsstaða komast ekki styttri leið en 68 km að vísu nokkuð greiða leið um Norðfjarðargöng sem opnuð voru 2017. Má nefna hér að með Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöngum mundi leiðin milli Norðfjarðar og Egilsstaða stytta um 17 km og verða 51 km ef farið yrði um Fjarðarheiði. Með Fjarðarheiðargöngum mundi leiðin milli Seyðisfjarðar og annarra þéttbýlisstaða á Mið austurlandi stytta um 12 km.

Þykir verða að meta það svo að allt of mikið sé lagt upp úr því í rökstuðningi fyrir gerð Fjarðarheiðarganga að komist verði sem skemmsta leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða, aðalatriðið hlýtur að vera að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og ekki verra ef um leið mætti gera örugga heilsársleið um Mjóafjörð og tengja þéttbýlisstaðina á Mið austurlandi með „hringvegi.“

---

Með skýrslu Vegagerðarinnar, *“Jarðgangaáætlun – Tillaga að forgangsröðun jarðgangakosta, sem út kom í júní 2023 (sjá [hér](#)) segir um Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng á bls. 20, með feitiletrun undirritaðs: “ Í samanburði við aðra jarðgangakosti í þessari áætlun **telur Vegagerðin þessi göng vera lítið brýn** og er þá gert ráð fyrir að Fjarðarheiðargöng séu komin og rjúfi vetrareinangrun Seyðisfjarðar.” Það er því ólíklegt að göng þessa leið verði tilbúin til notkunar fyrr en eftir í fyrsta lagi 20 ár, eins og fram kemur í téðri skýrslu bls. 25. Sennilega mun seinna ef heldur fram sem horfir.*

Í skýrslu sem Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri vann fyrir Vegagerðina og nefnist – *“Mat á arðsemi, umferðaröryggi, tenging svæða og byggðapróun – uppfærða útgáfa í maí 2023 (með Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöngum)”* (sjá [hér](#)) segir hins vegar um arðsemi í 21. kafla, sem nefnist *Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng fyrir Fjarðarheiðargöng: Göng milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar um Mjóafjörð yrðu byltingarkennd þar sem þau myndu tengja saman tvær endastöðvar, Norðfjörð og Seyðisfjörð auk þess að setja hinn afskekta Mjóafjörð í alfararleið. Þá yrði til hringleið á Mið- Austurlandi. Auk ganga 6,9+5,4 km er hér miðað við að nýir vegir verði 2,5 km og byggðar verði þrjár*

brýr, ein í hverjum firði og verði hver um sig 35 m löng sem er í samræmi við neðri brúna á Norðfjarðará. Miklar styttingar vegalengda verða með göngunum. Mesta styttingin er á milli Neskaupstaðar og Seyðisfjarðar 64 km. Styttingin verður 17 km milli stærstu bæja Mið-Austurlands, Egilsstaða og Neskaupstaðar. Samskipti munu aukast mikið í samræmi við vegstyttingar. Samskipti milli Seyðisfjarðar og Neskaupstaðar munu margfaldast.“ . . .

Af einhverjum ástæðum óskaði Vegagerðin ekki eftir mati á arðsemi fyrir Fjarðarheiðargöng ein og sér við gerð þessarar skýrslu, sem telja mætti eðlilegt. Engar skýringar liggja fyrir um hvers vegna það var ekki gert.

- - -

Í ljósi alls framaritaðs verður vart talin skynsemi í öðru en að a.m.k. fresta gerð Fjarðarheiðarganga og ráðast fremur í undirbúning að gerð Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðarganga enda ætti öll undirbúningsvinna við Fjarðarheiðargöng að nýtast þegar þar að kemur. Þótt lögð hafi verið vinna og kostnaður í undirbúning Fjarðarheiðarganga ætti sú afurð vel að geta geymast til betri tíma og ætti einnig að einhverju marki að geta komið sér vel við undirbúning að gerð Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðarganga. Göng þá leið ætti að geta nýst öllu samfélaginu á Austurlandi mun betur, tengja betur og stytta leiðir milli byggðakjarna og samfélaga, flestum sem um fara þætti áhugaverðara að geta ekið hringveg en vera með tvær endastöðvar. Út frá öryggis- og almannavarnarsjónarmiðum er talinn meiri ávinningur af göngum þessa leið, sjá m.a. frétt á vefnum visir.is frá 23. maí 2023 eða skömmu eftir snjóflóð í Neskaupstað, [hér](#). Á Neskaupstað er sjúkrahús landshlutans, þar er verkmenntaskóli, örugg leið væri milli Seyðisfjarðar og stærsta vinnustaðar fjórðungsins, álvers Fjarðaáls á Reyðarfirði og auka mætti samstarf hafna og þeirrar starfsemi sem þeim tengist.

Kostnaður við þessi tvenn göng er í áðurnefndri skýrslu Vegagerðarinnar áætlaður 41,5 ma.kr. eða 5 ma.kr. lægri en kostnaður við Fjarðarheiðargöng og munar um minna og tími frá ákvörðun um að ráðast í gerð þeirra og þar til aka mætt um þau ætti ekki að verða lengri en rúm 7 ár. Umhverfismat ætti ekki að þurfa að taka langan tíma enda vegir samanlagt aðeins um 2,5 km og þrjár tiltölulega stuttar brýr, göngin sjálf eru undir yfirborði jarðar. Minnt skal á að það tók aðeins fimm ár frá ákvörðun um gerð Bolungarvíkurgagna (5,4 km) og hafði lega þeirra þó ekki verið ákveðin, þar til þau voru opnuð umferð, sjá m.a. [hér](#).

Ef ekki verður ráðist í gerð ganga um Fjarðaleið milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar í stað ganga um Fjarðarheiði gæti farið svo að einstöku tækifæri til að efla byggð á Austfjörðum verði kastað á glæ ef stoltinu verður ekki kyngt og breytt um stefnu. Því er skorað á þá sem málum ráða að hefja undirbúning að gerð Seyðisfjarðarganga og Mjóafjarðarganga sem allra fyrst. Verður að telja Seyðfirðinga fullsæmda af göngum þá leið.

Hér skal nefnt að samkvæmt skoðanakönnun sem Gallup vann fyrir Samgöngufélagið árið 2020 (sjá [hér](#)) völdu flestir íbúar Miðausturlands gerð Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðarganga eða 42,4%, sem fyrstu göng, Fjarðarheiðargöng völdu 37,9% og 19,8% völdu göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð og þaðan yfir á Hérað. Það vekur athygli að ekki er að finna sérstaka viðhorfskönnun meðal íbúa sjálfra á Miðausturlandi í áðurnefndri skýrslu „*Seyðisfjarðargöng, valkostir og áhrif á Austurlandi*“ (sjá [hér](#)) og ekki er vitað til að neinar umferðarkannanir hafi farið fram hvorki fyrir né eftir gerð skýrslunnar til að kanna brottfarar- og áfangastaði vegfarenda svo og viðhorf þeirra sem leið áttu um áður en ákvörðun um að stefnt skyldi að gerð Fjarðarheiðarganga var tekin.

Stefnt er að því að upptalning á frekari kostum og göllum við þessa kosti verði að finna á vef Samgöngufélagsins fljótlega og jafnframt er áformað á allra næstu vikum að standa fyrir könnun um vefinn island.is þar sem leitað verður eftir viðhorfum allra þeirra sem þátt taka til þess á hvaða göngum á Miðausturlandi þeir telja heppilegast að byrja, en verulega þykir hafa skort á að leitað hafi verið beint eftir viðhorfum íbúa sjálfra á svæðinu til þessara kosta.



## II. Húnavallaleið og Vindheimaleið

Fyrir liggur að ríkur vilji er meðal íbúa á Norðausturlandi og raunar fjölmargra fleiri til að stytta leiðir sem kostur er milli Norðaustur- og Suður- og Vesturlands enda mikill og margháttaður ávinningur í því fólgin. Sú leið sem mest munar um í þessum efnum er án efa svonefnd Húnavallaleið í Austur-Húnavatnssýslu, (nú sveitarfélaginu Húnabyggð) sem styttri leið um 14 km.

Það er því undrunarefni að ekki skuli gert ráð fyrir vegi þessa leið hvorki í þeim drögum að samgönguáætlun sem kynnt voru í samaráðsgátt né í þeirri tillögu sem hér er verið að fjalla um og á að gilda allt til ársins 2038. Margsinis áður hefur verið fjallað um gerð vegar þessa leið af hálfu Samgöngufélagins og áður Leiðar ehf. og auk þess farið í ákveðna undirbúningsvinnu. Verður því hér á eftir um nokkra endurtekningu að ræða

Vegur um Húnavallaleið er án efa arðsamasta framkvæmd í vegagerð sem ráðast mætti í landinu og liggja fyrir nokkrir mjög afgerandi arðsemisútreikningar um það. Hún styttri leið um Hringveginn milli Norðausturlands og Suðvestur- og Vesturlands um 14 km sem áður segir en veginn í Langadal austan Blönduóss aka um 1.300 ökutæki á dag að meðaltali á ári. Vegur þessa leið leiddi til þess að vegfarendur kæmst á nýjum öruggum vegi 17 km í stað rúmlega 30 km á núverandi Hringvegi sem ekki er mjög breiður og liggur í gegn um þéttbýli þar sem hraði er 50 km á klst., hringtorg o.fl. Ekkert frá náttúrunnar hendi ætti að tovelða gerð vega þess leið en líklega þyrfti að gera tvær brýr, en ekki stórar.



Húnavallaleið. Ný velína væri 16,8 km.  
Kort unnið fyrir Leið ehf.

Þó ekki sé kunnugt um stöðu aðalskipulags í hinu nýja sameinaða sveitarfélagi Húnabyggð, sem stofnað var til með sameiningu Blönduósbæjar og Húnavatnshrepps á liðnu ári, er ekki vitað til að gert sé fyrir vegi þessa leið þar.

Þykir í þessu sambandi rétt að minna á að það getur ekki verið fulltrúa sveitarfélaganna einna að ákveða eða hafna að gert sé ráð fyrir nýjum vegum milli landshluta innan marka síns sveitarfélags í skjóli svonefnds skipulagsvalds. Hefur enda reynslan sýnt að sjónarhornið er gjarnan þröngt og kjörnum fulltrúm ber fyrst og fremst að hafa meinta hagsmuni sinna umbjóðenda (íbúanna) að leiðarljósi. Einnig skal minnt á að sveitarfélög fara ekki með eignarhald á því landi sem fellur undir þau eins og ætla mætti að margir haldi. Það er því fyrst og síðast ákvörðun Alþingis í formi samgönguáætlunar að kveða á um hvar gert skuli ráð fyrir akvegum með heildarhagsmuni að leiðarljósi og síðan bæri sveitarfélaginu að gera ráð fyrir vegi þessa leið við gerð næsta aðalskipulags.

Vegur umrædda leið uppfyllir öll skilyrði sem sett eru í markmiðum þeirrar tillögu að samgönguáætlun sem til umræðu er, þ.e. um greiðar samgöngur, öruggar samgöngur, hagkvæmar samgöngur, umhverfislega sjálfbærar samgöngur og um samgöngur sem stuðla að jákvæðri byggðapróun. Þá er í tillögunni lögð áhersla á styttingu leiða og fellur gerð vegar þessa leið ljóslega undir þá skilgreiningu.

Ef ekki verður fallist á að líta til heildarhagsmuna og gera ráð fyrir vegi þessa leið í samgönguáætlun er þess vænst að a.m.k. verði kveðið á um félagshagfræðilega greiningu á gerð vegar þessa leið.

Minnt skal á að með tilkomu Dýrafjarðarganga hætti umferðin milli landshluta að töluverðu leyti að fara um Þingeyri og fór þess í stað um Dýrafjarðbotn og göngin en ekki er annað vitað en lítið hafi dregið úr umsvifum og umferð ferðamanna sem vilja skoða sig um á Þingeyri þrátt fyrir þessa breytingu. Er því margt sem bendir til að ótti þeirra sem málum ráða í Húnabyggð um verulega minnkuð umsvif á Blönduósi eigi ekki við rök að styðjast. Ferðamenn og aðrir áhugamenn, sem ekki eru á hraðferð milli landshluta munu án efa áfram sækja þangað til að njóta þeirrar þjónustu sem þar er í boði og það jafnvel gera bæinn meira aðlaðandi að hafa ekki þunga umferð í jaðri bæjarins öllum stundum.

Áréttað skal að ekki er verið að leggja vegi af, áfram verður jafnlangt frá Blönduósi til annarra staða og verið hefur.

Svo arðsöm er þessi framkvæmd að miðað við kostnað við gerð hvers kílómetra vegar að ekki ætti að þurfa að leggja til neina fjármuni af hálfu opinberra aðila, sem ekki fengist endurgreiddur síðar með veggjöldum. Vel mætti skoða að veggjöld yður notuð í framhaldinu til að byggja upp aðliggjandi vegi eða bæta Hringveginn í framhaldi af hinum nýja vegi sem ætti að geta verið í allra þágu.

Það er í raun þyngra en tárur taki að ekki skuli hafa fyrir löngu verið opnað á gerð vegar þessa leið og sjálfsögð krafa að Alþingi skerist í leikinn. Sumir benda á heppilegra sé að aðalaleiðin liggja áfram um Blönduós með í huga að hann liggja í framtíðinni um Þverárfjall og í 20 km göngum undir Tröllaskaga í Eyjafjörð, en slíkt verður tæpast á dagskrá næstu áratugi. Hins vegar ætti fátt að vera því til fyrirstöðu að vegurinn um Blönduós verði áfram nefndur Hringvegur og beri númerið 1.

Líklegt má teljast að vaxandi skilningur sé á þörf fyrir þennan veg meðal íbúa Húnabyggðar, ekki síst á Blönduósi. Þar er án efa viðhorf þó nokkurra, þótt líklega fari það ekki hátt, að farsælla sé að losna við umferð þeirra sem ekki eiga erindi á staðinn en búa við hana um ókomna tíð og heldur veita færi á að vegfarendur sem það kjósa komist 14 km skemmri leið án truflunar á Blönduósi.

Nefnt skal að í könnun sem gerð var á vefnum island.is og stóð einhverja mánuði á árunum 2018 til 2019 skráðu 577 einstaklingar nafn sitt undir svohljóðandi áskorun, sjá [hér](#) :

#### Húnavallaleið

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 vegafamkvæmdum. Við undirbúning að gerð vegarins verði haft samráð við íbúa á svæðinu.

247 einstaklingar skráðu sig undir samsvarandi áskorun vegna Vindheimaleiðar í Skagafirði. Sjá [hér](#) en flest sömu rök eiga við um gerð vegar þá leið og um Húnavalleið.

Þó er um minni styttingu að ræða eða 6 km og að líkindum nokkru kostnaðarsamari framkvæmd en gera þyrfti um 12 km veg og brú á Héraðsvötn.

Þess má geta að stefnt er að gerð nýrrar könnunar á vegum Samgöngufélagsins um áhuga á gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið á allra næstu vikum.



Vindheimaleið. Ný veglína væri 12,7 km.  
Kort unnið fyrir Leið ehf.

### III. Breiðafjarðarferjan Baldur / Jarðgöng undir Klettsháls

Þessa dagan er ný ferja, sem smíðuð var í Noregi fyrir 25 árum, að hefja siglingar um Breiðafjörð, en 30. október sl. gengu Vegagerðin og Sæferðir frá samningi um rekstur ferjunnar (sjá [hér](#)) sem miðast við tímabilið frá og með 1. nóvember 2023 til og með 31. desember 2024, með heimild til fram- lengingar til 30. apríl 2025 ef um semst milli kaupanda og seljanda og ekki verða breytingar á tilhögun ferjusiglinga og fjárveitingar til málaflokksins skerðast ekki, eins og segir í 14. gr. samningsins. Hljóðar samningurinn upp á **að Vegagerðin skuli á ársgrundvelli greiða rekstraraðila ferjunnar, Sæferðum,**

**kr. 611.751.900.** Í samningnum er gert ráð fyrir 305 ferðum milli Stykkishólms og Brjánslækjar og 114 í Flatey árlega.

Hin nýja ferja rúmar fimm flutningabíla, 42 fólksbíla og 250 farþega.

Þá er í þeim drögum að samgönguáætlun sem hér er til umræðu (sjá [hér](#) bls. 30 og 31) gert ráð fyrir að varið verði 400 m.kr. á árunum 2025-2027 í hafnarframkvæmdir á Brjánslæk sem hér segir: Brjánslækur: Ferjubryggja, ný ferjuaðstaða (stálþil 50 m og ekjubrú) þar af er gert ráð fyrir að ríkissjóður greiði 60% fjárhæðarinnar.



1Ferjan Röst. Mynd af vef Vegagerðarinnar

Í Stykkishólmi er gert ráð fyrir að sömu fjárhæð 400 m.kr., sem ríkissjóðir greiði 75% af, verði varið í: „Ferjubryggja, ný ferjuaðstaða (stálþil 100 m og ekjubrú)“ Þótt ekki skuli það fullyrt má telja líklegt að þarna sé einkum höfð í huga aðstaða fyrir Breiðafjarðarferjuna Baldur.

Í þeim drögum sem hér eru til umfjöllunar gert ráð fyrir að unnið verði að og lokið við að þvera Djúpa-fjörð og Gufjörð í Reykhólasveit á árunum 2024-2027 eða eftir 3 til 4 ár en þá hefur leiðin milli Skálaness og Bjarkalundar að meðtalinni þverun Þorskafjarðar styst um allt að 20 km til viðbótar við þær styttingar sem þegar hafa náðst milli norðan- og vestanverðra Vestfjarða og Hringvegarins.

Með þeim fjarðarþverunum sem um ræðir ættu öxulþungatakmarkanir að vera að mestu úr sögunni á þessari leið en vissuleg getur Klettsháls áfram verið farartálmi að vetrinum þótt þar sé raunar 7 daga vetrarþjónusta. Sýnist mætti bæta verulega í hana ef á þyrfti að halda til að tryggja sem öruggasta umferð þarna um.

Við þær vegbætur og vegstyttingar sem hér um ræðir verður ekki við öðru að búast en umferð jafnt fólksbíla sem flutningabíla milli norðanverðra Vestfjarða og Hringvegarins færast í mun ríkari mæli þessa leið í stað Djúpvegar um Ísafjarðardjúp enda um 55 km styttri. Helsti farartálmi auk Dynjandisheiðar og Breiðadalsleggjar Vestfjarðaganga fyrir ökutæki sem fara þá leið er vegurinn um Klettsháls sem oft er erfiður á veturnum vegna erfiðra veðuraðstæðna fannfergis.

Í áður nefndum [drögum að jarðgangaáætlun](#) Vegagerðarinnar er nefndur sá möguleiki að gera 3,8 km göng undir hálsinn sem styttri leið um 4,5 km og er kostnaður áætlaður 14,5 ma.kr.

Í drögnum segir, með feitletrun undirritaðs:

Eftir tilkomu nýs vegar um Gufudalssveit, þverun Þorskafjarðar og Teigsskógar verður Klettsháls eini hluti Vestfjarðavegar um sunnanverða Vestfirði sem ekki verður láglandisvegur. Hálsinn er um 330 m hár fjallvegur og getur orðið óveðursamt og vetraraðstæður erfiðar. Þetta á sérstaklega við austan megin á hálsinum þar sem vegurinn er brattur og liggur utan í hlíðinni. Lokanir eru nokkuð tíðar vegna þessa og ætla má að með aukinni umferð um Vestfjarðaveg muni Klettsháls verða meiri þröskuldur og valda meiri umferðartruflunum í framtíðinni heldur en hann gerir í dag.

Hugmyndir sem til eru um jarðgöng undir Klettsháls gera ráð fyrir um 3,8 km löngum jarðgöngum. Skoða þyrfti þessar hugmyndir frekar ásamt aðliggjandi vegagerð en ná má styttingu upp að ca. 4,5 km á Vestfjarðavegi auk þess að gera umferð að vetri til mun öruggari.

Jarðgöng mundu fyrst og fremst þjóna umferð sem er á lengri leið en einnig opna fyrir greiðari og öruggari umferð innan svæðisins. Áhrif jarðganga undir Klettsháls eru því talin hafa talsvert jákvæð áhrif fyrir tengingu svæða.

Lokanir á Klettshálsi hafa verið miklar og tíðar. Lokunartilvik hafa verið 31 að meðaltali á ári á tímabilinu 2010-2022. Reiknað út frá lokunarklukkustundum var lokað að meðaltali í 14 sólarhringa á ári á þessu tímabili.

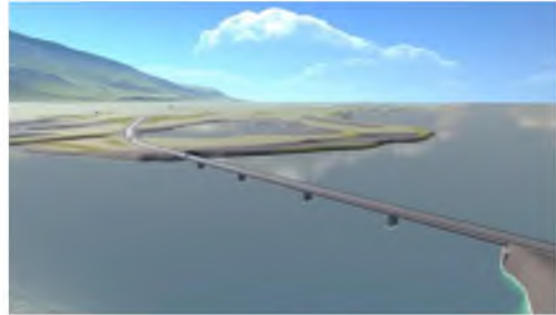
Aukin atvinnuuppbygging sérstaklega í tengslum við fiskeldi á Vestfjörðum hefur aukið kröfur til þess að hægt sé að afhenda afurðir til útflutnings daglega frá svæðnu. Farartálmi eins og Klettsháls er á veturnum því mikill þegar





## VII. Ný Hvalfjarðargöng / þverun Grunnafjarðar

Meðal þeirra ganga í nýrri jarðgangaáætlun Vegagerðarinnar sem talið er hvað brýnast að gera eru ný göng undir Hvalfjörð til viðbótar þeim sem fyrir eru enda duga þau göng sem nú eru í notkun ekki öllu lengur fyrir þá umferð sem fer þar um og stefnir í að fari þar um. Virðist helst horft til ganga austan við núverandi göng, sem þá yrðu mögulega ætluð umferð um Hringveginn en eldri göng yrðu ætluð umferð frá Akranesi. Þetta felur í sér að gert er ráð fyrir að aðalaleiðin milli Borgarness og Hvalfjarðarganga liggji í aðalatriðum í núverandi legu fyrir austan Akrafjall. Sjá greinargerð Vegagerðarinnar og verkfræðistofunnar Mannvits frá árinu 20189, sem nefnist „Tvöföldun Hvalfjarðarganga. Samanburður mismunandi gangaleiða“ [hér](#).



2Hugmynd að brú yfir Grunnafjörð, sem birtist í könnun Samgöngufélagsins, sem nefnd er.

Telja verður brýnt að skoða hvort ekki hljótist aukinn ávinningur af því að gera ráð fyrir að hin nýju göng verði sem næst Akranesi og umferð um þau og eldri göng verði beint þangað og síðan yfir ysta hluta Grunnafjarðar norðan Akraness og í Borgarnes. Kunnugt er að Grunnafjarður, innan rifa sem liggja yst á honum, er á svonefndu Ramsarverndarsvæði, en vel á að vera mögulegt að leggja veg og gera brú utan svæðisins yfir rifin yst í firðinum án þess að raska lífríki fjarðarins.

Þótt hafnað hafi verið að gera ráð fyrir vegi þessa leið í aðalskipulagi Hvalfjarðsveitar, sem afgreitt var á liðnu ári, er ekki þar með sagt að ekki megi fá því breytt. Verður að telja að margt ynnist með færslu Hringvegjar þessa leið.

Má nefna að í könnun sem Samgöngufélagið stóð fyrir sumarið 2022 var meirihluti þeirra tæplega 1.000 einstaklinga sem þátttóku í könnuninni frekar á því að færa bæri Hringveginn vestur fyrir Akrafjall (sjá könnunina og umfjöllun um hana á vef Samgöngufélagsins [hér](#).) Ekki síst gæti þetta haft þýðingu fyrir sunnanvert Vesturland en leiðin mill Akraness og Borgarness stýttist um 7 km auk margháttads annars ávinnings.

## VI. Útvarp í jarðgöng.

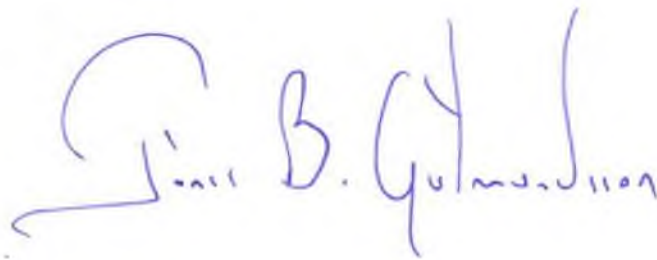
Rétt þykir að koma hér á framfæri að eftir því sem best er vitað er ekki búnaður til útsendinga útvarps í eftirtöldum jarðgöngum: Breiðadals- og Botnsheiðargöng / Strákagöng / Héðinsfjarðargöng / Múlagöng / Fáskrúðsfjarðarðargöng og Almannaskarðsgöng.

Búnaður til útsendinga útvarps er hins vegar í Hvalfjarðargöngum / Dýrafjarðargöngum / Vaðlaheiðargöngum og Norðfjarðargöngum.

Í Bolungarvíkurgöngum er slíkur búnaður sem komið var fyrir að tilhlutan félagsins Leið ehf., sem undirritaður er í forsvari fyrir árið 2017, en ekki er tengdur við það öryggisbúnað (innákall).

Tiltölulega ódýrt er að koma búnaði sem þessum fyrir nema í elstu göngunum (Múlagöngum og göngum undir Breiðadals- og Botnsheiðar) og búa svo um hnúta að hann teljist fullgildur öryggisbúnaður en ekki tekist að fá það gert m.a. vegna þess að það telst ekki skylt skv. nýlegri reglugerð um öryggisbúnað í jarðgöngum nr. 825/2021, sjá [hér](#), sem sett var þrátt fyrir mótmæli í samráðsgátt, sjá [hér](#). Verður að telja þetta óviðunandi á árinu 2023. Ekki síst þegar litið er til þess að komið hefur verið fyrir sérstökum búnaði til meðalhraðamælinga í Norðfjarðargöngum og Dýrafjarðargöngum sem skv. fengnum upplýsingum kostaði um 60 m.kr. í hvor göng. Hefði sú fjárhæð farið langt með að duga fyrir búnaði til útsendinga úrvarps í áðurtöldum göngum, sem ætt að nýtast vegfarendum mun betur en téður búnaður.

Virðingarfyllst,  
f.h. Samgöngufélagsins

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jónas B. Guðmundsson'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'J' and a long, sweeping underline.

Jónas B. Guðmundsson  
fyrirsvarsmaður