

## Svar

### Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Guðjóni S. Brjánssyni um þverun Grunnafjarðar.

Þverun Grunnafjarðar hefur lengi legið fyrir sem mögulegur valkostur fyrir framtíðarlegu hringvegarins frá Hvalfjarðargöngum vestur fyrir Akrafjall og upp í Borgarfjörð. Í aðalskipulagsuppdrætti sveitarfélaganna Skilmannahrepps og Leirár- og Melahrepps 2002–2014 var gert ráð fyrir framtíðarþjóðvegi um mynni Grunnafjarðar. Umhverfisráðherra staðfesti aðalskipulag hreppanna árið 2007 en undanskildi hins vegar þann hluta er sneri að veglagningu um mynni Grunnafjarðar. Sú ákvörðun byggðist m.a. á umsögn Umhverfisstofnunar þar sem fram kom að um mjög viðkvæmt svæði væri að ræða með hliðsjón af líklegum umhverfisáhrifum, en svæðið er m.a. skilgreint sem friðland og eitt af þremur Ramsar-svæðum landsins.

Á þessum tíma sameinuðust sveitarfélögin sunnan Skarðsheiðar og úr varð sveitarfélagið Hvalfjarðarsveit. Í kjölfarið var farið að vinna að nýju aðalskipulagi hins nýja sveitarfélags. Það byggðist að mestu á aðalskipulagi gömlu sveitarfélaganna.

Ljóst þótti að fyrr eða síðar þyrfti að ráðast í breikkun hringvegarins milli Hvalfjarðarganga og Borgarness. Því hafði Vegagerðin mikinn hug á að láta kanna betur möguleg umhverfisáhrif vegagerðar um mynni Grunnafjarðar þrátt fyrir höfnun umhverfisráðherra. Lágu þá enda engar rannsóknir fyrir um raunveruleg umhverfisáhrif.

Breikkun núverandi vegstæðis hringvegarins austur og norður fyrir Akrafjall og í gegnum Leirársveit er ýmsum vandkvæðum háð vegna þess að núverandi lega vegarins er á köflum óheppileg vegna lítills landrýmis, fjölda tenginga og nálægðar við byggð. Meðal annars vegna þessa hefur Vegagerðin talið leið um mynni Grunnafjarðar vænlegan valkost auk þess sem leiðin stytir vegalengd milli Akraness og Borgarness um sjö kílómetra.

Vegagerðin samdi við VSO-ráðgjöf um að vinna greinargerð um möguleg umhverfisáhrif Grunnafjarðarleiðarinnar. Skoðaðir voru allir þeir þættir sem kæmu til umfjöllunar í formlegu mati á umhverfisáhrifum. Niðurstaðan varð sú að yrðu ákveðin skilyrði uppfyllt mætti að mestu sneiða hjá skilgreindu Ramsar-svæði. Yrði auk þess gerð nægilega löng brú yfir ósinn væru líkur á að umhverfisáhrifin yrðu óveruleg.

Á grundvelli þess sem fram kom í skýrslunni fór Vegagerðin fram á að veglína um mynni Grunnafjarðar yrði sett inn í nýtt aðalskipulag Hvalfjarðarsveitar 2008–2020 sem framtíðarleið. Eins og kemur fram í greinargerðinni með skipulaginu tók sveitarfélagið ekki efnislega afstöðu til þessarar leiðar. Sveitarstjórnin ákvað engu að síður að hún yrði ekki sett inn í skipulagsuppdráttinn, m.a. til að valda ekki töfum á því að fá skipulagið samþykkt. Aðalskipulagið var auglýst í desember 2009, afgreitt hjá Skipulagsstofnun í janúar 2010 og staðfest af umhverfisráðherra í maí 2010.

Vegna efnahagsástands á þessum tíma frestuðust öll áform um breikkun hringvegarins á þessu svæði. Í nýrri þingsályktunartillögu samgönguráðherra um samgönguáætlun fyrir árin

2020–2034 er gert ráð fyrir að hafist verði handa við breikkun hringvegarins frá Hvalfjarðargöngum í Borgarnes á öðru tímabili áætlunarinnar og að henni ljúki á því þriðja.

1. *Hefur verið unnið að þverun Grunnafjarðar og færslu þjóðvegjar 1 vestur fyrir Akrafjall síðan greinargerð VSÓ-ráðgjafar um þann möguleika kom út árið 2009 og ef svo er, hvar er málið stadd?*

Ekkert hefur frekar verið unnið að undirbúningi eða rannsóknum á þessari veglínu eftir útkomu skýrslunnar. Á grundvelli skýrslunnar óskaði Vegagerðin eftir því við gerð nýs aðal-skipulags fyrir Hvalfjarðarsveit að veglína um Grunnafjörð yrði sett þar inn. Fjallað var um leiðina í greinargerð með skipulaginu. Sveitarfélagið treysti sér hins vegar ekki til að festa veglínuna í skipulagsuppdrættinum þar sem talið var að slíkt myndi tefja afgreiðslu og stað-festingu þess.

2. *Var gerð úttekt á hagkvæmni og öryggi fyrir umferð akandi, hjólandi, gangandi og ríðandi fólks á þessu svæði og umferðar innan sveitarinnar við færslu vegarins?*

Ekki hefur verið gerð sérstök úttekt á þessu atriði. Mat Vegagerðarinnar er hins vegar að miklar líkur séu á að veglína um mynni Grunnafjarðar sé þjóðhagslega hagkvæm sérstaklega vegna styttingar milli Akraness og Borgarness. Enn fremur eru miklar líkur á að umferðarör-yggi verði meira á nýrri leið heldur en á breikkuðum núverandi vegi. Það er bæði vegna hag-stæðari legu og vegna mun færri gatnamóta.

3. *Hver er afstaða ráðherra til þess að leggja umræddan veg um Grunnafjörð?*

Eins og fram kemur að framan er ljóst að vegur fyrir Grunnafjörð getur verið fýsilegur kostur ef horft er til bættra samgangna milli Hvalfjarðar og Borgarness. Ekki er fyllilega ljóst hvort sú leið er forsvaranleg út frá umhverfislegu sjónarmiði. Þó að greinargerð VSÓ-ráð-gjafar um helstu umhverfisáhrif bendi til að svo geti verið þarf að ráðast í formlegt umhverf-ismatsferli til að fá úr því skorið.

4. *Hindra náttúruverndarsjónarmið framkvæmdina að mati ráðherra?*

Vísað er til svars við 3. tölul.

5. *Er fyrirhugað að taka þennan valkost til skoðunar við framkvæmdir sem nauðsynlegar eru á þessari leið á næstu árum?*

Í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034, sem lögð hefur verið fram, er gert ráð fyrir að framkvæmdir við breikkun hringvegarins frá Hvalfjarðargöngum að Borgarnesi hefjist á öðru tímabili áætlunarinnar (2025–2029) og ljúki á þriðja tímabili (2030–2034). Ekki er tímabært að ráðast í umhverfismat vegna þverunar Grunnafjarðar. Vegagerðin er að setja af stað vinnu vegna frumdraga (frumhönnunar) á breikkun hringvegar-ins milli Hvalfjarðarganga og Borgarness. Í þeirri vinnu verða mismunandi valkostir austan og vestan Akrafjalls skoðaðir og ákvörðun um legu nýrra Hvalfjarðarganga gætu haft áhrif á hvaða lausn verður valin. Í framhaldi af því þarf að setja af stað vinnu vegna mats á um-hverfisáhrifum framkvæmdanna. Vegagerðin lét vinna greinargerð um möguleg umhverfis-áhrif Grunnafjarðarleidarinnar árið 2009 þar sem skoðaðir voru allir þeir þættir sem kæmu til umfjöllunar í formlegu MÁU. Þær upplýsingar liggja því fyrir.

Í nýlegri greinargerð um samanburð mismunandi gangaleiða, sem Vegagerðin vann í sam-vinnu við Mannvít, eru settir fram nokkrir valkostir. Tveir þeirra eru helst taldir koma til greina. Annar kosturinn er að ný göng liggja samhliða núverandi göngum að mestu en með

minni bratta í samræmi við núgildandi kröfur. Akstursstefnur yrðu þar með aðskildar. Hinn kosturinn er að munninn að norðan komi upp milli Kúludalsár og Grafar. Við þessa lausn færi umferðin að og frá Akranesi um núverandi göng en umferðin um hringveginn færi um nýju göngin. Seinni valkosturinn stýttir hringveginn um 2,8 km en 65% umferðarinnar um göngin nú fara þá leið. Þetta er að öllum líkindum arðsamasta leiðin. Ókosturinn er helst sá að umferðarstefnur yrðu ekki aðskildar. Verði fyrri kosturinn fyrir valinu kemur Grunnafjarðarleiðin til greina sem valkostur, en ekki verði seinni kosturinn valinn. Þetta þarf allt að skoðast í samhengi.

6. *Hver er áætlaður kostnaður við annars vegar þverun Grunnafjarðar og færslu hringvegarins vestur fyrir Akrafjall og hins vegar tvöföldun vegarins á núverandi vegstæði frá Hvalfjarðargöngum til Borgarfjarðarbrúar?*

Kostnaður við þverun Grunnafjarðar og færslu hringvegarins vestur fyrir Akrafjall er metinn á 9.000 millj. kr. Kostnaður við breikkun vegarins í núverandi vegstæði hefur hins vegar verið metinn á 8.000 millj. kr.

7. *Hver gæti mögulegur ávinningur verið af að færa þjóðveg 1 vestur fyrir Akrafjall með tilliti til ferðatíma, umferðar, umferðaröryggis og veðuraðstæðna?*

Grunnafjarðarleiðin getur stýtt hringveginn mest um einn kílómetra. Stytting milli stóru þéttbýlisstaðanna Akraness og Borgarness er hins vegar um sjö kílómetrar. Umferðaröryggi yrði að öllum líkindum heldur meira á þessari leið en ef núverandi vegur yrði breikkaður. Það er vegna hagstæðari legu og færri tenginga. Í greinargerð VSO-ráðgjafar er sett fram sú niðurstaða veðurfræðings að veðurfar á nýju vegstæði muni að öllum líkindum stuðla að auknu öryggi. Það er helst vegna þess að þau tilfelli þar sem saman fara ofsaveður og hálka verða færri.