

Tillaga til þingsályktunar

um Húnavallaleið.

Flm.: Njáll Trausti Friðbertsson, Ásmundur Friðriksson,
Jakob Frímagn Magnússon.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að fá Vegagerðinni það hlutverk að uppfæra forsendur fyrir uppbyggingu Húnavallaleiðar og hefja samtal við Húnabyggð um hvort Húnavallaleið verði bætt við sem nýframkvæmd í samgönguáætlun fyrir árin 2024–2038. Jafnframt skuli metið hvort heppilegt sé að Húnavallaleið verði samvinnuverkefni ríkis og einkaaðila í samræmi við lög um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, nr. 80/2020.

Greinargerð.

Markmið með lagningu nýs vegar væri, ásamt vegabótum, að stytta núverandi leið milli Reykjavíkur og Akureyrar. Umferðaröryggi myndi batna verulega vegna betri hæðar- og planlegu auk þess sem tengingum myndi fækka til muna. Núverandi vegur er 30,4 km langur og liggur frá Brekkukoti í Þingi, norður í gegnum Blönduós og að stað skammt austan við heimreið að bænum Skriðulandi í Langadal. Kaflinn frá Brekkukoti í Þingi og um Blönduós er ágætur. Aftur á móti er kaflinn frá Blönduósi og um norðanverðan Langadal mjór og hlykkjöttur, uppfyllir ekki kröfur um sjónlengdir samkvæmt veghönnunarreglum Vegagerðarinnar og er einn hættulegasti vegarkafli milli Akureyrar og Reykjavíkur. Fjöldi vegtenginga og vegamóta (a.m.k. 26 talsins, auk tenginga inn á tún) liggur að veginum og er slysatíðni há.

Forsaga.

Samkvæmt skilgreiningarblaði Vegagerðarinnar frá því að Húnavallaleið var í skoðun yrði vegurinn um 16,8 km langur. Byggðar yrðu sex nýjar vegtengingar að núverandi vegum og fimm tengingar að býlum. Í Giljá yrði stálbogaræsi en nýjar brýr byggðar á Fremri-Laxá og á Blöndu við Mjósund.

Húnavallaleið er ekki á aðalskipulagi Blönduósbæjar og ólíklegt að vegurinn verði á aðalskipulagi Húnabyggðar sem er í vinnslu, en Húnavatnshreppur og Blönduóbær höfnuðu tillögu Vegagerðarinnar árið 2012. Í bréfi frá þáverandi innanríkisráðherra, Ögmundi Jónassyni, til þáverandi vegamálastjóra, Hreins Haraldssonar, dags. 13. apríl 2012, kom síðan fram að tillögur um flutning hringvegarins frá Blönduósi yfir á nýja Húnavallaleið skyldu lagðar til hliðar.

Það er ekki sveitarfélaganna einna að ákveða legu vega milli landshluta heldur Alþingis í formi samgönguáætlunar. Umrædd leið uppfyllir öll skilyrði sem sett eru í markmiðum samgönguáætlunar um greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur og um samgöngur sem stuðla að jákvæðri byggðapróun.

Talið er að Húnavallaleið sé ein arðsamasta framkvæmd í vegagerð sem mætti ráðast í á Íslandi. Hringvegurinn yrði stytur um 14 km. Um 1.000 ökutæki fara þarna um á degi hverj-

um og vegfarendur kæmust leiðar sinnar á nýjum og öruggum 17 km vegi í stað rúmlega 30 km á núverandi hringvegi sem er ekki mjög breiður og liggur í gegnum þéttbýli.

Aukið umferðaröryggi.

Í greinargerð Vegagerðarinnar sem umferðarsérfræðingar hennar unnu og sendu til umhverfisráðherra árið 2011 kom m.a. fram að styttingin ein og sér myndi leiða til færri óhappa og slysa og myndi, miðað við óbreytta slysatíðni, fækka óhöppum og slysum um u.þ.b. 150 á 20 ára tímabili. Hinn nýi vegur yrði auk þess með lægri slysatíðni en núverandi leið þar sem vegurinn hefði minni veghalla, víðari beygjur, færri gatnamót, betri sjónlengdir og í heild betri samfellu í veglínunni sem að öllu samanlögðu leiddi til lægri slysatíðni. Áætlað væri að slysum og óhöppum myndi fækka um 220.

Sérfræðingarnir reikna því með að óhöppum og slysum fækki um ellefu að meðaltali á ári en umferð hefur aukist mikið síðan greiningin var gerð vegna aukins fjölda ferðamanna sem fara um veginn.

Jákvæð byggðapróun.

Húnavallaleið kæmi sér afar vel fyrir íbúa og atvinnulíf beggja vegna vegar. Ferðatími myndi styttest og kostnaður lækka vegna ferða milli höfuðborgarsvæðisins og Norðurlands eystra. Óvíst er hver áhrifin yrðu á Blönduós en ljóst er að umferð um þéttbýli myndi ekki hverfa þar sem vegfarendur frá Sauðárkróki, utanverðum Skagafirði og Fjallabyggð færu enn stystu leið í gegnum Blönduós auk þess sem ferðamenn sem ætla sér að stoppa myndu áfram ferðast til bæjarins. Draga myndi úr umferð bíla sem myndu hvort eð er ekki stoppa á Blönduósi og þar með myndi mengun og álag á gatnakerfi bæjarins minnka. Þá er vert að nefna að margir bæir eru farnir að leita leiða til þess að minnka umferð í gegnum þéttbýlið, t.d. Selfoss, Egilsstaðir, Vík og Borgarnes.

Almenningsálit.

Í skoðanakönnun Gallup fyrir Samgöngufélagið sumarið 2019 kom fram að 66,2% svaraenda voru hlynnt Húnavallaleið og 22,2% tóku ekki afstöðu. Andvíg framkvæmdinni voru 11,6%. Á Norðurlandi eystra voru fáir andvígir. Mesta andstaðan kom frá Norðurlandi vestra, eða frá um 36% svaraenda í landshlutanum. Þá hafa borist góðar umsagnir í samráðsgátt stjórnvalda í sumar vegna samgönguáætlunar 2024–2038 þar sem hvatt er til styttingar hringvegarins með lagningu Húnavallaleiðar á grundvelli hagkvæmnis-, öryggis-, sjálfbærni- og arðsemisjónarmiða.

Samvinnuverkefni.

Samvinnuverkefni er verkefni þar sem einkaaðili annast fjármögnun opinbers mannvirkis, í heild eða að hluta, eða ber með öðrum hætti áhættu af gerð og rekstri þess, eftir atvikum með heimild til gjaldtöku fyrir notkun mannvirkisins á rekstartíma. Samvinnuverkefni felur að jafnaði í sér samvinnu um eftirtalið: fjármögnun, áætlanagerð, hönnun, uppbyggingu mannvirkja, viðhald, rekstur og annað sem nauðsynlegt er til að ljúka megi framkvæmd og reka mannvirki í tiltekinn tíma.

Í tillögu þessari felst að kannaður verði möguleiki á því að verkefnið verði samvinnuverkefni. Vel heppnað dæmi um einkaframkvæmd í vegagerð eru Hvalfjarðargöng þar sem gjöld stóðu undir fjármögnun, rekstri og viðhaldi ganganna. Hið opinbera þyrfti þá eingöngu að heimila framkvæmdina og setja um hana reglur. Arðsemi Húnavallaleiðar er talin mjög mikil og því líklegt að einkaaðilar hefðu áhuga á því að taka verkefnið að sér að hluta eða að öllu leyti.