



Reykjavík, 31. október 2019.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
sent um samráðsgáttin www.island.is

Mál ráðuneytisins nr. 257/2019

Efni: Athugasemdir við drög að tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034.

Full ástæða er til að fagna helstu atriðum í þeim drögum að samgönguáætlun sem nú liggur fyrir og nær til árána 2020 til 2034. Felur hún í sér umtalsverðar nýframkvæmdir og endurbætur á samgönguinnviðum, ekki síst á fjölmörgum akleiðum landsins og nýjum leiðum við fjármögnun og veghald. Þó sýnist ekki útséð um fjármögnun og óvissa hvor tryggt fjármagn er til allra þeirra verkefna sem stefnt er að að ráðast í.

1. Almennt um gerð samgönguáætlun og undirbúning hennar.

Í [lögum um samgönguáætlun nr. 33/2008](#), eins og þeim var breytt með [lögum nr. 53/2018](#), segir að við gerð samgönguáætlunar skuli gætt samráðs við hagsmunaaðila. Jafnframt skuli almenningi gefinn kostur á að koma að sjónarmiðum sínum og athugasemdum í opnu samráðsferli.

Nú eru flest lagafrumvörp og fjölmargar reglugerðir í opnu samráðsferli á vefnum www.island.is án þess að um hvern málaflokk séu sérstök lög þar að lútandi. Er öllum þeim sem það kjósa veittur kostur á að koma að athugasemdum sínum þótt tíminn sé oftast allt of skammur til að mögulegt sé að gaumgæfa málin að gagni innan frests. Þykir verða að skilja þetta sérstaka ákvæði í lögum um samgönguáætlun svo að ríkara samráð skuli haft við þá sem áhuga eða hagsmuni hafa en það stutta samráð sem býðst í gegn um samráðsgáttina.

Nú liggja fyrir drög að samgönguáætlun 2020 til 2034 sem áformað er að leggja fyrir Alþingi og voru gerð aðgengileg almenningi fyrir tæpum tveimur vikum eða 17. október sl. Að öðru leyti hefur undirritaður ekki orðið var við neitt samráðsferli eða vettvang þar sem koma mætti að athugasemdum eða ábendingum eða fá vitneskju um hvernig vinnu við undirbúningi samgönguáætlunar væri háttáð, hvað væri þar inn og hvað ekki og hvernig miðaði. Ekki er heldur kunnugt hverjir teljist þeir "hagsmunaaðilar" sem gætt skal að samráði við. Það hljóta fyrst og síðast að vera almennir borgarar / vegfarendur og eftir atvikum samtök þeirra, sem gert er ráð fyrir að segi skoðun sína á samgöngumálum hérlendis og áformuðum verkefnum á þeim vettvangi. Ef einhver tími hefði gefist er líklegt að Samgöngufélagið hefði staðið að fundum og kallað eftir ýmsum upplýsingum sem nýst gætu við gerð umsagnar sem byggði á sem traustustum gögnum.

Litlar sem engar upplýsingar er að hafa um hvernig samgönguráð hagaði undirbúningi sínum né við hvaða hagsmunaaðila haft var samráð eða hverjir aðrir voru kallaðir til og er þess vænst að upplýsingar verði að finna um hvernig þessu var háttáð sem og undirbúningi áætlunarinnar að öðru leyti. Þá bauð ráðið ekki upp á að beina mætti til þess erindum né er kunnugt um að opinberlega hafi verið kallað eftir þeim við undirbúning samgönguáætlunar eins og skilja þykir mega ákvæði laganna um samgönguáætlun. Þykir verða að hvetja til þess að þeir sem málum ráði hlutist til um að gera ferlið við

undirbúning samgönguáætlunar að mun opnara og að betri aðgangur verði að samgönguráði en nú er. Ekki er t.d. að sjá að samgönguráð hafi haft netfang sem beina mætti erindum til þess, heimilisfang eða símanúmer.

Þótt rétt og gott sé að hafa samráð við sveitastjórnir og landshlutasamtök þeirra eins og líklegt má telja að gert hafi verið að einhverju marki eru sjónarmið þeirra oft önnur en einstakra íbúa og vegfarenda enda þær kjörnar til að annast málefni síns sveitarfélags eða svæðis en að sama skapi virðast þær forðast og finnst jafnvel ekki við hæfi að hafa skoðun á samgöngumálum utan síns svæðis eða í öðrum sveitarfélögum, jafnvel þótt miklir hagsmunir séu í húfi.

Pá er það mat undirritaðs að skipan samgönguráðs orki nokkuð tvímælis. Þykir líklegt að vænlegra sé að forstöðumenn þeirra stofnana sem þar eiga sæti gerðu tillögur til sérstaks samgönguráðs sem mannað væri öðrum enforstöðumönnunum sjálfum og það fjallaði síðan sjálfstætt um framkomnar tillögur.

Þótt alltaf sé í boði að koma sjónarmiðum sínum á framfæri við meðferð Alþingis á samgönguáætlun er það mun þyngra og ekki heppilegt að koma með miklar breytingartillögur á síðustu stundu. Má sem dæmi nefna að við gerð síðustu samgönguáætlunar benti Samgöngufélagið á að mikill ávinningur lægi í gerð vega um Húnavallaleið í Austur-Húnavatnssýslu og Vindaheimaleið í Skagafirði en málið fór í gegn um þingið án þess að vegir þessa leið væru nefndir á nafn í umræðum á Alþingi. Þá er ekki að sjá að samráð sem áður nefnd lög um samgönguáætlun áskilja hafi verið mikið kynnt og það svo að undirrituðum hefur ekki tekist að finna annað samráð en það sem finna má [hér](#), en ekki skal útilokað að ekki sé rétt með farið.

Verður að segjast að þessi tveggja vikna frestur verður að teljst allt of stuttur í jafn viðamiklu máli og hér um ræðir og því ekki tók á að fjalla nema um nokkur atrið hér. Ennfremur hefur þetta í för með sér að umsagnir verða ekki eins vandaðar og ella gæti orðið og nýtast því ekki eins vel.

2 - Húnavallaleið

Í framhaldi af því sem rakið er hér að framan skal enn og aftur minnt á hugmyndir um gerð nýs vegar svonefnda Húnavallaleið í Austur-Húnavatnssýslu, en nokkuð er fjallað um hana í fyrri umsögnum Samgöngufélagsins til Alþingis, [sjá þá síðustu hér](#). Hvergi er neitt um hana að finna í fyrirbyggjandi drögum og ekki að fá neinar upplýsingar um af hverju ekki er gert ráð fyrir henni næstu 15 árin eða til ársins 2034. Er þó mikið kallað eftir henni af ýmsum aðilum. (Sama má segja um svonefnda Vindheimaleið í Skagafirði þótt ekki verði fjallað sérstaklega um hana hér en sjá má upplýsingar um hana í tilvitnaðri umsögn Samgöngufélagsins til Alþingis sem vísað er til í hlekknum hér að framan).

Nánast allir sem til þekkja telja verulegan ávinning af gerð vegar þessa leið. Svo arðsöm telst hún að hana mætti fjármagna að fullu og öllu með veggjöldum og ríkið ætti því ekki að þurfa að leggja til hennar neitt fé. Fyrir liggja nokkrir arðsemisútreikningar þessu til stuðnings og einnig er lítilliga um þetta fjallað í skýrslu sem unnin var fyrir samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið í apríl 2019 og nefnist „[Vegframkvæmdir leiðir til fjármögnunar](#)“ (bls. 26).

Hlýtur þetta að leiða hugann að því hverju sætir að ekki er gert rá fyrir vegum þessar leiðir í drögum að samgönguáætlun. Í svari við spurningu Samgöngufélagsins til Húnavatnshrepps snemma á liðnu ári um afstöðu til gerðar vegar um Húnavallaleið kom fram að enginn hefði óskað eftir að gert yrði ráð fyrir vegi í síðustu endurskoðun á aðalskipulagi hreppsins. Var svar oddvita hreppsins, Þorleifs Ingvarssonar, dags. 11. janúar 2018, skýrt og skörinort og sem hér segir:

Vegna hugmynda Samgöngufélagsins um vegstyttingu milli Vesturlands og Norðurlands eystra með lagninu nýs vegar gegnum Húnavatnshrepp (Húnavallaleið) og 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, 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 á Hringvegi skamt norðan Reykjabrautar 1.700 ökutæki og í Langadal austan Skagastrandarvegur var meðalumferð á dag árið um kring 1.400 ökutæki. Sjá kort á vef Vegagerðarinnar [hér](#).

Á hinn bóginn hafa bæjarstjórn Blönduósbæjar og Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra lagst gegn tillögum um gerð vegar þessa leið. Má nálgast afstöðu samtakanna m.a. hér við umsögn um samgönguáætlun sem afgreidd var á síðasta þingi sjá hér <https://www.althingi.is/alttext/erindi/149/149-441.pdf>.

Í [umsögn Húnavatnshrepps](#), dags. 25. október 2018 er þó að sjá nokkuð jákvæðara viðmót. Þar sagði m.a. !“ . . . Ennfremur leggur sveitarstjórn, þunga áherslu á að Svínvetningabraut (731), Reykjabraut (724) og Auðkúluvegur (726) verði lagðir bundnu slitlagi. Um fjölfarna vegi er að ræða þar sem þessir vegir eru varaleið vegakerfisins vegna tengingar við Norðurland.“ Það er þó mat undirritaðs að vart geti verið heppilegt að leggja þessa vegi budnu slitlagi nema breyta legu þeirra umtalsvert til atryggja umferðaröryggi.

Út af fyrir sig er það ekki óeðlilegt að lagst sé gegn tillögum um vegi þessa leið þar sem ekki er ólíklegt að talsverður hluti umferðar sem nú ekur milli landshluta um Hringveginn gegn um Blönduóss mundi kjósa 14 km styttri leið og umsvif á Blönduósi minnka sem því næmi. Þó ætti heildarumferð um Húnavatnssýslu frekar að aukast sem felur í sér ákveðin tækifæri og draga úr þungri umferð gegn um þéttbýlið á Blönduóss, umferð sem aðeins lítill af hluti nýtir sér þá þjónustu sem þar er í boði.

Einnig má segja að þægilegt fyrir þá sem ráða á Blönduósi og raunar Norðurlandi vestra að ætla öðrum að aka 14 km lengri leið en þarf án þess að þurfa að fara lengir leið „suður“ eða „norður“ sjálfir.

Hlýtur þetta fálæti þeirra sem málum ráða að kalla á sérstakar skýringar eða upplýsingar til þeirra sem áhuga hafa að vita hverju þetta sætir.

Það nær auðvitað engri átt að sveitarfélög ein og sér eða landshlutasamtök þeirra geti hindrað gerð vega milli landshluta án nokkurs haldbærs rökstuðnings, án þess að séð verði að nokkur fagþekking sé til staðar eða sýn yfir stærra svæði og engin ábyrgð á afleiðingum þessarar höfnunar, hvorki lagaleg eða fjárhagsleg.

Með nokkrum rétti má þó segja að sveitarfélögin og samtök þeirra séu sett í þessa stöðu en telja verður rétt, eðlilegt og lögum samkæmt að tillaga um að gera ráð fyrir vegi í samgönguáætlun sé tekin af samgönguráði og borin undir Alþingi í formi draga að samgönguáætlun. Í þessu ferli ættu sveitarfélögin eða samtök þeirra að geta komið sínum sjónarmiðum að. Verður þetta að teljast mun markvissari aðgerð en hreinlega að sleppa því að nefna þessar leiðir og láta eins og þær séu ekki til. Er sennilega vandfundið það land í Evrópu eða Norður-Ameríku þar sem fyrirkomulag sem þetta ræður för.

Á það skal lögð áhersla að til að vitræn umræða geti átt sér stað þarf hins vegar 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 Hrafseyrargöngum (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 Hólmarvík þar sem búast má við að umferðin til og frá norðanverðum Vestfjörðum inn á eða af Hringveginum fari frekar um Vestfjarðaveg en Djúpvæg. Þótt án efa minnki umsvif vegna minnkaðar umferðar er þetta einfaldlega þróun og krafa tímans um öruggari, styttri og hagkvæmari akleiðir. Ekki er vitað til að neinar rannsóknir á samfélagslegum áhrifum hafi verið gerðar á áhrif þessara vegstyttinga á samfélagið á þessum stöðum.

Telja verður að samgönguráði beri að horfa á heildarmyndina og heildarhagsmuni en ekki eingöngu sérhagsmuni eða hagsmuni einstakra sveitarfélaga eða landshluta. Einnig skal minnt á að ef tekin er ákvörðun um gerð vega þess leið fer hún inn í landsskipulag og er sveitarfélaginu í framhaldinu skylt að taka hana í sitt aðalskipulag. Sveitarfélög hafa skipulagsskyldu en ekki svonefnt skipulagsvald nema innan ramma gildandi reglna. Það verður því að telja að samgönguráð hefði átt að gera tillögu að gerð vegar þessa leið í drögum að samgönguáætlun, sem gera mætti í einkaframkvæmd og fjármagna með veggjöldum. Engar upplýsingar er að hafa um af hverju það var ekki gert. Má nefna hér að [aðalskipulag Húnavatnshrepps](#) gildir frá 2010 til 2022 og [aðalskipulag Blönduósbæjar](#) frá 2010 til 2030.

Nefnt skal að þetta er ekki einkaskoðun Samgöngufélagsins heldur fjölmargir einstalingar 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 stytta leið milli Norðausturlands og vesturluta 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 Húnavatnshreppi til Vopnafjarðarhrepps í ágúst 2019 bornar upp tvær spurningar um vegamál á Norðurlandi: Önnur þeirra var sem hér segir:

„Hversu hlynntur eða andvígur ert þú gerð vegar, svonefndrar Húnavallaleiðar sunnan Blönduóss, sem stytta leiðina milli Norðausturlands og suður- og vesturluta 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%. Nálgast 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 ýmsa ávinning samfélagsins og vegfarenda, eins og að mun auknu umferðaröryggi, skemmri ferðatíma, minna sliti á vegum og ökutækjum, minni útblæstri gróðurhúsalofttegund, aukinni samkeppnishæfni Norð-Austurlands og minni kostnaði umferðarinnar og enn og aftur skal hnykk á því að leggja mætti þennan 17 km veg án þess að ríkið þyrfti að kosta nokkru til og að leggja mætti hann að öllu leyti fyrir tekjur af veggjöldum.

Þó gerð vegganga milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar um svonefnd Tröllaskagagöng kunnir að vera áhugaverðar er vonandi að þa villi mönnum ekki sýn varðandi gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið. Þau 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. 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 Holtavörðuheði. Skoðanakönnunin var þannig sett fram að velja mátti tvo kosti af sjö en spurt var hverja sjö þar greindra eftirtalinn leiða menn töldu vænlegasta.

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

Önnur verkefni:

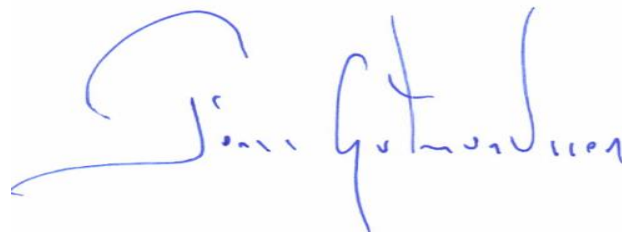
Það er mat þess sem þetta ritar að um 13,5 km veggöng, svonefnd Fjarðarheiðargöng eða Seyðisfjarðargöng, séu ekki vænlegur kostur til að rjúfa vetrareinangur Seyðisfjarðar vegna kostnaðar við gerð þeirra og rekstur. Mun nærlægra og hagkvæmara sýnist að miða við 9 km göng milli Mjóafjarðar og Héraðs og tvenn samtals um 12 km göng milli Mjóafjarðar Norðfjarðar og Seyðisfjarðar. Þau mundu nýtast betur og fyrir fleiri. Veggjöld í þessum göngum, a.m.k. ef fjárhæð þeirra er eitthvað sem munar um og ættu að duga til að standa undir rekstrarkostnaði gaganna hefði hamlandi áhrif á notkun þeirra.

Ekki eru tök á að fjalla um þessi göng hér en áskilinn réttur til að koma að athugasemdum um þau á síðari stigum.

Að lokum skal sérstaklega nefnt að telja má að ráðst megi í lagningu hjáleiðar fram hjá Borgarnesi án frekari tafa og fjármagna hana með veggjöldum.

Að öðru leyti vísast í umsögn Samgöngfélagsins við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2034. Sjá [hér](#) og [hér](#) auk þess sem áskilinn er réttur til að koma að athugasemdum og hugleiðingum á síðari stigum.

Virðingarfyllt,



Jónas Guðmundsson
fyrirsvarsmaður

mætti með veggjöldum.

Hvatt er til að þeir sem vita umsagnir veiki athygli á