



Bolungarvík, 6. maí 2009.

Bæjarstjórn Blönduósbæjar,
Hnjúkabyggð 33,
540 Blönduós.

Efni: Gerð aðalskipulags fyrir Blönduósbæ. Svínvatnsleið.

Til meðferðar hjá sveitarstjórn Blönduósbæjar er, sem kunnugt er, gerð aðalskipulags sveitarfélagsins fyrir árin 2008 - 2020. Samkvæmt upplýsingum sem nálgast má á vef Blönduósbæjar þegar þetta bréf er ritað er í skipulaginu ekki gert ráð fyrir nýjum vegi milli jarðanna Syðri-Brekku og Fagraness, eða þeim hluta hans sem lægi innan marka sveitarfélagsins, og stytt gæti leið milli Norðausturlands og vesturhluta landsins um allt að 13 km skv. hugmyndum sem Leið ehf. hefur kynnt sveitarfélaginu með nokkrum bréfum, síðast með bréfi frá 19. desember sl. Einnig vakti Vegagerðin máls á vegi þessa leið við undirbúning að gerð svæðisskipulags fyrir Austur-Húnavatnssýslu á sínum tíma auk þess sem ýmsir aðrir hafa bent á veg þessa leið sem góðan kost.

Það sem snýr að aðalskipulagi innan marka sveitarfélagsins Blönduósbæjar varðandi veg þessa leið er að þar þyrfti að gera ráð fyrir brú yfir Blöndu og um eða innan við 1 km vegarkafila inn á Hringveginn við jörðina Fagranes í Langadal eða þar í grennd. Aðrir hlutar leiðarinnar liggja utan marka sveitarfélagsins

Í tilefni af þessari afstöðu Blönduósbæjar skal athygli vakin á eftirfarandi þótt sumt hafi komið fram áður:

I.

Umræddur vegur, sem ásamt brú yfir Blöndu og Laxá yrði á bilinu 16 til 17 km, stytta leið fyrir þá sem aka Hringveginn um allt að 13 km og stytting ferðatíma miðað við 80 km meðalhraða yrði tæpar 10 mínútur.

Í skýrslu sem nálgast má á vef Vegagerðarinnar og nefnist „Arðsemi og ávinningur af vega- og gatnaframkvæmdum - Áfangaskýrsla: Greining kostnaðarliða umferðar (km- og tímagjald)“ og kom út 31. mars sl. kemur eftirfarandi fram um meðalkostnað við akstur eftirtalinna ökutækja:

Fólksbíll á hvern ekinn km 43 kr.

Flutningabifreiðar undir 12 tonnum 183 kr.

Flutningabifreiðar yfir 12 tonnum 260 kr.

Miðað við að 800 ökutæki aki þessa leið á dag (meðalumferð ársins 2008 um Vatnsskarð var 818 ökutæki) og þar af séu flutningabílar, þ.m.t. áætlunarbílar, 8% sem skiptast jafnt milli stórra og lítilla bifreiða skv. ofanrituðu eða 24 flutningabílar yfir 24 tonn og sami fjöldi undir 12 tonnum er kostnaður / sparnaður af þessari styttingu eða að sleppa henni eftir því hvernig á er litið sem hér segir:

Fólksbílar 736 (ökutæki) x 13 (km) x 43 (kr.) = 411.424 kr. á dag

Flutn.bifr. undir 12 tonn 32 (ökutæki) x 13 (km) x 183 (kr.) = 76.128 kr. á dag

Flutn.bifr. yfir 12 tonn 32 (ökutæki) x 13 (km) x 260 (kr.) = 108.160 kr. á dag

Samtals kr. 595.712 kr. á dag

Yfir árið gera þetta 217.434.880 kr.

Í ofanskráðum tölum er ekki gert ráð fyrir tímasparnaði vegfarenda, sem í skýrslu sem Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri vann fyrir Leið ehf. í janúar 2006 og nefnist „Stytting þjóðveggar 1 í Húnaþingi – Mat á þjóðhagslegri arðsemi,“ er metinn á 19,6 kr. á mínútu. Ef sú fjárhæð er reiknuð á hvert ökutæki, og miðað við 800 ökutæki á dag, einn í hverju ökutæki og 10 mínútur í tímasparnað gera það 156.800 kr. á dag eða 57.232.000 kr. á ári.

Sparnaður umferðarinnar og ökumanna af þessari styttingu miðað við framangreindar forsendur er því um og yfir 270 m.kr. á ári. Í þessu er þó ekki talið umtalsvert aukið umferðaröryggi og minni mengun. Þó skal viðurkennt að útreikningar sem þessi segja ekki alla söguna og reiknaður ávinningur dreifist á mjög marga einstaklinga og ökutæki og ávinningur hvers og eins því e.t.v. ekki ýkja mikill. Engu að síður er ljóst að hann er verulegur og án efa má meta hann á vel yfir 200 m.kr. Þá er á það að líta að íbúar ýmissa staða utan höfuðborgarsvæðisins og fulltrúar þeirra bera sig illa undan flutnings- og ferðakostnaði, sem mjög munar um, jafnvel svo að fyrirtæki eru með til athugunar að flytjast frá Eyjafjarðarsvæðinu af þessum sökum. Þá hefur talsvert verið kvartað undan ástandi vega jafnt þjóðveggar 1 sem annarra vega og þykja þeir ekki standast nútímakröfur um breidd og burðargetu og skapa þannig meiri hættu fyrir umferðina en ella væri. Með nýjum vegi mætti miða við að öllum kröfum um öruggi vega hérlandis yrði fullnægt á þeim 16 til 17 km sem um ræðir og kæmi hann þá í stað tæplega 30 km vegarkafli sem væntanlega er að talsverðu leyti vanbúinn fyrir jafn mikla umferð og ekur um Hringveginn á þessum slóðum.

II.

Að öllu framansögðu virtu sést að um afar arðsama framkvæmd er að ræða fyrir samfélagið, ekki síst Eyjafjarðarsvæðið. Ekki skal þó fram hjá því litið að samfélagið á Blönduósi kann vissulega að bera skarðan hlut frá borði ef umferðin færir frá bænum. Þó má telja líklegt að hugsanlegur skaði sveitarfélagsins sé mun minni en óttast er og má t.d. nefna að þeim fjölgar sem telja ávinning að því að losna við jafn þunga umferð og fer um Blönduós úr þéttbýli. Má um þetta og ýmis fleiri atriði vísa til skýrslu Rannsóknarstofnunar Háskólans á Akureyri „Svínavatnsleið - mat á samfélagslegum áhrifum“ frá janúar 2008, sem þegar hefur verið kynnt.

Þá má benda á að ef fallist verður á gerð nýs vegar kann það að styrkja stöðu Blönduóss gagnvart stjórnvöldum að færa ný störf eða starfsemi til bæjarins og einnig að bæta vegi í grennd við Blönduós t.d. Hringveginn í Langadal, veginn til Skagastrandar, Svínvetningabraut o.fl. Einnig þykir verða að horfa til þess möguleika að færa eitthvað af þeirri þjónustu sem nú er á Blönduósi að hinum nýja vegi og þannig skapa störf þótt starfsmenn þyrftu að sækja lengra en nú er, þá er það hagkvæmra fyrir heildina en að láta umferðina fara lengri leið. Með styttri vegum má einnig gera ráð fyrir aukinni umferð um héraðið sem felur í sér ákveðin tækifæri. Haft skal í huga að gera má ráð fyrir að áfram verði talsverð umferð um bæinn og um Þverárfjallsveg ekki síst eftir að Héðinsfjarðargöng verði opnuð fyrir umferð. Hins vegar skal ekki dregin fjöður yfir það að ca. 70 - 75% umferðarinnar sem á leið að eða frá Eyjafjarðarsvæðinu um Hringveginn nýtti sér nýjan veg ef marka má skoðanakönnun sem unnin var fyrir Leið ehf. vorið 2006 með 6.000 manna úrtaki þótt þar væri gert ráð fyrir að greiða þyrfti þar tilgreind veggjöld. Án efa yrði hlutfallið enn hærra ef ekki kæmu til veggjöld. Vitað er að einhverjum vegfarendum er kunnugt um andstöðu bæjarstjórnar Blönduóss við mögulega styttingu og hafa því horn í síðu sveitarfélagsins, jafnvel svo að þeir kjósa fremur að aka malarvegina meðfram Svínavatni í stað Hringvegarins um Blönduós. Minnt skal á afstöðu bæjarráðs Akureyrarbæjar frá 6. nóvember sl. til erindis Leiðar ehf. um þessa veglagningu þar sem það „...lýsir sig sammála hugmyndum Leiðar ehf. um legu hringvegarins og leggur áherslu á mikilvægi þess að leiðin sé stytt eins og kostur er.“ Einnig skal minnt á niðurstöðu áður nefndrar skoðanakönnunar sem unnin var fyrir Leið ehf. þar sem 2/3 aðspurðra kusu vegstyttingu fremur en óbreytta legu vegarins þar af 3/4 þeirra sem bjuggu á Norðurlandi. Loks skal nefnt að ekki er kunnugt um að Húnavatnshreppur þar sem vegurinn lægi að mestum hluta sé á á móti hugmyndum um þessa vegagerð þótt endanleg lega sé ekki enn ákveðin. Hefur hann vísað þessum hugmyndum til gerðar aðalskipulags fyrir sveitarfélagið.

III.

Hugmyndir um nýja legu Hringvegarins sem m.a. koma fram í bréfi Blönduósbæjar til Leiðar ehf., dags. 9. febrúar.2006, í stað Svínavatnsleiðar verða að teljast fremur fjarlægur möguleiki nú um stundir en þær lúta að því „...að kanna ofan í kjölinn þann möguleika að færa hringveginn yfir á Þverárfjall og þaðan yfir í Hjaltadal og leggja hann þaðan um jarðgöng yfir í Barkárdal með tengingu til Akureyrar.“ Áður hefur verið bent á að umrædd jarðgöng þyrftu að vera um eða yfir 20 km löng.

Tekið skal fram að allur vindur virðist úr hugmyndum félagsins Norðurveggar ehf. um gerð nýs vegar yfir Kjöl enda má telja mest í þágu heildarhagsmuna að hafa vegi sem mest meðfram byggðum landsins, þótt forðast beri að láta þá liggja í gegn um þéttbýli og á láglandi þannig að þeir séu færir í flestum veðrum árið um kring.

Því er ekki að sjá að um aðra kosti til styttingar Hringveginum sé að ræða en veg meðfram Svínavatni skv. þeim hugmyndum sem kynntar hafa verið eða óbreytt ástand.

IV.

Þegar þetta er ritað er ekki vitað hvort leitað hefur verið til Vegagerðarinnar við undirbúning að gerð nýs aðalskipulags Blönduósbæjar, sbr. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007, né hvort Vegagerðin muni óska eftir að gert verði ráð fyrir þessum vegi í skipulagi en telja verður að það stappi nærri að vera skylda hennar þegar litið er til framgreindra forsendna og hlutverks hennar sem hún hefur skilgreint sem hér segir og finna má á vef hennar:

„Að þróa og sjá um vegakerfið á sem hagkvæmastan hátt með þarfir samfélagsins, öryggi vegfarenda og umhverfissjónarmið að leiðarljósi.

Með þessu er átt við að samgöngur séu tryggar allt árið með eins litlum tilkostnaði og eins miklum þægindum og hægt er fyrir vegfarendur.“

Í 28. gr. vegalaga nr. 80/2007 segir (með undirstrikun og feitletrun undirritaðs):

„**28. gr. Vegir og skipulag.**

Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.

Ákveða skal legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. Fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal það rökstyðja það sérstaklega. Þó er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan felur í sér. Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt skipulags- og byggingarlögum.

Ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en sá sem Vegagerðin telur betri með tilliti til kostnaðar og tæknilegrar útfærslu og það leiðir til aukins kostnaðar er heimilt að krefja viðkomandi sveitarfélag um kostnaðarmuninn. Rísi ágreiningur um réttmæti slíkrar kröfu eða um fjárhæð skal málinu skotið til ráðherra til úrskurðar.

Við gerð skipulags skal að öðru leyti haft samráð við Vegagerðina um legu vega eftir því sem þörf krefur. Ávallt skal leita umsagnar Vegagerðarinnar þegar líkur eru á að breytingar á skipulagi hafi áhrif á umferð um þjóðvegi, svo sem með auknum umferðarþunga.“

Sýnist samkvæmt þessu, þ.e. 2. mgr., að sveitarfélag geti ekki gengið á svig við vilja Vegagerðarinnar við gerð skipulags, hvorki aðalskipulags né svæðisskipulags, enda eðlileg regla, og því geti vart annað en endað með því að vegur þessa leið fari inn á skipulag enda má telja mikinn vilja íbúa þessa lands og flest almenn rök standa til þess. Ef því verður hafnað má gera ráð fyrir að berast muni fjöldi athugasemda á grundvelli 2. mgr. 18. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þegar aðalskipulagið verður kynnt.

Áform eru uppi um að ganga frá nýrri fjögurra ára samgönguáætlun á Alþingi í haust og brýnt að gera megi ráð fyrir þessari styttingu í þeirri áætlun.

V.

Til að hagsmunir Blönduóss skerðist sem minnst við gerð nýs vegar skal enn lagt til að farin verði óhefðbundin leið og samþykkt að gera megi ráð fyrir þessum stutta kafla sem um ræðir í aðalskipulagi fyrir Blönduós en miðað við að vegurinn verði unnin í einkaframkvæmd og veggjöld innheimt af þeim sem um hann kjósa að fara þar til vegurinn er greiddur upp eða eftir einhvern tiltekinn tíma. Má telja líklegt að þeir sem ákveða að greiða gjald fyrir afnot vegarins til að stytta sér leið mundu hvort eð er vart staldra við á Blönduósi; hinir sem kjósa að komast um án greiðslu sérstaks gjalds og færu þess í stað um Blönduós myndu án efa margir nýta sér eitthvað af þeirri þjónustu sem þar er í boði. Einkum má telja líklegt að feraðfólk kysi að fara um Blönduós og þá gagngert til að æja þar.

Í kostnaðaráætlun sem unnin var fyrir Leið ehf. í lok síðasta árs er gert ráð fyrir að vegur eins og lýst er ásamt brúm kosti um 1.600.000 m.kr. að meðtöldum virðisaukaskatti. Nú hafa tilboð í þau fáu verk sem Vegagerðin hefur boðið út í vegagerð síðustu vikur farið mjög lækkandi miðað við kostnaðaráætlanir og þykir mega gera ráð fyrir að gerð þessa vegar yrði í dag ekki nema um 80% af áðurgreindri fjárhæð þó auðvitað verði engu slegið föstu í þeim efnunum. Það gera 12.800.000 kr. og að fráðregnum 24,5% virðisaukaskatti af þeirri fjárhæð má gera ráð fyrir kostnaði að fjárhæð kr. 1.030.000.000 kr. Miðað við framangreindar forsendur um umferð og að veggjald af fólksbíl sé 400 kr. flutningabíl undir 12 tonnum um 1.000 kr. og flutningabíl yfir 12 tonnum 1.200 kr. og að 600 ökutæki nýttu sér veginn að meðaltali á dag þykir mega gera ráð fyrir meðaltekjum á sólarhring sem hér segir:

540 fólksbílar meðalgjald af bíl	400 kr.	216.000 kr.
24 flutningbílar undir 12 tonn	1.000 kr.	24.000 kr.
24 flutningabílar yfir 12 tonn	1.200 kr.	28.800 kr.
Samtals		258.800 kr.

Gera þykir mega ráð fyrir 10% aukningu umferðar eftir fyrsta árið og verða þá brúttótækjur á ári 94.462.000 kr. + 9.446.200 kr. = 103.908.200 kr. Af þessari fjárhæð ber að greiða 7% virðisaukaskatt eða 7.273.560 kr. Eftir standa þá 96.634.440 kr. til greiðslu kostnaðar og lána ásamt vöxtum af þeim.

Gera má ráð fyrir einhverjum kostnaði við innheimtu veggjalda og þyrfti Vegagerðina væntanlega að semja við þann sem fjármagnaði veginn um viðhald hans, snjómokstur og annað það sem falla kann til eftir að framkvæmdum lýkur.

Geta má þess að Leið ehf. undir höndum kostnaðaráætlun fyrir hönnun vegarins og þeirra brúa sem honum tilheyrir og annan undirbúning fyrir útboð annan en umhverfismat og er þar gert ráð fyrir rúmum 40 m.kr. með virðisaukaskatti og að hönnun og annar undirbúningur taki um 6 mánuði frá því að hafist verður handa.

Sýnist verkið því að mestu mega vinna án þess að til þurfi stofnframlag úr ríkissjóði eða þá ekki nema mjög lítið. Það eru fá verkefni í samgöngumálum nú um stundir sem svo háttar til um. Haft hefur verið eftir samgönguráðherra sem nú situr í fjölmiðlum nýverið að fjárfestar hafi sýnt því mikinn áhuga að koma að fjármögnun m.a. Vaðalheiðarganga. Miðað við arðsemi þessa verks sýnist að ekki ætti að vera erfitt að fá aðila til að annast fjármögnun þess verks sem hér um ræðir.

Fyrir liggur mat á mannaflapörf fyrir verkið og er gert ráð fyrir að í það fari alls 60 ársverk við jafnt hönnun og annan undirbúning sem vinnu við framkvæmdir á staðnum þótt væntanlega dreifist vinnan á lengri tíma. Hér er því um verk að ræða sem skapar talsvert af störfum á tímum þegar atvinnuleysi er verulegt ekki síst í mannvirkjagerð og stjórnvöld leitast við að fjölga mannaflsfrækum verkefnum sem kostur er.

VI.

Stundum hefur því verið borið við af hálfu talsmanna Blönduóssbæjar að veglagning sem þessi sé ekki tímabær og önnur verkefni séu brýnni. Ef einhver vegagerð hefur einhvern tíma verið tímabær verður að segja að það eigi við um þá vegagerð sem hér um ræðir eins og ástatt er í þjóðfélaginu og þörf á lækkun flutningskostnaðar brýn. Langt er um liðið síðan þessar hugmyndir voru fyrst kynntar bæjarstjórn Blönduóssbæjar, ár er liðið síðan skýrsla um samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar var birt opinberlega þannig að ekkert ætti að koma á óvart við þessar hugmyndir. Að öllu þessu athuguðu leggur Leið ehf. þunga áherslu á að gert yrði ráð fyrir þessum vegi í aðalskipulagi Blönduóss, sem nú er til meðferðar. Lýsir félagið sig jafnframt reiðubúið til viðræðna um þessar hugmyndir, hver sem svo mun annast verkið, en eins og áður segir eru miklir þjóðhagslegir hagsmunir í húfi að hefjast megi handa sem fyrst við undirbúning. Þótt vissulega kunni að vera erfitt fyrir bæjarstjórnina gagnvart íbúum sveitarfélagsins að samþykka veg þessa leið er hér boðið upp á málamiðlun fyrir þá gagnvart þeim miklu hagsmunum sem þjóðarheildin hefur af gerð vegarins auk þess sem fastlega má gera ráð fyrir að Vegagerðin óski eftir að gert yrði ráð fyrir þessum vegi í skipulagi og því margt sem bendir til að bæjarstjórn ráði þessu ekki ein. Engu að síður er ábyrgð yfirvalda á Blönduósi í þessu máli mikil.

Með vinsemd og virðingu,

Jónas Guðmundsson,
formaður stjórnar Leiðar ehf.

Ljósrit bréfs:

Samgönguráð,
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu,
150 Reykjavík.

Húnavatnshreppur,
Húnavöllum,
541 Blönduós.

Vegagerðin,
Borgartúni 7,
105 Reykjavík.

Akureyrarbær,
Hafnargötu 9,
600 Akureyri.

Eyþing,
Strandgötu 29,
600 Akureyri.