



Ísafirði, 9. apríl 2026.

Húnabyggð

- til þess er málið varðar

Efni: Athugasemd við tillögu að aðalskipulagi Húnabyggðar fyrir árin 2025-2037.

F.h. Samgöngufélagsins er ítrekuð beiðni, sem fram kom í erindi til Húnabyggðar o.fl., dags. 7. júlí á liðnu ári, um að gert verði ráð fyrir vegi svonefnda Húnavallaleið í væntanlegu aðalskipulagi sveitarfélagsins, en ekki er að sjá að viðbrögð hafi borist við efni erindisins eða það fengið afgreiðslu af einhverju tagi af hálfu sveitarfélagsins.

Með skjali þessu eru viðfest:

- Tilvitnað erindi Samgöngufélagsins frá 7. júlí 2025.
- Umferðaröryggismat fyrir Húnavallaleið, unnið af Verkfræðistofunni Verksýn, dagsett 12. desember 2025.
- Umsögn Samgöngufélagsins um tillögu að samgönguáætlun 2024-2040, dags. 13. febrúar 2026.
- Svar Vegagerðarinnar við áðurnefndu erindi Samgöngufélagsins frá 7. júlí 2025, dags. 18. febrúar 2026.

Þess skal getið að viðhorfskönnun sú sem nefnd er í erindi Samgöngufélagsins frá 7. júlí sl. hófst ekki fyrr en í lok febrúar sl. og stendur enn yfir en um nokkuð viðamikla könnun er að ræða og því eru svör ekki eins mörg og skyldi en þó hafa yfir 500 manns hafa þegar tekið þátt í henni.

Verður niðurstöðum hennar komið á framfæri vonandi fljótlega eftir næstu mánaðamót.

Enn og aftur skal áréttað og vísað til þess sem fram kemur í fylgiskjöllum að höfnun á að gera ráð fyrir Húnavallaleið í væntanlegu aðalskipulagi kemur í veg fyrir mikinn ávinning fyrir vegfarendur og samfélagið, ekki síst á Norðausturlandi, og þó mögulegur vegur mundi eflaust minnka umferð um Blönduós talsvert eru ýmis úrræði til að bæta þau hugsanlegu neikvæðu áhrif sem það gæti haft í för með sér fyrir samfélagið þar.

Virðingarfyllst,

f.h. Samgöngufélagsins

Jónas B. Guðmundsson
fyrirsvarsmaður



Akureyri, 7. júlí 2025.

Vegagerðin b.t. forstjóra og framkvæmdastjórnar - vegagerdin@vegagerdin.is

Skagafjörður - skagafjordur@skagafjordur.is

Húnabyggð - hunabyggd@hunabyggd.is

Efni: Undirbúningur að gerð aðalskipulags Skagafjarðar og Húnabyggðar - Vindheimaleið og Húnavallaleið.

I.

21. maí 2024 voru kynnt á vef Skipulagsstofnunar drög að tillögu að nýju aðalskipulagi Skagafjarðar (sjá [hér](#)) og 28. október sama ár drög að tillögu að nýju aðalskipulagi Húnabyggðar (sjá [hér](#)). Í framhaldinu voru drögin kynnt þeim aðilum sem lög gera ráð fyrir og kallað eftir umsögnum þ.á m. frá Vegagerðinni, sem sendi umsögn vegna aðalskipulags Skagafjarðar 25. apríl 2025 (sjá [hér](#)) og vegna Húnabyggðar 28. nóvember 2024 (sjá [hér](#)).

Þess skal getið að ekki var kunnugt um þann undirbúning aðalskipulags sem hér um ræðir fyrir en nú nýlega enda lítið verið auglýstur og því er þetta erindi ekki komið fram fyrir.

Þó lengi hafi legið fyrir að mikill ávinningur, þ.m.t. umtalsvert aukið umferðarörggi, væri af gerð 13 km nýs vegar oft nefnd Vindheimaleið í Skagafirði og um 17 km nýs vegar svonefnda Húnavallaleið í Húnabyggð, sjá kort hér að neðan, er ekki að sjá að nokkurs staðar sé gert ráð fyrir gerð vegna þær leiðir sem um ræðir í fyrirliggjandi tillögum að aðalskipulagi sveitarfélaganna í umsögnum Vegagerðarinnar né annarra aðila.

Af gerð þessara vegna, sem samtals eru um 30 km, gæti hlotist allt að 20 km stytting Hringveggar fyrir þá sem eru á leið milli t.d. Reykjavíkur og Akureyrar. Svo arðsöm sýnist Húnavallaleið að gerð hennar ætti að geta geta borgað sig upp á nokkrum árum með veggjöldum ef hún yrði fjármögðuð



- Bláa línana til vinstri sýnisr Húnavallaleið, sem er um 17 km og liggur um svonefnda Ása og Bakása milli Þings og Langadals. Við gerð hennar styttist akleiðin milli t.d. Reykjavíkur og Akureyrar um 14 km.
- Til hægri Vindheimaleið, sem er um 14 km, liggur um Efribyggð og Vindheimamela milli Vatnsskarðs og Blönduhlíðar. Við gerð hennar styttist akleiðin um Hringveginn um 5 til 6 km.

á þann hátt og þó líklega sé Vindheimaleið ekki eins arðsöm ætti vel að vera mögulegt að fjármagna gerð hennar að verulegu leyti með veggjöldum. Má í þessu sambandi minna á það fyrirkomulag sem nefnt er „samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir“ sbr. samnefnd [lög nr. 80/2020](#).

Þess má geta að samkvæmt upplýsingum Vegagerðarinnar frá fyrri hluta síðasta árs eru umræddar leiðir eru sem hér segir:

Húnavallaleið Samkvæmt frumdrögum að Húnavallaleið sem unnin voru 2013 er um að ræða um 17 km langan nýjan veg og nýjar brýr á Fremri-Laxá og Blöndu. 30 m brú á Fremri-Laxá og 140 m brú á Blöndu. Uppreiknuð áætlun frá 2013 stendur í um 4.800 m.kr. í dag og þarf að taka með fyrirvara.

Vindheimaleið Um 14 km langur vegur og ný 180-190 m löng brú á Héraðsvötn, 25-30 m löng brú á Svartá. Það er ekki búið að vinna þá leið jafnlangt og Húnavallaleið á sínum tíma. Uppreiknaðar áætlanir frá 2012 standa í um 4.400 m.kr. í dag og þarf að taka með fyrirvara.

Vel er kunnugt um tregðu við að gera ráð fyrir vegum þessar leiðir hjá sveitarstjórnarmönnum í þeim sveitarfélögum sem um ræðir, sjá m.a. frétt [hér](#) á vefnum Feykir.is frá 29. febrúar 2024 varðandi erindi Samgöngufélagsins, enda þeir kjörnir til að vinna fyrst og fremst að meintum hag íbúa sinna sveitarfélaga fremur en heildarhagsmunum og án þess að þurfa að rökstyðja ákvarðanir sínar svo heitið geti. Bera þeir þar með litla ábyrgð gagnvart samfélaginu öllu í ákvörðunum sínum um legu þjóðvega í aðalskipulagi eins og fyrirkomulagið er í dag.

Öðru máli gegnir hins vegar um Vegagerðina sem að lögum hefur ákveðið hlutverk þegar gerð aðalskipulags sveitarfélaga er annars vegar og sýnist eðlilegt að hún láti meira til sín taka varðandi legu þjóðvega í þeim drögum að aðalskipulagi þeirra sveitarfélaga sem hér um ræðir enda um að ræða einhverjar alarðsömustu vegafarmkvæmdir sem ráðast má í á landinu sem ættu að stuðla að verulega auknu umferðaröryggi sem áður segir, þá sérstaklega Vindheimaleið,.

Skal hér minnt á ákvæði 1. og 2. mgr. 28.gr. [vegalaga nr. 80/2007](#) þar sem segir, með feit- og skáletrun 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 skipulagsyfivalda.** 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.** Skal Vegagerðin þegar við á leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi kosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu. Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt skipulagslögum.

II.

Hér skal minnt á að á grundvelli framangreinds lagaákvæðis gerðin Vegagerðin tillögu 15. janúar 2010 um að gert yrði ráð fyrir vegum þessa leið í aðalskipulagi þeirra sveitarfélaga sem umræddir vegir lægju og þá var í vinnslu, en það voru Húnavallahreppur, Blönduósþéttur, Akrahreppur og Sveitarfélagið Skagafjörður. Ekki var fallist á það af hálfu sveitarfélaganna en eftir nokkrar deilur

ákvað umhverfis- og auðlindaráðuneytið að fresta staðfestingu aðalskipulags þeirra að því er varðaði mögulegt svæði hinna umdeildu vega en mæltist til að það yrði staðfest að öðru leyti. Ekki var við þetta unað af hálfu sveitarfélaganna, annarra en Akrahrepps, og fór það svo að páverandi ráðherra samgöngumála (innanríkisráðherra) lagði fyrir Vegagerðina með bréfi, dags. 13. apríl 2012, að draga tillögur sínar að hinum umþrættu veglínunum til baka og tilkynna sveitarfélögum það bréflega. Að þeirri afturköllun fenginni var aðalskipulag þeirra síðan staðfest án þess að gert væri ráð fyrir þeim veglínunum sem Vegagerðin hafði lagt til og rökstutt.

Þennan ríflega áratug sem liðinn er síðan þetta var hefur lítið þokast í athugun eða undirbúningi mögulegra vegstyttinga og flestir þingmenn sýnt þeim takmarkaðan áhuga, eftir því sem næst verður komist, þrátt fyrir sífellt aukna þörf og kröfur samfélagsins um styttingu leiða, betri vegi, aukið umferðaröryggi, lækkun aksturs- og flutningskostnaðar, minna slit vega og ökutækja, minni mengun, aukinn flytjanleika og samkeppnishæfni o.s.frv.

Þess ber þó að geta að haustið 2024 lögð þingmennirnir Njáll Trausti Friðbertsson og Ásmundur Friðriksson fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar varðandi Húnavallaleið. Fól hún í sér að Alþingi ályktaði 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 o.fl. Tillagan hlaut ekki afgreiðslu. Sjá nánar um þetta á vefnum Húnahornið [hér](#).

Af hálfu Leiðar ehf., sem undirritaður er í forsvari fyrir, og kom nokkuð að fyrrnefndu skipulagsferli á sínum tíma, var óskað álits Umboðsmann Alþingis á þeirri málsmeðferð, sem lýst er hér að framan með erindi, dags. 7. júní 2013. Má sjá gögn sem umboðsmaður fékk afhent eða kallaði eftir [hér](#) þ.m.t. rökstuðning Leiðar ehf. fyrir gerð vega þessar leiðir, rökstuðningur sem hér með er ítrekaður, sjá fremst í tilvitnuðum gögnum. Niðurstöðu Umboðsmanns, dags. 13. nóvember 2013, má sjá [hér](#). Fól hún í stutt máli í sér að ráðherra, sem fer með yfirstjórn Vegagerðarinnar, gæti gefið henni bæði almenn og sérstök fyrirmæli um starfrækslu verkefna hennar og væri því að lögum heimilt að leggja fyrir hana að afturkalla tillögur sínar sem að framan greinir m.a. með vísan til þess að ekki væri gert ráð fyrir vegum þessar leiðir í gildandi samgönguáætlunum.

Er sú von sett fram hér að sú stjórnýslu sem þarna var um að ræða endurtaki sig ekki og má telja að að hluta sé um að kenna löggjöf sem ekki er nógu skýr og því hafi farið sem fór á kostnað heildarhagsmuna. Verður að telja að auka verði vægi þeirra aðila sem horfa ber til heildarhagsmuna við vinnslu skipulagsáætlana þegar um er að ræða mikilvæga innviði eins og hér um ræðir, líkt og gert hefur verið varðandi m.a. virkjun vatnsafls og flutning raforku.

Vissulega gæti gerð mögulegra vega haft nokkur áhrif á þéttbýlisstaðina í téðum sveitarfélögum sem nú liggja við Hringveginn, þ.e. Blönduós og Varmahlíð og dregið úr umsvifum þar og því eðlilegt að huga að mögulegum mótvægisðagerðum þar ef þurfa þykir þótt möguleg veggjöld ættu stuðla að nokkru viðhaldi áframhaldandi umferðar þar hjá sem þangað á erindi.

III.

Í ljósi framaritaðs þykir rétt að óska svara Vegagerðarinnar við eftirtöldum spurningum:

- Hverju sætir að Vegagerðinn hefur ekki gert tillögu um að gert yrði ráð fyrir vegum þær leiðir sem hér um ræðir í þeim drögum að aðalskipulagi sem liggur fyrir, sbr. tilvitnað ákvæði vegalaga?

- Hvernig er staðið að ákvörðunum innan Vegagerðarinnar um jafn mikilsvert málefni en vissulega umdeilt, þ.e. hvort gera eigi tillögu um að gert verði ráð fyrir nýjum vegum í aðalskipulagi? Er það forstjóri sjálfur eða einhver skilgreindur aðili annar innan stofnunarinnar sem annast það?
- Eru ákvarðanir sem þessar bornar undir eða beðið fyrir mæla ráðuneytis samgöngumála, samgönguráðs eða einhverja annarra aðila utan stofnunarinnar eða óskað viðhorfa frá þeim?
- Hafa einhver samskipti átt sér stað milli annars vegar Húnabyggðar og Skagafjarðar og hins vegar Vegagerðarinnar varðandi tillögur um að gert verði ráð fyrir gerð umræddra vega í aðalskipulagi sveitarfélaganna?
- Hefur Vegagerðin einhver áform um að óska eftir að gert verði ráð fyrir vegum þessar leiðir í væntanlegu nýju aðalskipulagi sveitarfélaganna?
- Liggur fyrir mat á umferðaröryggi eins og lýst er í tilvitnuðu lagaákvæði - og jafnvel arðsemi?
- Áformar Vegagerðin að leggja fram eða láta vinna slíkt mat ef svo er ekki?
- Hversu langan tíma getur tekið að vinna slíkt mat? Ef kostur væri væri einnig vel þegið að að fá hver áætlaður kostnaður er við gerð slíks mats .
- Hver gæti, gróft áætlað, verið kostnaður við gerð vega umræddar tvær leiðir ?

Þar sem brýnt verður að teljast að gera megi ráð fyrir vegum Húnavallaleið og Vindheimaleið í aðalskipulagi umræddra sveitarfélaga og miklir samfélagslegir hagsmunir í húfi af allt að 20 km mögulegri styttingu Hringvegjar, er eindregið hvatt til þess að hugað verði að þessu sem allra fyrst og hvatt til að Vegagerðin leggi fram mat á umferðaröryggi mismunandi kostna og komi á framfæri við sveitarfélögin ásamt tillögum um að gert verði ráð fyrir vegum þær leiðir sem um ræðir í aðalskipulagi framngreindra sveitarfélaga.

Jafnframt er sú beiðni sett fram hér af hálfu Samgöngufélagsins að sveitarfélögin Húnabyggð og Skagafjörður geri ráð fyrir vegum þessar leiðir í aðalskipulagi sínu.

Þess er jafnframt vænst að beiðni Samgöngufélagsins og tillaga sem vonandi berst frá Vegagerðinni fái málefnalega og faglega umfjöllun af hálfu sveitarstjórna Húnabyggðar og Skagafjarðar með hagsmuni alls samfélagsins að leiðarljósi.

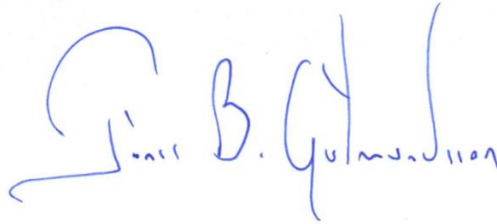
IV.

Að endingu þykir rétt að beina því þeirra sem málum ráða að huga að breyttri löggjöf á þessu málefnasviði á þann hátt að heildarhagsmunir og faglegt mat fái aukið vægi og skýrari línur liggja fyrir um endanlagt ákvörðunarvald varðandi legu þjóðvega í aðalskipulagi sveitarfélaga.

Skal og nefnt að gera má ráð fyrir að Samgöngufélagið beiti sér áfram í þessu máli m.a. með frekari upplýsinga- og gagnaöflun og miðlun þeirra og samskiptum við þá aðila sem þetta mál varðar, sem og öðru því sem gæti orðið til að leiða þessa mál til lykta með sem farsælustum hætti fyrir alla aðila. M.a. áformar Samgöngufélagið að standa fyrir skoðanakönnun síðar í sumar um viðhorf þátttakenda til gerðar vega þær leiðir sem hér um ræðir og nokkur atriði þeim tengd, sjá drög að könnuninni [hér](#) þar sem er að finna myndbönd sem sýna mögulega nýja vegi í raunumhverfi.

Vel væri þegið að fá ábendingar um efni könnunarinnar ef einhverjar eru.

Virðingarfyllst,



Jónas B. Guðmundsson
fyrirsvarsmaður

Afrit erindis sent:

Innviðaráðuneyti / Samgönguráð - inr@inr.is

Félags- og húsnæðisráðuneytið (v. skipulagsmála) - frn@frn.is

Skipulagsstofnun - skipulag@skipulag.is

Byggðastofnun - postur@byggdastofnun.is

Sambandi íslenskra sveitarfélaga - samband@samband.is

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra - ssnv@ssnv.is

Húnaþing vestra - skrifstofa@hunathing.is

Sveitarfélagið Skagaströnd - skagastrond@skagastrond.is

Eyþing - eything@eything.is

Akureyrararbær - akureyri@akureyri.is

Dalvíkurbyggð - dalvikurbyggd@dalvikurbyggd.is

Eyjafjarðarsveit - esveit@esveit.is

Fjallabyggð - fjallabyggd@fjallabyggd.is

Grýtubakkahreppur - sveitarstjori@grenivik.is

Hörgársveit - horgarsveit@horgarsveit.is

Langanesbyggð - Langanesbyggd@langanesbyggd.is

Norðurþing - nordurthing@nordurthing.is

Svalbarðsstrandarhreppur - postur@svalabardsstrond.is

Tjörneshreppur - skrifstofa@tjorneshreppur.is

Þingeyjarsveit - thingeyjarsveit@thingeyjarsveit.is

Þingmenn Norðvestur- og Norðausturkjördæma og þingmenn sem eiga sæti í umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis o.fl.

Eyjólfur Ármannsson, NV og innviðaráðherra; Arna Lára Jónsdóttir, NV; Ása Berglind Hjálmarsdóttir, umhv. -og samg.nefnd; Guðbrandur Einarsson, form umhv. -og samg.nefndar; Dagur B. Eggertsson, umhv. - og samg.nefnd; Halla Hrund Logadóttir, umhv. og samg.nefnd; Ingibjörg Davíðsdóttir, NV og umhv. og samg.nefnd; Ingvar Thoroddsen NA; Jens Garðar Helgason, NA og umhv. og samg.nefnd; Jónína Björk Óskarsdóttir, umhv. og samg.nefnd; Lilja Rafney Magnúsdóttir, NV; Logi Einarsson, NA; María Rut Kristinsdóttir, NV; Njáll Trausti Friðbertsson NA; Ólafur Adólfsson, NV og umhv. -og samg.nefnd; Sigmundur Davíð Gunnlaugsson NA; Sigurjón Þórðason; NA; Stefán Vagn Stefánsson, NV; Sigurður Helgi Pálmason umhv. og samg.nefnd; Þorgrímur Sigmundsson NA; Þórarinn Ingi Pétursson, NA; Auk þess Sigmundur Ernir Rúnarsson RN; Eiríkur Björn Björgvinsson SV; Jón Gunnarsson SV og Vilhjálmur Árnason SV.

Samtök atvinnulífsins - sa@sa.is

Samtök iðnaðarins - mottaka@si.is

Samtök ferðaþjónustunnar - saf@saf.is

Ferðamálastofa - upplýsingar@ferdamalastofa.is

Innviðafélag Íslands - innvidafelag@innvidafelag.is

Félag íslenskra bifreiðaeigenda - fib@fib.is

Umboðsmaður Alþingis - postur@umbodsmadur.is



HÚNAVALLALEIÐ - UMFERÐARÖRYGGISMAT

GREINARGERÐ

VERKNÚMÉR:	25167	DAGS.:	2025-12-12
VERKÞÁTTUR:	001	NR.:	01
UNNIÐ FYRIR:	Samgöngufélagið		
VERKEFNISSTJÓRI:	Anna Guðrún Stefánsdóttir		
HÖFUNDUR:	Anna Guðrún Stefánsdóttir		
RÝNT AF	Guðrún Dröfn Gunnarsdóttir		
DREIFING:			

Húnavallaleið, forsaga

Í desember 2012 vor gefin út frumdrög að svokallaðri Húnavallaleið, hugmynd um styttingu Hringvegur í Húnavatnshreppi og Blönduós bæ (sameinað í sveitarfélagið Húnabyggði 2022). Forsögu málsins má rekja til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014 þar sem lögð var áhersla á styttingu vegalengda og aukna flutningsgetu í samgöngukerfinu. Á 133. löggjafarþingi Alþingis, 2006-2007, var lögð fram tillaga til þingsáætlunar um samgönguáætlun 2007-2018 með nokkrum tillögum að styttingu þjóðvega. Lagt var til að hefja vinnu við þessa styttingu á 3. tímabili samgönguáætlunarinnar, þ.e. 2015-2018. Í þingsáætluninni, um verkefni á landsbyggð (Alþingi, 2007) stendur:

„Hringvegur um Húnavatnssýslu. Lagt er til að hafin verði gerð Hringvegur í nýrri legu norðan Svínavatns á þriðja tímabili.“

Í kjölfarið hóf Vegagerðin skoðun á mögulegum leiðum og kom þá Húnavallaleið best út.

Í frumdrögunum kom fram í bréfi frá innanríkisráðherra [Ögmundur Jónasson] til vegamálastjóra [Hreinn Haraldsson], dags. 13. apríl 2012, að tillögur um flutning Hringvegurins frá Blönduósi yfir á nýja Húnavallaleið skyldu lagðar til hliðar. Þar sem Vegagerðin var þá þegar komin langt með vinnu við frumdrög að Húnavallaleið var ákveðið að ljúka henni.

Síðan frumdrögin voru gerð hefur lítil hreyfing orðið á þessu verkefni og hefur framkvæmdin ekki verið sett í samgönguáætlun.

Samgöngufélagið óskaði eftir því við Verkís að uppfæra umferðaröryggismatið sem var gert samhliða frumdrögunum enda ýmsar forsendur breyst frá 2012.



Efnisyfirlit

Húnavallaleið, forsaga	i
Efnisyfirlit	ii
Yfirlit yfir myndir	ii
Yfirlit yfir töflur	ii
1 Inngangur	1
2 Gögn sem voru yfirfarin	2
3 Almenn	2
4 Leiðaval	2
4.1 Umferð	3
4.1.1 Greining og flokkun umferðar	3
4.2 Veglínán	4
4.2.1 Lóðrétt lega	4
4.2.1.1 Leiðir og halli	5
4.2.1.2 Þverhalli	5
4.2.2 Lárétt lega	5
4.2.3 Sjónlengdir	6
4.2.4 Samantekt	6
4.3 Slysátíðni	6
4.3.1 Núverandi ástand slysátíðni	6
4.3.2 Áhrif styttingar á slysfjölda	9
4.3.3 Áhrif bættrar legu á slysátíðni	10
5 Vegamót og tengingar	10
6 Hraði	11
7 Skipulag, veðurfar og náttúruvá	11
7.1 Skipulag	11
7.2 Veðurfar	11
7.3 Náttúruvá	11
8 Óvarðir vegfarendur	12
9 Niðurstöður	12

Yfirlit yfir myndir

Mynd 1 Yfirlitsteikning af fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Mynd fengin úr frumdrögum Húnavallaleiðar.	1
Mynd 2 Þeir veglínukostir sem skoðaðir voru m.t.t. styttingar þjóðvega	3
Mynd 3 Samhengi langhalla og slysátíðni. Mynd úr greinargerð um umferðaröryggi Húnavallaleiðar, 2011	4
Mynd 4 Mynd úr greinargerð um umferðaröryggi Húnavallaleiðar, 2011	5
Mynd 5 Kaflaskipting hringvegarins	7
Mynd 6 Slys 2020-2024. Litaflétir á mynd sýna hvar flest og/eða alvarlegustu slysin verða. Rauðar línur sýna hvar Húnavallaleið byrjar/endar	8

Yfirlit yfir töflur

Tafla 1 Umferðarspá fyrir Húnavallaleið og umferð á þjóðveginum með og án Húnavallaleiðar	4
---	---



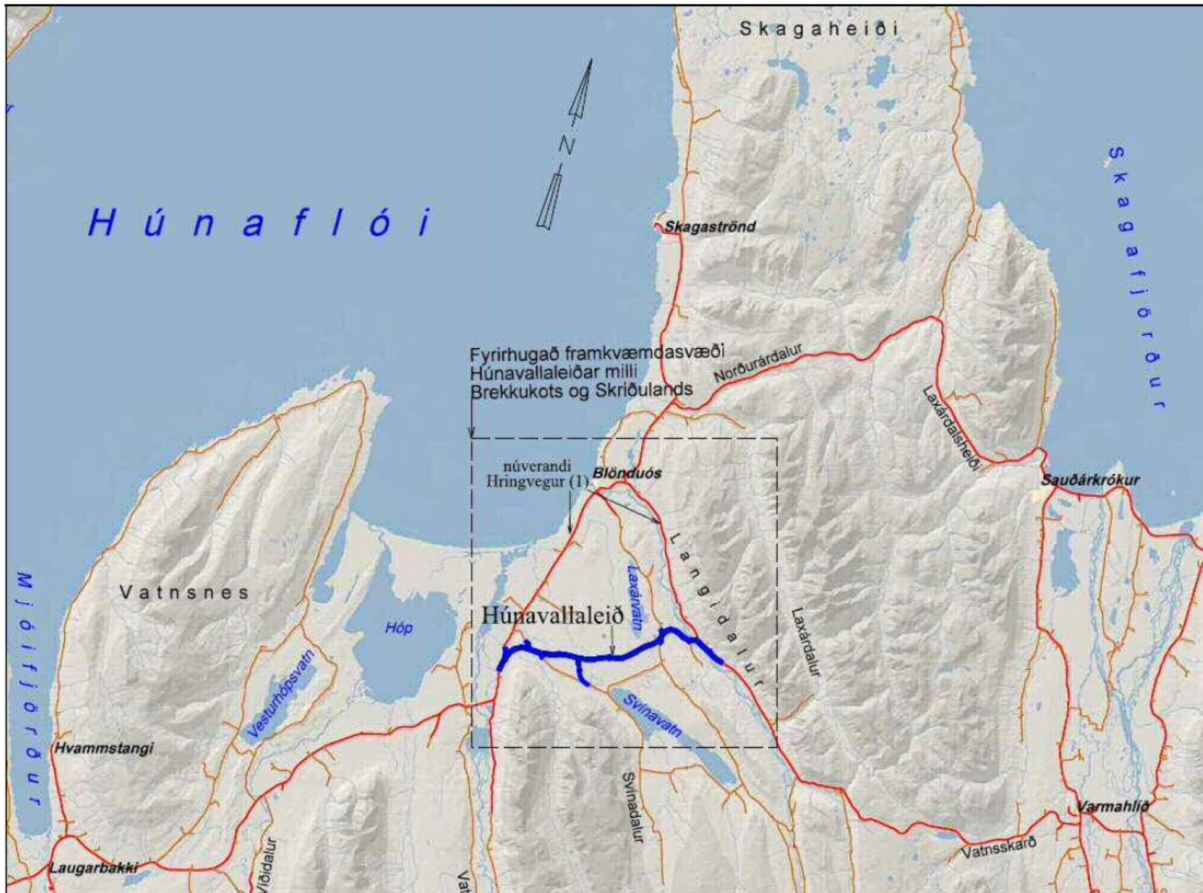
Tafla 2	Meðalslysátíðni 2020-2024 á völdum köflum þjóðvegarins. Þéttbýli Blönduós er ekki með í þessari töflu. Landsmeðaltal slysátíðni á þjóðvegum í dreifbýli er 0,55.....	9
Tafla 3	Meðalslysátíðni 2020-2024 á Blönduósi.....	9
Tafla 4	Áhrif styttingar á slysafjölda	10

1 Inngangur

Hugmyndir eru uppi um að stytta veglínuna milli Þings í Húnavatnshreppi og Langadals í Blönduósbæ, nú í sveitarfélaginu Húnabyggð um svokallaða Húnavallaleið.

Samkvæmt frumdrögum að Húnavallaleið¹ sem unnin voru 2012 er um að ræða um 17 km langan nýjan veg sem lægi frá Hringvegi skammt sunnan Brekkukots í Þingi til austurs um jarðirnar Orrastaði og Hamrakot. Þá yfir Fremri-Laxá, um skarð sunnan Kagaðarhóls og yfir Blöndu á nýju brúarstæði við Fagranes. Þaðan lægi veglínin inn á núverandi Hringveg við Skriðuland í Langadal.

Frumdrögin miðast við að stytta núverandi Hringveg milli Þings og Langadals um 13,8 km.



Mynd 1 Yfirlitsteikning af fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Mynd fengin úr frumdrögum Húnavallaleiðar.

Samkvæmt greinargerð með frumdrögum er markmið framkvæmdarinnar að:

- Auka umferðaröryggi vegfarenda
- Tryggja greiðari samgöngur
- Bæta sambúð vegar og umferðar við umhverfið

Samkvæmt frumdrögum voru tillögur um flutninga Hringvegarins frá Blönduósi yfir á nýja Húnavallaleið lagðar til hliðar skv. ósk þáverandi innanríkisráðherra í bréfi til vegamálastjóra, dags. 13.4.2012. Síðan frumdrögin voru gerð hefur lítil hreyfing orðið á þessu verkefni og hefur framkvæmdin ekki verið sett í samgönguáætlun.

Samgöngufélagið óskaði eftir því við Verkís að uppfæra umferðaröryggismatið sem var gert samhliða frumdrögum enda ýmsar forsendur breyst frá 2012.

¹ Húnavallaleið, Brekkukot-Skriðuland. Hugmynd um styttingu Hringvegar í Húnavatnshreppi og Blönduósbæ. Desember 2012.



2 Gögn sem voru yfirfarin

Eftirfarandi gögn voru yfirfarin við öryggismat:

- Frumdrög-skýrsla. Húnavallaleið, Brekkukot-Skriðuland. Hugmynd um styttingu Hringvegjar í Húnavatnshreppi og Blönduósbæ. Vegagerðin, desember 2012.
- Greinargerð um umferðaröryggi. Húnavallaleið: Brekkukot - Skriðuland. Vegagerðin, febrúar 2011.
- Teikningar:
 - Teikning 1. Vegagerðin, (2011): Afstöðumynd í mkv. 1:300.000.
 - Teikning 2. Vegagerðin, (2011): Yfirlitsmynd af framkvæmdasvæðinu í mkv. 1:60.000.
 - Teikning 3. Vegagerðin (2012): Grunnmynd af Húnavallaleið í mkv. 1:25.000, 2 stk.
 - Teikning 4. Vegagerðin (2012): Grunnmynd af Húnavallaleið í mkv. 1:10.000, 5 stk.
 - Teikning 5. Vegagerðin (2012): Grunnmynd af tenginu Húnavallaleiðar við núverandi Hringveg í mynni Vatnsdals í mkv. 1:5.000.
 - Teikning 5. Vegagerðin (2012): Langsnið af Húnavallaleið, mkv. 1:5.000, 5 stk.

3 Almennt

Frumdrögin miðast við að stytta núverandi Hringveg milli Þings í þáverandi Húnavatnshreppi og Langadals í Blönduósbæ um 13,8 km en þessi tvö sveitarfélög, Húnavatnshreppur og Blönduósbær, sameinuðust í eitt sveitarfélag í apríl 2022, og hlaut hið sameinað sveitarfélag nafnið Húnabyggð.

Nýr vegur myndi liggja til norðausturs út frá núverandi Hringvegi við Brekkukot í Þingi, yfir Giljá og áfram til austurs, um 1,6 km norðan Húnavalla. Þá áfram austur um jarðirnar Orrastaði og Hamrakot, yfir Fremri-Laxá og þveraði Svínvetningabraut við Hafratjörn nærri landamerkjum Tinda og Kagaðarhóls. Þaðan lægi veglínin í langri beygju til suðausturs, þveraði Blöndu við Mjósund og tengdist núverandi Hringvegi í Langadal skammt sunnan við býlið Skriðuland.

Lengd nýs vegar yrði um 16,8 km, þar af yrðu um 14,9 km í Húnavatnshreppi vestan Blöndu og 1,9 km í Blönduósbæ.

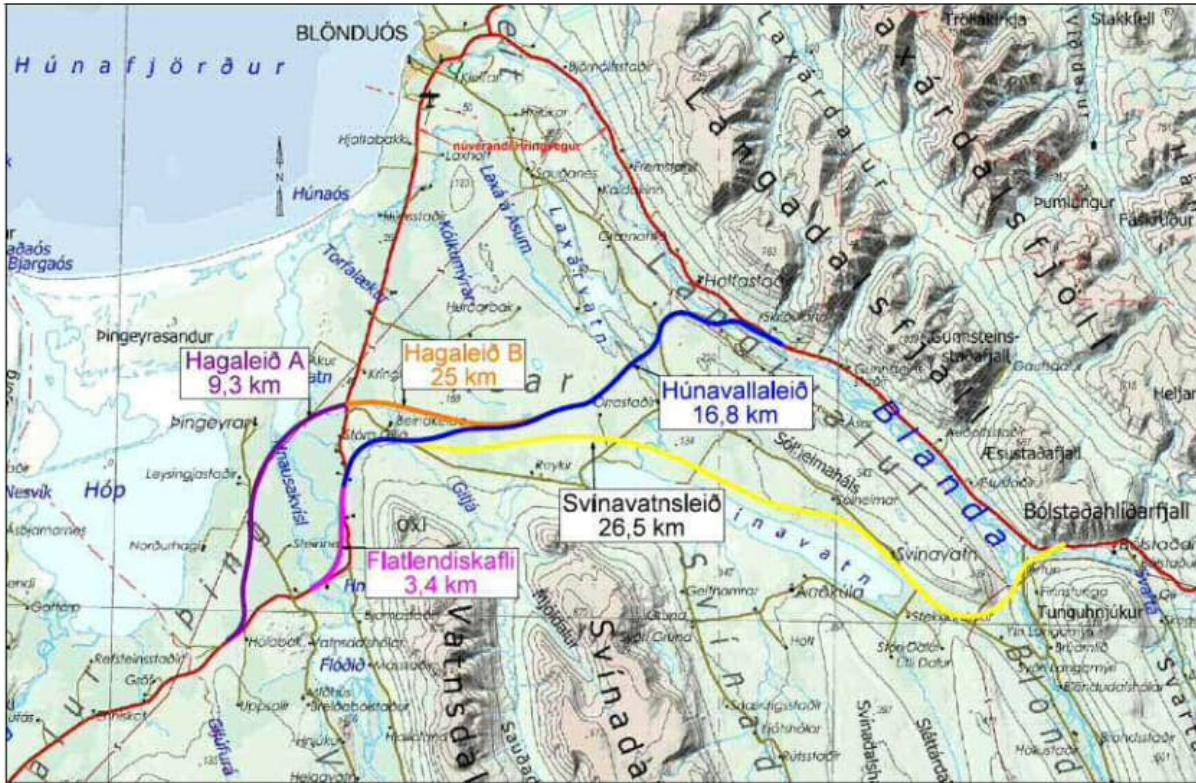
Í frumdrögunum stendur að samkvæmt veggagnabanka Vegagerðarinnar sé núverandi Hringvegur, frá Brekkukoti í Þingi um Blönduós og að vegamótum Hringvegjar (1) og Skagastrandarvegjar (74), misbreiður eða milli 7,0 - 8,5 m. Samt sem áður flokkast vegurinn í vegaskrá Vegagerðarinnar sem stofnvegur af vegtegund C9, sem er 9 m breiður vegur með 7 m breiðri akbraut. Vegkaflinn í Langadal er einn sá mjósti og minnst í samræmi við nútímakröfur á leiðinni Akureyri – Reykjavík.

4 Leiðaval

Í frumdrögunum er fjallað um fimm mismunandi valkosti en valið var að vinna einungis áfram með Húnavallaleið.



	Núverandi vegur	Nýr vegur	Stytting
Húnavallaleið	30,6 km	16,8 km	13,8 km
Svinavatsleið	41,9 km	26,5 km	15,4 km
Hagaleið A (að Hringvegi norðan Reykjabrautar)	10,0 km	9,3 km	0,7 km
Hagaleið B (tengist Húnavallaleið við Torfavatn)	37,8 km	25,0 km	12,8 km
Flatlendiskafli (viðbót við Húnavallaleið)	3,8 km	3,4 km	0,3 km



Mynd 2 Þeir veglínukostir sem skoðaðir voru m.t.t. styttingar þjóðvega.

4.1 Umferð

4.1.1 Greining og flokkun umferðar

Upplýsingar um greiningu og flokkun umferðar eru fengin af vef Vegagerðarinnar.

Umferðarkönnun var gerð á Hringvegi við Reykjabraut í september 2011 og byggir áætlun um umferð um Húnavallaleið á henni en einnig var stuðst við framreikning skv. stuðlum landsspár Vegagerðarinnar frá 2022-2070. Meðalhluftfall þungra bifreiða er áætlað um 10%.

Í frumdrögum var áætlað að um 650 ökutæki/sólarhring færu um Húnavallaleið. Umferð á þjóðveginum á þessu svæði hefur vaxið um 62% frá 2011 til 2024. Ef spáin um umferð um Húnavallaleið er hækkuð til samræmist má gera ráð fyrir að um 1.055 ökutæki/sólarhring færu um Húnavallaleið í dag, ef hún væri til staðar.

Tafla 1 sýnir umferðarspá fyrir umferð eftir 20 ár, þ.e. árið 2044². Á þjóðveginum er notað vegið meðaltal umferðar á köflum k8, k9, m1 og m2 2024. Mynd 5 sýnir kaflaskiptinguna. Blönduós er undanskilið þar sem þar er talsvert meiri umferð sökum innanbæjarumferðar.

Í frumdrögum 2012 var áætlað að árið 2041 yrði gegnumstreymisumferðin í gengum Blönduós 1.855 ökutæki/sólarhring án Húnavallaleiðar. Að teknu tilliti til 62% umferðarukningar frá 2011 til 2014 og

² Miðað er við efra gildi líklegustu spár 2044



uppfærðri landsspá má gera ráð fyrir að 2.557 ökutæki/sólarhring fari í gegnum Blönduós 2044 sem er 38% meiri umferð en fyrri greining gerði ráð fyrir að yrði 2041. Það er því fyrirséð mjög aukið álag á gatnakerfi Blönduóss, vegna gegnumstreymisumferðar, í framtíðinni með tilheyrandi slyshættu sem aukin umferð veldur.

Tafla 1 Umferðarspá fyrir Húnavallaleið og umferð á þjóðvegnum með og án Húnavallaleiðar

Ár	Hringvegur án Húnavallaleiðar		Hringvegur með Húnavallaleið		Húnavallaleið	
	2024	2044	2024	2044	2024	2044
ÁDU	1.742	2.665	688	1.052	1.055	1.614

4.2 Veglínan

4.2.1 Lóðrétt lega

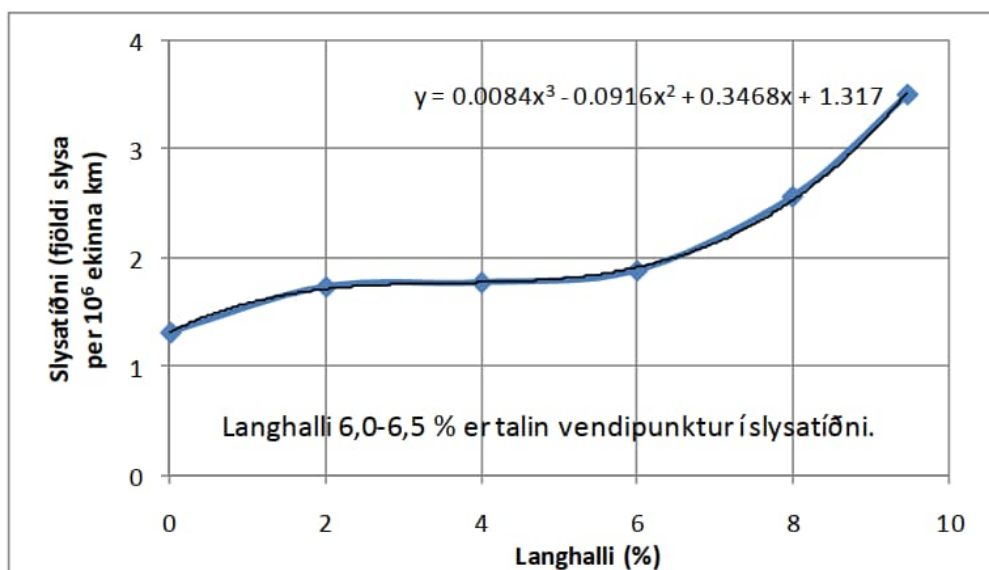
Textinn í kafla 4.2.1 er tekinn úr greinargerð um umferðaröryggi Húnavallaleiðar frá 2011. Hönnun hefur ekki breyst frá 2011 og engar nýjar rannsóknir hafa verið gerðar hér á landi og á því þessi texti enn við.

Í greinargerðinni segir að venjulega borgi sig ekki að leggja vegi með það litlum langhalla að allir bílar geti farið um á sama hraða. Hins vegar er nauðsynlegt að setja efri mörk á langhallann og hversu langir vegkaflar með hámarkshalla megi vera.

Í fræðiritum kemur þrúfaldlega fram að rétt sé að lágmarka langhalla vegar eins og kostur er. Þetta skal gert með hliðsjón af umferðaröryggi, svo og kostnaði umferðarinnar og kostnaði vegna viðhalds vegarins, einnig með hliðsjón af orkunýtingu, lágmarkun mengunar o.fl. þátta.

Rannsóknir á umferðarslysum sýna að 6,0-6,5% langhalla er nokkurs konar vendipunktur og meiri langhalla hefur í för með sér mjög aukna slysatíðni, sjá Mynd 3. Þannig vex slyshætta um 25% frá 6,5% langhalla í 8% og um önnur 25% frá 8% í 9% langhalla. Slysarannsóknir á tveggja akreina vegum í dreifbýli leiða í ljós að langhalla innan við 6,5% hefur lítil áhrif á slysatíðnina en langhalla umfram 6,5% veldur snöggri og sívaxandi aukningu á slysatíðninni.

Mun hærri slysatíðni er undan brekku en upp hana. Hæðarþogar hafa samt sem áður lítil áhrif á slysatíðnina, ef nægjanleg eða hæfileg stöðvunarsjónlengd er til staðar.



Mynd 3 Samhengi langhalla og slysatíðni. Mynd úr greinargerð um umferðaröryggi Húnavallaleiðar, 2011

4.2.1.1 Leiðir og halli

Reynslan sýnir að vegir með langhalla milli 0 og ± 2 % eru sýnu öruggastir. Mesti langhalla á Húnavallaleið, er 6,0% á mjög stuttum kafla, annars er mesti halli 4,8%. Mesti langhalla á núverandi vegi er liðlega 8,3%, en sá kafla er þó mjög stuttur en kafla með langhalla 6,91% er um 220 m langur. Mesti leyfði langhalla á vegtegundum B og C, samkvæmt veghönnunarreglunum, við hönnunarhraða 90 km/klst er 7,0 %.

4.2.1.2 Þverhalli

Af öryggisástæðum er nauðsynlegt er að halla vegyfirborði. Tryggja þarf að vatn sitji ekki á yfirborðinu því að við þær aðstæður rofnar viðnámið milli hjólbarða og vegyfirborðs og ökumenn missa stjórn á ökutækjum sínum.

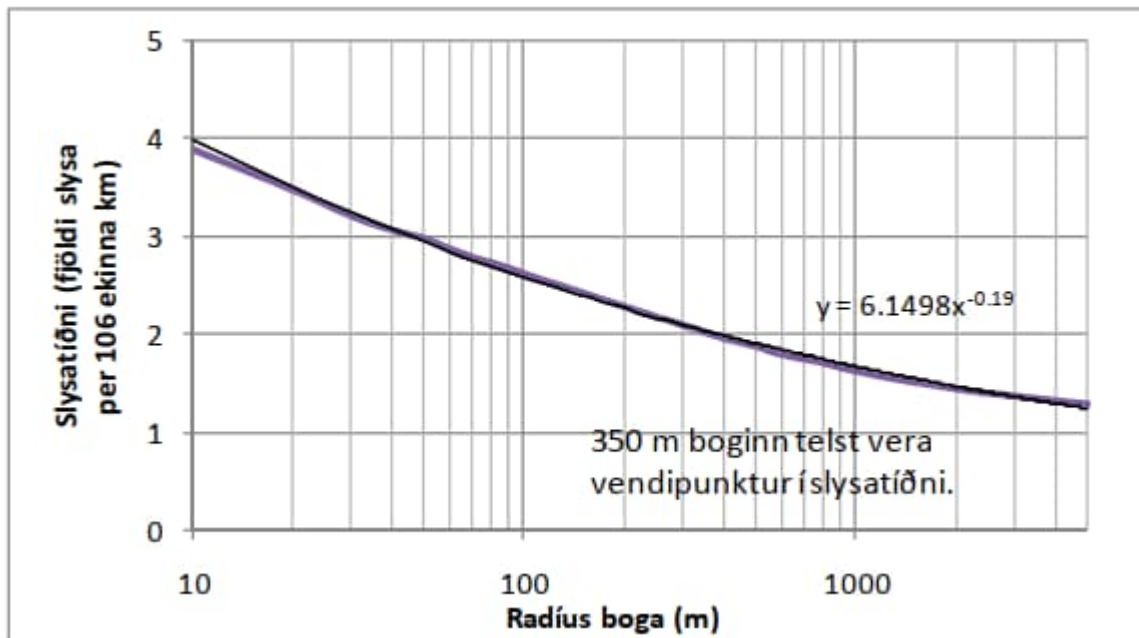
Í beygjum er rétt að halla vegyfirborði inn að miðju beygjunnar til að vinna á móti áhrifum tregðukrafta. Þverhalli þarf að aukast með auknum ökuhraða og krappari beygjum.

Í veghönnun er talað um hugtakið sniðhalla (resulting gradient) en sniðhalli er „vektorísk“ summa lang- og þverhalla. Þar sem saman falla brattar brekkur og krappar beygjur, getur sniðhalli því verið ráðandi þáttur í umferðaröryggi viðkomandi vegkafla.

4.2.2 Lárétt lega

Textinn í kafla 4.2.2 er tekinn úr greinargerð um umferðaröryggi Húnavallaleiðar frá 2011. Hönnun hefur ekki breyst frá 2011 og nýjustu rannsóknir styðja þessar niðurstöður. Þessi texti á því enn við.

Mikill fjöldi slysa verður í kröppum beygjum. Bæði slyshætta og alvarleiki slysa minnka með mýkri beygjum. Vegköflum, þar sem beygjur eru með radíus minni en 200 m, fylgir að minnsta kosti tvöföld slysatíðni í samanburði við vegkafla, þar sem beygjur eru með radíus 400 m eða stærri. Radíus 350 m í beygjum er vendipunktur hvað slysatíðni varðar. Við stækkun radíuss í beygjum umfram 350 m verður tiltölulega lítil lækkun í slysatíðni. Sjá Mynd 4.



Mynd 4 Mynd úr greinargerð um umferðaröryggi Húnavallaleiðar, 2011

Reynslan sýnir að mjúkir sveigðir vegferlar, lagðir með tengiferlum og bogum þar sem CCR (curvature change ratio) ≤ 180 gon/km ($R > 350$ m) (gon eru nýgráður) leiða til lágrar slysatíðni. Slíkir vegferlar eru jafnan flokkaðir sem „góð“ hönnun. Meðalgildi á CCR í núverandi veglínunni er 29,3 gon/km en 29,7



gon/km á Húnavallaleið. Báðar veglínurnar falla undir „góða“ hönnun sé litið á þær í heild og sambærilegar hvað beygjubreytingar ræðir.

Reynslan sýnir og að slysatíðni á vegköflum þar sem $180 < \text{CCRS}$ (curvature change ratio for a single curve) < 360 gon/km ($175 < R < 350$ m) leiða til a.m.k. tvöfaldrar þeirri slysatíðni sem fylgir góðri hönnun, sbr. umfjöllun hér að ofan. Vegferlar með þessum eiginleikum eru flokkaðir sem „sæmileg“ (fair) hönnun. CCRS á núverandi vegi fer í 9 beygjum yfir 100 og 3 beygjum töluvert yfir 180, en hæsta CCRS á Húnavallaleið er 106 gon/km og er það eina beygjan á þeirri leið sem er yfir 100 gon/km.

Sé vegur á annað borð sveigður, verður lítil aukning í slysatíðni við krappar beygjur svo fremi sem gætt sé að því að stærðarhlutfall aðliggjandi boga sé innan marka. Sé vegur hins vegar tiltölulega beinn eða með mjúkum beygjum verður einstök kröpp beygja á slíkum kafla ákaflega hættuleg.

Þetta á ekki víða við á umræddum kafla á núverandi Hringvegi, en sérstaka athygli vekja þó mörg óhöpp á kafla við Breiðavað þar sem er 800 m langur beinn kafli með $R = 610$ m boga annars vegar og $R = 800$ m boga hins vegar. Þar að auki er einn brattasti kafli vegarins (6,9%) á beina kaflanum og við enda beina kaflans í 610 m planboganum er krappasti háboginn á leiðinni $R = 1.750^3$ m sem svarar til tæplega 70 km/klst hönnunarhraða.

Þá eru við Geitaskarð planbogar $R = 750$, $R = 350$, $R = 400$ og $R = 1.250$ m með stuttum beinum köflum á milli og liggur þessi samsetning boga á mörkum óæskilegrar og nothæfrar samsetningar. Þar að auki er samsetning beinnar línu og boga með $R < 600$ óæskileg.

Viðbót 2025: Á síðustu 11 árum hafa ekki orðið mörg slys við Geitaskarð sem rekja má til veglínunnar. Öll slysin eru án meiðsla og í 6 af 7 slysum var ekið á dýr á akbraut.

Minnsti radíus á Húnavallaleið er 600 m.

4.2.3 Sjónlengdir

Textinn í kafla 4.2.3 er tekinn úr greinargerð um umferðaröryggi Húnavallaleiðar frá 2011.

Ekkert atriði hefur eins mikil áhrif á umferðaröryggi og sjónlengdir. Nauðsynlegt er að tryggja stöðvunarsjónlengd í rúmvegferlinum, það er þeim vegferli, sem ákvarðast af bæði lá- og lóðréttum vegferli. Stöðvunarsjónlengdir á Húnavallaleið uppfylla kröfur í veghönnunarreglum, en svo er ekki á núverandi vegi og dæmi eru um að sjónlengdir þar séu vel undir kröfum. Við enda slysaflans við Breiðavað, sem getið er um í kaflanum hér að framan, eru stystu sjónlengdirnar á þeim hluta núverandi Hringvegar, sem hér er til umfjöllunar. Þessar stuttu sjónlengdir eru algjörlega ósættanlegar og uppfylla ekki kröfur fyrir sjónlengdir á stofnbraut í dreifbýli.

4.2.4 Samantekt

Eins og sjá má í umfjölluninni hér að framan er Húnavallaleið verulega betri en núverandi leið í öllum aðalatriðum hvað varðar lárétta og lóðrétta legu og sjónlengdir.

4.3 Slysatíðni

4.3.1 Núverandi ástand slysatíðni

Slysatíðni á ákveðnum vegi eða vegkafla er skilgreind sem fjöldi slysa per milljón ekinna kílómetra á þeim vegi.

Meðalslysatíðni á árunum 2020-2024 var skoðuð á þeim köflum á Hringveginum sem Húnavallaleið fer fram hjá. Mynd 5 sýnir kaflaskiptinguna fyrir skoðun á slysatíðni Hringvegarins. Þessi kaflaskipting er eftir kerfi Vegagerðarinnar. K8 er mjög langur 11,4 km, frá Reykjabraut að Gljúfurá. Var því bara skoðaður kaflinn frá Reykjabraut að byrjun Húnavallaleiðar (mitt á milli bæanna Brekku og Axar). Mynd 6 sýnir hvar slysin gerast og alvarleika þeirra.

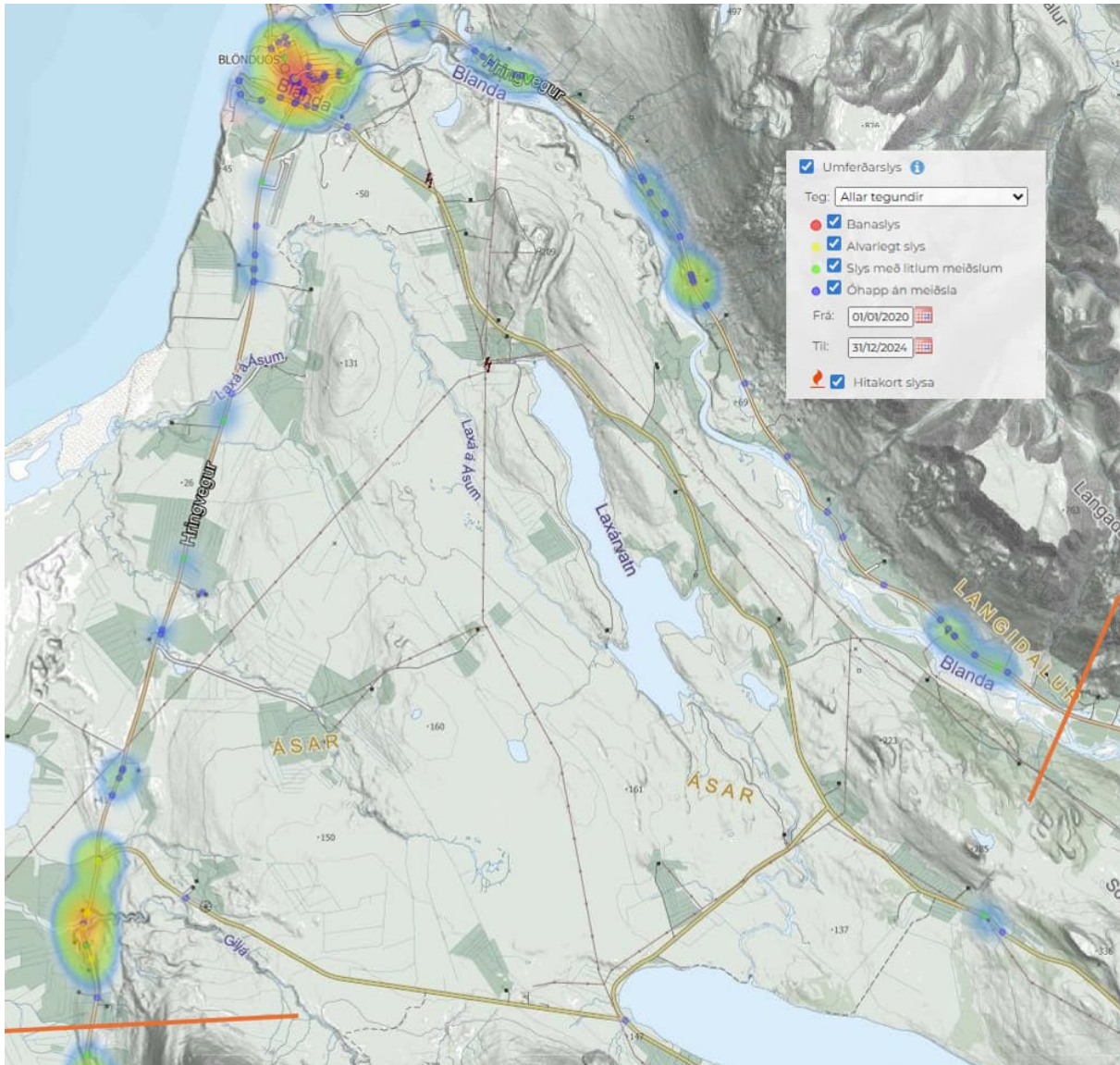
³ Lágmarkshábogi, samkvæmt Veghönnunarreglum, er 4500 m fyrir vegtegund C í dreifbýli og hönnunarhraða 90 km/h en 6700 m verði hönnunarhraðinn 100 km/klst



Neðri hluti Langadals er sá vegur sem er einn sá mjósti og minnst í samræmi við nútímakröfur á leiðinni Akureyri – Reykjavík. Áður fyrr lágu vegir um bæjarhlaðið á bæjum og klufu oft á milli íbúðarhúss og útihúsa. Búið er að færa helstu vegi af bæjarhlöðum með örfáum undantekningum. Ein er Fagranes í Langadal. Með framkvæmdinni færi þjóðvegur 1 ekki lengur milli húsa í Fagranesi þótt þar lægi áfram vegur.



Mynd 5 Kaflasskipting hringvegarins



Mynd 6 Slys 2020-2024. Litafletir á mynd⁴ sýna hvar flest og/eða alvarlegustu slysin verða. Rauðar línur sýna hvar Húnavallaleið byrjar/endar.

Þjóðvegir í dreifbýli

Á árunum 2020-2024 eru 58 slys skráð á núverandi Hringvegi milli Brekkukots og Skriðulands (utan Blönduóss), flest með eignatjóni eingöngu (45). Þá eru 8 slys með minni háttar meiðslum og 5 með meiri háttar meiðslum. Eins og sjá má í Tafla 2 er það vegkaflinn frá vegamótum Hringvegar við Skagastrandarveg að Hvammi í Langadal (1-m²) þar sem langflest slys verða. Um er að ræða 14,07 km langan kafla.

Kaflinn sunnan Reykjabrautar er með hæstu slysatíðnina en eins og sjá má í Tafla 2 eru talsvert mörg slys á þessum kafla en 10 slys urðu þar á þessu 5 ára tímabili. Þar af voru 5 með alvarlegum meiðslum og tvö með litlum meiðslum. Í þessum slysum slösuðust 18 manns. Þrjú slys voru án meiðsla. Um er að ræða 2 km langan kafla.

Þrjú slys án meiðsla urðu við vegamótin við Skagastrandarveg en þeim hefur nýlega verið lokað og vegamót við Þverárfjallsveg komið í þeirra stað. Engin slys hafa orðið við þau.

⁴ Mynd sótt á vef samgöngustofu. <https://www.map.is/samgongustofa/#>



Meðalslysatiðnin fyrir allan kaflann í heild sinni er 0,72 slys/10⁶ ekinna km. Meðal slysatiðni á þjóðvegum í dreifbýli fyrir landið allt 2020-2024 er 0,55⁵ slys/10⁶ ekinna km. Slysatiðni vegkaflans sem er til skoðunar er því talsvert yfir slysatiðni á landinu með slysatiðnihlutfallið⁶ 1,31 en allir kaflarnir, nema m1, eru yfir landsmeðaltalinu.

Tafla 2 Meðalslysatiðni 2020-2024 á völdum köflum þjóðvegarsins. Þéttbýli Blönduós er ekki með í þessari töflu. Landsmeðaltal slysatiðni á þjóðvegum í dreifbýli er 0,55.

2020-2024					Fjöldi slysa	Eknir þús. km	Slysatiðni Slys/10 ⁶ ekinna km
1	k8	Hringvegur	Reykjabraut (724-01)	Sunnan Brekkukots	10	7.273	1,37
1	k9	Hringvegur	Reykjabraut (724-01)	Svínvetningabraut (731-01)	14	37.883	0,37
1	m1	Hringvegur	Blönduós, Efstabraut	Skagastrandarvegur (74-01)	2	3.770	0,53
1	m2	Hringvegur	Skagastrandarvegur (74-01)	Hvammsvegur (7378-01)	32	31.783	1,01
Allir kaflar til samans:					58	80.709	0,72

Blönduós, þjóðvegur í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðis

Kaflinn í gegnum Blönduós flokkast sem þjóðvegur í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðis. Þar urðu 8 slys á tímabilinu, öll án meiðsla. Meðalslysatiðnin á tímabilinu er 2,03 slys/10⁶ ekinna km. Meðal slysatiðni á landinu á þjóðvegum í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðisins er 1,14 slys/10⁶ ekinna km. Slysatiðnihlutfallið er því 1,78 sem sýnir að slysatiðnin á Blönduósi er talsvert yfir landsmeðaltalinu.

Tafla 3 Meðalslysatiðni 2020-2024 á Blönduósi

Meðaltal 2020-2024					Fjöldi slysa	Eknir þús. km	Slysatiðni Slys/10 ⁶ ekinna km
1	m0	Hringvegur	Svínvetningabraut (731-01)	Blönduós, Efstabraut	8	3939	2,03

4.3.2 Áhrif styttingar á slysfjölda

Þegar fjallað er um slysatiðni á einhverri leið miðað við eina kílómetra er augljóst að við óbreytta slysatiðni og umferð fækkar slysum ef leiðin styttest. Við styttingu Hringvegur um Húnavallaleið fækkar eknum kílómetrum og því ætti slysum að fækka að sama skapi. Með óbreyttum vegi, óbreyttri slysatiðni (0,72) og umferðaraukningu í samræmi við landsspá Vegagerðarinnar⁷ má gera ráð fyrir 331 slysum á Hringvegi (Brekukot-Skriðuland, án Blönduós) næstu 20 árin. Sá kafla er 30,7 km langur og áætluð lengd Húnavallaleiðar er 17,2 km. Ef Húnavallaleið er farin er styttingin því um 13,5 km.

Eins og fram kemur í kafla 4.1.1 má gera ráð fyrir því að um 1.055 ökutæki á sólarhring (1.055 ÁDU) muni aka Húnavallaleið ef hún væri í boði í dag.

Umferð um núverandi veg yrði að sama skapi 1.055 ÁDU minni en nú er á hverjum vegkafla á leiðinni Brekkukot-Skriðuland. Vegið meðaltal umferðar á kaflanum Brekkukot-Skriðuland (án Blönduóss) er 1.742 ÁDU 2024 án Húnavallaleiðar.

⁵ Upplýsingar fengnar í tölvupósti frá Vegagerðinni

⁶ Slysatiðni á viðkomandi kafla deilt með meðalslysatiðni þjóðvega í sama hópi, hér þjóðvega í dreifbýli.

⁷ Spá um þróun heildaraksturs á þjóðvegakerfinu 2022-2070. <https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/gagnasafn/umferdartolur/umferdarspar/spa-um-throun-heildaraksturs-a-thjodvegakerfinu-2022-2070>



Með sömu slysatíðni og nú er á Hringvegi (Brekukot-Skriðuland) má gera ráð fyrir að slysfjöldi þar næstu 20 árin verði 130 eftir opnun Húnavallaleiðar og 118 slys á Húnavallaleið. Slys á báðum vegum yrðu þá alls 248 sem er fækkun um 83 slys (331-248) miðað við óbreytt ástand.

Þar sem þéttbýli er mjög frábrugðið þjóðvegum var Blönduós skoðað sér. Ef slysatíðnin helst óbreytt á Blönduósi, 2,03 slys/10⁶ ekinna km, má áætla að 44 slys verði á Blönduósi 2044 án Húnavallaleiðar en 27 með Húnavallaleið.

Í heildina fækkar slysum því um 100 slys á 20 árum með Húnavallaleið.

Tafla 4 Áhrif styttingar á slysfjölda

	Án Húnavallaleiðar		Með Húnavallaleið		Húnavallaleið	
Ár	2024	2044	2024	2044	2024	2044
ÁDU	1.742	2.665	688	1.052	1055	1614
Þjóðvegir, slys á ári	13	20	5	8	5	8
Blönduós, slys á ári	2	3	1	2		
Samtal slys	15	23	6	10	5	8
Fjöldi slysa á 20 árum miðað við núverand slysatíðni						
Þjóðvegir, 0,72		331		130		118
Blönduós, 2,03		44		27		
Samtal slys á 20 árum		375		157		118
Samtals með Húnavallaleið á 20 árum						275

4.3.3 Áhrif bættrar legu á slysatíðni

Eins og leitt er líkum að hér að framan ætti slysatíðni að lækka verulega á Húnavallaleið, frá því sem er á núverandi vegi, með minni langhalla og stærri planbogum, auk þess sem tengingar verða færri sem enn eykur öryggið. Næðist sá árangur að slysatíðni á Húnavallaleið yrði álíka og meðalslysatíðnin á þjóðvegum í dreifbýli, 0,55, má gera ráð fyrir 90 slysum þar á 20 árum, eða viðbótarfækkun um 28 slys. Samtals gæti fækkun á slysum á næstu 20 árum orðið alls 220 eða um 11 slys/ári. Til viðbótar við þessa fækkun slysa má einnig gera ráð fyrir að með vandaðri hönnun og frágangi megi ná slysatíðninni á nýja vegkaflanum enn þá neðar en landsmeðaltalið.

5 Vegamót og tengingar

Núverandi Hringvegur, milli Þings og Langadals, liggur meðfram fjölda býla auk þess hann fer um þéttbýlið Blönduós. Skv. frumdrögunum eru vegamót og veltengingar við hann a.m.k. 23 talsins, eingöngu er um að ræða T-vegamót. Að auki eru a.m.k. 24 tengingar inn á tún, flestar í Langadal. Ekki liggja fyrir upplýsingar um fjölda tenginga að veiðistöðum.

Þá eru vegamót og veltengingar innan þéttbýlisins Blönduóss um 10 talsins.

Á Húnavallaleið yrðu veltengingarnar 8-9.

Af þeim 66 slysum sem gerðust á tímabilinu 2020-2024 voru 7 þeirra á gatnamótum, þar af 2 í þéttbýlinu Blönduósi.

Eitt slyssanna var með litlum meiðslum, hin slyssanna voru án meiðsla.

Tvennt veldur mestu um slys á vegamótum. Annars vegar skerast leiðir ökutækja og hins vegar er jafnan mikill hraðamunur. Vegna seinni ástæðunnar eru óhöpp sem verða vegna vegamóta oft skráð til hliðar við vegamótin, jafnvel allt að 500 m frá þeim. Stakar tengingar að sveitabæjum eru oft hættulegri í



þeim tilvikum enda liggur leiðin stundum af bæ á næsta bæ og þá oft á mun hægari ferð en langferðaumferðin. Mikill hraðamunur skapar framúrakstursþörf en tengingar draga úr möguleikum á framúrakstri. Árekstrum á vegmótum/tengingum fylgja oft alvarlegustu slysin og er þá ekið á hlið bifreiðar, sem kemur inn á aðalveginn, en einnig eru þar oft aftanákeyrslur og útafakstur sem líka geta valdið alvarlegum slysum. Heimreiðar eru oft minna áberandi en vegamót og því erfiðara að vara sig á þeim. Við mat eða rýni á umferðaröryggi, hvort heldur er um nýja vegi eða lagfæringar eldri vega að fást, er ætíð litið til fjölda og þéttleika vegamóta og lagt til að leggja hliðarvegi ef vegamót eru fleiri en heimilt er skv. veghönnunarreglum.

Með fækkun tenginga úr 29 á Hringvegi í 8-9 á Húnavallaleið er því eftir töluverðu að slægjast og má gera ráð fyrir lækkingu á slysatíðni vegna þess þó ekki sé á þessu stigi hægt að leggja á það tölulegt mat.

6 Hraði

Hámarkshraði er allsstaðar 90 km/klst nema í gegnum Blönduós þar sem hámarkshraðinn er 50 km/klst. Vegurinn er allur lagður klæðingu. Gert er ráð fyrir að hámarkshraði á Húnavallaleið verði 90 km/klst.

7 Skipulag, veðurfar og náttúruvá

7.1 Skipulag

Húnabyggð var áður tvö sveitarfélög sem var sameinað í eitt árið 2022. Verið er að vinna að aðalskipulagi Húnabyggðar 2025-2027. Árið 2024 var gerð skipulagslýsing og skv. henni átti að liggja fyrir nýtt aðalskipulag í auglýsingu sep-okt 2025 en það hefur ekki enn verið gert (skrifað í des. 2025). Húnavallaleið er ekki í gildandi aðalskipulagi Húnavatnshrepps og Blönduósbæjar og er ekki minnst á hana í skipulagslýsingunni fyrir nýja aðalskipulagið.

7.2 Veðurfar

Í frumdrögunum kemur fram að á núverandi vegi milli Brekkukots og Skriðulands sé það fremur *veðurhæð* en ófærð sem hefur áhrif á umferð. Í hvössum norðaustanáttum getur orðið mikill veðurhamur í Langadal, sérstaklega á kaflanum frá vegamótum Hringvegjar og Skagastrandarvegjar og að Fremstagili. Í slíkum veðrum er algengt að umferðarflæði færast af núverandi Hringvegi í Langadal yfir á Svínvetningabraut (731) og Reykjabraut (724). Ekki fundust nýlegar upplýsingar til að staðfesta að þetta ætti enn við.

Þá eru tveir stuttir kaflar; annars vegar undir Vatnsdalsfjalli við Öxl, hins vegar á Reykjabraut suðaustan Beinakeldu, varasamir í hvössum sunnanáttum.

Frekari athuganir þarf að gera á snjóalögum og vindasömum köflum ef af framkvæmdum verður.

7.3 Náttúruvá

Eftirfarandi upplýsingar eru teknar úr frumdrögunum.

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruafllanna, snögg og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns.

Samkvæmt áhættuskoðun almannavarna (2011) er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Húnavatnsleiðar einhver hættu á aurskriðum úr austanverðu Vatnsdalsfjalli og í Langadal. Þá féll snjóflóð við Skriðuland 100 m frá bænum árið 1995 og í Aðalskipulagi Húnavatnshrepps 2010-2022 eru Langadalsfjöll, norðaustan fyrirhugaðrar Húnavallaleiðar, skilgreind sem ofanflóðasvæði. Í Aðalskipulagi Blönduósbæjar 2010-2030 eru Langadalsfjöll frá Breiðavaði og að Skriðulandi skilgreint sem svæði undir náttúruvá. Svæðið telst hins vegar utan jarðskjálfta- og eldvirknisvæða.



Hvað varðar flóð í ám þá liggja ekki fyrir upplýsingar um flóð í Giljá, þó er vitað um að komið hafi flóð í hana og vegur rofnað þar sem vatnið gróf undan veggjum stálplöturæsis. Fremri Laxá rennur úr Svinavatni en hún hefur dragárþátt. Meðalrennsli árinna er um 4,1 m³/s en í flóðum er algengt að það 4-5 faldist og tífaldist í stærstu flóðunum. Stærstu flóðin eru nær eingöngu í vorleysingum.

Vatnamælingar Veðurstofu Íslands hafa mælt vatnshæð, rennsli og vatnshita í Blöndu við Löngumýri. Fyrir virkjun voru flóð Blöndu aðallega í vorleysingum en stundum komu flóð að vetri. Vegna vatnsmiðlunar í Blöndulóni hefur mjög dregið úr flóðum. Vetrarflóðin eru að mestu horfin og vorflóðin eru úr sögunni en síðsumarflóðin geta komið þegar rennsli verður á yfirfalli miðlunarlóns.

8 Óvarðir vegfarendur

Reynslan sýnir að almennt er ekki heppilegt að blanda saman hraðri aðalvegaumferð og hægari þéttbýlisumferð. Við slíkar aðstæður er umferðaröryggi ábótavant og víða er leitað lausna til að leiða umferðina framhjá þéttbýlinu.

Með því að minnka bílaumferð um Blönduós má gera ráð fyrir því að auðveldar verði fyrir óvarða vegfarendur að komast um og slyshættar minnkar.

9 Niðurstöður

Samkvæmt greinargerðinni um umferðaröryggi frá 2011 eru að baki veghönnunarreglna flestra þjóða, sem sett hafa sér slíkar reglur, jafnan þrenn skilyrði um öryggi:

- Að ná samfellu í hönnun (öryggisskilyrði I)
(e: Achieving design consistency (safety criterion I))
- Að ná samfellu í ökuhraða (öryggisskilyrði II)
(e: Achieving operating speed consistency (safety criterion II))
- Að ná samfellu í akstursafllræði (öryggisskilyrði III)
(e: Achieving driving dynamic consistency (safety criterion III))

Sýnt hefur verið fram á að núverandi Hringvegur um Blönduós milli Brekkukots og Skriðulands uppfyllir ekkert þessara skilyrða sem eðlilegt er að gildi um aðalvegi landsins. Það hefur jafnframt verið sýnt fram á að Húnavallaleið samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar uppfyllir þau öll.

Þó hægt sé að lagfæra núverandi Hringveg og lækka slysatíðnina, þarf að vera hægt að lækka hana niður fyrir 0,26 svo fjöldi slysa verði sambærilegur og með Húnavallaleið. Hvort slíkar lagfæringar séu raunhæfar er allt önnur saga enda mun lægri slysatíðni en meðalslysatíðni á þjóðvegum í dreifbýli 2020-2024: 0,55.

Hvað sem gert yrði er eitt á hreinu og það er sú staðreynd að með auknum akstri, að óbreyttum aðstæðum, fjölgar slysum. Eina raunhæfa leiðin til að fækka umferðarslysum þegar svo er komið er að stytta akstursvegalengdir með nýjum og öruggari vegum.

Niðurstöður sýna að gerð Húnavallaleiðar, samkvæmt fyrirbyggjandi hugmyndum, myndi auka mjög á umferðaröryggi og slysum gæti fækkað um 11 á ári að meðaltali næstu 20 árin eftir byggingu Húnavallaleiðar.

Samkvæmt samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 er eitt helsta lykilsviðfangsefni í samgöngumálum næstu árin að lágmarka slysatíðni í samgöngum og styður þessi framkvæmd því mjög vel við það markmið.



Ísafirði, 13. febrúar 2026.

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Sent í netfangið umsagnir@althingi.is

Efni: Umsögn um tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030. [Þingmál nr. 322 á 157. löggjafarþingi 2025-2026.](#)

Í þeirri umsögn sem hér fer á eftir eru ekki tók á að fjalla um nema nokkur atriði, sem Samgöngufélagið hefur látið sig varða:

Eru þau sem hér segir:

- 1) Gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið í Húnabyggð og Skagafirði
- 2) Almenningsamgöngur á Vestfjörðum a) Samgöngur á landi b) Flug og gerð vegar milli Bíldudals og Dynjandisheiðar c) Breiðafjarðarferjan Baldur
- 3) Ákvörðun um forgangsröðun jarðganga
- 4) Fjármögnun öruggari Reykjanesbrautar

1. Gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið

1.1. Inngangur

Miklu skiptir að akleiðir milli landshluta liggi sem skemmsta leið, séu greiðfærar og öruggar, en hafi þó ekki neikvæð áhrif á umhverfi og samfélag. Margt bendir til að einn augljósasti kostur í þeim efnum hérlendis sé gerð vega svonefnda Húnavallaleið í Húnabyggð í Austur-Húnavatns-sýslu og Vindheimaleið sunnan Varmahlíðar í Skagafirði, en samanlagt **stytta vegir þessar leiðir Hringveginn um allt að 20 km.**

Það er því brýnt að skoða vel kosti þess og galla að ráðast í gerð vega þessar leiðir og að opna á möguleika á gerð þeirra í næstu samgönguáætlun, sem ætlað er að gilda allt til ársins 2040.

Ítrekað skal að gera þykir mega ráð fyrir að umræddir vegir yrðu fjármagnaðir að mestu eða öllu leyti með veggjöldum af þeim sem um þá fara enda arðsemi af gerð veganna mikil. Þyrfti því lítið sem ekkert framlag úr ríkissjóði til að greiða fyrir gerð þeirra.

1.2 Um vegi um Húnavallaleið og Vindheimaleið

Samkvæmt upplýsingum sem Vegagerðin lét Samgöngufélaginu í té á árinu 2024 eru vegir umræddar leiðir og kostnaður við gerð þeirra í stuttu máli sem hér segir, með feitletrun undirritaðs:

„**Húnavallaleið:** Samkvæmt frumdrögum að Húnavallaleið sem unnin voru 2013 er um að ræða um **17 km langan nýjan veg og nýjar brýr á Fremri-Laxá og Blöndu.** 30 m brú á Fremri-Laxá og

140 m brú á Blöndu. Uppreiknuð áætlun frá 2013 stendur í um **4.800 m.kr.** í dag og þarf að taka með fyrirvara.

Vindheimaleið: Um **14 km langur vegur og ný 180-190 m löng brú á Héraðsvötn, 25-30 m löng brú á Svartá.** Það er ekki búið að vinna þá leið jafnlangt og Húnavallaleið á sínum tíma. Uppreiknaðar áætlanir frá 2012 standa í **um 4.400 m.kr.** í dag og þarf að taka með fyrirvara.“

Kort sem sýnir mögulega legu Húnavallaleiðar og Vindheimaleiðar



- Bláa línan t.v. sýnir Húnavallaleið, sem er um 17 km og liggur um svonefnda Ása og Bakása milli Þings og Langadals. Við gerð hennar styttist akleiðin milli Reykjavíkur og Akureyrar um 14 km.
- Bláa línan t.h. sýnir Vindheimaleið, sem er um 14 km og liggur um Efribýggð og Vindheimamela milli Vatnsskarðs og Blönduhlíðar. Við gerð hennar styttist akleiðin milli Reykjavíkur og Akureyrar um allt að 6 km.

1.3 Ávinningur:

1.3.A Vegstytting

Með þessum nýju vegum styttist leiðin um annars vegar 14 km um Húnavallaleið og hins vegar um allt að 6 km um Vindheimaleið og hvergi er farið í gegn um þéttbýli með töfum, óþægindum og skertu umferðaröryggi sem því getur fylgt.

1.3.B Tímasparnaður

Tímasparnaður sem af þessu hlýst miðað við góðar aðstæður og lögmæltan hámarkshraða er **um 15 mínútur** (Er þá miðað við að um 17 km af leiðunum sé ekið á 90 km/hraða á klst en 1,5 km í gegn um þéttbýli á báðum stöðum eða samtals 3 km á um 50 km/klst hraða. Það tekur 13 mínútur og 20 sek. að aka 17 km á 90 km/klst og 3 mín. og 36 sek. að aka 3 km á 50 km/klst eða samtals 14 mín og 56 sek. eða um 15 mínútur.

1.3.C Umferðaröryggi

Í nýjum skýrslum um mat á umferðaröryggi annars vegar nýs vegar um Húnavallaleið (sjá skýrslu [hér](#)) og Vindheimaleið (sjá skýrslu [hér](#)) og hins vegar óbreyttar veglínur, **sem Verkfræðistofan Verkís hf. vann fyrir Samgöngufélagið** og eru dagsettar í desember 2025,

segir að í viðmiðum að baki veghönnunarreglum flestra þjóða, sem sett hafa sér slíkar reglur, séu jafnan þrenn skilyrði um öryggi:

- Að ná samfelli í hönnun (öryggisskilyrði I)
- Að ná samfelli í ökuhraða (öryggisskilyrði II)
- Að ná samfelli í akstursafþræði (öryggisskilyrði III)

Um Húnavallaleið segir síðan (með feitletrun undirritaðs):

„Sýnt hefur verið fram á að núverandi Hringvegur um Blönduós milli Brekkukots og Skriðulands uppfyllir ekkert þessara skilyrða sem eðlilegt er að gildi um aðalvegi landsins. Það hefur jafnframt verið sýnt fram á að Húnavallaleið samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar uppfyllir þau öll.

Þó hægt sé að lagfæra núverandi Hringveg og lækka slysatíðnina, þarf að vera hægt að lækka hana niður fyrir 0,26 svo fjöldi slysa verði sambærilegur og með Húnavallaleið. Hvort slíkar lagfæringar séu raunhæfar er allt önnur saga enda mun lægri slysatíðni en meðalslysatíðni á þjóðvegum í dreifbýli 2020-2024: 0,55.

Hvað sem gert yrði er eitt á hreinu og það er sú staðreynd að með auknum akstri, að óbreyttum aðstæðum, fjölgar slysum. Eina raunhæfa leiðin til að fækka umferðarslysum þegar svo er komið er að stytta akstursvegalengdir með nýjum og öruggari vegum.

Niðurstöður sýna að gerð Húnavallaleiðar, samkvæmt fyrirliggjandi hugmyndum, myndi auka mjög á umferðaröryggi og slysum gæti fækkað um 11 á ári að meðaltali næstu 20 árin eftir byggingu Húnavallaleiðar. Samkvæmt samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 er eitt helsta lykilsviðfangsefni í samgöngumálum næstu árin að lágmarka slysatíðni í samgöngum og styður þessi framkvæmd því mjög vel við það markmið.“

Um Vindheimaleið segir (með feitletrun undirritaðs):

„Sýnt hefur verið fram á að núverandi Hringvegur um Varmahlíð milli Víðimels og Sólheimagarða uppfyllir ekkert þessara skilyrða sem eðlilegt er að gildi um aðalvegi landsins. Það hefur jafnframt verið sýnt fram á að Vindheimaleið samkvæmt tillögu Línuhönnunar uppfyllir þau öll.

Til þess að hægt væri að fækka slysum á núverandi hringvegi jafn mikið og hægt er að gera með styttingu leiðarinnar um Vindheimaleið þyrfti slysatíðnin á núverandi Hringvegi að fara niður fyrir 0,3 slysa ekinn.. sem er langt undir landsmeðaltali sem er líklega algjörlega óraunhæft.

Þó hægt sé að lagfæra núverandi Hringveg og lækka slysatíðnina, þarf að vera hægt að lækka hana niður fyrir 0,28 svo fjöldi slysa verði sambærilegur og með Vindheimaleið. Hvort slíkar lagfæringar séu raunhæfar er allt önnur saga enda mun lægri slysatíðni en meðalslysatíðni á þjóðvegum í dreifbýli 2020-2024: 0,55.

Hvað sem gert yrði er eitt á hreinu og það er sú staðreynd að með auknum akstri, að óbreyttum aðstæðum, fjölgar slysum. Eina raunhæfa leiðin til að fækka umferðarslysum þegar svo er komið er að stytta akstursvegalengdir með nýjum og öruggari vegum.

Niðurstöður sýna að lögn Vindheimaleiðar samkvæmt tillögu hennar muni auka mjög á umferðaröryggi og slysum gæti fækkað um 2 á ári að meðaltali næstu 20 árin eftir byggingu Vindheimaleiðar.“

Hér má nálgast umrætt umferðaröryggismat fyrir [Húnavallaleið](#) og hér fyrir [Vindheimaleið](#).

1.3.D Arðsemi (einkaarðsemi)

Í skýrslu Háskólans á Akureyri um samanburð jarðganga á Mið-Austurlandi - Mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun, sem kom út í nóvember 2025 segir um metinn greiðsluvilja umferðar fyrir sparaðan km og sparaðar mínútur :

Tafla 1. Metinn greiðsluvilji umferðar.

Metinn greiðsluvilji minni og stærri bíla	
Greiðsluvilji fólksbíla fyrir sparaðan km	75 kr.
Greiðsluvilji fólksbíla fyrir sparaða mínútu (fyrir sparaða klst.)	75 kr. (4.500 kr.)
Greiðsluvilji þungra bíla (yfir 3,5 tonn) fyrir sparaðan km	224 kr.
Greiðsluvilji þungra bíla (yfir 3,5 tonn) fyrir sparaða mínútu (klst.)	224 kr. (13.440 kr.)

Samkvæmt upplýsingum Vegagerðarinnar í febrúar 2026 var meðalumferð um Langadal austan Svínvetningabrautar og um Vatnsskarð vestan Skagfirðingabrautar árin 2023 og 2024 um 1.500 ökutæki á dag á báðum stöðum bæði árin. Ekki lágu fyrir upplýsingar vegna ársins 2025.

Þykir mega gera ráð fyrir að 2/3 ökutækja sem þarna færu um eða um 1.000 ökutæki nýttu sér vegi hinar nýju leiðir og verður í því sem hér fer á eftir miðað við 900 fólksbíla og 100 þunga bíla (yfir 3,5 tonn).

Samkvæmt þessu er **greiðsluvilji fólksbíla fyrir sparaðan km** 75 kr. x 20 km = 1.500 kr. og **fyrir sparaðar mínútur** 75 kr. X 15 mín 1.125 kr.
Samtals greiðsluvilji fólksbíla á dag er því 2.625 kr.

Miðað við umferð 900 fólksbíla á dag gera þetta 2.362.500 kr. eða á ári 862.312.500 kr.

Greiðsluvilji þungra bíla (yfir 3,5 tonn) á sparaða km 224 kr. x 20 km = 4.480 kr. og **fyrir sparaðar mínútur** 224 kr. x 15 mín 3.360 kr.
Samtals greiðsluvilji þungra bíla á dag er því 7.840 kr.

Miðað við umferð 100 þungra bíla á dag gera þetta 784.000 kr. eða á ári 286.160.000 kr. á ári.

Samtals greiðsluvilji fólksbíla og þungra ökutækja af þeirri styttingu sem um ræðir og miðað við 1.000 bíla umferð að meðaltali á dag **er því á ári 1.148.472500 kr.**

Minnt skal á að akstursgjald ríkisstarfsmanna, sem ákveðið er af [ferðakostnaðarnefnd ríkisins](#), er þegar þetta er ritað 144 kr. á km sem margfaldað með 20 km gera kr. 2.880 kr.

Kílómetrgjald á fólksbíl er þegar þetta er ritað 6,95 kr. = 139 kr. á 20 km.

1.3.E Almennur ávinningur af gerð vegna Húnavallaleið og Vindheimaleið

- Leggja mætti nýja vegi samtals tæplega 31 km, vegi sem styttri leið um 20 km, samkvæmt nýjustu kröfum hvað varðar breidd, sjónlínur, innáakstursleiðir, mögulega malbik í stað klæðningar, vegrið, framúraksturskafla, rými fyrir hjólréiðamenn o.fl., sem ætti að gera að verkum að á þessum leiðum verður viðhaft ítrasta öruggi og þægindi við akstur, en hluti þeirra leiða sem nú þarf að fara samkvæmt fyrirliggjandi mati á umferðaröryggi þeirra standast illa þær kröfur sem gera má til vegna á aðalakeiðum milli landshluta í dag.
- Að því er samfélagslega aukið öryggi að hafa fleiri leiðir að velja um ef önnur leiðin verður torfær vegna t.d. veðurs, slysa eða annarrar vár.
- Þessir mögulegu nýju vegir gætu orðið hluti af umtalsvert bættum vegum á leiðinni milli Reykjavíkur og Akureyrar en uppgefin vegalengd á vef Vegagerðarinnar eru 388 km en nýir vegir stytta hana um um 5,15%. Þá yrðu þeir 31 km af nýjum vegum sem hér um ræðir um 8,15% leiðarinnar.
- Í skýrslu sem unnin var hjá hjá Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri 2021 og nefnist [Mögulegar framkvæmdir í vegagerð á Norðurlandi](#) segir m.a. þetta í tengslum við umfjöllun um Húnavallaleið og Vindheimaleið (sjá bls. 60-64): „Það er ekki nóg með að á nýjan veg flytjist umferð sem þegar er til staðar, hér áætlað 900 ÁDU, heldur aukast samskipti milli fólks þegar það færir nær hvert öðru. Það verða því til ný samskipti sem endurspeglast í nýrri umferð sem verður til vegna vegstyttingarinnar. Aukningin er kölluð orsökun umferð. Vegalengdir ásamt áætlaðri samskiptaaukningu / umferðaraukningu milli valdra staða má sjá í næstu töflum: Sýnist samanlögð samskiptaaukning/umferðaraukning milli Akureyrar og Reykjavíkur 8% og 3 % eða alls 11%.

Tafla 21. Húnavallaleið, vegalengdir og breyting á samskiptum.

	Vegalengd nú (km)	Vegalengd eftir framkvæmd (km)	Samskiptaaukning milli staða
Akureyri - Hvammstangi	202,7	188,9	15%
Akureyri - Reykjavík	387,7	373,9	8%

Tafla 20. Vindheimaleið, vegalengdir og breyting á samskiptum.

	Vegalengd nú (km)	Vegalengd eftir framkvæmd (km)	Samskiptaaukning milli staða
Akureyri - Blönduós	144,3	138,1	9%
Akureyri - Reykjavík	387,7	381,5	3%
Húsavík - Blönduós	219,6	213,4	6%

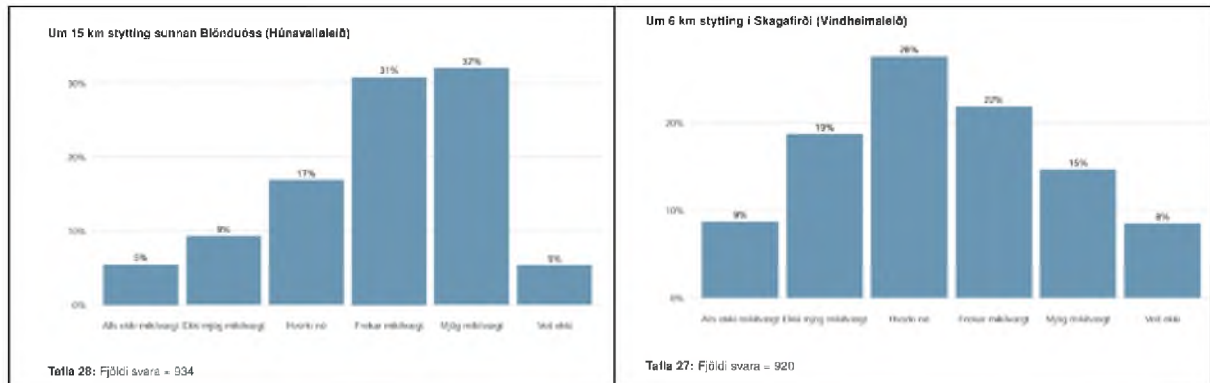
- Það hyllir í gerð Sundabrautar sem ætti að stytta leið um allt að 9 km eftir því við hvaða stað á höfuðborgarsvæðinu er miðað og er leiðin þá komin niður í 359 km.
- Telja má að þær styttingar sem hér um ræðir gætu farið að draga úr notkun flugs milli staðanna.
- Með Húnavallaleið styttest einnig umtalsvert leiðir á traustum og góðum vegum milli nokkurra svæða innan Húnabyggðar og akleiðum sem nú þarf að fara um á malarvegum sem kalla á bundið slitlaga fækkar.

1.4 Afstaða

Mikill vilji virðist standa til að ráðast í gerð Húnavallaleiðar a.m.k. á meðal íbúa á Norðurlandi eystra ef litið er á könnun sem nefnist „[Innviðir á Norðurlandi Eystra](#) - Niðurstöður netkönnunar RHA í september 2022 - Bára Elísabet Dagsdóttir. eru raunar fleiri kannanir sem benda í sömu átt.

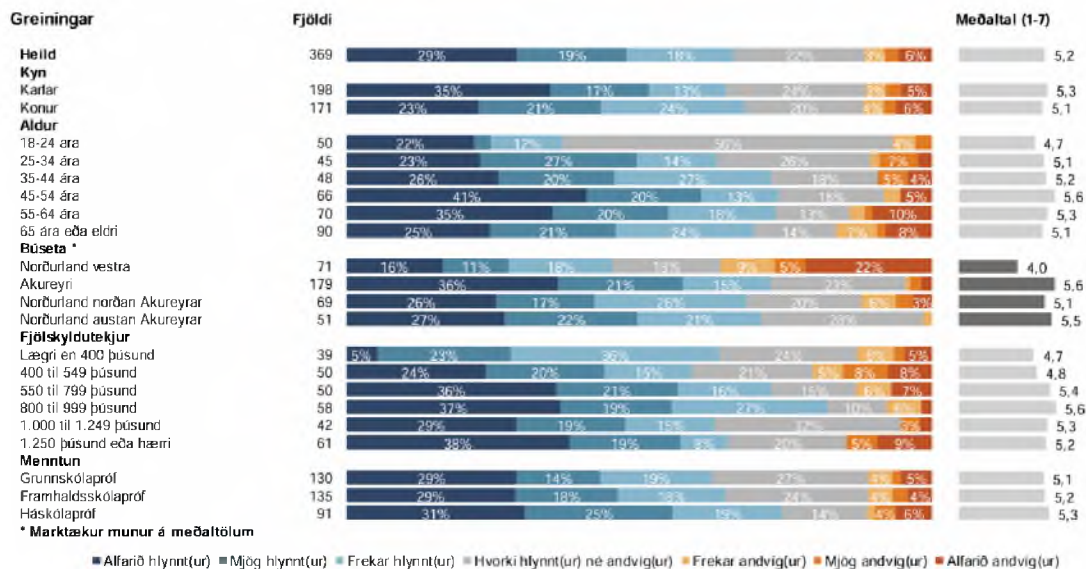
Í RHA könnuninni töldu **63% þeirra sem svöruðu frekar eða mjög mikilvægt** að ráðast í gerð hennar en 14% töldu það ekki eða alls ekki mjög mikilvægt.

Varðandi Vindheimaleið voru nokkru færri eða 37% aðspurðra sem töldu frekar eða mjög mikilvægt að ráðst í gerð hennar en 28% töldu það ekki eða alls ekki mikilvægt. Sjá myndir úr könnuninni hér að neðan:



Í [Gallupkönnun frá árinu 2019](#) sem gerð var fyrir Samgöngufélagið kom fram að 45% **aðspurðra á Norðurlandi vestra** væru alfarið, mjög eða frekar hlynntur gerð Húnavallaleiðar en 36% alfarið, mjög, frekar andvíg. Sjá mynd hér að neðan:

Sp. 2. Hversu hlynntur eða andvígur ert þú gerð vegar, svonefndrar Húnavallaleiðar sunnan Blönduóss sem styttr leiðina milli Norðausturlands og suður- og vesturluta landsins um allt að 14 kílómetra?



Sem sjá má eru 45% íbúa á Norðurlandi vestra alfarið, mjög eða frekar hlynntir gerð vegar um Húnavallaleið en 36% alfarið, mjög eða frekar andvíg. Þar af voru 22% mjög andvíg.

Hér skal nefnt að af hálfu Samgöngufélagsins er áformað að gera könnun um ýmis atriði tengd afstöðu til gerðar vega þessar leiðir, sem og áskoranir um að gert verði ráð fyrir þeim og verða niðurstöður þeirra birtar á Samgönguvefnum, www.samgongur.is, að þeim loknum.

1.5 Þjóðhagsleg arðsemi / Mögulegar tekjur af gerð vega þessar leiðir.

Ekki hefur unnist ráðrúm til að láta kanna þjóðhagslega arðsemi vega þessar leiðir en til eiga að vera eldri kannanir sem upplýsa um það, a.m.k. um Húnavallaleið.

Þó skal bent á áður nefnda skýrslu sem unnin var hjá Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri 2021 og nefnist [Mögulegar framkvæmdir í vegagerð á Norðurlandi](#) þar sem nokkuð er fjallað um þetta.

Að því er varðar áætlaðar tekjur af ökutækjum sem ekið er þessar leiðir báðar og miðað við að meðaltali veggjald að fjárhæð kr. 1.000 kr., (þ.m.t. virðisaukaskattur sem er 12%), af ökutækjum undir 3,5 tonnum en 2.500 kr. af ökutækjum yfir 3,5 tonnum og fjöldi minni ökutækja er 900 á dag en fjöldi þyngri ökutækja 100 gera þetta 900.000 kr. + 250.000 kr. á dag eða 419.750.000 kr. á ári. Ætti það að duga vel til að greiða a.m.k. afborganir af láni til greiðslu stofnkostnaðar við gerð veganna og kostnað við innheimtu gjaldsins.

1.6 Ókostir við gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið

- Talsverð andstaða hefur verið við gerð þessara vega hjá sveitarstjórnnum Húnabyggðar og Skagafjarðar og fyrirrennrum þeirra í gegn um tíðina og ekki er gert ráð fyrir þeim í drögum að aðalskipulagi sveitarfélaganna sem nú er í vinnslu. Sjá stöðu á vinnslu aðalskipulags Húnabyggðar 2025-2037 [hér](#) og aðalskipulags Skagafjarðar 2025-2040 [hér](#). Líklegt má telja að meirihluti íbúa þéttbýlisstaðanna Blöduóss og Varmahlíðar sé ekki áhugasamur um gerð þessara nýju vega þar sem draga kann úr viðskiptum og umsvifum á hlutaðeigandi stöðum.
- Ekki er alls kostar gott að gera ráð fyrir vegum eða öðrum mannvirkjum í trássi við vilja hlutaðeigandi sveitarstjórna en hér skal haft í huga að stundum þurfa almannahagsmunir einfaldlega að víkja fyrir sérhagsmunum og gert sérstaklega ráð fyrir því m.a. í vegalögum, sjá næsta kafla, og mögulega mætti ná samningum um einhverjar „mótvægisáðgerðir“ í sveitarfélögunum ef á þetta yrði fallist.
- Þó má gera ráð fyrir að þeir séu nokkrir sem finnst kostur að umferð minnki með auknu umferðaröryggi og minni mengun, hávaða og öðrum truflunum, sem af þyngri þjóðvega-umferð hlýst. Má gera ráð fyrir að þeim fari fjölgandi sem eru þessa sinnis auk þess sem þeim fjölgar sem finnst óeðlilegt að verið sé „neyða“ umferð sem ekki á þangað erindi í gegn um hlutaðeigandi þéttbýli.
- Þó er eins og ekki sé „stemning“ fyrir þessu hjá þeim sem málum ráða. Því verður vart trúað ef meirihluti þingmanna vill stuðla að framþróun, þjóðhagslegum sparnaði og umtalsvert auknu umferðaröryggi og það án þess að ríkissjóður þurfi að leggja í kostnað sem einhverju nemur við gerð vega þessar leiðir. A.m.k. telst nauðsynlegt að taka umræðuna í þingingu eins og stundum er komist að orði.

- Telst líklegt að hvergi í þróðuð landi eins og Ísland ætti að teljast hefði ekki verið löngu lokið við að leggja vegi þessar leiðir og öllum stjórnsýslu- eða lagahindrunum rutt úr vegi til að svo mætti vera.
- Skal í þessu sambandi minnt á að með bættum og mjög styttnum vegum milli Ísafjarðar og Hringvegjar um Dýrafjarðargöng og norðanverðan Breiðafjörð mun án efa draga talsvert úr umferð milli Ísafjarðarsvæðsins um Ísafjarðardjúp og Hólmavík á Ströndum og sama varð við opnun Dýrafjarðarganga árið 2020 þegar umferðin hætti að fara út Dýrafjörð um Þingeyri heldur inn í botn Dýrafjarðar og um göngin. Ekki er þó vitað til að dregið hafi að ráði úr komum ferðamanna þangað á sumrin. Það eru því tilfelli þar sem breyting verður á umferðarstraumum sem haft geta haft talsverð áhrif á þéttbýlisstaði sem áður var farið um – til ills eða góðs. Blönduós og Varmahlíð ættu að hafa alla burði til að laga sig að breyttum aðstæðum enda vart sú lenging á leiðinni fyrir þá sem eru á ferðinni að fara aðeins lengri leið (og spara sér veggjöld) ef eftir einhverju er að slægjast á viðkomandi stöðum. Hér skal áréttað að áfram verður óbreytt vegsamband við þessa staði og þeir sem þaðan vilja komast geta farið sömu leið og verið hefur.
- Einn ókostur við fleiri vegi er að það kallar á meira viðhald og eftirlit en slíkt getur ekki talist vega þungt þegar jafn arðsöm mannvirki eru annars vegar.
- Talsvert land þarf undir þjóðvegi með tilheyrandi veghelgunarsvæðum, jafnt ósnortið og ræktað land og kæmi betur í ljós við gerð umhverfismats hvernig það birtist.

1.7. Stjórnsýsla og löggjöf

Til að leggja megi akvegi þarf að gera ráð fyrir þeim í aðalskipulagi hlutaðeigandi sveitarfélaga, en þau ráða mestu um framkvæmd þess. Þó skal hér minnt á ákvæði 1. og 2. mgr. 28. gr. [vegalaga nr. 80/2007](#) þar sem segir, með feit- og skáletrun 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.** Skal Vegagerðin þegar við á leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi kosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu. Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt skipulagslögum.

Má geta þess að Vegagerðin beitti þessu ákvæði 2009 í tengslum við undirbúning að aðalskipulagi þeirra sveitarfélaga sem vegirnir kæmu til með að liggja um og lagði fram tillögu um að gert yrði ráð fyrir þeim í aðalskipulagi. Vegna andstöðu sveitarfélaganna var við það miðað þegar kom að staðfestingu umhverfisráðuneytisins að staðfestingu aðalskipulags á því svæði sem vegirnir lægju um yrði frestað en skipulagið staðfest að öðru leyti. Þessu vildu sveitarfélögin, önnur en Akrahreppur, ekki una og því gekk málið svo langt að þáverandi ráðherra samgöngumála greip fram fyrir hendur Vegagerðarinnar og lagði fyrir hana að afturkalla tillögu sína og tilkynna hlutaðeigandi það bréflaga!

Óskaði undirritaður, þá sem fyrirsvarsaður félagsins Leið ehf., sem kom nokkuð að fyrrnefndu skipulagsferli á sínum tíma, álits Umboðsmann Alþingis á þeirri málsmeðferð, sem hér er lýst með erindi, dags. 7. júní 2013. Má sjá gögn sem umboðsmaður fékk afhent eða kallaði eftir [hér](#) þ.m.t. rökstuðning Leiðar ehf. fyrir gerð vega þessar leiðir, rökstuðning sem þykir mega ítreka hér, sjá fremst í tilvitnuðum gögnum. Niðurstöðu umboðsmanns, dags. 13. nóvember 2013, má sjá [hér](#). Fól hún í stutt máli í sér að ráðherra, sem fer með yfirstjórn Vegagerðarinnar, gæti gefið henni bæði almenn og sérstök fyrirmæli um starfrækslu verkefna hennar og væri því að lögum heimilt að leggja fyrir hana að afturkalla tillögur sínar sem að framan greinir **m.a. með vísan til þess að ekki væri gert ráð fyrir vegum þessar leiðir í gildandi samgönguáætlunum.**

Brýnt og eðlilegt er því að gera ráð fyrir vegum þessar leiðir í samgönguáætlun þannig að við næstu breytingu á aðalskipulagi geti Vegagerðin beitt þessu ákvæði. Umferðaröryggismat er þegar til staðar, sbr. áðurritað.

Minnt skal ákvæði í [landsskipulagsstefnu 2024-2038](#) (bls. 8 og 87) þar sem segir bls. 8:

Uppbyggingu þjóðhagslega mikilvægra innviða - undir kaflanum Lykilviðfangsefni:

Innviðir eru forsenda fyrir þróun byggðar og kröftugu atvinnulífi. Uppbygging þeirra getur haft áhrif á ólíka hagsmuni varðandi þróun byggðar og landnotkunar. Innviðir tengdir flutningskerfum fyrir orku, vatn og varma, en einnig þeir sem snúa að flutningi, samgöngum og fjarskiptum, geta haft mismikil áhrif á íbúa og dæmi eru um að ágreiningur skapist um staðsetningu þeirra og hvernig gerð er grein fyrir þeim í skipulagi. Úr sumum þessara ágreiningsmála næst ekki að leysa og mikilvægar framkvæmdir ná ekki fram að ganga. Því er mikilvægt að til sé farvegur fyrir skipulagsákvæðanir og leyfisveitingar þjóðhagslega mikilvægra innviða sem þjóna hagsmunum landsins alls.

Uppbygging og viðhald þjóðhagslega mikilvægra innviða - undir kaflanum Aðgerða-áætlun 2024–2028. (bls.87)

Verkefnismarkmið Að einfalda ákvarðanatöku um þjóðhagslega mikilvæga innviði flutningskerfa. Stutt lýsing

Tryggt verði að ákvarðanir um uppbyggingu og viðhald þjóðhagslega mikilvægra innviða nái fram að ganga. Í samvinnu við hagsmunaaðila verði lagt mat á hvaða innviðir flutningskerfa, svo sem samgöngu- og veitukerfis, hafi þjóðhagslegt mikilvægi og skoðaðar leiðir til að einfalda og stuðla að ákvarðanatöku um upp byggingu og viðhald þeirra.

Ábyrgð Innviðaráðuneytið.

Framkvæmdaraðili Innviðaráðuneytið.“

Væri gott að fá fram hjá ráðuneytinu hvort eitthvað hafi verið aðhafst til að greina og meta kost og löst á gerð vega þær leiðir sem hér um ræðir.

Loks skal minnt á það sem sagði í kynningu á samgönguáætlun á vef stjórnarráðsins 3. desember 2025 (sjá [hér](#)): Í nýrri samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 sem Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra kynnti í dag er **lögð áhersla á kraftmiklar og arðsamar framkvæmdir um land allt sem efla umferðaröryggi, greiða fyrir umferð, stytta tengingar milli byggða og atvinnusvæða og bæta lífsgæði íbúa.**

Ef einhverjar samgönguframkvæmdir héraendis falla undir framangreinda heitstrengingu eru það gerð vegna um Húnavallaleið og Vindheimaleið, sem stytta Hringveginn um 20 km.

2. Almenningsamgöngur á Vestfjörðum o.fl.

2 a) Samgöngur á landi

Ekki verður horft fram hjá því að nánast engar almenningsamgöngur eru í boði á lengri leiðum á Vestfjörðum árið um kring, hvorki milli norðanverðra og sunnanverðra Vestfjarða né þaðan og til annarra landshluta, aðrar en flugleiðis milli Ísafjarðar og Reykjavíkur og milli Bíldudals og Reykjavíkur. Ætti þó með mjög bættum vegum, væntanlegri umtalsverðri styttingu og endurbótum leiða við norðanverðan Breiðafjörð, Dýrafjarðargöngum o.fl. að vera unnt að halda úti þokkalegum samgöngum með langferðabílum þarna á milli en með öllum þeim endurbótum sem stefnir í verður vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um eða undir 400 km eða svipuð og milli Reykjavíkur og Akureyrar. Komið er nánar inn á þetta í ágætri [umsögn Ungmennaráðs Vestfjarða](#) við samgönguáætlun, dags. 4. febrúar sl., um þetta atriði.

2 b) Flug og gerð vegar milli Bíldudals og Dynjandisheiðar

Vestfirðir eru eftir því sem næst verður komist eini landshlutinn þar sem ekki eru í boði almenningsamgöngur á landi á lengri leiðum nema milli Reykjavíkur og Hólmavíkur. Ekki getur þetta talist sanngjarnt og getur verið bagalegt, ekki síst fyrir þá sem þurfa að komast milli norðanverðra Vestfjarða og Reykjavíkur, að ekki skuli í boði neinar ferðir landleiðina þar sem valt getur verið að treysta á flug þar sem skilyrði á Ísafjarðarflugvelli eru oft erfið, ekki gefur til flugs jafnvel dögum saman og talsverð óvissa um hvort flogið verði eða ekki. Þá eru alltaf einhverjir sem finna til óöryggis við að nýta innanlandsflugið (flughræðsla) auk þess sem kostnaður við að fljúga ef fleiri en einn fara saman og búa ekki á Vestfjörðu og geta því ekki notað Loftbrúnna er nokkru hærri en ef ferðast væri með langferðabíl.

Þá væri mikill kostur ef nota mætti Bíldudalsflugvöll sem varaflugvöll fyrir Ísafjörð, en meðan ekki er heilsársvegsamband milli hans og hins nýja vegar um Dynjandisheiði, en veg þá leið þarf nánast að byggja upp frá grunni á um 25 km kafla, er það vart raunhæft, en 107 km eru milli Ísafjarðarflugvallar og Bíldudalsflugvallar þá leið en um 180 km ef fara þarf heilsársleiðina um Patreksfjörð. Er brýnt að þessi leið verði sem allra fyrst a.m.k. gerð sæmilega ökufær yfir veturinn, en með henni styttest leiðin frá Bíldudal inn á Vestfjarðaveg við Flókalund úr 88 km í 44 km og milli Bíldudals og Ísfjarðar úr 180 km í 117 km en flugvöllurinn er um 8 km nær veginum um Dynjandisheiði en þorpið.

Vegur þá leið mundi einnig auðvelda mjög almenningsamgöngur milli þéttbýlisstaðanna í Vesturbyggð og norðanverðra Vestfjarða.

Rétt þykir að nefna hér það sem segir í minnisblaði frá Hálfðáns Ingólfssonar, fv. flugstjóra og öryggismálastjóra Flugfélagsins Ernir til Samgöngufélagsins frá 17. ágúst 2017 um Bíldudalsflugvöll, en eftir því sem best er vitað hefur lítið breyst síðan það var skrifað:

„Bíldudalur.

Flugvöllurinn er staðsettur utarlega í norðanverðum Fossfirði, sambærilegt við að Ísafjarðarflugvöllur væri staðsettur þar sem Hraðfrystihúsið Gunnvör er nú staðsett í Skutulsfirði. Þessi staðsetning gerir það að

verkum að Bíldudalsflugvöllur er tiltölulega sjaldan ófær vegna misvinda. Þar að auki er fjörðurinn víðari (ca. 2200m frá flugbraut að gagnstæðri fjöru) og lengra í fyrstu hindrun við flugtak inn fjörðinn, ca. 3200m frá upphafi flugtaksbruns.

Flugbrautin er stutt, aðeins 1000m nothæfir til flugtaks, og haldast nokkuð í hendur þær takmarkanir sem eru vegna brautarlengdar og hindrana. Brautina má lengja í 1200m, t.d. með því að bæta 100m við hvorn enda, sem yrði til mikilla bóta fyrir flugtak út fjörðinn. Hindranir við flugtak inn fjörðin verða hinsvegar þær sömu.

Ólíklegt má telja að Bíldudalsflugvöllur verði raunhæfur sem varavöllur fyrir Ísafjörð vegna vegalengda, jafnvel eftir að fyrirhuguðum vegabótum milli Dýrafjarðar og Bíldudals verður lokið.“

Verður að telja að því geta orðið talsvert aukið öryggi ef flugbrautin yrði lengd eins og lýst er og stærri vélar en nú er geti lent á Vestfjörðum.

2 c) Breiðafjarðarferjan Baldur. Þótt vissulega sé notalegt að hafa aðgengi að Breiðafjarðarferjunni Baldri sýnist margt benda til að hæpið sé að réttlæta rekstur hennar öllu lengur, a.m.k. á þeim breyttu forsendum sem nú liggja fyrir um vegstyttingar og vegbætur við norðanverðan Breiðafjörð og þar með mun öruggari leiðir en verið hafa og sé litið til kostnað við útgerð hennar.

Þá verður að telja langsótt að skynsamlegt sé að stefna að smíði nýrrar ferju eins og stundum hefur verið lagt til.

Ferjan virðist ekki mikið notuð af íbúum sunnan- og norðanverðra Vestfjarða. Mest er hún notuð fyrir flutningabíla a.m.k. yfir veturinn. Með þeirri 20 km styttingu leiðar sem stefnir í um Djúpaþfjörð og Gufufjörð verður akstursleiðin milli Brjánslækjar, þar sem ferjan leggur að, og Borgarness um 237 km eða um 137 km lengri en milli Stykkishólms og Borgarness ef ekið er frá Stykkishólmi eftir siglingu frá Brjánslæk.

Ferjan er hins vegar talsvert notuð af ferðamönnum á sumrin enda siglingaleiðin falleg og áhugaverð. Einnig hefur ferjan verið skilgreind sem varaferja fyrir Herjólf þótt ekki sé kunnugt um hvort hún uppfylli öll skilyrði til þess árið um kring.

Nú er í gildi [samningur](#) milli Vegagerðarinnar og Ferjusiglinga ehf. um rekstur ferjunnar, sem tók gildi 9. maí 2025 og er til þriggja ára, og er samningsfjárhæðin kr. 1.750.600.000 kr. eða 580,5 m.kr. á ári.

Þetta er mikið fé sem sýnist gæti nýst vel í bættar almenningssamgöngur á landi, lengingu á Bíldudalsflugvelli og veginum þaðan að Dynjandisheiði o.s.frv.

3 Ákvörðun um forgangsröðun jarðganga:

Varla verður sagt að nægilega faglega hafi verið staðið að undirbúningi og ákvörðun um gerð næstu jarðganga á landinu, sem kveðið er á um í gildandi [samgönguáætlun 2020-2034](#) og samþykkt var 2020, þ.e. hinna 13,3 km löngu **Fjarðarheiðarganga**. Kvað áætlunin á um að næstu göng á eftir þeim yrðu tvönn göng um Mjóafjörð; **Seyðisfjarðargöng** (5,5 km) og **Mjóafjarðargöng** (7 km) stundum nefnd **Fjarðagöng**.

Miðað við umfang, kostnað og tæpast eins mikið notagildi Fjarðarheiðarganga einna og sér miðað við Fjarðagöng telst sú ákvörðun um að gera ekki ráð fyrir að næst yrði ráðist í gerð þeirra um margt

hafa verið réttmæt þó vissulega hafi hún vart verið auðveld og eðlilega valdið íbúum Múlapings og sérstaklega Seyðfirðingum sárum vonbrigðum.

Er það mat þess sem þetta ritar að þegar á allt sé litið sé meiri heildarávinningur fyrir Mið-Austurland af gerð Fjarðaganga, sem virðast vera allt að 10 ma.kr. ódýrari en Fjarðarheiðargöng, einfaldari að gerð, rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og einnig Mjóafjarðar, stytta leiðir fyrir fleiri en þá sem nýtt gætu sér Fjarðarheiðargöng og hringtenging skapast. Ekki eru þó allir sammála þessu og má sjá ýmis sjónarmiða sem styðja gerð Fjarðarheiðarganga m.a. í áður nefndri skýrslu Rannsóknastofnunar Háskólans á Akureyri; **Samanburður jarðganga á Mið-Austurlandi, mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun** (sjá [hér](#)).

Samgöngufélagið hefur látið ýmislegt frá sér fara um þessi mál og áformar einnig að standa að könnun um viðhorf til næstu jarðganga á Mið-Austurlandi og nokkurra atriða þeim tengdum nú fljótlega. Verður að óbreyttu fróðleik um þessa könnun að finna á vef félagsins, www.samgongur.is þegar þar að kemur.

Engar skýringar er að finna á því hverju sætir að **göng undir Gemlufallsheiði** (283 m.h.y.s.), milli Öndarfjarðar og Dýrafjarðar, sem ekki er kunnugt um að neinar upplýsingar liggja fyrir um eða sérstaklega verið kallað eftir, hafa verið nefnd í drögum að samgönguáætlun sem göng sem líta má til en ekki minnst á göng sem telja mætti mun brýnni og þarfari, en það eru **göng undir Bröttubrekku** (ca. 402 m.h.y.s.), sem getur verið talsverður farartálmi þrátt fyrir talsverðar lagfæringar síðustu ár. Þyrftu göng að því er virðast ekki þurfa vera lengri en um 3 til 4 km til að ná niður fyrir 200 metra h.y.s. Telst brýnt að telja þau með mögulegum göngum til lengri tíma litið í samgönguáætlun. Er þá einnig litið til þess að með mögulegri **þverun Hrútafjarðar** yrði þessi leið ef farið yrði um **Laxárdalsheiði** milli norður og suðvesturlands ekki að ráði lengri en leiðin um Holtavörðuheiði eða ca. 15 km og yki þannig á öryggi ef sú leið er ekki trygg.

Ekki eru tók á frekari hugleiðingar um jarðgöng hér og röð þeirra en hvatt til að ráðist verði í frumrannsóknir á sem flestum þeim jarðgangakostum sem eru til skoðunar til að taka megí sem ígrundaðastar ákvarðanir um forgangsroðun þeirra.

Hér skal þó loks nefnt að meðan beðið er gerð **nýrra jarðganga í stað leiðarinnar undir Súðavíkurhlíð í Álftafirði**, þykir mega leggja til að Súðavíkurhlíð á þeim kafla sem telst hvað varasamastur **verði búinn veglýsingu til að auka öryggi og öryggistilfinningu þeirra sem þar fara um**. Sýnist vera um u.þ.b. 4 km kafla að ræða og kostnaður líklega ekki hærrí en 50 til 60 m.kr. Er þeim sem þetta ritar vel kunnugt hvað þetta eykur öryggi og öryggistilfinningu eftir að hafa búið í Bolungarvík lengi fyrir og eftir að lýsingu var komið fyrir á veginum um Óshlíð þar til Bolungarvíkurgöng voru opnuð fyrir umferð og einnig telst mikið öryggi af lýsingunni á Eyrarhlíð milli Hnífsdals og Ísafjarðar fyrir umferð sem þar fer um.

4. Fjármögnun öruggari Reykjanesbrautar

Um þetta þykir mega vísa til [umsagnar Samgöngufélagsins](#), dags. 11. nóvember 2025, við [þingsályktunartillögu](#) um Hjólaleið milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja, 87. mál á 157. löggjafarþingi 2025-2026, sem útbýtt var 18. september 2025.

Felur tillagan í sér að til að gera megi Reykjanesbraut sem öruggasta akleið og fjármagna gerð hjólaleiðar utan hennar að ráðast í allar nauðsynlegar aðgerðir til að öruggt megi teljast að heimila hækkaðan hraða í 110 km á klst. sem er hönnunarhraði brautarinnar.

Skal þar nefnt 1) að ráðast í gerð sérstakrar hjólabrautar eins og lýst er, 2) koma fyrir öruggu vegriði a.m.k. milli akbrautanna 3) útbúa örugg svæði utan akbrautarinnar fyrir ökutæki sem ekki er unnt að aka á eðlilegum hraða eða þarf að stöðva 4) færa, eða setja upp ljósastaura þar sem þeir skapa

ekki hættu og loks 5) koma fyrir sérstökum ljósaskiltum til að vekja athygli á því ef aksturskilyrði eru ekki traust vegna t.d. snjókomu, hálku, vinds o.s.fr.v. auk þess sem þar mætti koma á framfæri ýmsum skilaboðum ef aðstæður kölluðu á það.

Þá má bæta því við að gæta þarf að því að yfirborð vegarins sé slétt og ekki rásir í því eins og stundum hefur borið við.

Síðan yrði innheimt gjald af þeim sem ækju Reykjanesbraut milli t.d. Ásbrautar í Hafnarfirði og Njarðvíkur, eða einstaka kafla hennar milli vegamóta, að meðaltali hraðar en 95 tl 100 km á klst. þeir sem ækju undir þessum hraða þyrftu ekkert að greiða frekar en verið hefur.

Það væri því val hvers og eins hverju sinni á hvaða hraða ekið væri og þar með hvort viðkomandi vildi greiða tilskilið gjald eða ekki.

Sjá nánar um þetta í umsögninni.

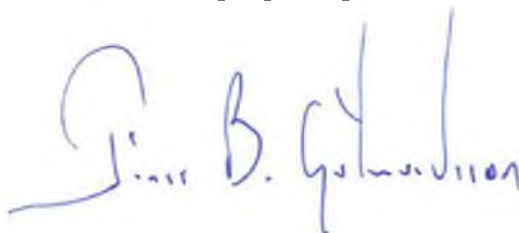
Þótt ekki sé vitað til að þetta hafi verið gert verður ekki séð að neitt sérstakt mæli þessu í gegn að a.m.k. skoða þetta gaumgæfilega. Gæti væntanlegt nýtt innviðafélag mögulega annast það.

Lokaorð

Að lokum er sú ósk sett fram að vinna umhverfis- og samgöngunefndar við gerð nýrrar samgöngu-áætlunar gangi vel og að þær ákvarðanir sem teknar verða við gerð hennar verði vel ígrundaðar og farsælar fyrir land og þjóð.

Virðingafyllst,

f.h. Samgöngufélagsins



Jónas B. Guðmundsson
fyrirsvarsmaður

Samgöngufélagið

samgongur@samgongur.is



Vindheimaleið og Húnavallaleið

Samgöngufélagið óskaði eftir upplýsingum með bréfi til Vegagerðarinnar þann 7. júlí 2025 varðandi undirbúning að gerð aðalskipulags Skagafjarðar og Húnabyggðar – Vindheimaleið og Húnavallaleið.

Óskað var eftir svörum Vegagerðarinnar við eftirtöldum spurningum:

- Hverju sætir að Vegagerðinn hefur ekki gert tillögu um að gert yrði ráð fyrir vegum þær leiðir sem hér um ræðir í þeim drögum að aðalskipulagi sem liggur fyrir, sbr. tilvitnað ákvæði vegalaga?
- Hvernig er staðið að ákvörðunum innan Vegagerðarinnar um jafn mikilsvert málsefni en vissulega umdeilt, þ.e. hvort gera eigi tillögu um að gert verði ráð fyrir nýjum vegum í aðalskipulagi? Er það forstjóri sjálfur eða einhver skilgreindur aðili annar innan stofnunarinnar sem annast það?
- Eru ákvarðanir sem þessar bornar undir eða beðið fyrir mæla ráðuneytis samgöngumála, samgönguráðs eða einhverja annarra aðila utan stofnunarinnar eða óskað viðhorfa frá þeim?
- Hafa einhver samskipti átt sér stað milli annars vegar Húnabyggðar og Skagafjarðar og hins vegar Vegagerðarinnar varðandi tillögur um að gert verði ráð fyrir gerð umræddra vega í aðalskipulagi sveitarfélaganna?
- Hefur Vegagerðin einhver áform um að óska eftir að gert verði ráð fyrir vegum þessar leiðir í væntanlegu nýju aðalskipulagi sveitarfélaganna?
- Liggur fyrir mat á umferðaröryggi eins og lýst er í tilvitnuðu lagaákvæði - og jafnvel arðsemi? Áformar Vegagerðin að leggja fram eða láta vinna slíkt mat ef svo er ekki? Hversu langan tíma getur tekið að vinna slíkt mat?
- Hver gæti, gróft áætlað, verið kostnaður við gerð vega umræddar tvær leiðir?

Hér er leitast við að svara þessum spurningum samgöngufélagsins.

Síða 1/5

Vegagerðin

Suðurhraun 3
210 Garðabær
+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

Vegagerðin hefur litið þannig á að það hafi ekki verið vilji stjórnvalda eða Alþingis frá árinu 2011 að vinna að breytingum á Hringvegi um Húnavatnssýslur og Skagafjörð. Það var staðfest fyrst í þingsályktun um samgönguáætlun 2011-2022 og síðast í samgönguáætlun 2020-2034 sem samþykkt var á Alþingi í júní 2020. Þá er ekki gerð grein fyrir því verkefni í tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2026-2040 sem nú er til umfjöllunar á Alþingi.

Sveitarfélagið Skagafjörður endurskoðaði sitt aðalskipulag 2020-2032 og hlaut það staðfestingu árið 2022. Þá veitti Vegagerðin umsögn við skipulagslýsingu vegna endurskoðunar aðalskipulags Skagafjarðar 2025-2040 árið 2024 án þess að gera formlega tillögu um nýja legu Hringvegjar. Nýtt aðalskipulag Skagafjarðar 2025-2040 var svo birt til staðfestingar í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar nú 6. febrúar síðastliðinn.

Húnabyggð varð til með sameiningu Húnavatnshrepps og Blönduósbæjar árið 2022. Unnið hefur verið að endurskoðun aðalskipulags nýs sveitarfélags og veitti Vegagerðin umsögn við skipulagslýsingu vegna aðalskipulags Húnabyggðar 2025-2037 í nóvember 2024 án þess að gera formlega tillögu að breytingum á legu Hringvegjar. Vegagerðin hefur ekki upplýsingar um stöðu á vinnu sveitarfélagsins um aðalskipulagið en gera má ráð fyrir að það verði auglýst fljótlega.

Það var mat Vegagerðarinnar við endurskoðun aðalskipulags Skagafjarðar og Húnabyggðar árið 2024 að afstaða stjórnvalda hefði ekki breyst og því var ekki gerð tillaga að nýjum veglínunum á aðalskipulag. Á samráðsfundum einstakra sveitarfélaga og Vegagerðarinnar á undanförunum árum hefur jafnframt komið skýrt fram að ekki hefur verið vilji til þess að gera breytingar á veglínunum Hringvegjar um viðkomandi sveitarfélög.

Aðdraganda undirbúnings að Húnavallaleið má m.a. rekja til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007-2018 en þar voru skilgreind sérstaklega verkefni sem tengdust styttingu vegalengda og styttingu Hringvegjar. Eftirfarandi eru dæmi um mögulegar styttingar á þjóðvegi 1 sem tilgreindar voru í samgönguáætlun 2007-2018:

- . Svínavatnsleið 15,5 km
- . Varmahlíð 3,5 km
- . Vaðlaheiði 15,5 km
- . Skriðdalur – Berufjörður 60 km
- . Lón 4 km
- . Hornafjarðarfljót 11 km
- . Svínafells- og Skaftafellsá 5 km

Ofangreind verkefni voru talin sérstaklega upp, einungis tvö af þessum sjö verkefnum hafa komist til framkvæmda en það eru Vaðlaheiðargöng og Hringvegur um Hornafjörð. Önnur verkefni eru ennþá á undirbúningsstigi og er

gert ráð fyrir þremur þeirra í tillögu af þingsályktun um samgönguáætlun 2026-2040. Axarvegur um Skriðdal-Berufjörð er kominn í framkvæmd að hluta en er gert ráð fyrir á árunum 2027-2034, Hringvegur um Lón er ráðgerður 2036-2040, Hringvegur um Svínafellsá og Skaftafellsá er ráðgerður til framkvæmda 2031-2035. Svínavatnsleið og Hringvegur um Varmahlíð eru hins vegar ekki tilgreind í tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2026-2040.

Í þingsályktun um samgönguáætlun 2007-2018 er jafnframt lagt til að hafin yrði gerð Hringvegur í nýrri legu norðan Svínavatns á þriðja tímabili áætlunarinnar eða 2015-2018 og gert ráð fyrir fjármunum til þess. Á þeim forsendum vann Vegagerðin að undirbúningi og frumdrögum vegna Húnavallaleiðar svo og Vindheimaleiðar sem höfðu það að markmiði að stytta vegalengdir á Hringvegi.

Vegagerðin gerði jafnframt tillögur til viðkomandi sveitarfélaga um breytingar á aðalskipulagi sem tækju mið af nýjum Hringvegi. Innanríkisráðherra óskaði hins vegar eftir því við Vegagerðina að þær tillögur yrðu dregnar til baka og var það gert. Aðalskipulag sveitarfélaganna tóku því ekki mið af breytingum á veglínu Hringvegur.

Í samgönguáætlun 2011-2022 sem samþykkt var á Alþingi í júní 2012 var ekki lengur gert ráð fyrir þessu verkefni um nýjan Hringveg um Húnavatnssýslu og það hefur því verið túlkun Vegagerðarinnar að það hafi ekki verið vilji Alþingis að vinna að þessu verkefni eins og staðfest hefur verið í þingsályktunum um samgönguáætlun frá þeim tíma. Þá hafa verið lagðar fram á Alþingi sérstakar þingsályktunartillögur um Húnavallaleið án þess að Alþingi hafi tekið afstöðu til þeirra eða afgreitt þær.

Arðsemi

Gerðar voru lauslegar athuganir á arðsemi þessara verkefna á sínum tíma sem sýndu að þær voru samfélagslega arðsamar. Vegagerðin hefur ekki sérstaklega lagt mat á arðsemi þessara verkefna til samanburðar við önnur verkefni frá árinu 2010 en ástæða væri til að endurtaka þær athuganir.

Það ber þó að nefna að í greinargerð samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins frá 2019 sem bar heitið: vegaframkvæmdir – leiðir til fjármögnunar, er gerð grein fyrir möguleikum á því að gjaldtaka stæði undir einstökum framkvæmdum og er þar Húnavallaleið tekin sem dæmi um slíkt verkefni. Ein af niðurstöðum þeirra skýrslu er að tvö verkefni henta vel sem samvinnuverkefni, Sundabraut og tvöföldun Hvalfjarðarganga, og að tvö önnur minni verkefni sem fælu í sér styttri ferðatíma og vegalengd gætu hentað vel, þ.e. Húnavallaleið og ný brú á Ölfusá.

Þá var jafnframt í skýrslu innanríkisráðuneytisins frá 2015 um fjármögnun stærri framkvæmda, lagt mat á kosti og galla samvinnuverkefna (PPP), þ.m.t. Húnavallaleið og Hringvegur um Varmahlíð. Í þeirri skýrslu var það metið svo að aðeins Húnavallaleið og Sundabraut væru tækar sem samvinnuverkefni þar sem stór hluti eða öll áhætta af eftirspurn yrði færð yfir á einkaaðila.

Lög um samvinnuverkefni voru svo samþykkt árið 2020 og í þeim lögum eru tilgreind alls 6 verkefni sem Vegagerðin er falið að vinna að þar sem gjaldtaka gæti staðið undir hluta eða öllum kostnaði. Húnavallaleið og Hringvegur um Varmahlíð voru ekki tiltekin þar.

Umferðaröryggi og umferðaröryggismat

Í tengslum við frumdrög að Húnavallaleið var unnin greinargerð um umferðaröryggi sem er fylgiskjal 1 með frumdrögum. Niðurstaða hennar sýndi að ný Húnavallaleið hefði mun meira umferðaröryggi en núverandi Hringvegur um Blönduós.

Árið 2011 tók gildi reglugerð um öryggisstjórnun vegamannvirkja þar sem skilgreind er svokallað umferðaröryggismat sem notað er við að bera saman áhrif nýs vegar eða breytinga á núverandi vegum á umferðaröryggi. Slíkt umferðaröryggismat hefur ekki verið unnið. Verði tekin ákvörðun um frekari vinnu og/ eða að gera tillögur um breytingar á aðalskipulagi mun slíkt umferðaröryggismat verða unnið í samræmi við reglugerð þar um.

Nú hefur Samgöngufélagið fengið verkfræðistofuna Verkís til að vinna samantekt umferðaröryggismat þessara leiða þar sem niðurstaðan er sú að þær sýna aukið umferðaröryggi eins og kom fram í erindi samgöngufélagsins til Vegagerðarinnar þann 12. janúar 2026.

Um meðferð skipulagsmála hjá Vegagerðinni

Ábyrgð á umsögnum sem tengjast aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaga eru á þróunarsviði Vegagerðarinnar. Umsagnir eru að jafnaði unnar á svæðisskrifstofum og ákvörðun eru teknar í samráði þróunarsviðs og svæðis. Þegar um sérstök verkefni eða ákvarðanir er að ræða eru þær að bornar undir forstjóra Vegagerðarinnar.

Almennt eru ákvarðanir Vegagerðarinnar sem tengjast skipulagsmálum ekki bornar undir eða háðar fyrirmælum ráðuneytis samgöngumála.

Vegagerðin og einstök sveitarfélög eiga samráðsfundi þar sem ýmis mál eru til umfjöllunar, þ.m.t. skipulagsmál. Á þeim vettvangi hafa átt sér stað óformleg samskipti varðandi gerð umræddra vega. Sveitarfélögin hafa ítrekað lýst sig mjög andsnúin þessum áformum eins og komið hefur fram í ræðu og riti á ýmsum vettvangi.

Kostnaður

Húnavallaleið

Samkvæmt frumdrögum að Húnavallaleið frá 2013 er um að ræða um 17 km langan nýjan veg og nýjar brýr á Fremri-Laxá og Blöndu. 30 m brú á Fremri Laxá og 140 m brú á Blöndu. Uppreiknuð áætlun frá 2013 stendur í um 5.100 m.kr. í dag en taka þarf með fyrirvara um forsendur.

Vindheimaleið

Vindheimaleið felst í um 14 km löngum vegi ásamt nýrri 180-190 m langri brú á Héraðsvötn og 25-30 m langri brú á Svartá. Það var ekki búið að vinna þá leið jafnlangt og Húnavallaleið á sínum tíma. Uppreiknaðar áætlanir frá 2012 standa í um 4.700 m.kr. í dag og þarf að taka með fyrirvara um forsendur.

Í áætlunum sem gefnar eru upp í samgönguáætlun eru verkefni á skilgreiningastigi gefin upp með óvissubili -30 til + 70% og ber að skoða þessar kostnaðartölur með þær forsendur í huga.

Síða 5/5

Samantekt

Það má færa rök fyrir því að Vegagerðin hefði átt að gera formlega tillögu að breytingu á veglínu Hringvegur við endurskoðun aðalskipulags sveitarfélaganna enda stuðla þær að auknu umferðaröryggi og eru líklegar til að vera hagkvæmar hvað varðar arðsemi og möguleika gjaldtöku til að standa undir kostnaði. En eins og bent hefur verið á hér að framan hefur Vegagerðin ekki haft beint umboð frá stjórnvöldum frá árinu 2011 til að vinna að þessum verkefnum, hvorki með ályktunum Alþingis með samgönguáætlun né í tengslum við lög um samvinnuverkefni þar sem gjaldtaka af umferð í tilteknum verkefnum geti staðið undir framkvæmdakostnaði.

Vegagerðin tekur hins vegar undir það sjónarmið sem kemur fram í erindi samgöngufélagsins að nýr Hringvegur um Húnavallaleið og nýr Hringvegur um Vindheimaleið falla vel að markmiðum laga um samvinnuverkefni og gætu þau verkefni fallið undir þau ef vilji er fyrir hendi.

Vegagerðin mun taka til skoðunar við næstu endurskoðun aðalskipulags sveitarfélaganna að gera tillögu um legu nýrra þjóðvega og mun a.m.k. gæta þess að breytingar á landnotkun komi ekki í veg fyrir að áform um Húnavallaleið eða nýjan Hringveg um Varmahlíð geti orðið að veruleika síðar.

Vegagerðin

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Guðmundur Valur Guðmundsson
framkvæmdastjóri þróunarsviðs

Undirskrift