

Svar

samgönguráðherra við fyrirspurn Örlygs Hnefils Jónssonar um styttingu þjóðveggar 1 milli Akureyrar og Reykjavíkur.

1. *Hvaða sparnaður yrði á kílómetra við styttingu þjóðveggar 1 milli Akureyrar og Reykjavíkur miðað við núverandi umferð?*

Við undirbúning svarsins var leitað eftir umsögn Vegagerðarinnar og er að miklu leyti stuðst við hana. Ekki eru tók á því að svara spurningunni nákvæmlega. Með því að gefa sér helstu forsendur má þó fá út líklega stærðargráðu sparnaðar. Hér á eftir er gerð grein fyrir helstu forsendunum. Miðað er við umferðina á Norðurlandi vestra, og er hún áætluð um 870 bílar á dag að meðaltali á þessu ári. Þar af eru þungir bílar taldir vera um 8% eða 70 bílar á dag. Miðað er við gjald sem ferðakostnaðarnefnd reiknar út. Er það notað hér, þ.e. 53 kr./km. Reiknað er með að kostnaður þungra bíla sé að meðaltali 3,5 sinnum hærra en fólksbíla, en það er hlutfall sem notað hefur verið við einfalda hagræna útreikninga hjá Vegagerðinni.

Miðað við þessar forsendur sparast um 20 millj. kr. aksturskostnaður á ári við að stytta veginn á þessum slóðum um 1 km. Hér á móti er hægt að benda á að kostnaður Vegagerðarinnar ykist eitthvað þar sem halda yrði gamla veginum áfram við og þjónusta hann. Ítrekað skal að þessi tala er eingöngu viðmið og ber að umgangast hana þannig.

Rétt er að geta þess sérstaklega að þetta er ekki þjóðhagslegur sparnaður eins og hann er venjulega reiknaður. Í honum er opinberum gjöldum sleppt (tollum og sköttum o.þ.h.) enda eru þau millifærsla innan þjóðfélagsins. Þá er ekki reiknað með tímasparnaði ökumanna og farþega, en það er gert við útreikning á þjóðhagslegum sparnaði.

2. *Hvar væri helst hægt að stytta þjóðveg 1 milli Akureyrar og Reykjavíkur? Hversu mikil gæti styttingin orðið og hver er líklegur kostnaður?*

Hér er miðað við að vegurinn fari um byggðir eins og hann gerir nú og nefndar þær styttingar sem helst hafa verið til umræðu á undanförunum árum.

a. *Um Grunnafjörð.* Vegurinn lægi þá vestan við Akrafjall og færi yfir Grunnafjörð á eyrum í mynni fjarðarins. Þessi leið stytting leiðina frá Akranesi til vesturs og norðurs mest, eða um 7,5 km, en stytting hringvegarins er einungis 1 km. Kostnaður er metinn á um 1.400 millj. kr. Þessi stytting er langóhagkvæmust þeirra þriggja sem nefndar eru og mun varla koma til greina á næstunni þegar rætt er um styttingu hringvegarins. Umferðin er hér þó þreföld miðað við Norðurland vestra þannig að sparnaður vegfarenda er nokkru meiri en 20 millj. kr. viðmiðunin hér að framan. Eftir sem áður er kostnaðurinn mjög mikill. Því er hægt að staðhæfa að þýðing framkvæmdarinnar fyrir umferðina milli Reykjavíkur og Akureyrar væri mjög lítil miðað við núverandi forsendur fyrir forgangsroðun vegframkvæmda. Framkvæmd þessi hefur þó talsverða þýðingu innan Borgarfjarðarhéraðs því að vegalengdin milli Akraness og Borgarfjarðar mundi styttest verulega. Hana ber að skoða í því samhengi.

b. *Sunnan Blönduós.* Farið væri af hringvegi hjá Brekku í Þingi meðfram Svínavatni yfir Blöndu nálægt Finnstungu og á hringveg í Ævarsskarði. Styttingin gæti verið um 15,5

km og kostnaður við hana er metinn á um 900 millj. kr. Kostnaður á km væri þá 58 millj. kr. sem gefur til kynna að þessi framkvæmd sé hagkvæmust af þeim þremur sem nefndar eru og gæti líklega borgað sig upp á fáum árum.

- c. *Sunnan Varmahlíðar*. Farið yrði af hringvegi hjá Víðimýrará. Leiðin lægi svo yfir Héraðsvötn fram undan Miklabæ og á hringveg niður undan Miðsitju í Blönduhlíð. Stytting væri um 3,5 km og kostnaður við hana talinn um 500 millj. kr. Kostnaður á km er 143 millj. kr. sem þó er tíu sinnum lægri tala en í Grunnafjarðardæminu hér að framan. Margt bendir til að þessi framkvæmd væri einnig arðsöm þótt ekki væri í jafnríkum mæli og styttingin sunnan Blöndós.

Séu styttingarnar í b- og c-lið teknar saman, og Grunnafirði sleppt af augljósum ástæðum, eru þær um 19 km og kostnaður um 1.400 millj. kr. Vegalengdin milli Akureyrar og Reykjavíkur eftir hringvegi er nú 388 km en yrði þá 369 km. Sparnaður vegfarenda yrði um 400 millj. kr. á ári miðað við gefnar forsendur.

Ítreka ber að matið hér að ofan er gróft en ætti samt að gefa hugmynd um stærðargráðuna. Bent skal sérstaklega á að huga þarf að fleiri þáttum. Hagsmunir allra vegfarenda, þ.m.t. atvinnulífsins, af sem stystum leiðum milli áfangastaða eru mjög miklir. Á móti skerðast hagsmunir atvinnurekstrar og e.t.v. byggðalaga sem eru beinlínis háð því að vera við aðalþjóðveginn eins og hann er áður en til færslu kemur. Ef til vill er skýrasta dæmið hér óskir vegfarenda um framhjálaup við Selfoss og Borgarnes þar sem óneitanlega verða töluverðar tafir á umferð við að aka í gegnum bæina. Hins vegar má telja fullvíst að verslun og þjónusta á staðnum setji sig á móti grundvallarbreytingum á legu vegarins. Hér er þetta eingöngu nefnt sem dæmi en það er mat ráðuneytisins að krafa vegfarenda um styttingu leiða verði vaxandi þáttur sem taka verði tillit til eftir því sem tímar líða. Við þessa kröfu bætast umhverfismál vegna mengunar, hávaða og óþarfa eldsneytiseyðslu og ekki síst umferðaröryggismál.