

FRÉTTASKÝRING: Hvað á að ráða vegframkvæmdum?

Engin flýtiframkvæmd án veggjalda

Vaðlaheiðargögn eru flýtiframkvæmd sem ekki verður af án veggjalda. Framkvæmdin á ekki að bitna á öðrum verkendum Vegagerðarinnar. Samfélagskostnaður vegna slysa er margfalt meiri á öðrum vegköflum en þeim sem Vaðlaheiðargöng leysa af hólmi.

Meðan öryggissjónarmið knýja á um vegbætur á suður- og suðvesturhorni landsins virðast byggðasjónarmið lögð til grundvallar við flýtimeðferð við gerð fyrirhugaðra ganga um Vaðlaheiði.

Tölur úr slysskrá Umferðarstofu sýna að á meðan 50 slysa og höpp hafi orðið á veginum norður fyrir Vaðlaheiði á ný ára tímabili, hafi orðið sex sinnum fleiri óhöpp á sambærilegum vegkafla á Vesturlandsvegi og átta sinnum fleiri á 27 kílómetra kafla á Suðurlandsvegi.

Í tölum sem Fréttablaðið kallaði eftir frá Umferðarstofu kemur fram að frá ársbyrjun 2002 til septemberloka 2010 hafi einn látist á veginum sem Vaðlaheiðargöng myndu leysa af hólmi. Fimm slösuðust alvarlega og 33 lítið. Óhöpp án meiðsla eru 50 talsins. Á svipað löngum vegarkafli á Vesturlandsvegi létust á sama tíma fimm manns og 20 slösuðust alvarlega. Og á vegar-

Samanburður á fjölda slysa 2002-2010

Vegurinn norðan fyrir Vaðlaheiði



Vegur norður f. Vaðlaheiði 26,4 km	
Látir	1
Alvarlega slasaðir	5
Lítið slasaðir	33
Samtals	39
Óhöpp án meiðsla	50

Hlutfallslega meiri fjöldi slysa og óhoppa en á vegi norður fyrir Vaðlaheiði: 478%

Vesturlandsvegur



Vesturlandsvegur 26,5 km	
Látir	5
Alvarlega slasaðir	20
Lítið slasaðir	125
Samtals	150
Óhöpp án meiðsla	275

Suðurlandsvegur



Suðurlandsvegur 27,11 km	
Látir	6
Alvarlega slasaðir	32
Lítið slasaðir	218
Samtals	256
Óhöpp án meiðsla	391

727%

kafla á Suðurlandsvegi létust sex og 32 slösuðust alvarlega.

Spurning um forgangsröðun

Uppreiknaðar tölur verkfræðistofunnar Línuhönnunar um kostnað vegna slysa sýna að gífurlegur munur er á samfélagslegum kostnaði vegna þessara þriggja vegarkafli á tímabilinu, að ekki sé talað um þær þjáningar sem alvarleg slysa hafa í för með sér. Sé miðað við uppreiknaðar tölur nemur kostnaður vegna slysa á veginum norður yfir Vaðlaheiði á tímabilinu

Tíu hættulegustu vegarkafarnir í dreifbýli

Slysa, með og án meiðsla, árin 2005 til 2009

Vegur	Fjöldi slysa	Vegalengd	Slys/km
1 Hringv. frá Þrengslavegi (brú-sýslumörk)	115	4,41 km	26,1
2 Reykjanesbr. (Grindavíkurb. Njarðvíkurv.)	66	4,56 km	14,5
3 Reykjanesbr. (brú yfir Vatnsl. str.veg-Grindavíkurb.)	58	11,62 km	13,6
4 Hringv. (Þorlákshafnarvegur-Þrengslavegur)	213	16,63 km	12,8
5 Hringv. (Hvalfjarðarv.-Hvalfjarðargöng)	11	0,94 km	11,7
6 Hringv. (Þingvallav.-Brautarholtsvegur)	134	11,96 km	11,2
7 Hringv. (Borgarfjarðarbr.-Borgarbraut)	26	2,48 km	10,5
8 Hringv. (Akrafjallsv. við Urriðaa-Hvalfjarðarvegur)	11	1,1 km	10,0
9 Hringv. (Hvalfjarðargöng)	55	5,76 km	9,5
10 Hringv. (Hafravatnsv.-Breiðholtsbraut)	31	3,41 km	9,1

Heimild: Ársskýrsla slysskráningar Umferðarstofu árið 2009.

FÍB um tolla í Vaðlaheiðargöng

Aformað er að lán við gerð Vaðlaheiðarganga verði tekin hér innanlands til 30 eða 40 ára og greidd niður með vegatollum, líkt og gert var með Hvalfjarðargöng. Þetta kemur fram í umfjöllun á vef Félags íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) í gær um hvort vegatollar fái staðið undir kostnaði við gerð Vaðlaheiðarganga.

„Það sem er líkt með þessum göngum er kostnaðurinn. Uppreiknað til verðlags í dag var kostnaður við Hvalfjarðargöng 11 milljarðar króna en áætlað er að Vaðlaheiðargöng kosti á bilinu 9-10 milljarða,“ segir í umfjöllun FÍB um leið og bent er á að umferð fyrir norðan sé margfalt minni en um Hvalfjarðargöng. „Spurningin sem vaknar er hvað vegatollar þurfa að vera háir um Vaðlaheiðargöng til að standa undir vöxtum og afborgunum – og hvort það nægi til.“

Fram kemur að umferð um Hvalfjarðargöng nemi að jafnaði 5.400 bílum á dag allan ársins hring, eða tæplega tveimur milljónum bíla á ári. Meðal gangagjald er sagt vera 485 krónur. Á móti er bent á að 12 hundruð bílar fari að jafnaði daglega um Víkurskarð, sem Vaðlaheiðargöng komi til með að leysa af hólmi. „Leiðarstyttingin er 16 kílómetrar og tímasparnaður níu mínútur. Leiðarstytting um Hvalfjörð er hins vegar 42 km og tímasparnaður um 30 mínútur. Segja má að það geti verið þrefalt „ábatasamara“ að fara um Hvalfjarðargöng en Vaðlaheiðargöng,“ segir í umfjöllun FÍB. „Álitamálið sem aðstandendur Vaðlaheiðarganga standa frammi fyrir er hvað vegatollurinn ÞARF að vera há til að standa undir kostnaðinum og hvað hann MÁ vera há. Helst þarf þetta að vera ein og sama talan. Ef vegatollar standa ekki undir kostnaðinum þarf ríkissjóður að borga með göngunum. Ákvörðun um að hefja gerð þeirra byggist hins vegar á því að ríkið borgi ekki.“

Óli Kristján Ármannsson
olikr@frettabladid.is



rétt rúmunum 975 milljónum króna. Kostnaður vegna slysa á vegarkafli á Vesturlandsvegi er svo tæpir 4,4 milljarðar króna og 6,2 milljarðar á vegarkafli á Suðurlandsvegi.

Runólfur Ólafsson, framkvæmdastjóri Félags íslenskra bifreiðaeigenda, segist vona að til lengri tíma auðnist mönnum að fara í framkvæmd á borð við Vaðlaheiðargöng. „Skylda okkar hlýtur hins vegar að vera að forgangsraða, meðal annars út frá slysum,“ segir hann og bendir á að sá vegarkafli þar sem umferð myndi minnka verði af gerð Vaðlaheiðarganga sé í 54. sæti á lista yfir vegarkafli þar sem slysa eru tíðust. „Síðan má horfa til Suðurlandsvegur þar sem er að finna nokkra kafla sem eru á topp tuttugu.“

Göngin taka ekki frá öðru

Undir lok janúar fundaði innanríkisráðherra fyrir norðan til að ganga úr skugga um að ekki væri þar sama andstaða við veggjöld til að fjármagna framkvæmdir og vart hefur orðið í nágrenni höfuðborgarinnar. Svo reyndist ekki vera og hefur því verið haldið áfram með undirbúning Vaðlaheiðarganga. „Það liggur ekki annað fyrir en verið sé að búa til hlutafélag í samræmi við lög sem samþykkt voru á þingi í fyrra. Fyrsta verkefni félagsins yrði svo að senda út svokallað forval og svo útbóð í framhaldinu,“ segir Hreinn Haraldsson vegamálastjóri. Hann segir vonir standa til að af þessu

geti orðið á næstu vikum og mánuðum og verkið verði boðið út í vor.

Heildarkostnaður við jarðgöngin er áætlaður um 10 milljarðar króna, en Vegagerðin á að eiga 51 prósent í hlutafélaginu sem stendur að framkvæmdinni. „Vegagerðin þarf bara að leggja fram 200 milljónir og svo aðrir 200 milljónir þannig að hlutafé yrði 400 milljónir króna,“ segir hann. Félagið á svo að taka lán fyrir því sem út af stendur. „Þetta á ekki að þyngja hefðbundnum verkefnum Vegagerðarinnar eða koma niður á öðru. Sérstaða Vaðlaheiðarganga er sú að þetta er allan tímann eyrnamerkt sem veggjalda-verkefni sem greiðist með gjöldum og þannig borgist lánin til baka.“ Eigendur að 49 prósent hlutum á móti Vegagerðinni segir Hreinn að verði sveitarfélög fyrir norðan og aðrir sem áhuga hafa á því að sjá göngin verða til.

Næstu jarðgöng sem fjármögnuð yrðu á hefðbundinn hátt segir Hreinn verða ný Norðfjarðargöng. Umferð milli Eskifjarðar og Neskaupstaðar sé hins vegar ekki svo mikil að hægt sé að fara veggjaldaleið. „Forsenda þess að fara í svona veggjöld er að framkvæmdin sé arðbær og fjárfestingin skili sér til baka.“ Vaðlaheiðargöng segir Hreinn að séu flýtiframkvæmd sem verði ekki að veruleika nema menn séu tilbúnir að fara þessa leið.