

Hjaltadalur - Hörgárdalur

Jarðgöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar

Greinargerð um fyrri hugmyndir og tillögur, tekið saman að ósk Sveitarfélagsins Skagafjarðar og Akureyrarbæjar.

Inngangur.

Hugmyndir um jarðgöng á miðjum Tröllaskaga, milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar, hafa verið settar fram öðru hvoru á síðustu 20 árum eða svo. Engar formlegar tillögur þar að lútandi hafa þó verið kynntar, og engar sérstakar rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar hafa verið gerðar. Sveitarfélagið Skagafjörður hefur verið ötulast við að halda þessum hugmyndum á lofti og koma umræðum um verkefnið á framfæri.

Jarðgangaáætlun

Árið 2000 kom út hjá Vegagerðinni skýrslan „Jarðgangaáætlun“. Hún var afrakstur vinnu við gerð langtímaáætlunar um jarðgöng á Íslandi, þar sem sérstaklega var horft til framkvæmda sem gætu rofið vetrareinangrun, komið í stað annarrar kostnaðarsamrar vegagerðar, stytt vegalengdir eða stækkað atvinnusvæði. Alls voru 24 verkefni tekin til skoðunar víðs vegar um landið. Hugmyndir um framangreind göng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar komu ekki til skoðunar eða umræðu í þessari vinnu, en hins vegar var stuttlega fjallað um göng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar undir Öxnadalsheiði.

Aðalskipulag Sveitarfélagsins Skagafjarðar

Vinna við aðalskipulag Sveitarfélagsins Skagafjarðar fyrir tímabilið 2005-2017 hófst fljótlega eftir árið 2000. Nýr vegur um Þverárfjall milli Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjarðar var opnaður fyrir umferð haustið 2002. Á þessum tíma lagði Vegagerðin fram hugmyndir um styttingu Hringvegarins á tveimur köflum í Austur Húnavatnssýslu og Skagafirði, sem myndi stytta leiðina milli Reykjavíkur og Akureyrar um samtals 20 km. Í vinnu við framangreint aðalskipulag lögðu skipulagsráðgjafar strax árið 2002 fram tillögu um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar (Hjaltadals og Hörgárdals), og hún byggðist m.a. á því að þjóðvegur 1, Hringvegurinn, færi um Þverárfjall, Hegrans og Hjaltadal og gegnum Tröllaskaga með jarðgöngum. Með því næðust svipaðar styttingar og í hugmyndum Vegagerðarinnar um breytingar í A-Húnavatnssýslu og Skagafirði, auk þess sem hvorki þyrfti þá að fara um Vatnsskarð eða Öxnadalsheiði. Tillagan um jarðgöng var einnig talin styrkja ríkjandi byggðastefnu um að efla Akureyri og Eyjafjarðarsvæðið sem mótvægi við höfuðborgarsvæðið, en ekki síst var hún rökstudd með stækkun atvinnu- og þjónustusvæðis á Mið-Norðurlandi og með stórbættri tengingu helstu byggðakjarna á þessum slóðum, háskólanna á Hólum og á Akureyri og ýmissa fyrirtækja beggja vegna Tröllaskagans. Stytting

vegalengdar milli Akureyrar og Hóla yrði 68 km, milli Sauðárkróks og Akureyrar 32 km og milli Akureyrar og Reykjavíkur 8 km miðað við núverandi Hringveg óbreyttan.

Hugmyndir um veggöngin voru kynntar á ýmsum fundum í tengslum við framangreinda skipulagsvinnu, m.a. á Akureyri, og einnig bornar undir forsvarsmenn Vegagerðarinnar. Mesta kynningu fékk tillagan þó með framlagningu nokkurra þingmanna undir forystu Jóhanns Ársælsssonar, á tillögu til þingsályktunar um legu þjóðveg nr. 1 um Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð. Hún var fyrst lögð fram á Alþingi 2003 og síðan aftur óbreytt 2004, 2005 og 2006, en varð aldrei útrædd eða samþykkt. Greinargerð með tillögunni fylgdi lýsing á jarðgangatillögu í drögum að aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar, og einnig upplýsingakort sem sýndi hugmyndir um veggöng milli Hjaltadals og Hörgárdals. Á kortinu eru sýndar 6 mismunandi jarðgangalínur, m.a. með gangamunna í mismunandi hæð yfir sjávarmáli og gangalengdum milli 13,1 og 20,4 km. Athygli beindist einkum að lengsta kostinum, milli Hofsdals sem gengur til suðausturs úr Hjaltadal skammt innan við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal. Þótt gangaleiðin sé löng styttist leiðin milli byggðarlaga mest með þeirri legu. Miðað var við gangamunna í 300 metra hæð. Ráðgjafar sem unnu að tillögunni litu hins vegar svo á að endanleg lega yrði fyrst ákveðin í kjölfar rannsókna, og Vegagerðin mælti ekki með neinni sérstakri legu.

Aðalskipulag Skagafjarðar 2005-2017 var ekki staðfest og hefur ekkert „formlegt gildi“. Sveitarstjórn hafði þó samþykkt jarðgangalínu inn á skipulagstillögunu. Aðalskipulag 2009-2021 var síðan staðfest árið 2012. Í vinnu að tillögugerð fyrir það skipulag var jarðgangamálið áfram í töluverðri umræðu, en engin jarðgangalína rataði inn í endanlega tillögu sem var síðan staðfest. Mun Skipulagsstofnun hafa verið því frekar mótfallin, þar eð séð væri að jarðgöngin kæmust ekki á dagskrá á skipulagstímabilinu.

Aðrar hugmyndir

Auk tillagna um jarðgöng milli Hjaltadals og Hörgárdals hafa verið lagðar fram hugmyndir um að velja frekar göng milli Kolbeinsdals og Skíðadals sem liggur inn af Svarfaðardal, og önnur þaðan til utanverðs Hörgárdals. Ólafur Jónsson fyrrverandi bæjarfulltrúi á Akureyri kynnti þær hugmyndir 2014 og áréttaði í febrúar 2019. Hvor göng yrðu 12-15 km löng (styttri útfærslur, 10-14 km, hafa einnig verið kynntar), og því samanlagt nokkuð lengri en tillögur um ein 20 km löng göng milli Hjaltadals og Hörgárdals. Tvenn styttri göng yrðu einfaldari í framkvæmd og rekstri, einkum með tilliti til öryggismála þar sem kröfur í löngum göngum hafa aukist mikið á undanförunum árum, en þau yrðu dýrari í framkvæmd. Þessi göng gæfu möguleika á meiri styttingu milli byggðarlaga sitt hvoru megin fjallgarðsins, einkum þeirra sem eru við utanverðan Eyjafjörð og myndu þjóna tengingu á milli byggðarlaga á svæðinu ágætlega. Lausleg mæling á korti sýnir að vegalengdin milli Akureyrar og Sauðárkróks yrði 84 eða 95 km miðað við þá tvo jarðgangakosti sem sýndir hafa verið opinberlega (sjá Mbl. 4. apríl 2014, Feykir 13.02.2019). Styttri leiðin (84 km) myndi stytta vegalengdina milli Akureyrar og Reykjavíkur um 13 km miðað við núverandi Hringveg.

Líklegasta jarðgangaleið – öryggismál í jarðgöngum.

Mælingar á kortum sýna að stysta vegalengd milli 300 metra hæðarlína í Hjaltadal og Hörgárdal er um 18 km. Þar eru þó dalbotnar þröngir og líkur á töluverðri snjósöfnun og því ekki ákjósanlegar aðstæður fyrir munna jarðganga. Vænlegra er að miða við opnara landslag

og eitthvað minni hæð yfir sjó, t.d. milli Hofsdals og Barkárdals. Líklegasta gangalengd er þar a.m.k. 20 km, og sennilega nær 22 km miðað við landshætti og líkleg munnastæði. Á undanförunum áratugum hefur verið miðað við að munnri vegganga fari helst ekki mikið yfir 200 m yfir sjávarmál. Göng eru mjög dýr mannvirki og byggð til að nýtast í marga áratugi eða jafnvel aldir, og því er krafa um að unnt sé að komast í göngin án mikilla vandkvæða, jafnvel á snjóþungum vetrum og göng mikið yfir 300 m y.s. eru varla í myndinni. Skoða þarf aðstæður fyrir gangamunna á hverjum stað fyrir sig, til að geta betur gert sér grein fyrir gangalengdum stystu ganga sem uppfylla sett markmið. Minna má á til viðmiðunar að vegurinn um Þverárfjall fer hæst í um 330 metra yfir sjávarmál. Með göngum á þessari leið yrði vegalengdin milli Akureyrar og Sauðárkróks um 90 km eða 30 km styttri en í dag, styttingin milli Akureyrar og Hofsóss yrði um 50 km og milli Akureyrar og Hóla styttist leiðin um tæpa 70 km. Miðað við að Hringvegurinn yrði færður yfir á þessa leið yrði styttingin milli Akureyrar og Reykjavíkur um 7 km.

Örfá veggöng af þessari lengd, um eða yfir 20 km, hafa verið gerð í heiminum og þá fyrst og fremst þar eð öryggismál eru þá orðin erfið og alþjóðlegar kröfur hafa verið hertar á umliðnum árum. Ekki er t.d. ólíklegt að krafa yrði gerð um önnur göng við hliðina eða sérstök flóttagöng til að tryggja öryggi vegfarenda, enda má reikna með meira en 2000 bíla umferð á dag ef Hringverður yrði færður yfir í þessi göng. Þessi atriði þarf að skoða gaumgæfilega ef kanna á frekar möguleika á þessum framkvæmdum.

Áskorun sveitarfélaga.

Snemma árs 2019 samþykktu bæjarstjórn Akureyrar og sveitarstjórn Skagafjarðar áskorun til stjórnvalda um að fjármagna grunnrannsóknir og samanburð á kostum á legu mögulegra jarðganga undir Tröllaskaga, auk rannsókna á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkra ganga. Þar er einkum vísað til stækkunar vinnusóknarsvæða, styrkingar almennrar þjónustu og eflingar ferðaþjónustu, auk bættrar samkeppnisstöðu landshlutans. Einnig er vísað til styttri vegalengda milli stærstu þéttbýlisstaða á Norðurlandi og aukins öryggis vegfarenda með nýrri leið sem sneiði fram hjá hæstu fjallvegum, og þar vísað til legu Hringvegur um Vatnsskarð og Öxnadalshéiði.

Vert er að nefna að RHA (Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri) fjallar örlítið um áhrif jarðganga undir Tröllaskaga í skýrslu frá 2008 um samfélagsleg áhrif Svínavatnsleiðar í Austur-Húnavatnssýslu.

Áskorunin sveitarfélaganna fylgir hér á eftir:

Bæjarstjórn Akureyrar og sveitarstjórn Sveitarfélagsins Skagafjarðar samþykktu á fundum sínum fyrr í þessari viku áskorun til stjórnvalda um að tryggja í nýrri samgönguáætlun fjármögnun grunnrannsókna og samanburðar á bestu kostum á legu mögulegra jarðganga undir Tröllaskaga, auk rannsókna á samfélags- og efnahagslegum áhrifum sem leiða af nýjum Tröllaskagagöngum.

Tröllaskagagöng munu ótvírætt hafa mikinn ávinning í för með sér í formi styttri vegalengda á milli allra stærstu þéttbýlisstaða á Norðurlandi, aukins öryggis vegfarenda þar sem til yrði ný leið sem sneiði fram hjá hæstu fjallvegum, stækkunar vinnusóknarsvæða, styrkingar almennrar þjónustu og eflingar ferðaþjónustu, auk bættrar samkeppnisstöðu landshlutans. Slík jarðgöng myndu breyta svo miklu á svo stóru svæði að örðugt er að sjá áhrifin fyrir án ítarlegrar og faglegrar athugunar.

Bæjarstjórn Akureyrar og sveitarstjórn Sveitarfélagsins Skagafjarðar leggja þunga áherslu á að nauðsynlegur undirbúningur og frumrannsóknir vegna nýrra Tröllaskagaganga hljóti fjármögnun innan nýrrar samgönguáætlunar.

Samantekt :

- Vegagerðin hefur á undanförunum áratugum kannað marga jarðgangakosti víðs vegar um landið en jarðgöng undir Tröllaskaga milli Hjaltadals og Hörgárdals hafa ekki verið skoðuð eða komið til tals í langtímaáætlunum um jarðgöng á vegakerfinu.
- Hugmyndir og tillögur um slík göng komu fram í vinnu við aðalskipulag Sveitarfélagsins Skagafjarðar, allt frá árinu 2002 til 2009. Þó var slík tillaga ekki sett fram í staðfestu skipulagi þess sveitarfélags eða annarra.
- Ýmsar jarðgangaleiðir voru nefndar en helst staðnæmst við línu milli Hofsdals innan við Hóla og Barkárdals inn úr Hörgárdal, alls um 20 km löng göng. Jarðgöng myndu stytta vegalengdir milli byggðakjarna verulega.
- Einnig hafa sést hugmyndir um göng milli Kolbeinsdals og Skíðadals inn af Svarfaðardal, og önnur þaðan til Hörgárdals. Þau yrðu samanlagt nokkru lengri og dýrari en fyrrnefnd 20 km göng en líklega einfaldari m.t.t. öryggismála, þar eð hvor göng yrðu 12-15 km. Tvenn göng stytta að auki vegalengdir enn frekar á milli fleiri þéttbýlisstaða á Mið-Norðurlandi.
- Ef vinna á áfram að skoðun á þessum möguleikum virðist vænlegast að beina augum fyrst að göngum milli Hofsdals og Barkárdals og miða helst við að munnar yrðu í um eða undir 300 metra hæð yfir sjó. Slík göng yrðu þó mjög löng, um eða yfir 20 km, og skoða þyrfti mjög vel öryggismál í slíku mannvirki. Því þarf einnig að kanna umræddan valkost með tvennum styttri jarðgöngum.
- Bæjarstjórn Akureyrar og Sveitarstjórn Skagafjarðar hafa nýlega lagt fram áskorun til stjórnvalda um rannsóknir og samanburð valkosta í framangreindum hugmyndum.

Niðurlag.

Ef stjórnvöld verða við framangreindri áskorun sveitarfélaga í Skagafirði og Eyjafirði um fjármögnun rannsókna og samanburð kosta við gerð jarðganga undir Tröllaskaga er eðlilegt að skipta slíkri úttekt upp í nokkra þætti:

- Samfélags- og efnahagsleg áhrif jarðganga og færslu Hringvegjar.
- Tillögur um legu stystu jarðganga sem uppfylla sett markmið.
- Sérstök könnun á öryggi í löngum jarðgöngum (20 km) og kröfur um útfærslur.
- Stutt minnisblað um jarðfræði svæðisins út frá fyrirliggjandi þekkingu.
- Mat á snjóþyngslum við líklega vegi að jarðgöngum.
- Kostir og gallar við að færa Hringveg, m.a. mat á kostnaði við endurbætur vega að jarðgöngum beggja vegna.

September 2019

Hreinn Haraldsson