

Húnavallaleið og Vindheimaleið

Niðurstöður könnunar

Afstaða til nýrra veglína á Norðurlandi vestra



Könnun framkvæmd 2026 · Skýrsla gefin út júní 2026

Envalys26-0601

Húnavallaleið og Vindheimaleið. Niðurstöður könnunar. Afstaða til nýrra veglína á Norðurlandi vestra.

ENVALYS – júní 2026

Höfundur skýrslu:

Páll Jakob Líndal, dr. í umhverfissálfræði

Efnisyfirlit

Inngangur	5
Húnavallaleið og Vindheimaleið	5
Samgönguáætlun og skipulagslegar forsendur	5
Um könnun og framkvæmd	7
Gerð myndbanda	7
Framkvæmd	7
Úrtaksgerð og þátttakendur	8
Úrtaksgerð	8
Samsetning þátttakenda	8
Úrvinnsla	9
Gagnaúrvinnsla	9
Framsetning afstöðuspurninga	9
Samanburður leiðanna	9
Bakgrunnur og aðrar spurningar	9
Talnameðferð og túlkun	9
Opin svör	9
Húnavallaleið	10
H1. Almennt séð, hversu andvíg(ur) / hlynnt(ur) ert þú gerð vegar um Húnavallaleið?	10
H2. Hvernig líkar þér sú tillaga að legu Húnavallaleiðar sem hér er kynnt?	11
H3. Hversu andvíg(ur) / hlynnt(ur) ert þú gerð umhverfismats til að fá fram möguleg áhrif Húnavallaleiðar á umhverfi og samfélag?	12
H4. Hversu neikvæð / jákvæð áhrif telur þú að gerð Húnavallaleiðar geti haft fyrir byggð og samfélag á Blönduósi?	13
H5. Hversu neikvæð / jákvæð áhrif telur þú að nýr vegur um Húnavallaleið hafi á næsta umhverfi sitt?	14
H6. Hversu andvíg(ur) eða hlynnt(ur) ertu því að gert verði ráð fyrir Húnavallaleið í samgönguáætlun 2026 - 2040 og næsta aðalskipulagi Húnabyggðar?	15
H7. Hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ertu að gerð Húnavallaleið yrði að mestu eða öllu leyti fjármögnuð með gjaldi af þeim ökutækjum sem um veginn færu?	16
H8. Hversu ólíklegt/líklegt telurðu að þú myndir að jafnaði aka Húnavallaleið ef gjald fyrir að aka hana á fólksbíl væri 600 kr. (miðað við hæsta afslátt eða 50 ferðir eða meira) til 1.200 kr. (stök ferð)?	17
Vindheimaleið	18
V1. Almennt séð, hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ert þú gerð vegar um Vindheimaleið?	18
V2. Hvernig líkar þér sú tillaga að legu Vindheimaleiðar sem hér er kynnt?	19
V3. Hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ert þú gerð umhverfismats til að fá fram möguleg áhrif Vindheimaleiðar á umhverfi og samfélag?	20
V4. Hversu neikvæð/jákvæð áhrif telur þú að gerð Vindheimaleiðar geti haft fyrir byggð og samfélag í Varmahlíð og næsta nágrenni?	21
V5. Hversu neikvæð/jákvæð áhrif telur þú að Vindheimaleið hafi á næsta umhverfi sitt?	22
V6. Hversu andvíg(ur) eða hlynnt(ur) ertu því að gert verði ráð fyrir Vindheimaleið í samgönguáætlun 2026-2040 og næsta aðalskipulagi Skagafjarðar?	23
V7. Hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ertu að gerð Vindheimaleið yrði að mestu eða öllu leyti fjármögnuð með gjaldi af þeim ökutækjum sem um veginn færu?	24

V8. Hversu ólíklegt/líklegt telurðu að þú myndir að jafnaði aka Vindheimaleið ef gjald fyrir að aka hana á fólksbíl væri 500 kr. (miðað við hæsta afslátt eða 50 ferðir eða meira) til 1.000 kr. (stök ferð)?	25
Samanburður leiðanna	26
Opnar lokaathugasemdir	28

Inngangur

Í tengslum við gerð Samgönguáætlunar 2026–2040, sem nú er til meðferðar hjá Alþingi, stóð Samgöngufélagið fyrir viðhorfskönnun um lagningu Húnavallaleiðar í Austur-Húnavatnssýslu og lagningu Vindheimaleiðar í Skagafirði. Tilgangur könnunarinnar var að kynna hugmyndir að gerð nýrra vega, svonefndra Húnavallaleiðar í Húnabyggð og Vindheimaleiðar í Skagafirði, og fá fram afstöðu þátttakenda til gerðar þeirra og tengdra atriða. Í þessari skýrslu er að finna niðurstöður könnunarinnar sem útbúin var af fyrirtækinu ENVALYS að beiðni Samgöngufélagsins. Gögnum var safnað frá janúar til maí 2026 og ENVALYS sá um úrvinnslu þeirra. Alls luku 752 einstaklingar könnuninni. Engum persónugreinanlegum gögnum var safnað við framkvæmd hennar.

Húnavallaleið og Vindheimaleið

Húnavallaleið liggur um Ása og Bakása á leiðinni milli Þings og Langadals. Leiðin er um 17 km að lengd og við gerð hennar styttest Hringvegur um 14 km. Í þessari könnun er miðað við [frumdrög Vegagerðarinnar frá desember 2012](#). Vindheimaleið liggur um Efribyggð og Vindheimamela milli Vatnsskarðs og Blönduhlíðar. Leiðin er um 13 km og við gerð hennar styttest Hringvegur um 5-6 km. Í þessari könnun er miðað við [tillögu sem Samgöngufélagið lét vinna](#).



Mynd 1. Yfirlitsmynd sem sýnir legu Húnavallaleiðar og Vindheimaleiðar.

Samgönguáætlun og skipulagslegar forsendur

Samgönguáætlun 2026 – 2040

Alþingi vinnur nú að gerð Samgönguáætlunar 2026–2040 og liggur nú fyrir tillaga til þingályktunar. Í tillögunni er hvorki getið um Húnavallaleið né Vindheimaleið.

Aðalskipulag Húnavatnshrepps 2010 – 2022

Í Aðalskipulagi Húnavatnshrepps 2010 – 2022 segir í kafla 3.4.1 um vegi að stuðlað verði að bættum samgöngum innan sveitarfélagsins. Í kafla 1.4 um afgreiðslu eftir auglýsingu, segir að sveitarfélagið stefni að því að auka umferðaröryggi með bættum samgöngum og í því samhengi er Húnavallaleið nefnd sem valkostur 2. Í kafla 3.4 segir einnig að Vegagerðin hafi lagt fram tillögu að nýjum stofnvegi, Húnavallaleið, og óskað eftir að veglínan verði sett inn á Aðalskipulag Húnavatnshrepps 2010 – 2022. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að stytting milli Akureyrar og Reykjavíkur um Húnavallaleið yrði einstaklega arðbær framkvæmd, sem myndi auka umferðaröryggi á umræddum kafla og draga verulega úr kostnaði vegfarenda á þessari leið. Sveitarfélagið hafnaði ofangreindri tillögu á eftirfarandi forsendum:

1. Tillagan um Húnavallaleið, sem kemur fram á sama tíma og stjórnvöld hafa dregið til baka áætlaðar framkvæmdir við tengivegi í sveitarfélaginu (sem voru á samgönguáætlun og að hluta til komnar í útboðsferli), gengur þvert á stefnu sveitarfélagsins.

2. Fyrirhugaður vegur myndi að einhverju leyti liggja um mýrlendi og ræktað land og yrði áberandi í landslaginu þar sem hann lægi þvert yfir sveitarfélagið.
3. Ekki liggja fyrir samningar við landeigendur um það land sem færi undir ætlað vegstæði. Enn fremur er mikil andstaða meðal landeigenda í sveitarfélaginu við veglínuna.
4. Lagning Húnavallaleiðar myndi trúlega veikja hlutverk Blönduóss sem verslunar- og þjónustusvæðis.
5. Hagsmunir íbúa í sveitarfélaginu hvað varðar samgöngur felast fyrst og fremst í uppbyggingu á tengivegum innan þess.

Húnavallaleið er því ekki hluti af stofnvegakerfi í gildandi skipulagi sveitarfélagsins.

Aðalskipulag Húnabyggðar 2025 – 2037

Gerð Aðalskipulags Húnabyggðar 2025 – 2037 er í vinnslu og í þeirri vinnu er ekki gert ráð fyrir Húnavallaleið.

Aðalskipulag Skagafjarðar 2025- 2040

Vindheimaleiðar er ekki getið í Aðalskipulagi Skagafjarðar 2025 – 2040.

Um könnun og framkvæmd

Könnunin samanstóð af fjórum hlutum:

1. Öflun bakgrunnsupplýsinga (þ.e. kyns, aldurs, búsetu og ferðatíðni um umrædd svæði).
2. Tveimur myndböndum sem hermdu eftir sýndarferðalagi um umrædda vegi.
3. Könnun á afstöðu fólks til Húnavallaleiðar og Vindheimaleiðar. Þá voru settar fram spurningar er varða samgönguáætlun, staðbundnar skipulagsáætlanir og ákvörðunarvald um gerð og legu vega, auk spurningar um gagnsemi þrívíddarframsetningar.
4. Opnum spurningum um umfjöllunarefni könnunarinnar og framsetningu hennar.

Gerð myndbanda

Við gerð könnunarinnar var lögð áhersla á að þátttakendur gætu áttað sig sem best á umfangi og ásýnd Húnavallaleiðar og Vindheimaleiðar. Í því skyni útbjó ENVALYS tölvugert þrívíddarlíkan af umhverfinu þar sem færðar voru inn hinar nýju veglínur. Til að gefa svarendum raunverulegri tilfinningu fyrir landslaginu og framkvæmdinni í heild sinni voru gerð tvö myndbönd sem buðu upp á sýndarferðalag eftir sitthvorum veginum þar sem ekið var frá suðri til norðurs. Niðurstöður könnunarinnar sýndu að þátttakendur töldu þrívíddarframsetninguna gagnlega (meðaltal = 4,66 af 6, staðalfrávik = 1,41).

Framkvæmd

Um var að ræða netkönnun þar sem þátttakendur gátu ýmist svarað gegnum farsíma eða tölvu. Dreifing á auglýsingu um þátttöku var í höndum Samgöngufélagsins og Marsmedia og fór gagnasöfnun fram dagana 21. febrúar – 24. maí 2026. Á þeim tíma var könnunin gerð aðgengileg með eftirfarandi hætti:

- Á heimasíðu Samgöngufélagsins (www.samgongur.is)
- Á Facebook-síðu Samgöngufélagsins (<https://www.facebook.com/samgongufelagid>)
- Á Húsavík.com (www.husavik.com)
- Í Húnahorninu (www.huni.is)
- Á Akureyri.net (www.akureyri.net)
- Á Vísí (www.visir.is)
- Í Feyki (www.feykir.is)
- Í [grein](#) fyrirsvarsmanns Samgöngufélagsins sem birtist á Akureyri.net þann 7. apríl 2026.

Könnunin var öllum opin og gat hver sem er dreift könnuninni og hvatt til þátttöku. Ekki liggja fyrir upplýsingar um endanlega dreifingu könnunarinnar. Í upphafi könnunar birtist síða þar sem stóð *Taka þátt í rannsókn* og þurftu þátttakendur að smella á hnapp til að opna könnunina.

Úrtaksgerð og þátttakendur

Úrtaksgerð

Könnunin byggði ekki á tilviljunarúrtaki heldur var um sjálfvalið hentugleikaúrtak (e. self-selected convenience sample) að ræða. Hún var öllum opin og dreift með auglýsingum og umfjöllun á vef- og samfélagsmiðlum (sjá kaflann Framkvæmd), þar sem hver sem vildi gat tekið þátt og áframsent hana. Þátttakendur völdu sig því sjálfir til þátttöku og ekki liggur fyrir hve margir sáu auglýsinguna eða fengu könnunina senda. Því er ekki unnt að reikna eiginlegt svarhlutfall, og úrtakið endurspeglar ekki með tryggu hætti samsetningu tiltekins þýðis — hvorki íbúa á áhrifasvæði veganna né landsmanna almennt. Niðurstöður lýsa afstöðu þeirra sem kusu að taka þátt og ber að túlka sem slíkar; þær eru ekki alhæðar yfir á stærri hópa með ályktunartölfræði. Engum persónugreinanlegum upplýsingum var safnað.

Þótt úrtakið leyfi ekki tölfræðilega alhæfingu er engu að síður umtalsvert gagn í niðurstöðunum. Þátttakendur voru margir (752) og fengu ítarlega kynningu á veglínunum, m.a. með sýndarferðalagi gegnum þrívíddarlíkan (sjá kaflann Um könnun og framkvæmd), sem gerði þeim kleift að mynda upplýsta afstöðu. Niðurstöðurnar gefa því skýra vísbendingu um viðhorf þeirra sem létu sig málið varða, þótt ekki sé hægt að yfirfæra þær formlega á alla íbúa eða landsmenn.

Samsetning þátttakenda

Alls opnuðu 923 einstaklingar könnunina og 752 þeirra svöruðu meginspurningum hennar (um 81%); miðgildi svartíma var 7,4 mínútur. Eftirfarandi lýsing tekur til þeirra 752 sem teljast þátttakendur skýrslunnar.

Kynjaskipting þátttakenda var verulega ójöfn: karlar voru 78,3 (588) en konur 21,7% (163). Þátttakendur voru jafnframt fremur fullorðnir en um 72,6% voru 46 ára eða eldri (46–65 ára 37,1% og 66 ára eða eldri 35,5%), 23,4% á aldrinum 26–45 ára og einungis 4,0% 25 ára eða yngri.

Hvað búsetu varðar dreifðust þátttakendur um allt land, en stærstu hóparnir komu af tveimur svæðum: Akureyri (31,1%) og höfuðborgarsvæðinu (28,6%), auk Norðurlands eystra utan Akureyrar (11,6%). Íbúar þeirra sveitarfélaga sem næst standa fyrirhuguðum vegum: Húnabyggðar (Blönduós 2,7% og Húnabyggð utan Blönduóss 2,1%), Húnaþings vestra (2,3%), Skagastrandar (0,8%) og Skagafjarðar (5,1%) voru hlutfallslega fámennir í úrtakinu. Þetta er rétt að hafa í huga við túlkun niðurstaðna, enda vega afstaða og hagsmunir nærsamfélagsins og þeirra sem fjær búa ekki endilega jafnt.

Loks ferðast langflestir þátttakendur tiltölulega sjaldan um svæðið: 56,5% fóru um það 4–6 sinnum á ári og 22,3% þrisvar á ári eða sjaldnar, en aðeins lítill hluti daglega eða oft í viku (samaltals um 3,2%). Um 18,0% ferðuðust um svæðið 1–3 sinnum í mánuði.

Tafla 1: Kyn- og aldursskipting þátttakenda

Kyn	Fjöldi	Hlutfall	Aldur	Fjöldi	Hlutfall
Kona	163	21,7%	25 ára eða yngri	30	4,0%
Karl	588	78,3%	26–45 ára	176	23,4%
			46–65 ára	279	37,1%
			66 ára eða eldri	267	35,5%

Úrvinnsla

Gagnaúrvinnsla

Öll úrvinnsla gagna og gerð mynda fór fram í tölfraeðihugbúnaðinum R. Svör voru hreinsuð og þátttakandi skilgreindur sem sá sem komst í gegnum meginspurningar könnunarinnar (svaraði síðustu afstöðuspurningu); af þeim 923 sem opnuðu hana uppfylltu 752 það skilyrði og mynda grunn allra niðurstæðna. Gögnin voru hvorki vigtuð né leiðrétt fyrir samsetningu úrtaksins, enda byggir könnunin á sjálfvöldu úrtaki (sjá kaflann Þátttakendur).

Framsetning afstöðuspurninga

Afstaða þátttakenda var könnuð á fimm þrepa kvarða (t.d. frá mjög andvíg til mjög hlynnt) með viðbótarmöguleikanum Veit ekki. Veit ekki var haldið utan við útreikning hlutfalla (útilokað úr nefnara) og fjöldi gildra svara (n) tilgreindur fyrir hverja mynd. Hlutföll geta því verið reiknuð af mismunandi fjölda eftir spurningum, eftir því hve margir völdu Veit ekki eða slepptu spurningu.

Niðurstöður hverrar spurningar eru birtar sem **tvíátta stöplarit** (e. diverging bar chart). Neikvæðu þrepin tvö (mjög og frekar andvíg) liggja vinstra megin við miðlínu og jákvæðu þrepin tvö (frekar og mjög hlynnt) hægra megin. Hvert þrep er sýnt sem sinn litaði hluti súlunnar — dekkri litur eftir því sem afstaðan er afdráttarlausari — svo bæði átt og styrkur sjáist í einni mynd. Hlutfalsi flokkurinn Hvorki né er sýndur sér í minni hliðarmynd hægra megin svo hann skyggi ekki á samanburð andvígra og hlynnta en týnist þó ekki. Hver mynd sýnir afstöðuna þrískipta — fyrir konur, karla og öll — með fjölda gildra svara (n) fyrir hvern hóp. Sami fasti kvarði er á lárétta ásnum í öllum afstöðumyndum svo súlur séu beint samanburðarhæfar milli spurninga.

Samanburður leiðanna

Til að bera Húnavallaleið og Vindheimaleið saman var fyrir hverja paraða spurningu reiknaður nettó-stuðningur, þ.e. hlutfall jákvæðra svara að frádregnu hlutfalli neikvæðra (samanlögð tvö jákvæðu þrepin mínus samanlögð tvö neikvæðu). Jákvætt gildi merkir að hlynntir séu fleiri en andvígir og öfugt, og fangar þessi eina tala bæði átt og styrk afstöðunnar. Í samanburðinum er ekki skipt eftir kyni og Veit ekki er sem fyrr haldið utan við.

Bakgrunnur og aðrar spurningar

Bakgrunnsbreytur (kyn, aldur, búseta og ferðatíðni) og spurningar með afmörkuðum svarmöguleikum, líkt og um ákvörðunarvald, eru birtar sem fjöldi og hlutfall í töflum eða einföldum súluritum.

Talnameðferð og túlkun

Hlutföll eru birt sem heilar prósentur á myndum en með einum aukastaf í töflum, og námundun getur valdið því að þau leggist ekki nákvæmlega saman í 100%. Öll úrvinnsla er lýsandi: þar sem úrtakið er sjálfvalið (sjá kaflann Þátttakendur) eru hvorki ályktunartölfræði né marktektarpróf lögð til grundvallar, og mismunur milli hópa eða leiða lýsir þeim sem tóku þátt en er ekki alhæfur yfir á stærri þýði.

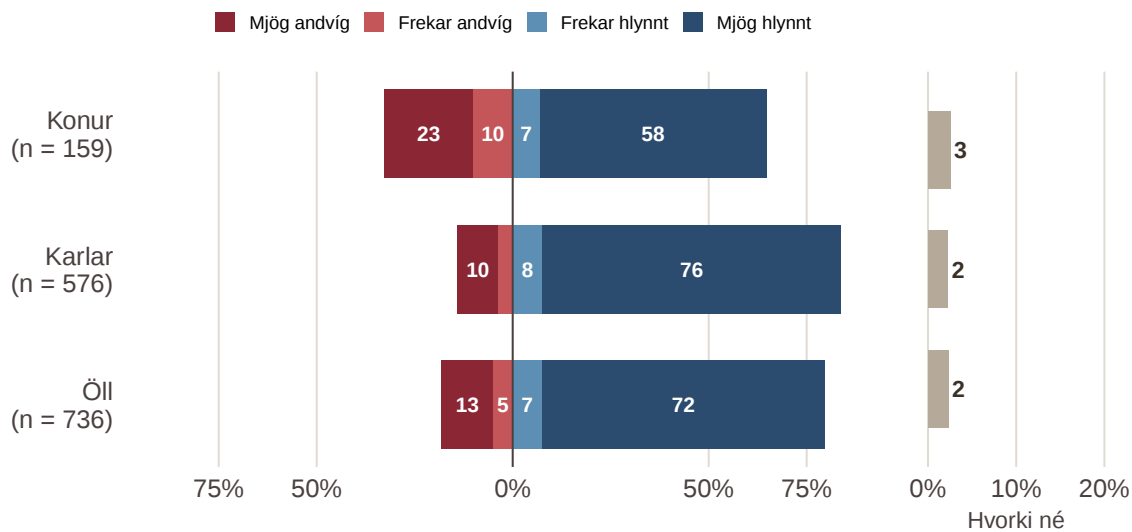
Opin svör

Opnum svörum (lokaathugasemdum) var safnað saman og fjöldi þeirra talinn. Í skýrslunni eru þau öll birt, óbreytt að efni, til að gefa innsýn í sjónarmið sem ekki komast til skila í tölulegum niðurstöðum.

Húnavallaleið

H1. Almennt séð, hversu andvíg(ur) / hlynnt(ur) ert þú gerð vegar um Húnavallaleið?

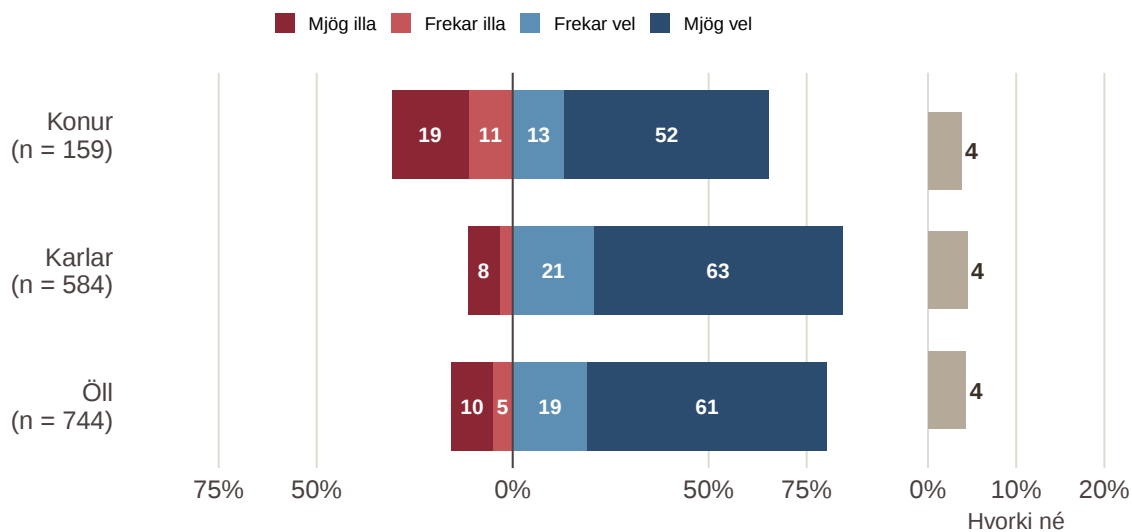
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Tölur undir 5 birtast ekki inni í súlum. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 16.

H2. Hvernig líkar þér sú tillaga að legu Húnavallaleiðar sem hér er kynnt?

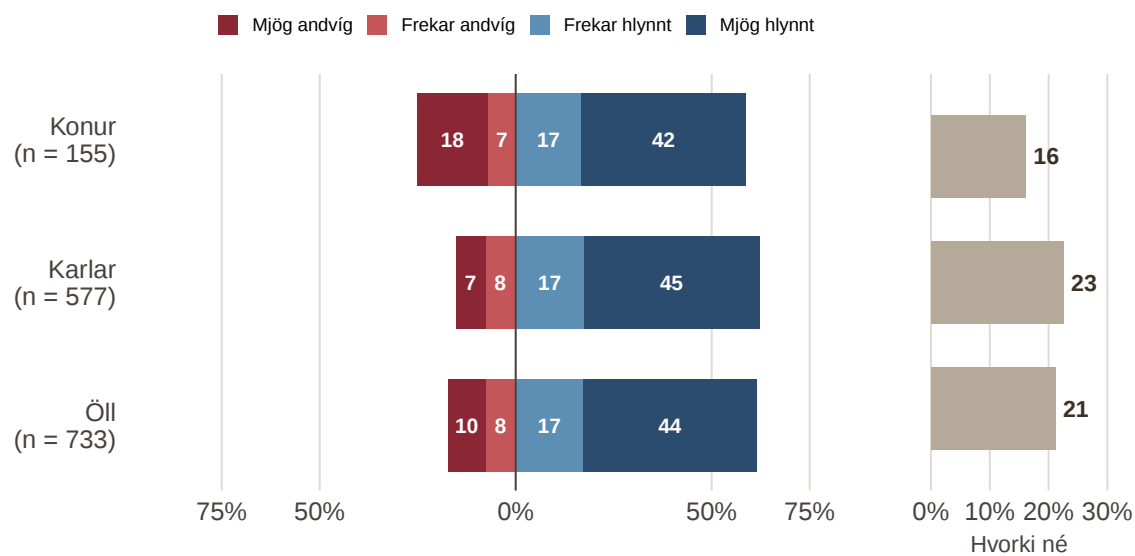
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Tölur undir 5 birtast ekki inni í súlum. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 8.

H3. Hversu andvíg(ur) / hlynnt(ur) ert þú gerð umhverfismats til að fá fram möguleg áhrif Húnavallaleiðar á umhverfi og samfélag?

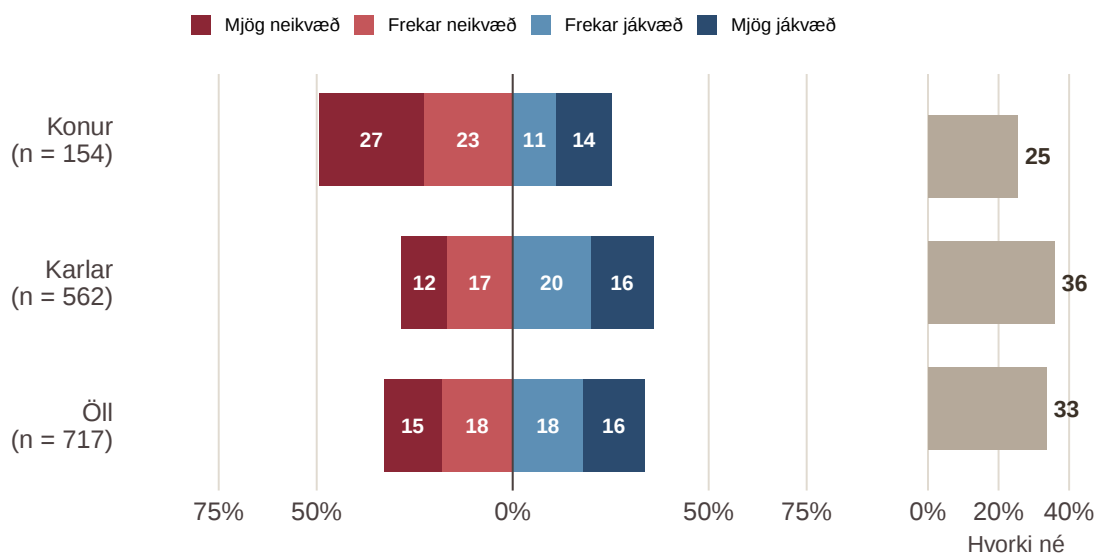
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 19.

H4. Hversu neikvæð / jákvæð áhrif telur þú að gerð Húnavallaleiðar geti haft fyrir byggð og samfélag á Blönduósi?

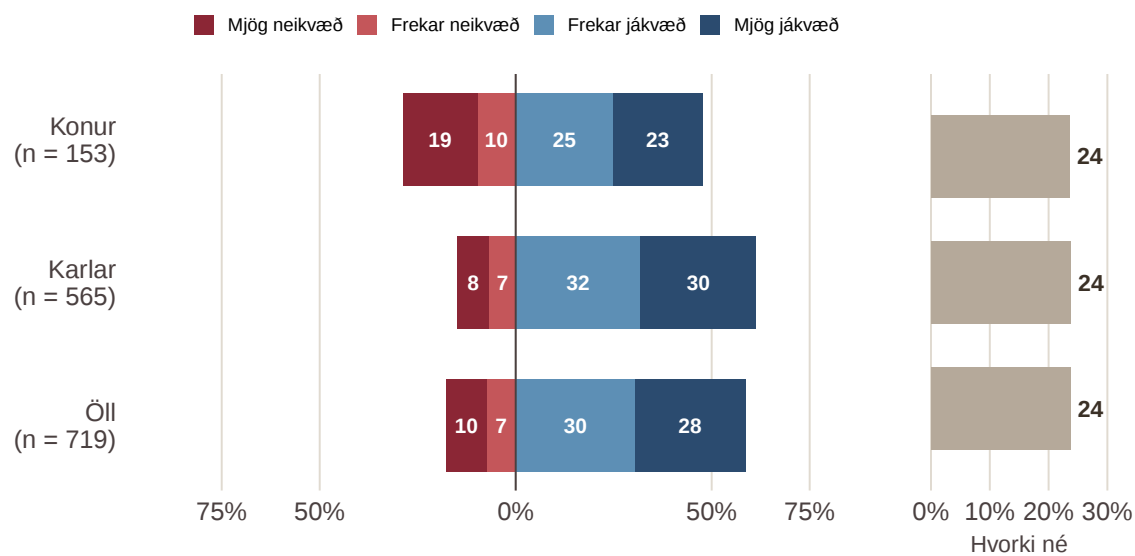
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 35.

H5. Hversu neikvæð / jákvæð áhrif telur þú að nýr vegur um Húnavallaleið hafi á næsta umhverfi sitt?

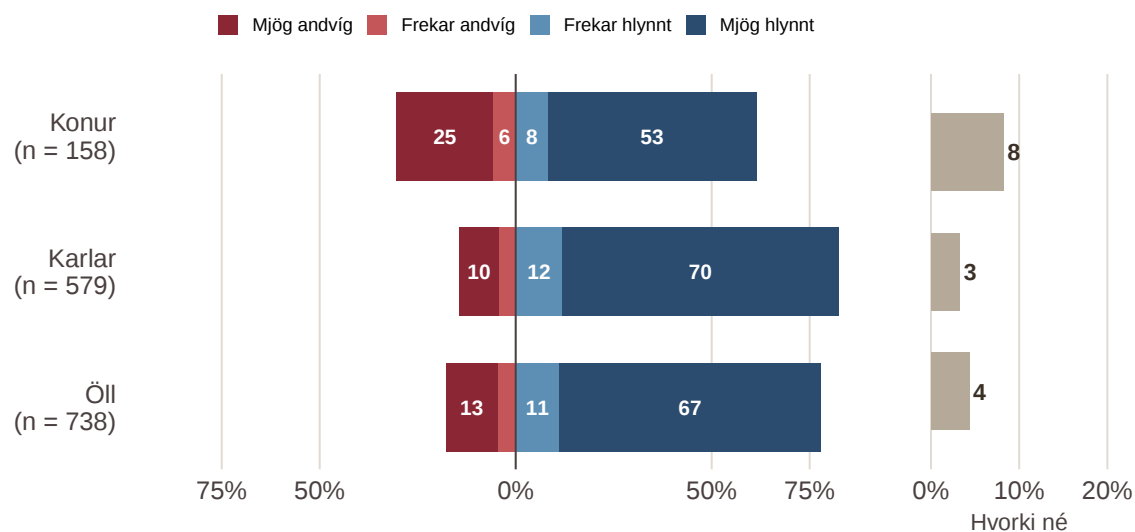
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 33.

H6. Hversu andvíg(ur) eða hlynnt(ur) ertu því að gert verði ráð fyrir Húnavallaleið í samgönguáætlun 2026 - 2040 og næsta aðalskipulagi Húnabyggðar?

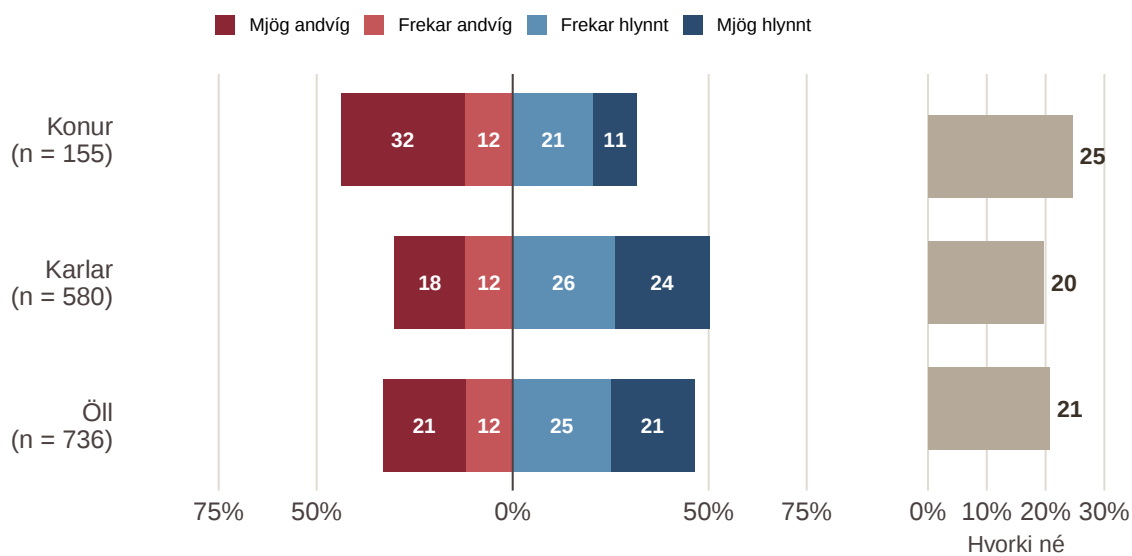
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Tölur undir 5 birtast ekki inni í súlum. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 14.

H7. Hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ertu að gerð Húnavallaleið yrði að mestu eða öllu leyti fjármögnuð með gjaldi af þeim ökutækjum sem um veginn færu?

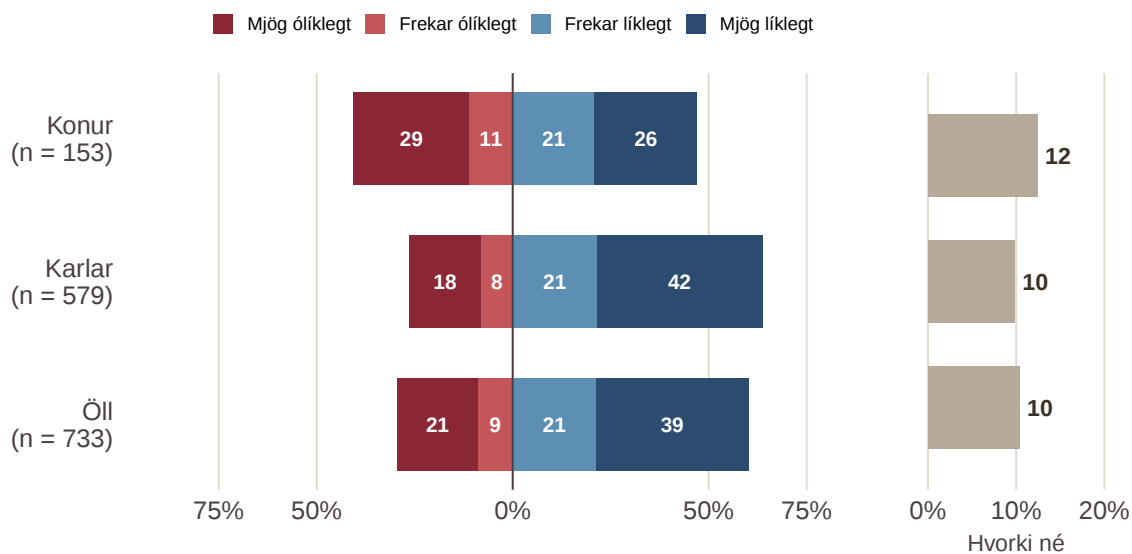
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 16.

H8. Hversu ólíklegt/líklegt telurðu að þú myndir að jafnaði aka Húnavallaleið ef gjald fyrir að aka hana á fólksbíl væri 600 kr. (miðað við hæsta afslátt eða 50 ferðir eða meira) til 1.200 kr. (stök ferð)?

Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).

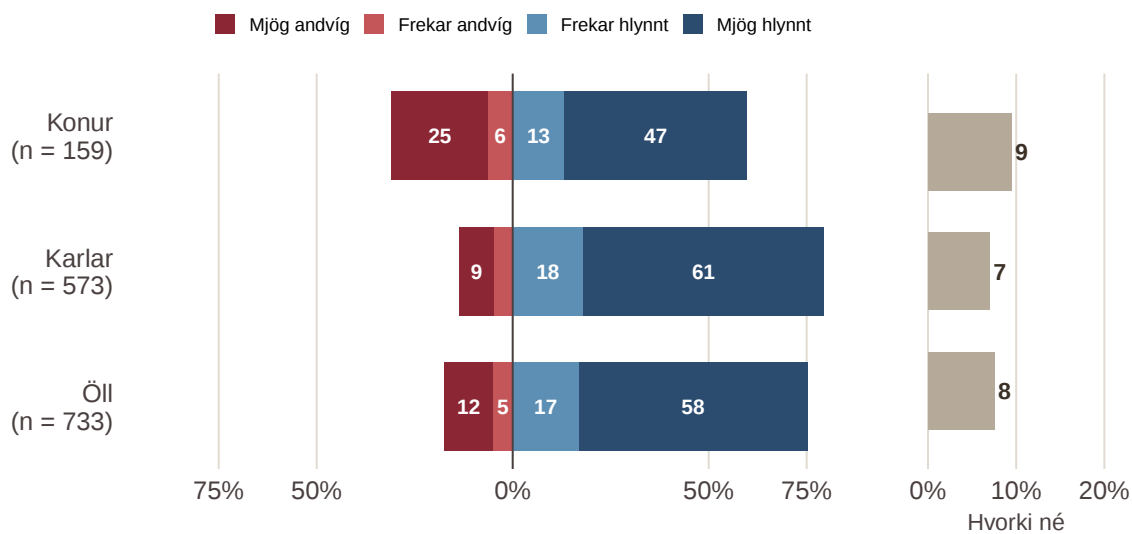


Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 19.

Vindheimaleið

V1. Almenn séð, hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ert þú gerð vegar um Vindheimaleið?

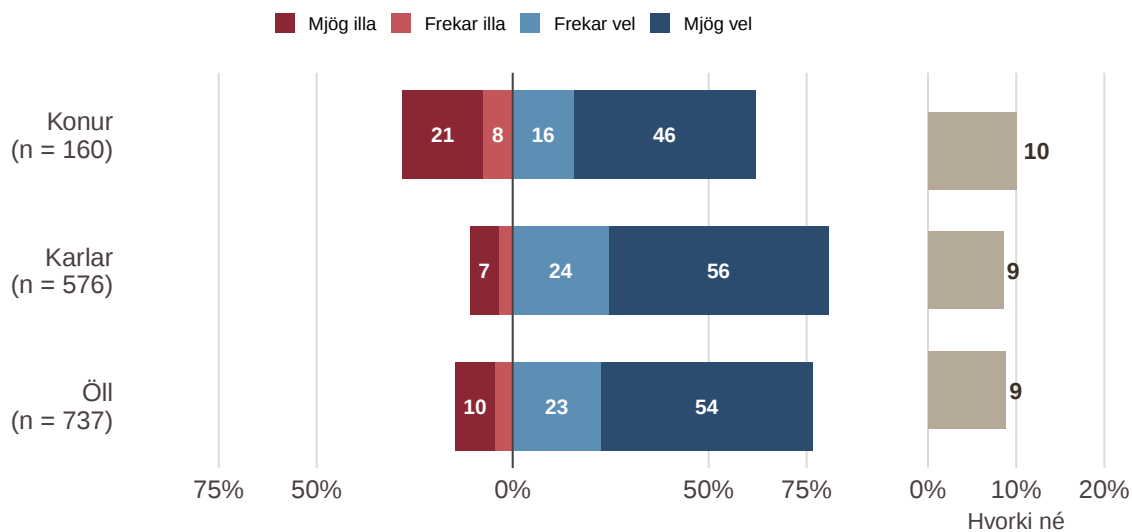
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Tölur undir 5 birtast ekki inni í súlum. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 16.

V2. Hvernig líkar þér sú tillaga að legu Vindheimaleiðar sem hér er kynnt?

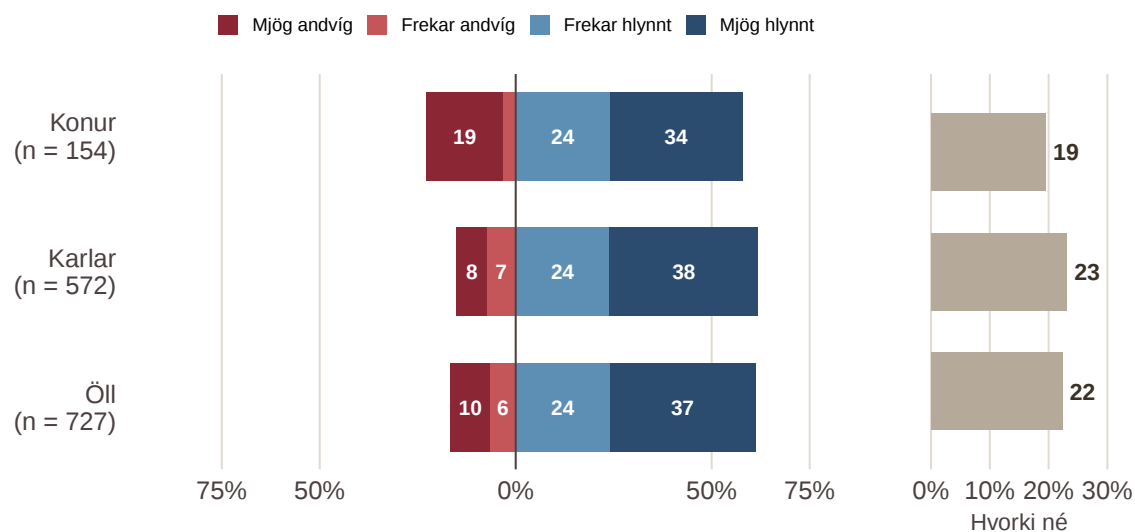
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Tölur undir 5 birtast ekki inni í súlum. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 12.

V3. Hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ert þú gerð umhverfismats til að fá fram möguleg áhrif Vindheimaleiðar á umhverfi og samfélag?

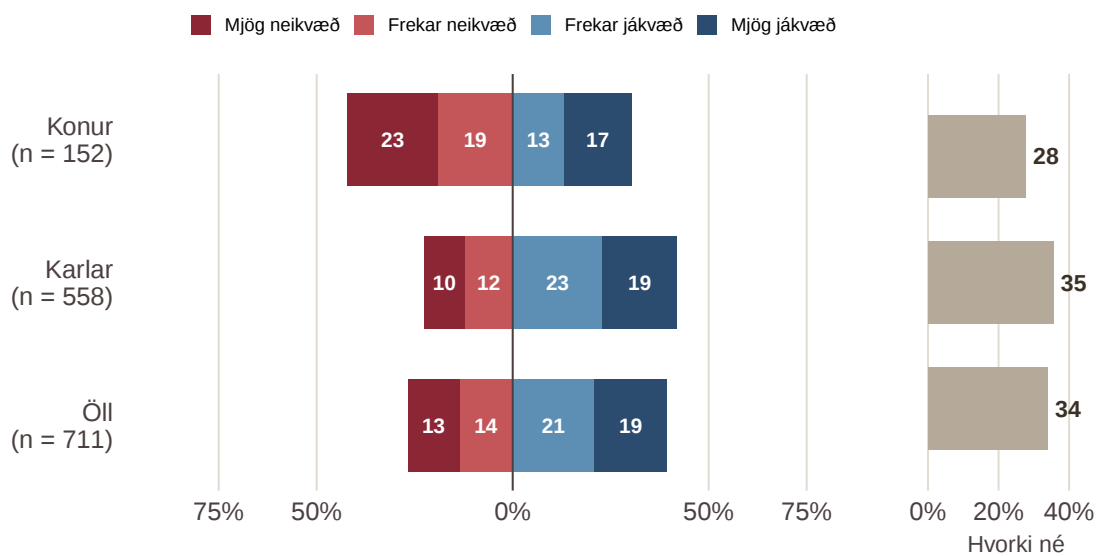
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Tölur undir 5 birtast ekki inni í súlum. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 22.

V4. Hversu neikvæð/jákvæð áhrif telur þú að gerð Vindheimaleiðar geti haft fyrir byggð og samfélag í Varmahlíð og næsta nágrenni?

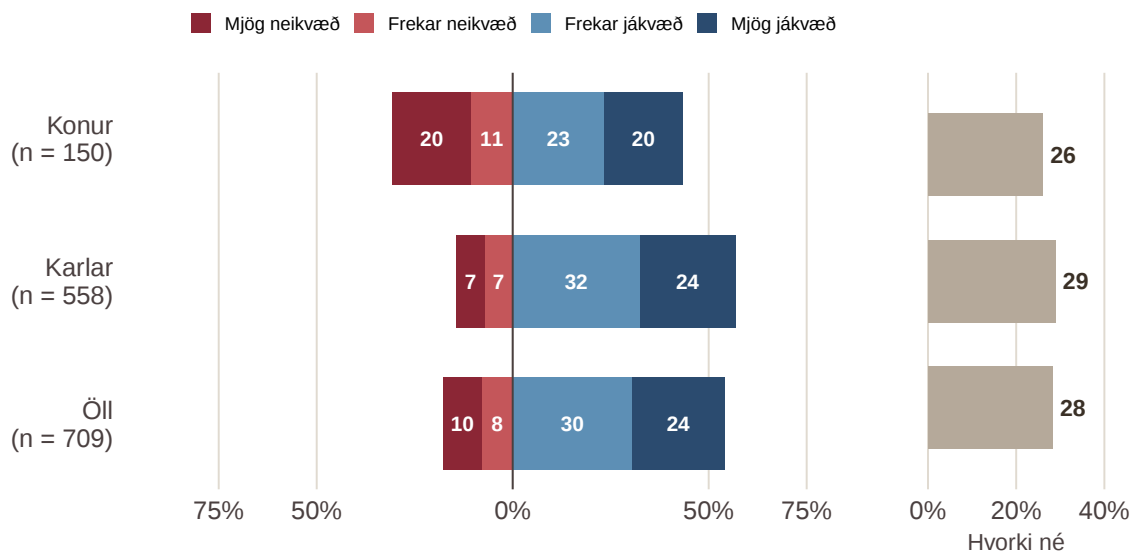
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 38.

V5. Hversu neikvæð/jákvæð áhrif telur þú að Vindheimaleið hafi á næsta umhverfi sitt?

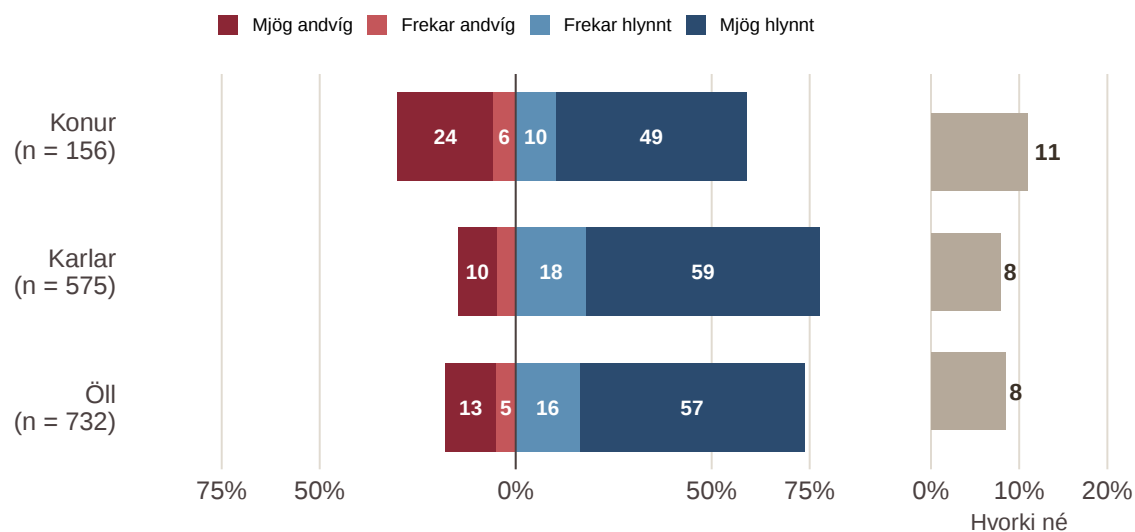
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 40.

V6. Hversu andvíg(ur) eða hlynnt(ur) ertu því að gert verði ráð fyrir Vindheimaleið í samgönguáætlun 2026-2040 og næsta aðalskipulagi Skagafjarðar?

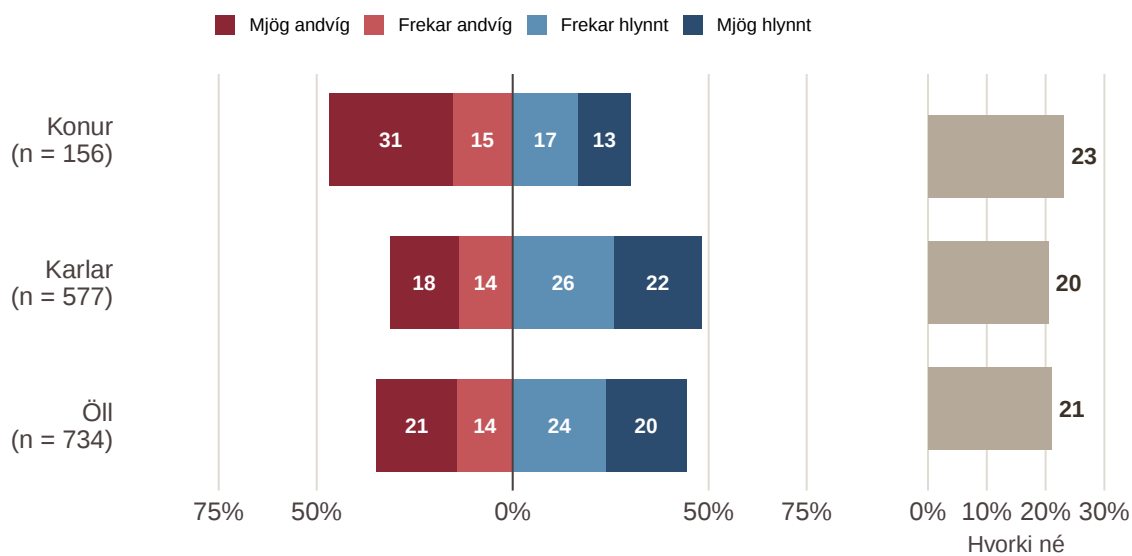
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Tölur undir 5 birtast ekki inni í súlum. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 17.

V7. Hversu andvíg(ur)/hlynnt(ur) ertu að gerð Vindheimaleið yrði að mestu eða öllu leyti fjármögnuð með gjaldi af þeim ökutækjum sem um veginn færu?

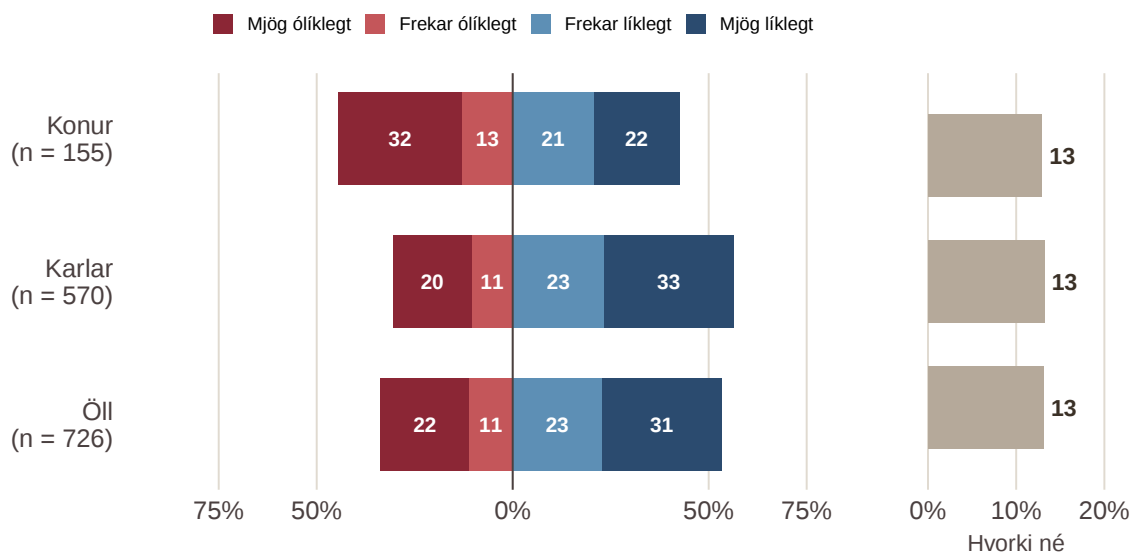
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 15.

V8. Hversu ólíklegt/líklegt telurðu að þú myndir að jafnaði aka Vindheimaleið ef gjald fyrir að aka hana á fólksbíl væri 500 kr. (miðað við hæsta afslátt eða 50 ferðir eða meira) til 1.000 kr. (stök ferð)?

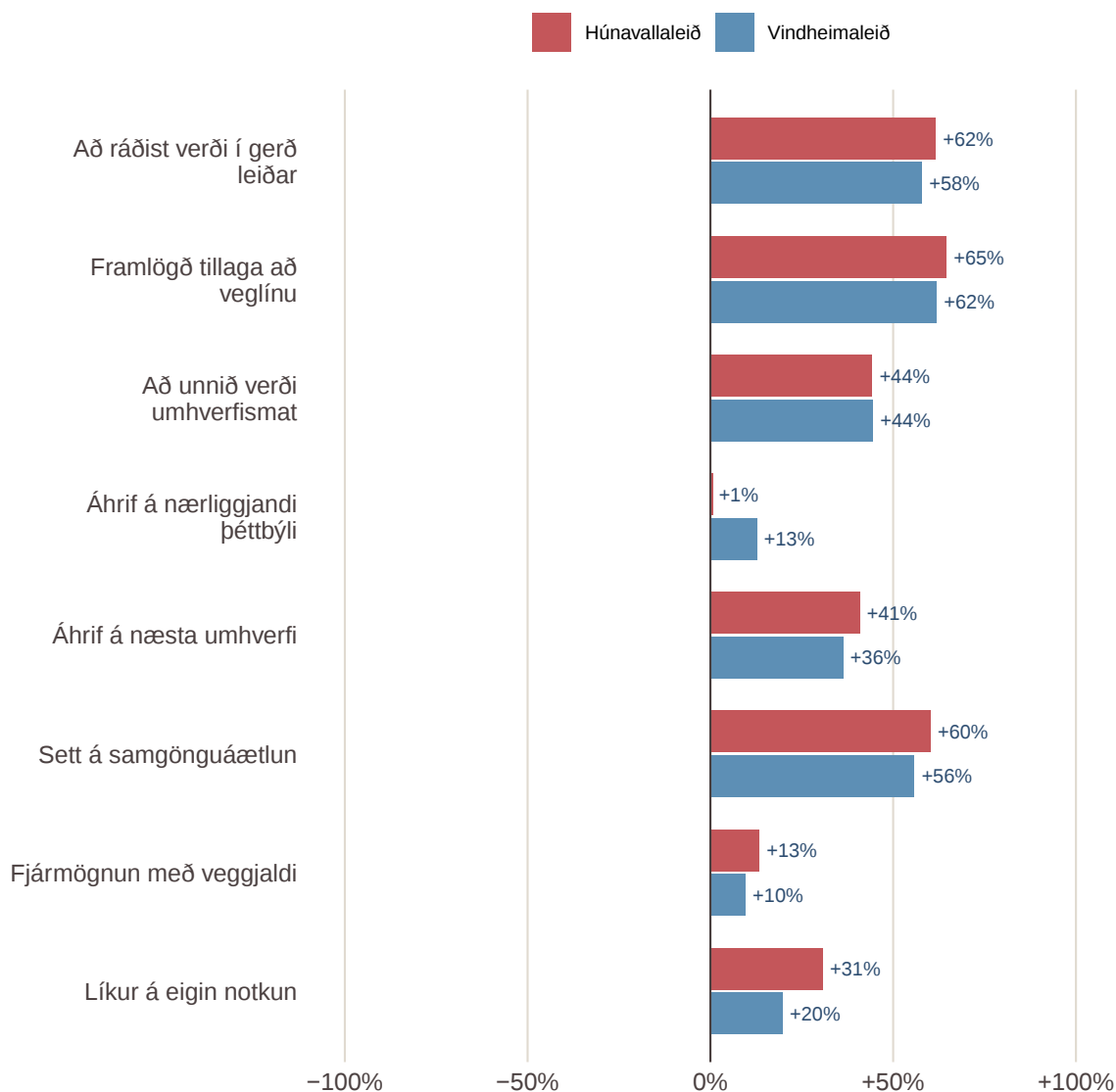
Dreifing svara eftir kyni og fyrir öll (útilokað: „Veit ekki“).



Tölur á mynd eru hundraðshlutar. Fjöldi sem svaraði "Ég veit ekki": 23.

Samanburður leiðanna

Nettó-stuðningur fyrir hvora leið: hlutfall jákvæðra svara að frádregnu hlutfalli neikvæðra. „Veit ekki“ útilokað.



Myndin sýnir nettó-stuðning við hvora leið, það er hlutfall þeirra sem taka jákvæða afstöðu að frádregnu hlutfalli þeirra sem taka neikvæða afstöðu. Því lengra sem súlan teygir sig til hægri, þeim mun afdráttarlausari reynist stuðningurinn.

Heilt yfir taka þátttakendur vel í báðar leiðir. Nær allar súlur liggja hægra megin við núllið og munurinn á leiðunum tveimur er oftast lítill. Húnavallaleið nýtur þó heldur meiri stuðnings á flestum mælikvörðum.

Mestan hljómgrunn fá tæknilegu atriðin. Þátttakendur styðja að ráðist verði í gerð leiðanna (62% og 58%, Húnavallaleið og Vindheimaleið í sömu röð), þeir taka undir fyrirbyggjandi legutillögu (65% og 62%) og vilja setja framkvæmdina inn í samgönguáætlun (60% og 56%). Hér stendur Húnavallaleið örlítið framar, en báðar leiðir njóta breiðs stuðnings.

Fólk fer varlegar þegar kemur að áhrifum á þéttbýli. Þar mælist nettó-stuðningur við Húnavalla-

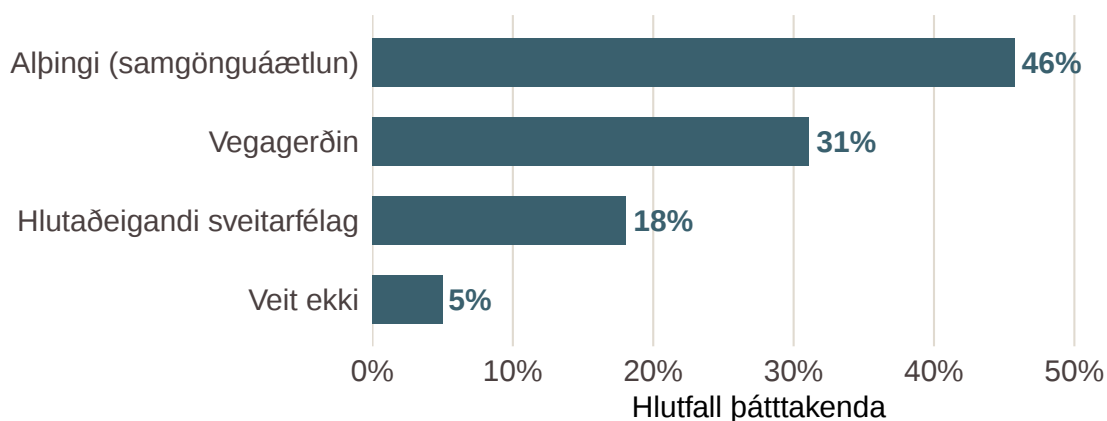
leið nánast enginn (1%) en talsvert jákvæðari fyrir Vindheimaleið (13%). Þetta er eini mælikvarðiinn þar sem Vindheimaleið hefur skýrt forskot, og hann bendir til þess að svarendur hafi helst áhyggjur af því hvernig Húnavallaleið snertir byggð.

Þátttakendur sýna líka tregðu gagnvart því að fjármagna leiðirnar með veggjaldi. Þar mælist stuðningurinn lægstur af öllu (13% og 10%) þótt hann haldist rétt yfir núlli. Þegar spurt er um líkur á eigin notkun kemur Húnavallaleið best út (31% og 20%). Það er í takt við heildarniðurstöðuna: þátttakendur virðast almennt sjá Húnavallaleið sem nærtækari kost.

Þátttakendur taka skýra afstöðu til þess hver eigi að ráða gerð og legu vega. Tæplega helmingur (46%) vill að Alþingi fari með valdið gegnum samgönguáætlun, um þriðjungur (31%) nefnir Vegagerðina og aðeins um fimmtingur (18%) vill fela hlutaðeigandi sveitarfélagi ákvörðunina.

Niðurstöðurnar draga upp nokkuð skýra mynd. Þátttakendur vilja að framkvæmdin gangi eftir, þeir hallast fremur að Húnavallaleið og þeir kjósa að ákvörðunin falli á landsvísu. Helstu fyrirvararnir snúa að áhrifunum á þéttbýli og að gjaldtöku fyrir notkun.

Hver á að hafa endanlegt ákvörðunarvald um gerð og legu vega?



Opnar lokaathugasemdir

Tafla 2: Yfirlit opinna svara

Spurning	Fjöldi svara
Lokaathugasemdir	133

Lokaathugasemdir

- Ég vil að þetta verði framkvæmt. Það er eins og venjulega að almannahagsmunir fá aldrei að ráð heldur eru það sérhagsmunir
- Flott mál. Væri til í að vinna að samskonar vinnu fyrir Skerjaffjarðargöng
- Ég tel að samgönguleiðin um Þverárffjall - Sauðárkrókur - Hjaltadalur-Kolbeinsdalur - undir Heljardalsheiði og um Svarfaðardal til Akureyrar henti vel fyrir þungaflutninga og að jafnaði fær leið fyrir flesta ef Öxnadalsheiði og Vatnsskarð lokast. Auðvelt væri að halda Þverárffjallsleið neðan 220 metrar hæðar yfir sjó með stuttum göngum.
- Engar
- Mun heyra hljóid í umferðinni í sumarbústaðnum.
- nei
- Takk. Gott framtak
- Sjónrænt upplýsandi, en gögn skortir um hættumatsupplýsingar að teknu tilliti til árstíma.
- nei
- Það væri áhugavert að sjá umfjöllun um samlegðaráhrif við lagningu Blöndulínu 3 í Skagafirði samhliða Vindheimaleið, mögulega lagningu jarðstrengs eins og hefur verið til umræðu í tengslum við umhverfismat og umfjöllun sveitarfélagsins fram að þessu. Þannig sé lögð áhersla á samhæfða uppbyggingu mannvirkjabeltis sem þá sneiðir frá lítt snortnu landi í jaðri víðerna. Í vinnu við endurnýjun Aðalskipulags Skagafjarðar er m.a. sett fram eftirfarandi “• Stuðla að greiðfæru og öruggu samgöngukerfi. • Tengja betur saman samfélag og atvinnusvæði í Skagafirði við Tröllaskaga og Eyjafjörð.” og að mínu mati myndi Vindheimaleið styðja vel við þessar áherslur - fengið héðan: https://www.skagafjordur.is/static/files/Skipulagsmal/2025/22630_ask2025_2040_vinnslutillaga_gr_02.pdf bls.. 31.
- Eins og eg nefni hér aður. Þá hefði verið fróðlegt að hafa með göng frá Grjótá niður undir Bakkasel á Öxnadalsheiði.
- Nei.
- Bættar samgöngur eru ALLTAF til bóta fyrir íbúana, þótt einhverjir telji sig fórna einhverju/miklu Málið snýst ekki endilega um að stytta vegalengdir milli staða, heldur að geta haldið jöfnum hraða, þurfa ekki að hægja á sér og/eða stoppa hér og þar (td.biðskilda við Varmahlíð á hringveginum)
- Þessar framkvæmdir eru bara til að eyða fjármagni sem væri betur komið í hálf ófærar og illa viðhalda vegi í héruðunum
- Nei
- Xxx
- .
- Þetta er frábært framtak sem ætti að fá stóra og góða umfjöllun í fjölmiðlum þegar niðurstöður könnunar liggja fyrir.
- Tilgangslaust að eyða mörgum milljörðum fyrir 20 km eða ca 15 min í akstri og skaða um leið umhverfi og samfélagið
- Til hvers að stytta hringveginn
- Bara ágætt

- NIL
- Takk fyrir.
- Algjörlega á móti gjaldtöku sem hækkar verðbólgu. Fjármögnunin er í veggjöldum sem við greiðum með km gjaldi, þetta er tvísköttun. Það á ekki að vera einkaframkvæmd. Hversu mikið fjármunum er og hefur verið eytt í vegi og göng er það ekki brotabrot af því sem rukk-að er inn. Hvernig væri að gera samgönguúrbætur á höfuðborgarsvæðinu að stytta þann tíma sem það tekur að fara í og úr vinnu. Jafnræði milli landhluta þarf að vera á stefnuskrá Alls ekki að vera með vegatolla né einkaframkvæmd vegna hækkunar á lánum og neysluvísi-tölu
- Þjóðvegir eru til að tengja byggðir saman ef það er stóra málið að komast sem hraðast á milli Reykjavíkur og Akureyrar þá þyrfti bara að huga að hálendisvegi sem væri hægt . Minni bæjarfélögin þurfa samganga þótt þau teffi sprettinn til Akureyrar :)
- Nei
- Könnunin er í lengra lagi fyrir mig sem notar þessa leið nánast ekki neitt
- Nei
- ég mun borga glaðlega! fyrir allar vegir sem stytta leiðina
- Engar
- Finnst kostnaðar- og arðsemismat vanta í kynninguna.
- Pass
- Mætti vindheimaleið ekki vera vestar (fjær Varmahlíð
- Myndböndin virkuðu ekki, gat ekki spilað þau.
- Ekkert
- Skyliroði er að veglínurnar fari í umhverfismat og ekki sé gengið á votlendi.
- Það mætti huga að þessu sem fyrst, sem og aðrar vegabætur.
- Ef þessi vegagerð hefði borgað sig þjóðhagslega á 3 árum fyrir 20 árum hlítur hún að vera mjög góð núna.
- Gera þarf grein fyrir umferðaröryggi á breittum leiðum í samanburði við núverandi leiðir og meta "raunsætt" hver fjárhagslegur ávinningur er af áætlaðri fækkun slysa.
- Nei
- Neibb
- Ef þið viljið fá betri veg farið niður með víðidalsá svo með fram hópi eins út haga yfir vatns-dalsá við giljá upp áfram við kringlu fram með Svínvatni og yfir um það bil þar sem svín-vetningabraut fer núna yfir blöndu og þaðan upp á vatnsskarð losið þið við alla veðurhæð staði sem loka veginum núna. ennsiskotshálsinn, axlarbalirnar og Brekkan niður hjá breiða-vaði
- Ég held það myndi bæta umhverfi þeirra byggðar sem losnar við gegnum streymis bílaum-ferð, en gæti skaðað þá sem fá nýja vesginn
- Mér finnst skýtið að spyrja út í gerð umhverfismats því að ef undirbúa á vegagerð er um-hverfismat skilyrði. Ekki er hægt að vera jákvæður fyrir vegagerðinni en neikvæður út í um-hverfismat. Ef ekki er áhugi á vegagerðinni þarf ekki að hugsa um umhverfismat og þá skipt-ir jákvæðni eða neikvæðni ekki máli.
- Nei
- Það er alltaf gott að stytta leiðir, best væri að fara beint yfir hálendið.
- Alltof flókið og kostnaðarsamt að endalaust vera að teikna ,ræða og fjalla um eitthvað jafn einfalt og þetta gæti verið í staðinn fyrir að eyða kröftunum frekar í að framkvæma
- Umhverfis mat óþarft bara til að vinstrið geti tafið framkvæmdir. Borgum nú þegar of mikið fyrir að nota vegi með sköttum. Þannig aldri að vera með veggjöld.
- Nei
- Mætti koma fram nokkrir punktar til upplýsingar um umhverfisáhrifin
- 0
- takk

- Þessu tengt er auðvitað mikilvægi þess að þvera Hrítafjörð við Reykjaskóla og fá þjóðveg 1 um jarðgöng undir Bröttubrekku, um Laxárdalsheiði og yfir þessa nýju brú yfir Hrítafjörðinn. Og leggja af Holtavörðuheiði.
- Mjög heimskulegt að hjakkast á þessum tveimur vegstyttingum.
- Samgönguáæstlun og vegagerðin á bara að borga þetta ekki toll hlið fyrst það er komið kmgjald það er nó tollur að borga sá sem notar
- Hvert er hlutverk vega?
- Hver fjármagnar könnunina og hitt fyrirtækið vantar. Óheiðarleiki í því.
- Áfram gakk !
- Varðandi Húnavallaleið: Hvernig eru veðurskilyrði, einkum á vetrum, á hálsinum áður en ekið er ofan í Langadal? Kaflinn rétt austan við Blönduós er oft illviðrasamur, veðurskilyrði þyrftu að batna með nýjum vegi.
- Ekki neitt gagnlegt, þetta mun skemma bæði náttúru, og atvinnuvegi á Blönduósi sem er lítið samfélag sem þarf á ferðafólki að halda. Þetta veldur einnig röskun á laxveiði í blöndu. Framkvæmdin er mjög kostnaðarsöm, fyrir aðeins 14 km styttingu, þetta er alveg fáránlegt. Það væri mikið gagnlegra að byggja upp vegi sem eru núþegar í sveitinni, ef keyrt er í gegnum sveitina er leiðin á Akureyri um 6km styttri. Ef farið er Svinvetningabraut og lagast þá tenging við kjalveg og uppbygging á nýrri Blöndubrú væri það mikið hagstæðara, og þægilegra. Einnig mætti einbeita sér að því að laga kjalveg þá myndi leiðin styttest ennþá meira.
- Þetta finnst mér alveg óforbetranleg könnun og þessar hugmyndir fáránlegar. Eru við ekki að borga nóg í gegnum kílómetragjöld og bifreiðagjald svo við þurfum ekki að bæta við fleirri gjöldum við það að aka um vegi landsins. Viljið þið ekki bara hafa þetta rúnstykki og miðbæjrerottunir að taka strætó og labba í Melabúðina. Hvað gerir það til að vera 10 mín lengur að keyra til Akureyrar ert hvort eða er að keyra í c.a 3 og 1/2 klst. Akureyri er ekki nafli alheimsins og hvað gerir það til að þurfa að hægja á sér í gegnum íbúakjarna. Að ætla sér að fara í svona stóra framkvæmd og taka út 3 íbúakjarna og skerða atvinnu möguleiki fyrir fólk og raska náttúrunni henni jafnvel til frambúðar bara svo einhverjir hvítflíppar fyrir aftan skrifborð geti verið 10 mín fljótari á milli Rvk og Akureyrar. Hvaða skynsemi er þsð. Væri ekki betra að nýta þá vegi sem fyrir eru og laga þá svo hægt sé að aka um þá og ná samt styttingu um 10 km. Eða fara loksins í hálendisins veg. Hana nú!!!
- Bara fulla ferð með þessi verkefni í útboð
- Þetta og Sundabrautin ee eitthvað sem gifurlega margir myndu nýta sér. Stytta hringvegin er bara gott fyrir alla.
- Ég tel að það mætti bæta Svinvetningaleið (724,726,731) og tengingu við hringveg með nýrri brú yfir Blöndu þar sem nú er gömul brú (eða á þeim slóðum). Bæta þá vegi sem fyrir eru og laga. Sama með Vindheimaleið - það væri hægt að lagfæra veg sem fyrir er, Skagafljóðarleið (752) og gera nýja brú yfir Héraðsvötn neðan við milli Bólugils og Silfrastaða t.d. Báðar þessar tillögur myndu styrkja búsetu á svæðinu. Hins vegar ef aðal málið er að stytta vegalengd milli Reykjavíkur og Akureyrar þá myndu Tröllaskagagöng vera leiðin sem styttest þá leið mest. Í skýrslu Háskólans á Akureyri frá því sumarið 2022 eru skoðaðir 3 kostir í Tröllaskagagögnum og fá Skíðadalsgöng, úr Hörgárdal til Skíðadals og þaðan áfram til Kolbeinsdals, bestu einkunnina. Við þau styttist leiðin á milli Akureyrar og Reykjavíkur um 17,3 km, leiðin á milli Akureyrar og Sauðárkróks, stærstu bæja Norðurlands, um 39,6 km og á milli Sauðárkróks og Dalvíkur um 53,7 km. Þá yrðu þessar leiðir Húnavalla og Vindheima hreinlega ekki notaðar sem flutningaleið, farið yrði gegnum Blönduós og yfir Þverárfljall til Sauðárkróks og gegnum Tröllaskagagöng til Akureyrar og yrði það örugglega mikil hagræðing fyrir allt Norðurland.
- Það vantar spurningar um forgangsöröðun. Þótt ég væri til í styttingu á þessari leið, þá ætti þetta að vera langt á eftir svo mörgum öðrum framkvæmdum í vegakerfinu!
- Koma þessu í framkvæmd áður en ég dey
- Mér finnst þjóðvegur1 eiga að tengja saman þéttbýliskjarna á borð við Blönduós og Varma-

hlið

- Ég myndi frekar vilja gera göng til þess að komast hjá Öxnadalsheiði.
- Ég myndi ekki greiða fyrir þessa leið því ég fer hana svo sjaldan
- myndi frekar líta á Blönduós sem áfngastað ef þjóðbrautin væri ekki svo gott sem í gegnum tjaldstæðið
- Þetta er þarflítill breyting á við margt annað. Mun nauðsynlegra að gera allar brýr tvöfaldar, byggja nýjar brýr yfir Skjálfandafljót. Bæta Innstrandarveg og veginn um Dalabyggð. Gera þannig alvöru hringveg um Vestfirði.
- Ég skoðaði fyrirhugað vegstæði á korti og sá fyrir mér tengingu við Brekku norðan Víðimýrar og velti þá fyrir mér bæði veghalla og að spara mætti eina brú á Víðimýrará.
- Þar sem Húnavallaleið kemur í núverandi veg í Langadal, sem er of mjór, þyrfti því að breikka þann veg einnig í þessari framkvæmd.
- Nei
- Mig kangar til að fá uppbyggða hálendisvegi til að tengja saman landshluta og tel það ekki framför að hringvegurinn sleppi þéttbýlisstöðum, það hafi slæm samfélagsleg áhrif áhrif á byggðirnar og upplifun vegfarenda af landinu.
- nei
- nei
- Kannski mætti taka af ýmsa smákróka
- Fín könnun
- Drifa í þessu ☒
- Finnst algjörlega vanta stærsta ábatann í þetta, en það væri vegur sem lægi frá Þelamörk og færi í göng undir Eyjafjörð og kæmi upp Svalbarðseyri, þá fyrst væri tíma - og peningasparnaður á hringveginum með því að sleppa við að keyra í gegnum Akureyri
- .
- Ég tel almennt ástand veganna, jafnvel þjóðvegur 1, vera ömurlegt. Ég skil ekki hvert peningarnir fyrir veggjöldin (50.000 krónur) fara, né heldur þetta nýja kílómetragjald... Ég er líka að skipuleggja að koma á fót vegatollum og jarðgöngum. Ef svo er þurfum við að vinna meira að því að gera við og uppfæra vegi í samræmi við evrópska staðla og byggja nýja vegi á stöðum þar sem þeirra er þörf eða þar sem þeir eru alls ekki til.
- Tengingar Húnavallaleiðar við aðra vegi á svæðinu milli Brekkubæja að Blöndu þurfa að uppfærast. Mikilvægt að vegur frá Blönduósi fram Svínvetningabraut og tengist Húnavallaleið sunnan Hafratjarnar verði byggður skv. nútímastöðlum (líklega um 5 km leiðarinnar sem þarf að uppfæra). Bæði er þessi leið miklu öruggari hvað varðar veður og færð en í utanverðum Langadal en auk þess vel til þess fallinn að skapa breiðari sátt um framkvæmdina á svæðinu enda myndi þetta stuðla að betri tengingu Blönduóss við Húnavallaleið og þar með umferð milli Reykjavíkur og Akureyrar.
- Bæði Blönduós og Varmahlíð yrðu meira aðlaðandi staðir fyrir ferðamenn að heimsækja. Helstu hagsmunir beggja byggða er af verslunarrekstri fyrir ferðamenn. Vel mætti hugsa sér að nýjum verlsunum yrð komið fyrir á hinum nýju leiðum.
- Ég hef nokkrum sinnum ekið Húnavallalrið til að losna við umferðartafir þrátt fyrir leiðinlegan veg. Helst myndi ég vilja að hringvegurinn væri tekinn framhjá öllum þéttbýlisstöðum.
- Ég er almennt á móti veggjöldum, þar til að þeir tekjustofnar sem nú þegar eru til staðar, t d kílómetragjald ganga að öllu leiti til vegagerðar- endurnýjunnar vega, og það sýnt með opnu bókhaldi.
- Löngu tímabær framkvæmd
- Mér finnst mjög ólíklegt að fólk fari að blæða 1100 kr í það að stytta sér leið um 15 mín. Ef ég væri að ákveða þetta myndi ég allavegana ekki rukka fyrir það að keyra á veginum :)
- Tel að leiðin um Vindheimamela muni stytta meir en 3-4 mín (eða 90 km/klst * stytting), þar sem umferð í kringum Varmahlíð er oft frekar hæð.
- Svona kannanir og allar ákvörðunartökur um samgöngu mannvirki eiga að byggjast á arð-

semi en ekki kjördæmapoti eða atkvæðaveiðum. Einnig á að bjóða út mjög stór verkefni í einu t.d. kafla sem her er spurt um og gefa verktaka jafnvel nokkur ár til að klára. Eða miða við að öll útboð séu minnst 50 km

- Nei
- Sama og í síðustu spurningu
- Nei
- Bara áfram þið, galið að neyða fólk til að keyra í gegnum blönuós, og ef hverju ekki td hvammstanga?? Eða Hvanneyri Styttu þessa leið eins og hægt er!
- Nei
- mun hafa mikil neikvæð áhrif á bæi sem er stíð frá, þjóðvegur 1 á að tengja saman bæi ekki vera sálarlaus hringur. Annar mikilvægur punktur er að ég ók frá skagaströnd að gamla hreðavatnsskála og vegirnir eru orðnir hættulegir, holóttir út í eitt, ef það á að eyða pening í vegi og vegagerði þá þarf fyrst og fremst að viðhalda því sem er fyrir en ekki eyða milljörðum í vegi sem eiga eftir að lenda í svipaðri vanrækslu. Eins og vegirnir eru núna er til háborinnar skammar og áður en það skal hugsa um einhverja nýja vegi skal laga mikilvæga stofnvegi enda á kílómetragjald og bifreiðagjöld að fara í það en ekki gæluverkefni.
- Alltof löng könnun, var næstum buinn að gefast upp utaf þessum spurningum
- ,
- Alltaf mikið bras að taka þátt- hlýtur að vera til betri leið :)
- nei
- Mér finnst leiðin í gegnum kinnina liggja meira á
- Nei
- Það mætti nýta þessa peninga betur með því að drullast til að laga þá vegi sem eru í niðurnýslu nú þegar og hafa sumir verið í áratugi. Ég reyni eftir minni mestu getu að nota aldrei vegi eða göng sem notast við vegtolla enda er það hið mesta peningaplokk að mínu mati.
- Pass
- Það getur verið mjög vindasamt við Beinakeldu. Bílar hafa færst til á hlaðinu. Finnst samt að þjóðvegur eigi ekki að liggja í gegnum neina bæi eða borgir. Ætti fyrst að klára Borgarnes, Selfoss, svo er óþolandi að keyra í gegnum Akureyri. Svo mæi fara í þetta.
- Nei
- Þetta er bara fáránleg hugmynd. Að styttu rúmlega 4 klst. leið um 13 mín breytir engu. Auk þess að þá falla smáir og mikilvægir bæir úr hringvegi, sem yrði gífurlegt áfall fyrir þessa staði.
- Þarf að vera umtalsverð stytting og jákvæð veðurfarslega til að greiða veggjald, þess vegna Húnavalla leið framhjá Svínavatni.
- Stytting hringvegarins er þjóðhagslegur ávinningur. Hún eykur umferðaröryggi og stýttir viðbragðstíma björgunaraðila, svo sem sjúkrabíla, slökkviliðs, lögreglu og björgunarsveita. Hún stýttir einnig flutningsleiðir og dregur úr mengun og kostnaði, svo dæmi séu tekin. Framkvæmdir sem þessar eru þjóðhagslega hagkvæmar og ættu ávallt að vera fjármagnaðar af ríkissjóði.
- Eina ástæða þess að ég segi hart nei er að ég er alltaf og verð alltaf á móti veggjöldum af öllu leyti því við borgum meira en nóg í vegina í gegnum bifreiða og kílómetragjald og flr sem lagt er á ökutækjaeigendum, ef að þessir sauðir á þinginu gætu notað peninga í það sem þeir eiga að fara þá værum við með líklega besta gatnakerfi í heimi
- Þetta á eftir að vera neikvætt fyrir samfélögin í kring sem stóla á túrismann og íslenska ferðamenn
- Ef stytting þess tíma sem tekur að aka ákveðna leið gerir það mögulegt fyrir fleiri að komast á milli án þess að stoppa þá flýtir það ferðinni mun meira en sem nemur styttingum á leiðinn. Vissulega er sá hópur væntanlega ekki stór sem myndi treysta sér til að fara milli Reykjavíkur og Akureyrar án þess að stoppa út af þessum framkvæmdum einum og sér en þó eru það einhverjir og eins ef farið er frá Borgarnesi svo ekki sé talað um Akranesi þá er mað

mun raunhæfara. En með frekari styttingum annars staðar á leiðinni milli Reykjavíkur og Akureyrar gæti þetta orðið raunhæfara og því mikið gagn af því að nýta allar raunhæfar leiðir til þess.

- Það er mikilvægt fyrir alla Íslendinga að vinna að því eins og kostur er að bæta samgöngur á landinu öllum landsmönnum til hagsbóta.
- besta styttingin væri að sleppa Vindheima leið og fara beint í austur frá Varmahlið með göng í gegnum Tröllaskag og koma þannig inn í Hörgárdal.
- Hélt að kílómetragjald væri til þess að fjármagna slíkar framkvæmdir, þínu sárt að bæði borga kílómetragjald OG þurfa að borga vegatolla
- Allt of dýrt miðað við stítinguna væri nær að laga þá veigi sem eru þegar til algert rugl þessar hugmyndir
- Virkilega gott að losna við það að hafa þjóðveg í gegnum byggðakjarna. Góð stefna að stítt þjóðveg nr.1. Hættum að þræða veg nr.1 eftir staðsetningu söluskála.
- Vindheimaleiðin myndi ekki borga sig miðað við kostnað á jarðvegsvinnslu og núverandi leið.
- Ég á ættir að rekja í Langadal og þessi leið myndi setja bóndabæinn og tilheyrandi túristaumstang úr alfaraleið.
- x
- Þetta er snarvitlaus barátta hjá ykkur. Þjóðvegur eitt á að tengja saman byggðir fyrst og fremst, en ekki stytta leið frá A til B Auk þess er þetta allt of mikil röskun á landinu að óþörfu.
- X
- Þetta verða framkvæmdir með mikla arðsemi,ég leyfi mér að fullyrða.Minni á framkvæmd í Norðurárdal
- Vegurinn sem nú þegar er um Svinvetningabraut frá Svartárbrú um Blöndudal framhjá Svínvatni um Orrastaðaflóa framhjá Húnavöllum (Reykjum) að Stóru Gilja er stytting upp á 14 km líka þannig að ég vil sjá kostnaðaráætlun fyrir að gera þann veg upp með nýjum brúm versus þessa Húnavallaleið
- Reunið frekar að drullast til að viðhalda núverandi vegum og bora ný göng
- Væri almennt gott að gera almennilega vegi, þar sem þeir eru fyrir. Ef ekki er til peningur (þrátt fyrir alla þessa skatta) til að viðhalda vegum, gleymið þessari vitleysu.
- Skiptir miklu máli fyrir fólks- og farmflutning milli landshluta
- Það mætti tala við Íbúa sem búa við þjóðveg 1 þar sem umferð er mest við þessi svæði t.d Varmahlið- Blönduós - Langidalur- Blönduhlíð
- Þetta verður góð framkvæmd en rétt væri að bæta fyrst almennt ástand vegarins milli Akureyrar og Reykjavíkur sem er fyrir neðan allar hellur. Þakinn brotholum í slitlaginu...
- stopp nú
- Laga vegina sem fyrir eru. Þetta er svo sáralítill stytting.
- Mjög gott að reyna stytta leiðina AK til Rvík