

Sp. 179. Tillaga til þingsályktunar [165. mál]

um nýja legu Vesturlandsvegur um Hvalfjörð og Grunnafjörð.

Flm.: Eiður Guðnason, Alexander Stefánsson, Friðjón Þórðarson,
Skúli Alexandersson, Ingi Björn Albertsson,
Danfríður Skarphéðinsdóttir.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta fara fram nauðsynlegar rannsóknir til að kanna hversu hagkvæmt sé að gera göng undir Hvalfjörð utan við Laufásgrunn og Hnausasker eða brú í fjarðarmynni og breyta legu Vesturlandsvegur þannig að farið sé vestan Akrafjalls um Grunnafjörð á Fiskilækjarmela.

Greinargerð.

Með þingsályktunartillögu þessari vilja flutningsmenn koma því til leiðar að kannaðir verði til hlítar nýir möguleikar í samgöngumálum er haft gætu í för með sér miklar breytingar og verulega styttingu á fjölfarinni þjóðbraut. Hér er átt við jarðgöng í mynni Hvalfjarðar eða brú á svipuðum slóðum og nýjan veg vestan Akrafjalls um Grunnafjörð á Fiskilækjarmela. Með því móti styttist leiðin frá Reykjavík til Akraness um 61 km og verður 48 km í stað 109 km. Leiðin til Borgarness styttist um 45 km og verður þá vegalengdin milli Borgarness og Reykjavíkur 71 km í stað 116 km. Leiðin milli Akraness og Borgarness styttist um 7 km úr 37 km í 30 km.

Hinn 20. júní 1985 samþykkti Alþingi svohljóðandi ályktun:

„Alþingi ályktar að ríkisstjórnin láti fram fara athugun á því hvort hagkvæm sé vega- og brúargerð úr Geldinganesi yfir Leiruvog og Kollafjörð í Kjalarnes og verði sérstaklega kannað hvort skapa megi í sambandi við slíka vega- og brúargerð ákjósanlega aðstöðu til hafbeitar fyrir lax í Kollafirði og Leiruvogi.“

Ef af þeim framkvæmdum yrði sem gert er ráð fyrir að kannaðar verði samkvæmt samþykkt Alþingis frá 20. júní 1985 og þeim breytingum, sem þessi tillaga gerir ráð fyrir, mundi leiðin milli Akraness og Reykjavíkur styttest enn frekar eða um 10 km og verða um 38 km. Aðrar vegalengdir, sem að ofan greinir, mundu styttest sem því svarar. Þarf ekki að fara mörgum orðum um að með þessum breytingum yrði raunbylting í samgöngumálum ekki aðeins að því er Vesturland varðar heldur einnig á höfuðborgarsvæðinu og einnig snertir þetta mál vissulega íbúa Vestfjarða og Norðurlands.

Hvalfjarðarnefnd.

Fyrir réttum fimmtán árum lauk störfum nefnd sem kannaði ýmsa möguleika á samgöngum um Hvalfjörð. Í umræðum um þessi mál hefur nefnd þessi almennt verið kölluð Hvalfjarðarnefndin og verður því nafni haldið hér. Niðurstaða Hvalfjarðarnefndar var í stuttu máli sú að leggja bæri veg fyrir Hvalfjörð og stytta núverandi veg eftir því sem

hagkvæmt væri, m.a. skyldi leggja veg yfir Botnsvog í Hvalfirði. Þar að auki lagði nefndin til að ferja yrði áfram í förum milli Akraness og Reykjavíkur.

Þar sem hálfur annar áratugur er nú liðinn síðan Hvalfjarðarnefnd lauk störfum og skilaði álit og enn hafa tillögur hennar ekki komist í framkvæmd að fullu er ljóst að tímabært er að skoða málið ítarlega að nýju. Enn er t.d. ekki kominn vegur með bundnu slitlagi fyrir Hvalfjörð og enn hefur ekki verið ráðist í vegagerð yfir Botnsvog sem nú er ljóst að yrði dýr og orkar tvímælis í ýmsu tilliti. Í ljósi þróunar samgöngumála að undanfögnu hljóta sjónir manna því að beinast að jarðgöngum undir Hvalfjörð eða brúargerð yfir fjörðinn.

Breyttar forsendur.

Vegabætur á Hvalfjarðarleið hafa gengið hægt undanfarin ár miðað við þróun samgangna t.d. á Suðurlandi og Reykjanesi. Á Suðurlandi er nú óslitið bundið slitlag austur undir Markarfljót og allir aðalvegir í Reykjaneskjördæmi (sunnan höfuðborgarsvæðis) hafa löngu verið lagðir bundnu slitlagi. Í Hvalfirði, einni fjölförnustu þjóðleið landsins, eru 12 km enn malarvegir. Þar fara nú um meira en 1100 bílar á dag.

Hvalfjarðarnefndin hafnaði á sínum tíma öllum hugmyndum um veg utarlega í Hvalfirði á þeim forsendum sem þá voru örugglega réttar að slík áform væru gjörsamlega utan þeirra hugmynda um kostnað og arðsemi sem þá voru uppi. Vegur fyrir Fjörð var þá augljóslega arðbærasta hugmyndin. Nú eru þessar forsendur hins vegar gerbreyttar og ágætt starf Hvalfjarðarnefndar á sínum tíma getur því ekki lengur verið viðmiðun um það hvernig samgöngum á þessari leið skuli háttáð.

Framkvæmdakostnaður fer lækkandi.

Sú staðreynd, að Vesturland hefur dregist aftur úr í vegamálum, hefur haft áhrif á þróun byggðarinnar ekki aðeins á Vesturlandi heldur einnig öllu norðan- og vestanverðu landinu.

Nú er því spáð að byggð á Suðurlandi muni vaxa hraðar en í öðrum landshlutum og er engin önnur sýnileg ástæða fyrir slíkri spá en sú staðreynd að Suðurland nýtur þess að hafa mjög góðar samgöngur og tengsl við helsta markaðssvæðið þar sem meira en helmingur þjóðarinnar býr.

Margt breytist á skemmri tíma en fimmtán árum. Ekki síst hafa breyst ýmsar tæknilegar forsendur í vegamálum. Má þar fyrst til nefna að kostnaður vegna jarðfyllinga hefur lækkað verulega, en miklu meir hefur þó lækkað kostnaður við gerð neðansjávarmannvirkja. Til dæmis hafa Norðmenn náð ótrúlega miklum árangri við lækkun kostnaðar við jarðgangagerð.

Í jarðgangaskýrslu, sem út kom í ár, er viðauki þar sem gerð er grein fyrir jarðgöngum sem stytta mundu vegalengdir á ýmsum leiðum. Þar er meðal annars lýst möguleikum á jarðgöngum undir Hvalfjörð. Þar er gert ráð fyrir munnum í nánd við Kiðafell annars vegar og Galtarvík hins vegar og að göngin yrðu 4,5 km að lengd. Stytting vegalengda vestur, norður og til Akraness er þar áætluð 47 km og gert ráð fyrir að fara austan við Akrafjall með tengingu á Vesturlandsveg.

Göng undir Hvalfjörð.

Svo að enn sé vitnað til skýrslu Hvalfjarðarnefndar frá árinu 1972 segir þar á bls. 46 í hugleiðingum um göng undir Hvalfjörð eftir Þorleif Einarsson jarðfræðing að hann telji að af jarðfræðilegum ástæðum komi einungis til greina að leggja göng í pípu yfir fjörðinn á svæðinu við Hnausasker. Er þar gert ráð fyrir að pípu verði sökkt í fjörðinn og fyllingar síðan lagðar að.

Á þessum stað er jökulgarður í firðinum og er mesta dýpi þar um 30 metrar. Þorleifur telur þennan jökulgarð vera úr lausum jarðlögum, leir, sandi og mól og þykkt hans kunni að vera tugir metra. Það hlýtur meðal annars að vera háð þykkt þessa jökulgarðs hvort unnt sé að gera þarna jarðgöng. Úr því verður ekki skorið nema með rannsóknum eins og þessi tillaga gerir ráð fyrir að fram fari.

Líkleg þróun umferðar.

Í áðurnefndri skýrslu jarðganganefndar frá árinu 1987 er gert ráð fyrir að umferð um Hvalfjörð sé 800 bílar á dag. Samkvæmt umferðartalningu árið 1986 er bílaumferð í Hvalfjarðarbotni um 1100 bílar á dag og raunhæft er að telja að hún hafi eitthvað aukist síðan, enda hefur bílum fjölgað mjög á þessu ári.

Sé miðað við fengna reynslu frá Borgarfjarðarbrú má búast við að umferð aukist um allt að 50% við framkvæmd sem hefur í för með sér svona styttingu. Því er svo við að bæta að ef vegur yrði lagður vestan Akrafjalls og ferjuferðir milli Reykjavíkur og Akraness yrðu lagðar niður væri ekki fráleitt að ætla að umferð með tengingu svo utarlega í Hvalfirði yrði að minnsta kosti 2000 bílar á dag, ef ekki meira.

Sé umferðarþróun skoðuð í öðru samhengi og horft til umferðar frá Reykjavík til Suðurlands og suður með sjó kemur í ljós að umferð í Svínahrauni og á Reykjanesi er um 3500 bílar á dag. Á Suðurlandi eru um 20 þúsund íbúar og vegalengdin til stærsta þéttbýliskjarnans, Selfoss, er um 57 km, en á Selfossi búa um 3700 manns. Hér má einnig til þess líta að á Austurlandi búa rúmlega 13 þúsund manns. Á Reykjanesi sunnan Hafnarfjarðar eru um 15 þúsund manns, þar af búa um 7 þúsund í Keflavík. Rétt er að nefna að Keflavíkurflugvöllur bæði sem vinnustaður og miðstöð millilandaflugs hefur auðvitað veruleg áhrif á umferðina.

Ef horft er til Vesturlands í þessum samanburði þá eru íbúar þar um 14 þúsund. Akranes, stærsti þéttbýliskjarninn, yrði í 48 km fjarlægð frá Reykjavík, en á Akranesi búa 5400 manns. Sé einnig til þess litið að íbúar á Vestfjörðum eru 10 200, á Norðurlandi vestra búa tæplega 11 þúsund manns og 26 þúsund manns á Norðurlandi eystra er hreint ekki fráleitt að ætla að umrædd vegarstytting gæti haft enn víðtækari áhrif til umferðaraukningar en áður eru leiddar líkur að. Ekki er ósennilegt að umferð yrði svipuð og í Svínahrauni og á Reykjanesbraut eða um 3500 bílar á dag.

Arðbært fyrirtæki.

Það gefur auga leið að þær framkvæmdir, sem þessi tillaga gerir ráð fyrir að kannaðar verði, kosta mikið fé og verða ekki í óbreyttu kerfi fjármagnaðar af fjárlagaframlögum til vegamála. Flutningsmenn benda hins vegar á þá leið að stofna sérstakt fjárfestingarfélag um þessa framkvæmd og hafa þarna tollveg og láta veggjald standa undir öllum framkvæmdar-kostnaði.

Ýmsir hafa bent á að hér sé í rauninni um svo arðbært fyrirtæki að ræða að erlend fyrirtæki, sem hafa sérhæft sig í svona stórframkvæmdum, mundu ekki aðeins fánleg heldur fús til að reisa þessi mannvirki og eiga þau uns málið væri komið á fjárhagslega jafnsléttu en þá yrðu þau þjóðareign eins og önnur samgöngumannvirki. Sýnist þó flutningsmönnum að þetta gætum við allt eins gert sjálfir og væri það í rauninni miklu eðlilegri og viðkunnanlegri framkvæmdarháttur.

Sú gagnrýni hefur m.a. verið höfð uppi gagnvart tollvegum að innheimtukostnaður veggjalds sé yfirleitt mjög hár. Þróun í þeim efnum hefur verið ör með tilkomu tölvutækni og framfara á sviði fjarskipta. Þannig telja þeir sem gerst þekkja að innan fárra ára verði kominn í notkun búnaður er geri öikumönnum kleift að aka eftir tollvegum án þess að stansa við gjaldheimtuhlið, sjálfvirkur búnaður fylgist með og skrái bílana og eigendur fá síðan

reikninginn sendan heim. Þegar hafa orðið verulegar framfarir og aukning sjálfvirkni við greiðslufyrirkomulag á tollvegum þannig að það er nú víðast til lítilla tafa fyrir umferðina.

Tollvegum hefur fjölgað undanfarin ár. Þannig hafa Norðmenn tekið þetta fyrirkomulag allvíða upp og þannig leyst ýmis samgönguvandamál sem annars hefðu ekki verið leyst fyrir tilstilli hefðbundinna fjárveitinga fyrr en að mörgum árum liðnum.

Reynsla Norðmanna.

Í október á þessu ári voru tekin í notkun tvö jarðgöng er tengja Álasund, Ellingsey og Valderey en á síðarnefndu eyjunni er flugvöllur sem íbúar Álasunds nota.

Í norska blaðinu *Teknisk Ukeblad/Teknik*, 134. árg. nr. 6, var hinn 12. febrúar sl. grein um þessa framkvæmd, en hún hefur vakið athygli víða um heim. Þar kemur m.a. fram:

Göngin frá Álasundi til Ellingseyjar eru 3,5 km á lengd. Göngin frá Ellingsey til Valdereyjar eru 4,2 km á lengd.

Þessi göng koma 68 þúsund íbúum níu sveitarfélaga í vegarsamband við flugvöllinn á Valderey.

Vinnan við göngin gekk svo vel að unnt var að taka þau í notkun einu og hálfu ári áður en upphaflega var ætlað.

Þegar fyrst var byrjað að ræða þessa framkvæmd var ráðgert að byggja brýr milli eyjanna og Álasunds. Talið var að brúargerðin mundi kosta 3,8 milljarða ísl. kr. Jarðgöngin kosta hins vegar fullbúin ekki nema rúman helming þeirrar upphæðar, rétt tæpa tvo milljarða ísl. kr. Hver lengdarmetri í göngunum kostar 30 þús. kr. norskar eða 171 þús. ísl. kr.

Áætlað er að umferð um göngin verði 3000 bílar á dag og áætlað er að vegtollur fyrir venjulegan fólksbíl verði 20 norskar krónur eða 115 íslenskar krónur.

