

Landvernd
hr. Tryggvi Felixsson, framkvæmdastjóri
Ránargata 18
101 REYKJAVÍK

Reykjavík 7. nóvember 2003
Tilvísun: 2001090006/40.2.1
HrH/JR/BH
Tilv. ykkar: bréf dags. 23.10.2003

Efni: Kostnaðar- og nytjagreining á samgöngubótum á norðanverðum Tröllaskaga.

Árið 1994 var skipaður samráðshópur allra sveitarfélaga á norðanverðum Tröllaskaga, þ.á. m. Skagafjarðar, og samtaka þeirra, ásamt Vegagerðinni. Hópurinn skyldi leggja fram tillögur um endurbyggingu vegar um Lágheiði og/eða jarðgangagerð á svæðinu. Hópurinn lagði fram sameiginlega niðurstöðu í nóvember 1999, þar sem lagt var til að Siglufjörður og Ólafsfjörður yrðu tengdir með jarðgöngum um Héðinsfjörð. Þessi kostur var einn þriggja sem mest voru skoðaðir, en hinir voru jarðgöng á svokallaðri Fljótaleið og endurbygging vegar um Lágheiði.

Alþingi ályktaði um jarðgangaaætlun í maí 2000. Þar var ákveðið að fyrstu verkefni skyldu vera göng milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar og Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar. Í greinargerð með tillögunni var vísað til Jarðgangaaætlunar Vegagerðarinnar frá janúar 2000, þar sem einstökum jarðgangakostum var lýst. Þar er gert ráð fyrir að Siglufjörður og Ólafsfjörður verði tengdir með jarðgöngum um Héðinsfjörð, í samræmi við tillögur framangreinds samráðshóps.

Í júlí 2001 var lögð fram skýrsla fyrir mat á umhverfisáhrifum vegna þessa verkefnis, sem nefndist „Jarðgöng og vegagerð á norðanverðum Tröllaskaga, milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar“. Mikil vinna var lögð í ýmsar rannsóknir og úttektir í tengslum við þetta mat. „Eitt mikilvægasta markmið matsvinnunnar er að meta hvor fyrirbyggjandi valkosta, Héðinsfjarðarleið eða Fljótaleið, falli betur að þeim markmiðum sem Alþingi hefur sett sér í byggðamállum og samgöngumálum, þeim markmiðum sem sett eru með þessari framkvæmd“, segir í matsskýrslunni. Meðal annars vann Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri sérstaka skýrslu varðandi mat á samfélagsáhrifum, þar sem framangreindir valkostir eru bornir saman. Niðurstaðan var sú, að Héðinsfjarðarleið væri vænlegri kostur. Skipulagsstofnun samþykkti síðan báða valkostina í úrskurði sínum.

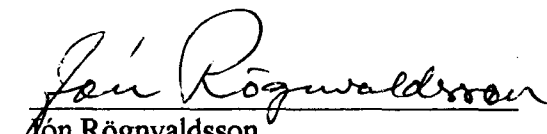
Vegagerðin sér ekki ástæðu til að endurtaka eða skoða frekar þær forsendur sem liggja fyrir tillögum um þessar framkvæmdir. Það er allt rækilega tíundað í framangreindri matsskýrslu og fylgiskýrslum hennar. Frekari skoðun á vegstæði í Fljótum hefur ekki áhrif á þessar ákvarðanir. Það er ljóst að jarðgöng á Fljótaleið yrðu 1,5 - 2 km lengri og heildarkostnaður 1 - 2 milljörðum kr. meiri. Auk þess er fjarlægð milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar um 32 km á þessari leið, en 15 km á Héðinsfjarðarleið. Í kostnaðaráætlunum eru notuð sömu einingaverð á báðum leiðum.

Það er mat Vegagerðarinnar að frekari rannsóknir á jarðfræðilegum aðstæðum til jarðgangagerðar eða nákvæmari úttekt á vegstæðum muni ekki breyta þessum tölum að neinu marki, og auk þess hefur ákvörðun um Héðinsfjarðarleið ekki byggst á tæknilegum eða kostnaðarlegum þáttum. Þar hefur fyrst og fremst verið horft til fjarlægðar milli kaupstaðanna og eflingu byggðar á Eyjafjarðarsvæðinu, þ.e. samfélagslegra þátta, sem þegar hafa verið skoðaðir eins og að framan greinir. Einnig má nefna, að Vegagerðin er ekki sammála þeirri skoðun sem stundum hefur verið reifuð, að taka beri tillit til hugsanlegra vegabóta á Siglufjarðarvegi í framtíðinni í kostnaðarsamanburði jarðgangaleiðanna.

Vegagerðinni er ekki kunnugt um að neinar breytingar hafi verið gerðar á áður nefndum markmiðum Alþingis í byggðamálum.

Ljóst er að hugsanlegir aðrir kostir en þeir sem hér hafa verið nefndir uppfylla þessi markmið ekki til jafns við Héðinsfjarðarleið. Vegagerðin telur því ekki að svo komnu máli ástæðu til þess að endurskoða fyrri ákvarðanir eða hefja rannsóknir á einhverjum öðrum möguleikum.

Virðingarfyllst,


Jón Rögnvaldsson,
vegamálastjóri.