

Alþingi
Erindi nr. P 140/604
komudagur 1.12.2011



Nefndasvið Alþingis
Sigrún Helga Sigurjónsdóttir
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 29. nóvember 2011
Tilvísun: 2011110039
EBj/BH

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um þjóðgarð við Breiðafjörð norðanverðan, 238. mál.

Lögð hefur verið fram þingsályktunartillaga á Alþingi um þjóðgarð við Breiðafjörð norðanverðan. Gert er ráð fyrir að mörk þjóðgarðsins verði í Þorskafirði í austri og Vatnsfirði í vestri. Í greinargerð með þingsályktunartillögunni er nokkur umfjöllun um samgöngur á svæðinu og er horft til jarðganga á hluta þess a.m.k.

Vegagerðin vekur athygli á að um svæðið, sem hér um ræðir, fer tæplega 120 km langur stofnvegur, Vestfjarðavegur, til byggðanna á sunnanverðum Vestfjörðum. Áriðandi er að vegur þessi verði vel úr garði gerður enda eru væntingar umferðarinnar miklar um tiltölulega háan ferðahraða á svo löngum leiðum. Sérstaklega er bent á að á 55 km kafla milli Kollafjarðar og vestanverðs Kjálkafjarðar er engin byggð og því afar brýnt að tryggja öruggan og góðan veg á þeirri leið. Til fróðleiks og samanburðar skal hér nefnt að vegalengdin frá Djúpvegi í Króksfirði til Patreksfjarðar er rúmlega 198 km.

Með tilkomu nýs vegar yfir Dynjandisheiði og jarðganga milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar má gera ráð fyrir að umferð aukist verulega á þeim kafla sem hér um ræðir en Vestfjarðavegur yrði þar með aðalleiðin til Vestur-Ísafjarðarsýslu og jafnvel að hluta til til Ísafjarðarsvæðisins.

Í umfjöllun ýmissa aðila um umhverfismat framkvæmda á Vestfjarðavegi frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði hefur komið fram að þeir telja æskilegt að lækka hönnunarhraða vegarins á einstaka stöðum í því skyni að draga úr áhrifum vegagerðarinnar á umhverfið. Vegagerðin hefur hins vegar haldið fram þeim vegtæknilegum rökum að ótækt sé og stórhættulegt að lækka hönnunarhraðann á stöku stað. Allar þekktar veghönnunarreglur vara eindregið við slíku og benda á mikla slyshættu sem því fylgir. Stakar krappar beygjur eða blindhæðir koma öikumönnum á óvart og valda mikilli hættu. Reynslan sýnir að þótt hönnunarhraði lækki og þar með e.t.v. leyfður hraði þá lækkar ekki umferðarhraðinn. Á langleiðum er það vilji umferðarinnar að halda góðum ferðahraða. Ekki er þess heldur að vænta að unnt verði að halda uppi öflugri löggæslu á vegarkafla þar sem 55 km eru á milli mannabyggða.

Með hliðsjón af framangreindu bendir Vegagerðin eindregið á nauðsyn þess að sett verði ákvæði í hugsanleg lög um þjóðgarð við norðanverðan Breiðafjörð um rúm skilyrði fyrir gerð Vestfjarðavegar í þjóðgarðinum og tryggt verði að unnt verði að hanna hann eftir sömu öryggissjónarmiðum og aðra aðalvegi landsins. Síðustu áratugi hefur verið unnið gífurlegt starf og eytt miklum fjármunum í að bæta vegakerfið í landinu og auka öryggi vegfarenda með því m.a. að eyða blindbeygjum og blindhæðum. Það væri mikil afturför ef stefnt yrði að því að gera stakar krappar beygjur og blindhæðir á annars nýjum og góðum Vestfjarðavegi í Gufudals- og Múlasveit.

Í greinargerð flutningsmanna þingsályktunartillögunnar er fjallað um jarðgöng sem mögulega lausn mála og væntanlega mótvægi við erfið umhverfismál, en ekki er þar rétt farið með kostnaðarsamanburð þegar fullyrt er að kostnaður við jarðgöng undir Hjallaháls yrði minni en við svokallaða B – leið um Teigsskóg. Vegagerðin vekur athygli á að kílómetraverð vegar í jarðgöngum getur verið af stærðargráðunni 10-15 sinnum hærra en við gerð hefðbundins vegar. Í ljósi afar takmarkaðra fjárveitinga til vegagerðar í tillögu að samgönguáætlun 2011 – 2022 virðist því miður ekki vera mikið svigrúm til jarðgangagerðar næsta áratuginn a.m.k. og er það mat Vegagerðarinnar að margir fjallvegir á Íslandi séu erfiðari en Hjallaháls og séu því langt á undan honum við röðun jarðgangaframkvæmda. Þetta er hins vegar einn af þeim kostum sem til skoðunar kemur við mat á valkostum í umhverfismati framkvæmda í Gufudalssveit nú í vetur.

Virðingarfyllst,



Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri.