

Vegna umsagnar 18. Janúar 2020

Ég undirritaður sá á netinu umsögn um mál til Alþingis nr 434 og 435 frá aðilum sem kalla sig „SAMTÖK ÍBÚA OG HAGSMUNAAÐILA Í Mýrdal“

Þarna er um margar rangfærslur að ræða sem mér finnst skylt að leiðrétta í svo mikilvægu hagsmunamáli okkar Mýrdælinga og landsmanna allra, sem nýr láglendisvegur um Mýrdal er,

Ég get verið sammála „samtökunum með 2. Málsgrein umsagnarinnar um að samgöngur skuli vera í senn greiðar, öruggar, sjálfbærar og stuðla að jákvæðri byggðaðróun.

Þriðja málsgreinin er útúrsnúningur og ógnar þessi nýja í veglína í engu náttúrlegum nytja og búsvæðum. Stuðlar miklu frekar að jákvæðri byggðaðróun og auðveldar aðgang að aðal náttúruperlum svæðisins

Dæmi. Ferðapjónusta, sem býður upp á ferð með viðkomum bæði á Dyrhólaey og í „Svörtu fjöru“ á leið til Víkur eins og rútufyrirtækin gera. Ekur t.d. suður á Dyrhólaey. Miðað við núverandi veg þarf hann að aka til baka upp á hringveginn við vegamót „Litlahvamms“ og síðan af honum niður Reynishverfisveg um hlaðið á tveim býlum Reyni og Lækjarbakka til „Svörtu fjöru“ þaðan þarf hann síðan að aka aftur upp á þjóðveg um hlaðið á þessum býlum og fyrir enda Reynisfjalls. Síðan niður með Reynisfjalli að austan, þar sem dæmin sanna að margar bílveltur og óhöpp hafa orðið af völdum snarpra vindkviða.. Þá er einnig grjóthruns hættu og viðvörðun á þessari leið. Áður en komið er til Víkur er ekið yfir vatnsból Víkurbúa. Þar sker þjóðvegurinn þorpið í tvennt með tilheyrandi umferðarhættu fyrir gangandi vegfarendur, sem er að miklum hluta börn á leið í og úr skóla. Þessi akstur í allt frá skarðinu og þar til komið er til Víkur er alls 34,3 km og með tvisvar sinnum hækkun um 100 metra. Ef farið yrði nýjan veg undir ósbökkunum frá Glópaskarði í Svörtufjöru og þaðan um göng í gegnum Reynisfjall til Víkur, yrði sú vegalengd 13 km á láglendi. Munurinn á þessum tveim leiðum yrði því 21,3 km auk tvisvar sinnum hækkunar um 100 metra, en hundrað metra hækkun á vegi er á við 3 km akstur á láréttum vegi í orkunotkun. Það má því segja að aksturssparnaðurinn á þessari leið sé í það heila 27,3 km í einni ferð. Miðað við um 2000 bíla sem aka þessa leið daglega að sumri til væri þessi auka akstur 54.600 km á dag sem gætu sparast, með samsvarandi kolefnis sparnaði. Fyrir vegfarendur sem ækju til Víkur eða austur yrði nýr láglendis vegur um 4 styttri. Auk þess að losna við hættulegasta og slysamesta vegsvæðið.

Það er því alveg út í hött að segja að lagfæring á núverandi vegi um Gatnabrún, sé hagkvæmasta lausnin. Þvert á móti verður meiri kostnaður við eignarnámsbætur um jarðir Skammadals og Gilja, Ef gera á beint snið niður alla Gatnabrún eins og meðfylgjandi mynd sýnir þá þyrfti að taka eignarnámi meira og verðmætara land en þyrfti með vegi undir ósbökkunum. Einnig má benda á fjölda mörg tilfelli þar sem bílar hafa skautað í hálfu niður

alla Gatnabrún og er það margfalt meiri hætta við skyndilegri ísingu heldur en ísing við akstur á láréttum vegi við ísingu. Auk þess myndi vegur undir eða á ósbökkunum verja landið ofan við fyrir frekara landbroti af völdum óssins. Ef það yrði svo farið samhliða í tiltölulega ódýra framkvæmd með garði út að Arnardrangnum þá er mestar líkur á að útfallið á ósnum héldist alltaf opið. Þá yrði ósinn ekki sá skaðvaldur sem hann er í dag með óútreiknanlegum flóðum upp um allar mýrar og meðfylgjandi spjöllum á fuglavarpi. Vegurinn sem gerður var yfir ósinn út í Dyrhólaey hefur sýnt að hann hefur aukið á fuglalífið með því að það er alltaf votlendi vestan við veginn með miklu fuglalífi þó að austan vegarins sé ýmist vatn eða sandur og ekkert fuglalíf. Það verður örugglega votlendi norðan við veginn og náttúruvænna, þar sem vegurinn lægi yfir ósinn heldur en það er núna.

Þá er sagt í umsögn þessari að „núverandi þjóðleið skaði ekki hljóðvist Víkurþorps eða byggða í Reynis- og Dyrhólahverfum og muni draga úr þeim hörðu samfélagslegu átökum, sem vakin voru með áformum með vegalögn yfir fjörur og votlendi, sem fram komu fyrir 4 áratugum“.

Ég vil benda á að í síðustu 3 sveitarstjórnarkosningum hreppsins hefur aðal kosningamálið verið um hvort viðkomandi framboð væru með eða á móti þessari veglínu og hefur öllum kosningum lokið hér með meirihluta þeirra framboða sem vilja láglandisveg og göng í gegnum fjallið, Eins og aðalskipulag sveitarstjórnar ber með sér. Það er í raun tilraun til sögufölsunar, þegar þessi svokölluðu „Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal „sem er aðeins fámennur hópur fólks og að hluta burtfluttir, reynir að láta líta svo út að hér sé um fjöldahreyfingu að ræða. Skreytir svo málflutning sinn með hótun um sjávarflóð, sandfok fugladauða, lífríkisspjöll móbergshrun og Guð má vita hverju. Það má heita með eindæmum að fámennur hópur fólks skuli reyna að hindra framgangs máls sem meirihluti hefur barist fyrir og samþykkt í lýðræðislegum kosningum í þessum hópi skuli vera fólk, sem ekki getur unt sveitungum sínum að njóta bættra samgangna og öruggari innviða. Reyna svo að telja þingheimi og öðrum trú um að lagfæringar á vegi um Gatnabrún leysi allan vanda ..

Reynir Ragnarsson.

Fyrverandi lögregluvarðstjóri

í V- skaftafellssýslu

Hugmynd Vegagerðarinnar að svokallaðri „lagfæringu” á Gatnabrún.  
Mynd tekin af síðustu vegaáætlun.

Á neðri myndinni er þessi 3ja km. vegalögn frá Heiðardalsafleggjara að Skammadal sett út á loðmynd.

Gríðarlega mikil og dýr framkvæmd með nýjum vegi um brekkuna og vegalög um blautar mýrar og tún. U.þ.b. helmingur af vegalengd nýs láglandisvegar.



Tölvugerð mynd:  
Þórir N.K.



















