

## Tillaga til þingsályktunar

um láglandisvegi.

Flm.: Guðjón A. Kristjánsson, Magnús Þór Hafsteinsson, Sigurjón Þórðarson.

Alþingi ályktar að Vegagerðinni skuli falið að vinna tillögur sem byggist á því að allar helstu leiðir á þjóðvegi 1, Vestfjörðum og norðausturhorni landsins verði á láglandi, undir 200 m hæð yfir sjó. Einkum verði lagt til grundvallar aukið öryggi og stytting leiða milli suðvesturhornsins og annarra landsvæða, og eins innan landsvæða.

Megináhersla verði lögð á jarðgöng og þverun fjarða við útfærsluna og horft til mesta mögulega sparnaðar miðað við 50 ára notkun mannvirkja. Reiknaður verði út sparnaður samfara nýju vegakerfi, t.d. við flutning á raforku og heitu vatni, og ávinningur af hugsanlegri fækkun flugvalla og hafskipahafna.

### Greinargerð.

Að líkindum má koma öllum þjóðleiðum á láglandisvegi með gerð innan við 20 jarðganga sem samtals yrðu um 100 km samanlagt eða styttri og því litlu lengri í kílómetrum talið en þau göng og jarðhellar sem fylgja gerð Kárahnjúkavirkjunar. Ekki fer á milli mála að þekkingu við gerð jarðganga hefur fleygt fram hér á landi og að kostnaður fer lækkandi á hvern kílómetra í jarðgangagerð. Verkhraði er einnig meiri en áður eins og sést af gerð jarðganga undir Almannaskarð og milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar sem nú hafa verið tekin í notkun.

Öllum er ljóst eftir reynsluna af Vestfjarða- og Hvalfjarðargöngum hvaða hag menn hafa af svo öruggum þjóðvegum, styttri leiðum milli staða og landsvæða, sem og tíma- og eldsneytissparnaði sem fylgir varanlegum samgöngubótum sem endast í áratugi og aldir. Gefin var út áætlun um jarðgöng í janúar árið 2000 og lagt til að hún yrði endurskoðuð á fjögurra ára fresti. Þar eru talin upp 24 jarðgangaverkefni. Þegar hefur verið unnið að gerð nýrra, góðra fjallvega um Klettsháls, Bröttubrekku og Vatnaleið (í stað leiðarinnar Staðarsveit – Kolgrafarfjörður) og lokið er gerð jarðganga undir Almannaskarð og milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar.

Þá standa eftir eftirfarandi leiðir þar sem gera þyrfti jarðgöng:

- Arnarfjörður – Dýrafjörður.
- Dynjandisheiði.
- Óshlíð.
- Ísafjörður – Súðavík.
- Eyrarfjall í Djúpi.
- Tröllatunguheiði.
- Siglufjörður – Ólafsfjörður.
- Öxnadalshéiði.
- Vaðlaheiði.
- Vopnafjörður – Hérað.

- Seyðisfjörður – Hérað/Norðfjörður.
- Norðfjörður – Eskifjörður.
- Fáskrúðsfjörður – Stöðvarfjörður.
- Stöðvarfjörður – Breiðdalsvík.
- Skriðdalur – Berufjörður (Öxi).
- Undir Berufjörð.
- Reynisfjall í Mýrdal.
- Hellsheiði.

Á Hellsheiði er nú unnið að verulegum samgöngubótum sem væntanlega reynast vel. Göng úr botni Ísafjarðardjúps yfir í Fjarðarhornsdal í Kollafirði yrðu einnig mjög hagkvæm eftir að þverun Gufufjarðar, Djúpafjarðar og Þorskafjarðar væri lokið, enda yrði þá hægt að aka á láglendisvegi milli suðvesturhorns landsins og norðurhluta Vestfjarða. Alls yrðu öll þessi göng um 85–90 km. Jarðgöng til Vestmannaeyja eru ekki inni í þessari áætlun, enda fjármögnun þeirra tengd niðurfellingu á ferjusiglingum við opnun þeirra.

Vissulega eru þessi verkefni í jarðgangagerð misjafnlega brýn og nýjar aðstæður kalla oft fram breytta forgangs röðun. Þessi ályktun um að enn þurfi í það minnsta að gera 15 jarðgöng á landinu, byggist auðvitað á reynslunni sem fengist hefur af bættu umferðaröryggi samfara jarðgöngum og þeirri vissu að hér á landi muni aftur verða snjóþungir vetur. Hinir snjólétu vetur sem verið hafa undanfarin ár valda því sjálfsagt að margra metra há snjófönnin er mörgum úr minni fallin. En víst er að aftur koma miklir snjóavetur og þá mun enn aukast skilningur manna á jarðgöngum sem varanlegum framtíðarlausnum við vegagerð.