

## Tillaga til þingsályktunar

um bættar samgöngur milli lands og Vestmannaeyja.

Flm.: Lúðvík Bergvinsson, Hjálmar Árnason, Þórunn Sveinbjarnardóttir,  
Jón Gunnarsson, Björgvin G. Sigurðsson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að kanna möguleika á kaupum, smíði eða útvegum skips sem ekki er lengur en eina til tvær klukkustundir í ferðum milli Þorlákshafnar og Vestmannaeyja. Skipið hefji siglingar sem fyrst, helst á næsta ári, og uppfylli allar kröfur sem gerðar eru til siglinga á þessari leið, beri mun fleiri farþega en núverandi skip og geti flutt fleiri bíla.

Enn fremur ályktar Alþingi að hefja skuli rannsókn á möguleika um að gera innsiglinga-  
rennu gegnum Eiðið með það að markmiði að höfnin geti tekið á móti stærri skipum en nú.

### Greinargerð.



Undanfarin missiri hefur mikil umræða farið fram um nauðsyn á bættum samgöngur milli lands og Eyja. Bættar samgöngur eru forsenda áframhaldandi þróunar í Eyjum. Margvíslegar hugmyndir um samgöngubætur hafa litið dagsins ljós á undanförunum árum. Jarðgöng, ferjulægi, loftbelgur, loftþúðaskip og jafnvel brú eru meðal hugmynda sem ræddar hafa verið. Allar eiga þessar hugrenningar það sammerkt að vera tilraunir til að setja fram hugmyndir um „varanlegar“ lausnir í samgöngumálum Vestmannaeyja – þó óvíst sé hvort og þá hverjar eru framkvæmanlegar eða fjárhagslega mögulegar. Öllum er ljóst að engin þessara hugmynda verður að veruleika fyrr en í fyrsta lagi eftir 5–10 ár – ef nokkurn tíma.

### Tíminn og tækifærin.

Vestmannaeyjar eiga ógrynni tækifæra. Með sjávarútveg sem grunn liggja sóknarfæri í uppbyggingu ferðaþjónustu en þótt tækifærin séu til staðar verða þau ekki nýtt nema úrbætur fáiast í samgöngum og ráðist verði í nauðsynlegar endurbætur á höfninni. Tíminn er verðmætur. Bygging stórskipahafnar með möguleika á að taka á móti skemmtiferðaskipum yrði bylting í möguleikum Vestmannaeyja í ferðaþjónustu. Margir hafa velt því fyrir sér hvernig megi koma þessu fyrir. Einn þeirra er Sigmundur Jóhannsson. Hugmynd hans, Friðriks Ásmundssonar o. fl. um stórskipahöfn og nýja innsiglingu gegnum Eiðið er einföld, framsýn og stórsnjöll. Hugmyndina má rekja til umræðna og hugleiðinga í gosinu en þá höfðu menn áhyggjur af því að höfnin kynni að lokast. Hugmyndin felur í sér að opna Eiðið með 100–120 m breiðri og u.þ.b. 250 m langri innsiglingarrennu. Þá er gert ráð fyrir því að núverandi innsiglingu að austanverðu verði lokað. Með því að stytta hafnargarðinn norðanmegin geta skip allt að 240 m löng snúið í höfninni, en snúningsrýmið í Klettsvík yrði um 350 m. Stærri skip gætu auðveldlega lagst í rennuna. Þar með væri komin lausn fyrir skemmtiferðaskip sem vildu sækja Vestmannaeyjar heim, en nú er talið að yfir 100 þúsund farþegar á skemmtiferðaskipum sigli framhá Eyjum á hverju ári. Nú getur höfnin tekið á móti skipum sem eru u.þ.b. 130–150 m að lengd. Kostnaður við gerð rennunnar og lokun hafnarinnar að austanverðu liggur ekki fyrir, en mat þeirra sem mesta hafa þekkingu er á þá leið að kostnaður sé undir einum milljarði kr. Framkvæmdatími yrði ekki langur, 4–5 mánuðir. Þessar breytingar gerðu það að verkum að höfnin gæti tekið á móti skemmtiferðaskipum, auk þess sem næsta kynslóð flutningaskipa ætti ekki í nokkrum vanda með að sigla til Eyja. Það er lyklatríði. Endurheimta má 60–70% af því landi sem tapast mundi við gerð rennunnar með því að flytja efnið úr henni norður fyrir Eiðið. Sú hugmynd sem hér er sett fram yrði aðeins fyrsta skrefið í endurbótum hafnarinnar. Síðar mætti byggja garð að austan- og norðanverðu við rennuna og gera viðlegukant á norðanverðu Eiðinu. Möguleikarnir yrðu því miklir.

### Ný ferja.

Herjólfur uppfyllir ekki lengur þær kröfur um hraða og flutningsgetu sem gerðar eru til samgangna í dag. Ferjan er fjórtán ára gömul og barn síns tíma. Þróun í smíði og hönnun hraðskreiðra ferja hefur verið ör síðan Herjólfur var tekinn í notkun árið 1992.

Undanfarin ár hefur landsbyggðin átt undir högg að sækja, ef mælikvarði fólksfjölgunar er notaður sem viðmið um viðgang og vöxt byggða. Lykilatriðið í því að byggðirnar fái áfram vaxið og dafnað er að þeim verði sköpuð þannig umgjörð að þær geti keppt um fólk, fyrirtæki og atvinnutækifæri. Þar skipta samgöngur meginmáli. Ljóst er að núverandi samgöngur við Vestmannaeyjar uppfylla ekki kröfur sem fólk gerir til þeirra samgangna. Það er því enginn vafi að nú þegar verður að leita leiða til að fá skip til að leysa núverandi Herjólf af hólmi. Nýverið tóku Færeyingar í notkun ferju sem gengur 21 mílu. Slík ferja yrði um 1,40 klst. milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, eftir að breytingar hefðu verið gerðar á innsiglingu-

unni. Það er ekki ástæða til að gera minni kröfur til nýs skips. Slík ferja ætti að sigla að lágmarki þrisvar á dag og taka mun fleiri farþega og bíla en Herjólfur gerir. Ferðatími til Reykjavíkur yrði nálægt því að vera tvær og hálf klukkustund. Sá ferðatími er samkeppnishæfur við Bakkafjöru- og gangnahugmyndir varðandi ferðatíma til Reykjavíkur. Munurinn á hugmyndunum er sá að þessi kæmi til framkvæmda mun fyrr. Það skiptir miklu máli. Því er nauðsynlegt að hefjast þegar handa með að rannsaka þann möguleika að gera rennu í gegnum Eiðið.