

Tillaga til þingsályktunar

um snjóflóðavarnir á Kirkjuból- og Súðavíkurhlíð
og jarðgöng milli Álftafjarðar og Skutulsfjarðar.

Flm.: Ólína Þorvarðardóttir, Lilja Rafney Magnúsdóttir, Einar K. Guðfinnsson,
Ásbjörn Óttarsson, Jón Bjarnason, Gunnar Bragi Sveinsson,
Ásmundur Einar Daðason, Ólafur Þór Gunnarsson.

Alþingi ályktar að fela innanríkisráðherra annars vegar að leggja til nauðsynlegar breytingar á gildandi samgönguáætlun þannig að Súðavíkurgöng, á milli Álftafjarðar og Skutulsfjarðar í Ísafjarðardjúpi, verði næsta jarðgangaframkvæmd á Vestfjörðum á eftir Dýrafjarðargöngum og hins vegar að efla snjóflóðavarnir á Kirkjuból- og Súðavíkurhlíðum. Ráðherra hefji þegar undirbúning vegna jarðgangagerðarinnar og vinnu við að tryggja nægilegar fjárveitingar til að snjóflóðavarnirnar verði fullnægjandi allt þar til jarðgangagerðinni er lokið. Tryggt verði að jarðgangagerðin raski ekki eða tefji fyrir öðrum mögulegum jarðgangaframkvæmdum samkvæmt gildandi samgönguáætlun.

Greinargerð.

Árum saman hefur sú vitneskja legið fyrir að vegurinn um Kirkjubólshlíð í Skutulsfirði og Súðavíkurhlíð í Álftafirði er stórhættulegur vegfarendum vegna tíðra ofanflóða, einkum snjóflóða. Þetta kom áttakanlega glögg í ljós í ofviðri því sem gekk yfir Vestfirði skömmu fyrir síðustu áramót þegar fjöldamörg snjóflóð féllu á þessari leið á fáeinum dögum, m.a. úr 20 af 22 skilgreindum snjóflóðafarvegum í Súðavíkurhlíð. Tepptust þar með allar bjargir og aðföng til og frá Ísafirði, höfuðstað Vestfjarða. Þær aðstæður sem þar með mynduðust eru með öllu óásættanlegar fyrir íbúa á norðanverðum Vestfjörðum sem sækja heilbrigðisþjónustu og aðra grunnþjónustu til Ísafjarðar. Vegurinn um Kirkjubólshlíð og Súðavíkurhlíð inn Djúp er helsta samgönguæð íbúa á Ísafirði í þjóðvegakerfinu yfir vetrarmánuðina.

Nokkrar úttektir hafa verið gerðar á síðustu árum um mögulegar úrbætur á leiðinni um Súðavíkurhlíð. Hér er einkum vísað í *Greinargerð vinnuhóps um öryggismál Djúpvegur milli Súðavíkur og Bolungarvíkur* frá nóvember 2002 auk *Greinargerðar um mat á hættu vegna snjóflóða og grjóthruns á vegum milli Súðavíkur og Bolungarvíkur* (Veðurstofa Íslands, Harpa Grímsdóttir, janúar 2006).

Í niðurlagi *Greinargerðar um mat á hættu vegna snjóflóða og grjóthruns á vegum milli Súðavíkur og Bolungarvíkur* kemur eftirfarandi fram:

„Niðurstaða þessarar skýrslu er því sú að fyrir þá sem ferðast daglega um Óshlíð eða Súðavíkurhlíð er snjóflóða- og grjóthrunshættan nálægt því að tvöfalda árlegar dánarlíkur í umferðinni (miðað við meðaldánarlíkur Íslendinga í umferðinni). Það verður að teljast óviðunandi miðað við forsendurnar sem lýst er í kafla 1.5 um ásættanlega áhættu vegna ofanflóða og grjóthruns á vegi.“

Jarðgöng milli Ísafjarðar og Bolungarvíkur voru tekin í notkun í september 2010. Krafa um jarðgöng milli Álftafjarðar og Skutulsfjarðar er í samræmi við ályktanir sem gerðar hafa verið árlega á Fjórðungspingum Vestfirðinga sl. 10 ár.

Einnig er það í samræmi við yfirskrift undirskriftalista sem sendur var til samgönguráðuneytisins í júní 2006 þar sem 1.439 manns skrifuðu undir „áskorun til ríkisstjórnar um að hefja nú þegar rannsóknir og undirbúning að jarðgangagerð milli Súðavíkur og Ísafjarðar út frá samfélagslegum og öryggissjónarmiðum“.

Undirbúningur jarðgangagerðar milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar er langt kominn og vonir standa til að framkvæmdir hefjist áður en langt um líður. Samstaða er meðal vestfirskra sveitarstjórnarmanna með vísan í ályktanir Fjórðungapinga um að næstu jarðgöng á Vestfjörðum verði á milli Álftafjarðar og Ísafjarðar.

Líklegt má þó telja jarðgöng milli Álftafjarðar og Skutulsfjarðar verði ekki raunhæf samgöngubót fyrir en eftir u.þ.b. tíu ár þar sem ekki hefur verið hafin nein vinna við undirbúning þeirra.

Því er hér lögð fram tillaga um hvernig megi takmarka þá áhættu sem fólgin er í því að aka Súðavíkurhlíðina, á um tveggja km kafla þar sem 22 gil eru þekktir snjóflóðafarvegir. Auk þess eru þekkt svæði á Súðavíkurhlíðinni þar sem grjóthrun er algengt og veldur tjóni á bílum.

Tillagan.

Í *Greinargerð vinnuhóps um öryggismál Djúpvegjar milli Súðavíkur og Bolungarvíkur* eru taldar upp ákveðnar leiðir til úrbóta:

1. Vegagerðinni sem hefur yfir að ráða reynslu í snjóflóðavörnum á Óshlíð verði falið það verkefni að útfæra tillögur sem hafa það að markmiði að draga úr áhættunni með notkun stálþilja með tilheyrandi víkkun rása og skápa og grjótvörnarnetum en ekki verði farið í að gera vegskála sem er mjög kostnaðarsamt og misjafn árangur af slíkum aðgerðum.
2. Fjárveitingar ríkissjóðs verði ekki undir 150 millj. kr. á ári frá og með 2013 og ofangreindum framkvæmdum verði lokið haustið 2015. Áætlað er að kostnaðurinn við þær aðgerðir sé um 500 millj. kr.
3. Þegar á næsta ári verði hafinn undirbúningur að gerð jarðganga milli Álftafjarðar og Skutulsfjarðar sem er hin varanlega lausn og lokið verði við gerð þeirra í síðasta lagi árið 2022. Jarðgöng á milli Álftafjarðar og Skutulsfjarðar koma til með að stytta vegalengdina milli Súðavíkur og Ísafjarðar um 8–10 km.

Tillaga þessi er í samræmi við þá niðurstöðu samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga frá 13. janúar 2013 að flýta beri framkvæmdum vegna snjóflóðavarna á Súðavíkurhlíð og þær hafnar á árinu 2013.

Í *Greinargerð vinnuhóps um öryggismál Djúpvegjar milli Súðavíkur og Bolungarvíkur*, sem unnin var fyrir Vegamálastjóra að ósk þáverandi samgönguráðherra árið 2002, kemur fram að miðað við aðalvegi á Íslandi, með þó þetta mikla umferð, er þessi vegarkafli einstæður hvað varðar snjóflóðahættu og grjóthrun. Víðast hvar er vegurinn alveg með sjó, í 5–30 m hæð yfir sjávarborði, og því mjög miklar líkur á alvarlegum slysum sé ekið út af veginum.

Innarlega á Súðavíkurhlíð, á 2,8 km löngum kafla, eru 22 gil þar sem reglulega koma snjóflóð, en eitthvert grjóthrun er á 4 km kafla. Á Kirkjubólshlíð er snjóflóðahætta í mörgum giljum, einkum innan til, en lítið grjóthrun.

Í greinargerðinni kemur fram að snjóflóðum á Súðavíkurhlíð fjölgaði mjög eftir 1991, svo mjög að þau voru orðin töluvert fleiri en á hinn illræmdu Óshlíð um síðustu aldamót. Skýringuna má að hluta rekja til breytinga á veðurfari og ríkjandi vindáttu sem valda snjósofnun

og flóðum í hlíðinni en vegskálar, net og fleiri aðgerðir eiga einnig hlut að máli. Þannig mældust 56,2 snjóflóð á ári á Súðavíkurhlíð 1991–2000 samanborið við 42,7 á Óshlíð sem nú hefur verið leyst af hólmi með jarðgöngum til Bolungarvíkur.

Enn í dag falla mörg snjóflóð yfir veginn um Súðavíkurhlíð á vetri hverjum auk grjóthruns í leysingum. Á Súðavíkurhlíð hefur verið ráðist í varnaraðgerðir sem aukið hafa öryggi á þessari leið, en frekari aðgerða er þörf. Helstu kostir sem til greina koma eru eftirfarandi:

Stálþil.

Stálþil eru þekkt snjóflóðavörn við vegi á Íslandi, m.a. á Ólafsfjarðarvegi og Óshlíð. Stálþil hefur þann kost að þola vel hnjask, það tekur lítið pláss og er minna áberandi en aðrar varnir. Stálþil eru færanleg og geta nýst annars staðar eftir að þau eru orðin óþörf á aflögðum vegum eins og um Óshlíð eftir tilkomu Bolungarvíkurganga. Hér er mælt með notkun stálþilja með tilheyrandi víkkun rása, skápa og grjótvarnarnetum

Vegskápar.

Í *Greinargerð vinnuhóps um öryggismál Djúpvegjar milli Súðavíkur og Bolungarvíkur* kemur fram að skápar virka vel á tiltölulega lítil flóð en ekki síður á mjög stór flóð. Þá virka skáparnir betur gegn votum flóðum en þurrum. Þeir duga því að meðaltali betur gegn vorflóðum en flóðum sem falla í vetrarbyljum. Þekkt er að í Fjargili og Djúpagili koma stór flóð, auk þess háttar þannig til að snjórinna safnast upp neðan við gilkaftinn en fer ekki út í sjó. Um stærð flóða í öðrum giljum er mikil óvissa. Á skalanum 1–10 fá skápar einkunnina 7 hvað varðar ásætlanlegt öryggi. Hægt er að gera marga skápa með hindrunum fyrir verð eins vegskála.

Vegskálar.

Aðstæður fyrir vegskála eru ekki góðar á Súðavíkurhlíð þar sem brött fjallshlíð er í sjó fram. „Slíkir skálar henta betur í flötum hlíðarfæti þar sem mikið rými þarf fyrir stöðfyllingu neðan við þá“ segir í greinargerðinni. Hefðbundnir steinsteyptir skálar eru dýrir og kæmu væntanlega aðeins við verstu gilin. Á skalanum 1–10 fá vegskálar einkunnina 8 hvað varðar ásætlanlegt öryggi. Ekki er þó mælt með þeim hér þar sem þeir yrðu mjög kostnaðarsöm tímabundin lausn.

Jarðgöng.

Af *Greinargerð vinnuhóps um öryggismál Djúpvegjar milli Súðavíkur og Bolungarvíkur* má sjá að jarðgöng eru eina aðgerðin sem tryggt getur fyllsta öryggi á þessari leið auk þess sem þau mundu stytta vegalengdina milli byggðarlaga töluvert með tilheyrandi hagræðingu og úrbótum fyrir samskipti, atvinnulíf og þjónustu á svæðinu. Önnur úrræði skora mun lægra hvað það varðar. Á skalanum 1–10 mundu jarðgöng fá árangurseinkunnina 10, en óbreytt ástand einkunnina 5. Það þýðir að Súðavíkurhlíðin er í reynd rússnesk rúlletta með tilliti til öryggis vegfarenda, sem er óásætlanlegt.

Í *Greinargerð vinnuhóps um öryggismál Djúpvegjar milli Súðavíkur og Bolungarvíkur* voru kannaðar tvær um 6 km langar gangaleiðir frá Skutulsfirði til Álftafjarðar auk tveggja skemmri leiða (um 3 km hvor) er miða ekki að vegstyttingu heldur að víkja vegsambandinu undan snjóflóða- og skriðuhættu á Súðavíkurhlíð. Göng frá Naustum í Skutulsfirði til Sauradalsár ofan Súðavíkur og leiðin frá Engidal að Dvergasteini liggja um berggrunn sem þykir

tiltölulega heppilegur til jarðgangagerðar og engir sérstakir veikleikar áberandi. Slík göng myndu stytta vegalengd milli Ísafjarðar og Súðavíkur um 8 km.

Vegagerðin áætlað að kostnaður við 6 km göng í dag nemi nálægt 8 milljörðum króna.

Í hnotskurn.

Jarðgöng milli Skutulsfjarðar og Álftafjarðar myndu ekki einungis leysa öryggismál á Súðavíkurhlíð heldur einnig á Kirkjubólshlíðinni þar sem snjóflóð og grjóthrun hafa einnig valdið vanda og hættu. Því er hér lagt til að Alþingi setji stefnuna á að flýta sem mest má verða jarðgöngum milli Skutulsfjarðar og Álftafjarðar, en ráðast samhliða í tímabundnar en viðunandi snjóflóðavarnir á Kirkjubóls- og Súðavíkurhlíð með vegskápum, stálþiljum, víkkun rása og grjótvarnarnetum.