

Tillaga til þingsályktunar

um umhverfismat fyrir gerð láglendisvegur um Mýrdal.

Flm.: Ásmundur Friðriksson, Ari Trausti Guðmundsson, Birgir Þórarinsson,
Karl Gauti Hjaltason, Njörður Sigurðsson, Páll Magnússon,
Silja Dögg Gunnarsdóttir, Vilhjálmur Árnason.

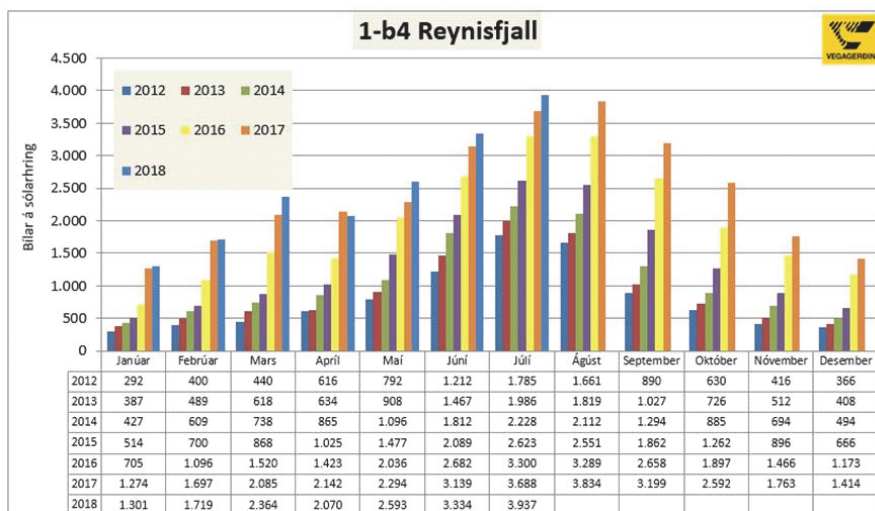
Alþingi ályktar að fela samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að beina tilmælum til Vegagerðarinnar um að mat á umhverfisáhrifum framkvæmda við lagningu láglendisvegur um Mýrdal við Dyrhólaós verði unnið sem fyrst. Ráðherra tilkynni Alþingi um framvindu málsins á haustþingi 2018.

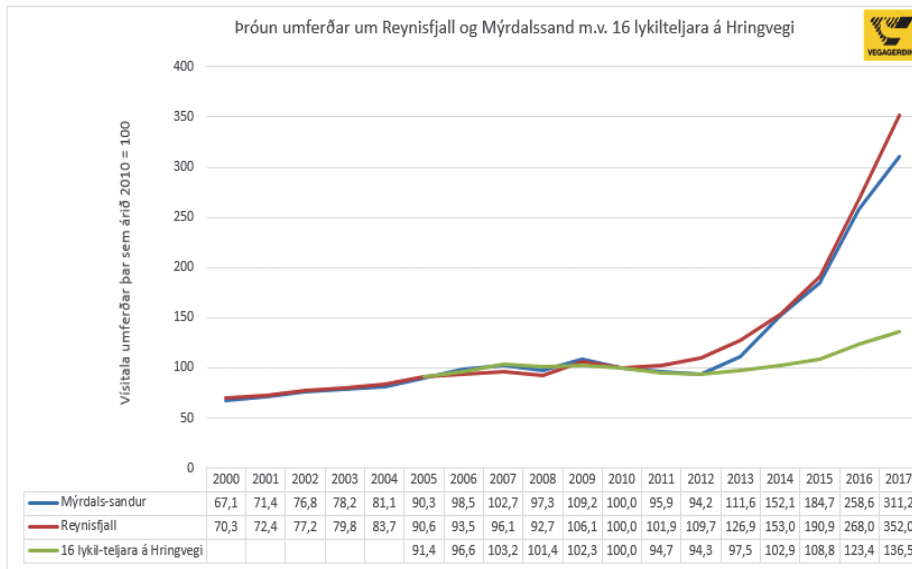
Greinargerð.

Tillaga þessi var áður lögð fram á 148. löggjafarþingi (239. mál).

Ljóst er að sá kafli þjóðvegur nr. 1 sem liggur miðja vega í gegnum þorpið í Vík í Mýrdal ber ekki lengur þann stóraukna straum þungaflutninga og annarrar umferðar sem fer þar um. Lengi hefur verið vitað að samgönguúrboða sé þörf á þessu svæði. Flutningsmenn þessarar þingsályktunartillögu vilja að máluðum verði hraðað eins og kostur er. Þegar verði ráðist í framkvæmd umhverfismats á lagningu láglendisvegur um Mýrdal við Dyrhólaós, greftri jarðganga gegnum Reynisfjall og lagningu vegstæðis suður og austur fyrir þorpið í Vík, enda er slíkt umhverfismat nauðsynleg forsenda annarrar vinnu að málinu.

Á síðustu fimm árum hefur umferð gegnum Vík í Mýrdal u.þ.b. fimmfaldast, sbr. eftirfarandi gröf frá Vegagerðinni. Er aukning langt umfram það sem menn óraði fyrir og er svo komið að 400 manna þorpið í Vík er meðal mest sóttu ferðamannastaða landsins.





Í minnisblaði sem sveitarstjórn Mýrdalshrepps hefur unnið um láglandisveg um Mýrdal kemur fram að slíkur vegur hafi verið hluti af aðalskipulagi Mýrdalshrepps síðan árið 2013. Þar kemur einnig fram að nauðsynlegar forsendur vegarlagningar séu vissa um jafnvægi strandarinnar sunnan þorpsins í Vík sem og að fram fari mat á umhverfisáhrifum vegarlagningarinnar um láglandi Mýrdals með Dyrhólaósi, en ósinn er á náttúruminjaskrá. Nú er unnið að nýjum sjóvarnargörðum við ströndina en sjóvarnargarðurinn sem reistur var 2011–2012 hefur gefið góða raun og sýnir mikilvægi þeirrar framkvæmdar og er forsenda vegarlagningar um fjöruna sunnan þorpsins. Á vef Vegagerðarinnar segir um sjóvarnir í Vík: „Sandfangarinn hefur sannað gildi sitt og stöðvað landrof á svæðinu milli sín og Reynisfjalls. Nú er einnig verið að reisa annan austar sem á að verja landið milli sandfangaranna tveggja, en áfram er ströndin austar óvarin.“ Það svæði er langt austan fyrirhugaðs vegarstæðis.

Sem fyrr segir leggja flutningsmenn þessarar tillögu áherslu á að nauðsynlegt mat á umhverfisáhrifum fari fram sem allra fyrst til að undirbúa megi ákvarðanir er varða samgönguáætlun og svo að málið sæti ekki frekari töfum að óþörfu. Er horft til þess að matið fari helst fram á þessu ári og ekki síðar en á því næsta. Nauðsynlegt er að skera úr um þessa grundvallarforsendu, bæði til að hefja megi undirbúning framkvæmdarinnar ef niðurstaða umhverfismats verður jákvæð, en einnig til að missa ekki tíma sem ella nýttist til að ráðast í þær lagfæringar á Gatnabrún sem þá verða nauðsynlegar, ef niðurstaðan verður neikvæð.

Þess ber að geta að vegarlagningin eða göngin um Reynisfjall eru ekki á samgönguáætlun en vinna við gerð samgönguáætlunar fyrir árin 2019–2030 stendur yfir og er áformað að áætlunin verði lögð fram á þingi nú í haust. Getið er um jarðgöngin í jarðgangatexta síðustu samþykktu samgönguáætlunar. Þá er í samgönguáætlun gert ráð fyrir fjármagni til lagfæringar á Gatnabrún. Sú framkvæmd verður ekki nauðsynleg verði umhverfismatið jákvætt og láglandisvegur og göng um Reynisfjall verða raunhæfur kostur. Láglandisvegur um Mýrdal við Dyrhólaós myndi bæta mjög umferðaröryggi og útrýma eina fjallveginum og erfiðum farartálma í vetrarveðrum á leiðinni frá Hellisheiði til Reyðarfjarðar. Þjóðveg nr. 1 um Gatnabrún mætti vissulega lagfæra og bæta með tilliti til öryggis en leiðin um Gatnabrún og niður í Vík mun alltaf verða fjallvegur sem er lokað í nokkur skipti á hverju ári. Þá má ætla að

láglandisvegur með göngum gegnum Reynisfjall leiði til umtalsverðs sparnaðar í eignum kílómetrum og krónum, sbr. eftirfarandi útreikning:

| Sparnaður þriggja mánaða í eignum kílómetrum, krónum og útblæstri væru áætluð jarðgöng í gegnum Reynisfjall í Mýrdal komin, ásamt tilheyrandi láglandisvegi í stað þess að keyra núverandi veg. (Ath. tölurnar miðast við árið 2017 en umferð í ár er umtalsvert meiri.) | |
|---|------------------------------------|
| Forsendur: Umferð júlí, ágúst og september 2017 samkvæmt umferðarteljurum: | |
| Stytting á þjóðvegi 1,3 km | 330.000 bílar x 3 km = 990.000 km |
| Á þessum mánuðum fóru í Reynisfjöru 93 þús. bílar en þar hefðu sparast 10 km á bíl | 93.000 bílar x 10 km = 930.000 km |
| Á Dyrhólaeyjarvegi er ekki teljari en varlegt er að áætla að þangað fari fjórði hver bíll, sem myndi spara 2,5 km akstur á bíl | 82.000 bílar x 2,5 km = 205.000 km |
| Heildarsparnaður í eignum kílómetrum þessa þrjá mánuði hefði þá orðið 2.126.000 km | |
| Umreiknað í krónum miðað við akstursgjald ríkisstarfsmanna samkvæmt ákvörðun ferðakostnaðarnefndar ríkisins (110 kr. á km) gerir það 233.860.000 kr. sem er mjög varlega áætlað vegna þess að töluverður hluti umferðarinnar eru stórir bílar sem ættu að reiknast á mun hærri taxa. | |
| Árssparnaður væri þá samkvæmt þessu u.þ.b. 8,5 millj. km akstur og í krónum talið u.þ.b. 1 milljarður kr. | |
| Ávinningur í minni útblæstri á CO ₂ : | |
| Varlegt er að reikna með 300 g á km í blandaðri umferð, sérstaklega vegna þess að öll þessi umferð klifrar í 120 m hæð á núverandi vegi. Þegar þessar tölur eru yfirfærðar á 8,5 millj. km akstur myndi samkvæmt ofangreindum tölum sparast útblástur af CO ₂ sem nemur um 2.550.000 tonnum á ári. | |
| Samantekt: „Vinir Vegfarandans“, samtök áhugamanna um bættar samgöngur og umferðaröryggi í Mýrdalshreppi. | |

Mönnum hefur lengi verið ljóst mikilvægi þessarar framkvæmdar, eins og sjá má í eftirfarandi texta álitserðar sem unnin var árið 1982 í aðdraganda sameiningar Dyrhóla- og Hvammshrepps: „Gera þarf nýja samgönguleið um byggðina nær ströndinni með jarðgöngum gegnum Reynisfjall og tengja þannig Víkurkauptún og dreifbýlið utan þorpsins enn betur en nú er, einkum með tilliti til nýrra atvinnusvæða í framtíðinni. Með jarðgöngum í gegnum Reynisfjall væri rutt úr vegi einni verstu hindruninni vegna snjóá í vetrarsamgöngum á Suðurlandi allt til Hornafjarðar.“

Leggja flutningsmenn til að samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra verði falið að beita sér fyrir því að Vegagerðin framkvæmi umhverfismat sem fyrst og að ráðherrann tilkynni Alþingi um gang mála fyrir þingfrestun í haust.

