

## Tillaga til þingsályktunar

### um rannsókn á jarðlögum milli Heimaeyjar og Kross í Landeyjum.

Flm.: Karl Gauti Hjaltason, Ásmundur Friðriksson, Birgir Þórarinsson,  
Ólafur Ísleifsson, Willum Þór Þórsson.

Alþingi ályktar að fela samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að láta gera fullnaðar-rannsókn á jarðlögum milli Heimaeyjar og Kross í Landeyjum með tilliti til fýsileika þess að gera jarðgöng milli lands og Eyja. Ráðherra skili Alþingi skýrslu eigi síðar en 1. maí 2022.

#### Greinargerð.

Jarðgöng til Vestmannaeyja hafa verið til umræðu í söllum Alþingis síðan árið 1989. Hreyfing komst á málið árið 2000 þegar Vegagerðin lét gera forkönnun á þeim möguleikum sem væru fyrir hendi. Fóru þá fram umræður um jarðgöng en einnig um botngöng og flotgöng sem reyndust mun óhagkvæmari kostir.

Í kjölfarið voru nokkrar skýrslur ritaðar. Í apríl árið 2004 kom út skýrsla frá Mott MacDonald/Línuhönnun, í janúar árið 2006 gáfu Geotek og Sintef út skýrslu og loks gaf Verkfræðistofa Sigurðar Thoroddsen (VST) út skýrslu árið 2007. Skýrslurnar eiga það allar sammerkt að jarðgangagerð sé talin möguleg á þeirri leið sem mörkuð var árið 2000. Í skýrslunum er talin þörf á frekari jarðvegsrannsóknnum til að unnt sé að áætla kostnað jarðgangagerðarinnar betur.

Í þessum skýrslum var kostnaður við jarðgöngin áætlaður á bilinu 16 milljarðar kr. til 140 milljarða kr. Misjafnt er hvaða forsendur skýrsluhöfundar gáfu sér og miðaðist dýrasta útfærslan við fjórar akreinar í aðskildum göngum þar sem neyðargangar væru undir öllum akreinum fyrir gangandi vegfarendur.

Í kjölfar skýrslu VST árið 2007 sendi samgönguráðuneytið frá sér fréttatilkynningu 24. júlí það ár. Þar segir: „Skýrsluhöfundar segja að verði ákveðið að vinna áfram að málinu yrðu næstu skref ítarlegri jarðfræðilegar og jarðtæknilegar rannsóknir sem miðuðu að því að draga úr óvissu við verkefnið. Rannsaka þyrfti berglög norðan við Heimaey og aðstæður á Landeyjasandi og afla þyrfti enn frekari upplýsinga um berglög á fyrirhugaðri gangaleið. Eru slíkar rannsóknir taldar geta kostað allt frá 115 milljónum króna til 275 milljóna.“ Hinn 28. júlí 2007 tilkynnti samgönguráðherra á blaðamannafundi að ríkisstjórn Íslands hefði ákveðið að hverfa frá hugmyndinni um jarðgöng og hefja framkvæmdir við gerð Landeyjahafnar. Var þar ekki farið að óskum skýrsluhöfundanna þriggja sem töldu allir þörf á frekari rannsóknnum.

Færeyingar hyggjast grafa sambærileg jarðgöng til Suðureyjar sem verða í heild 26,2 km löng. Verður um tvö samsíða göng að ræða sem liggja einnig til Skúfeyjar, en lengri göngin verða 17,2 km. Liggja þau neðst á 190 m dýpi, sem er litlu grynna en höfundar skýrslu um Vestmannaeyjagöng lögðu til á sínum tíma. Áætla Færeyingar að kostnaður við gerð Suðureyjarganga verði á bilinu 2,8–3,4 milljarðar danskra króna (um 56–68 milljarðar íslenskra króna í maí 2021). Meðalkostnaður Suðureyjarganga yrði því um 2,4 milljarðar kr. á kílómetra. Göng til Vestmannaeyja myndu því kosta u.þ.b. 50 milljarða kr. ef um sambærilegan meðalkostnað væri að ræða.

Kostnaðar- og ábatagreining á jarðgöngum milli lands og Eyja, sem Víðir Þorvarðarson vann fyrir meistararitgerð í hagfræði vorið 2020 undir leiðsögn Þórólfs G. Matthíassonar, hagfræðiprófessors við Háskóla Íslands, leiddi í ljós að þjóðhagslegur ábati af Vestmannaeyjagöngum yrði tæplega 95,4 milljarðar kr.

Ekki þarf að rekja ítarlega sögu samgangna Eyjamanna til Landeyjahafnar. Höfnin var tekin í notkun árið 2010. Sama ár varð eldgos í Eyjafjallajökli með miklum sandburði, m.a. niður Markarfljót, sem breytti mjög hafnarskilyrðum í Landeyjahöfn. Miklum fjármunum hefur verið varið árlega í sanddælingu svo að unnt sé að nýta höfnina sem mest, en flest ár hefur nýting hennar verið minni en 80%, ef frá er talinn veturinn 2020–2021. Tafir hafa verið miklar og samgöngur óstöðugar. Frá því að ný ferja var tekin í notkun árið 2019 hafa siglingar um höfnina gengið mun betur. Landeyjahöfn mun þjóna landsmönnum um ókomin ár en til framtíðar myndu mikil verðmæti ávinnast fyrir ríkissjóð með gerð jarðganga. Þau þarf að undirbúa með holurannsóknum sem allra fyrst.

Rekstur, viðhald og endurnýjun ferju milli lands og Eyja má áætla að nemi meira en 1.090 millj. kr. á ári hverju (miðað við 10% afskriftir af skipi) þar sem meðgjöf ríkisins til rekstrarins nam 650 millj. kr. árið 2019 og nýr Herjólfur kostaði 4,4 milljarða kr. Við þann kostnað þarf að bæta sanddælingu í Landeyjahöfn sem kostaði að meðaltali 412 millj. kr. á ári 2011–2018. Í skýrslu sem Alþingi lét gera í desember 2019 kemur fram að ólíklegt sé að gerðar verði endurbætur á höfninni eins og hún er nú þannig að ekki verði lengur þörf á að dýpka hana.

Vatnsleiðslur og sæstrengir eru lagðir til Vestmannaeyja á 10–15 ára fresti með gríðarlegum tilkostnaði. Síðasta vatnsleiðsla var lögð árið 2008 og kostaði sú framkvæmd u.þ.b. 1,8 milljarða kr. Síðasti sæstrengur var lagður árið 2013 og kostaði u.þ.b. 2 milljarða kr. að núvirði. Mætti því færa rök fyrir 380 millj. kr. ábata árlega. Samanlagður ábati yrði því 2,33 milljarðar kr. árlega með tilkomu jarðganga. Hefð er fyrir því bæði í Noregi og Færeyjum að veggjald nemi í upphafi fargjaldi fyrir bíl og einn farþega þegar jarðgöng leysa ferjusiglingar af hólmi þar eð notendur eru vanir að greiða gjald fyrir. Samkvæmt núverandi gjaldskrá Herjólfværu þau 5.000 kr. Í *Umferðarspá – milli lands og Eyja*, skýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2012, er sagt að umferðarþörf á degi hverjum sé u.þ.b. 1.310 bílar en fari vaxandi og verði um 1.810 bílar á dag í lok árs 2032. Sambærilega áætlun má finna að því er snertir umferð um Sandeyjargöng í Færeyjum, sem nú er verið að grafa. Þar er gert ráð fyrir 400 bílum á dag, en í eygni búa um 1.200 manns. Er bílafjöldi því um þriðjungur af íbúafjölda. Göng sem kæmust í notkun árið 2032 myndu því velta um 3,3 milljörðum kr. árlega ef miðað er við að meðalupphæð veggjalds væri 5.000 kr. Stórnotendur nyttu afsláttar og greitt yrði meira fyrir þungaflutninga. Meðalverð yrði því litlu lægra en almennt verð.

Reynslan hefur sýnt að umferð um öll jarðgöng fer langt umfram það sem búist var við og því yrðu eflaust forsendur fyrir hófstiltari gjaldheimtu í Vestmannaeyjagöngum þegar tímar liðu. Slík göng gætu því verið kjörið tækifæri fyrir PPP-framkvæmd þar sem ríkið notaði eitthvað af þeim fjármunum, sem nú fara í siglingar, til að starfrækja rekstrarfélag um göngin. Auðvelt er að sækja fjármuni til erlendra lífeyrissjóða í innviðafjárfestingar sem þessar þar sem líftími jarðganga er mjög langur og teljast þau því mjög örugg fjárfesting.

Ásmundur Friðriksson alþingismaður lagði fram tillögu til þingsályktunar um fysileikakönnun á gerð ganga milli Heimaeyjar og Kross í Landeyjum á 147. lögjafarþingi, en ekki var mælt fyrir tillögunni. Bæjarstjórn Vestmannaeyja samþykkti á bæjarstjórnarfundum 15. apríl 2021 að skora á samgönguráðherra og aðra þingmenn kjördæmisins að greiða fyrir því að ráðist yrði í viðeigandi rannsóknir og hagkvæmnismat á því hvort göng væru raunhæfur kostur.

Leggja flutningsmenn til að samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra verði falið að láta ljúka rannsóknum á jarðlögum milli Heimaeyjar og Kross í Landeyjum svo að unnt verði að meta möguleika og hagkvæmni þess að ráðast í gerð Vestmannaeyjaganga. Lagt er til að ráðherra skili Alþingi skýrslu með niðurstöðum eigi síðar en 1. maí 2022.