

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjanesbæ, 23. maí 2011

**Umsögn um frumvarp til laga um uppbyggingu á Vestfjarðavegi
(veglagning út með Þorskafirði um Teigsskóg), 439. mál.**

Undirritaður var sýslumaður á Patreksfirði árin 1994-2008. Ég sótti þing Fjórðungssambands Vestfirðinga þessi ár og tók virkan þátt í þeim og samgöngunefndum sambandsins. Ég var m.a. formaður samgöngunefndar FsV sem lagði drög að þeirri stefnumótun og forgangsröðun í vegamálum fjórðungsins sem samþykkt var á fjórðungsþingi 1997, og var fyrsta stefnumörkunin af þessu tagi sem öll sveitarfélög á Vestfjörðum stóðu að í heilan aldarfjórðung. Þessi stefnumörkun er enn lögð til grundvallar.

Þá var ég um árabil talsmaður sveitarfélaganna á sunnanverðum Vestfjörðum, Vesturbyggðar, Tálknafjarðarhrepps og Reykhólahrepps gagnvart Vegagerðinni vegna leiðavals við nýbyggingar vega og við gerð umsagna vegna mats á umhverfisáhrifum við vegagerð í sveitarfélögunum, einkum Vestfjarðavegar og Barðastrandarvegar.

Í stefnumótun FsV í vegamálum frá 1997 segir: „Þó margt hafi áunnist í vegamálum á Vestfjörðum sl. 20 ár gjalda Vestfirðingar enn síns stórkostlega landslags, djúpra fjarða og hárra fjalla, landslags sem gerir vegagerð í fjórðungnum afar kostnaðarsama...“ og enn segir: „Starfshópurinn leggur ríka áherslu á að samhliða gerð Djúpvegur (stórverkefnis) verði Vestfjarðavegur frá Flókalundi í Bjarkalund gerður að stórverkefni í vegagerð sem ljúki á sama tíma og stórverkefninu í Djúpi. Íbúar Vestur-Barðastrandarsýslu eru Vestfirðinga langlakast settir hvað varðar vegtengingar bæði við Þjóðveg nr. 1, hringveginn, og við önnur samgöngusvæði á Vestfjörðum. Gerð er sú réttlætiskrafa að þeir verði jafn settir íbúum Ísafjarðarsvæðis að þessu leyti.“

Þessi tilvitnaði texti frá 1997 á enn við núna árið 2011 nema hvað Djúpvegur í Djúpi er löngu tilbúinn. Það sem hefur breyst er aðallega það að núna eru íbúar Vestur-Barðastrandarsýslu ekki bara Vestfirðinga langlakast settir í vegamálum heldur allra Íslendinga á fastalandinu.

Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp er lífæð byggðanna í Vestur-Barðastrandarsýslu og eini landvegurinn sem tengir þessar byggðir við Þjóðvegakerfi landsins. Þéttbýlisstaðirnir þar, Patreksfjörður, Tálknafjörður og Bíldudalur eru nú einu þéttbýlisstaðirnir á landinu sem ekki eru tengdir hringveginum með uppbyggðum vegum með bundnu slitlagi.

Í stefnumörkun stjórnvalda sem fram kemur í samgönguáætlun er lögð áhersla á eftirfarandi meginmarkmið:

- Um greiðari samgöngur (flytjanleika samgöngukerfisins).
- Um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.
- Um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.
- Um öryggi í samgöngum.
- Um jákvæða byggðaðpróun.

Sú framkvæmd sem þetta tilgreinda frumvarp fjallar um, leið B á Vestfjarðavegi milli Þórisstaða í Þorskafirði og Krakár á Melanesi, fellur afar vel að þessum meginmarkmiðum.

Um greiðari samgöngur. Leið B eykur til muna greiðfærni Vestfjarðavegar í Gufudalssveit. Leið B eykur greiðfærni vegarins umtalsvert meira heldur en leið D, sem gerir ráð fyrir að áfram verði ekið yfir hálsana Hjallaháls og Ódrjúgsháls.

Um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna. Hagkvæmni leiðar B í uppbyggingu er augljóslega mikil. Að teknu tilliti til umferðarþunga er mun hagkvæmara að þvera firðina Djúpafjörð og Gufufjörð heldur en að grafa jarðgöng í gegnum hálsa til að ná sömu markmiðum um öryggi og greiðfærni. Rekstarlega séð eru yfirburðir leiðar B miklir í samanburði við aðra valkosti, sérstaklega leið D yfir hálsana. Augljóslega er vetrarþjónusta mun hagkvæmari á láglandisvegi eins og leið B heldur en á vegi yfir hálsa líkt og leið D bæði hvað varðar snjómokstur, hálkuvarnir og ekki síst greiðfærni.

Um umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Ef litið er til skuldbindinga Íslands til að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda og lágmarka slíkan útblástur í samgöngum er augljóst að mun minni útblástur er frá bifreiðum sem aka sléttan láglandisveg líkt og leið B en þeirra sem klifra þurfa yfir hlykkjótt hálsa líkt og á við um leið D. Sérstaklega munar um þetta við alla þungaflutninga. Umferðahávaði verður að sama skapi minni.

Um öryggi í samgöngum. Ekki fer á milli mála að leið B hefur í för með sér umtalsvert meira umferðaröryggi heldur en vegagerð yfir hálsa, sama hversu hlykkjóttir þeir kunna að vera. Leið B uppfyllir best markmið um að draga úr slyshættu á þjóðvegum sérstaklega í vetrarumferð.

Um jákvæða byggðaðpróun. Loks uppfyllir leið B lang best markmið um jákvæða byggðaðpróun, bæði sem tenging milli samgöngusvæða á Vestfjörðum og sem tenging við þjóðvegakerfi landsins að öðru leyti. Þá verður ekki framhjá því litið að leið B er sú leið sem samtök sveitarfélaga á Vestfjörðum (Fjórðungssamband Vestfirðinga) hefur haft á stefnuskrá sinni allar götur frá 1997. Þetta er jafnframt sú leið sem sveitarfélögin á sunnanverðum Vestfjörðum hafa barist fyrir árum saman og staðið saman um sem einn maður.

Spyrja má hverju það sæti að sveitarfélögum er samkvæmt lögum skylt að ráðast í gerð skipulagsuppdráttar þar sem lagðar skulu línur til framtíðar um grunngerð samfélagsins þ.m.t. legu samgönguæða s.s. þjóðvega, ef hin sömu stjórnvöld og knýja á um skipulagsgerðina og samþykkja hana einn daginn, en hafna síðan grundvallar þáttum skipulagsins annan daginn.

Þetta er sú sýn sem blasir við í Reykhólahreppi. Skipulagsstofnun og umhverfisráðherra staðfestu þannig svæðisskipulag fyrir Dalasýslu og Reykhólahrepp fyrir árin 1992-2012 þar sem lega Vestfjarðavegar um Gufudalssveit er sýnd nákvæmlega á þeim stað sem Vegagerðin gerði ráð fyrir með leið B. Haustið 2009 staðfestu Skipulagsstofnun og umhverfisráðherra nýtt aðalskipulag fyrir Reykhólahrepp sem gerir ráð fyrir sömu veglínu Vestfjarðavegar um Gufudalssveit samkvæmt leið B.

Ef Alþingi fellst ekki á þá vegagerð sem þetta frumvarp gerir ráð fyrir, er ómögulegt annað en að líta á það sem vantraustsyfirlýsingu á umhverfisráðherra og Skipulagsstofnun, sem með samþykki sínu, fyrst á svæðisskipulagi og síðan aðalskipulagi Reykhólahrepps, hafa fallist á leið B sem vegstæði þjóðvegarsins um þennan hluta Reykhólahrepps.

Jarðirnar Gröf og Hallsteinsnes eru báðar löngu farnar úr ábúð og eru aðeins nýttar til sumardvalar fyrir afkomendur síðustu ábúendanna. Fulltrúar landeigenda gera allt sem í þeirra valdi stendur til að koma í veg fyrir þessa vegagerð vegna þröngra eigin hagsmuna sinna, sem fara algerlega í bága við almannaheill og brýna þörf íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum fyrir mannsæmandi veg, sem í raun er aðeins krafa um að fá að sitja við sama borð og aðrir landsmenn hvað varðar nútímalegar vegasamgöngur þar sem greiðfærni og öryggi vegfarenda á láglandisvegi er haft að leiðarljósi.

Krafan um greiðfærni og umferðaröryggi á láglandisvegi er sanngjörn. Leið B er í raun eini valkosturinn sem uppfyllir þessi markmið án þess að kostnaður við framkvæmdina fari út fyrir ásættanleg mörk. Hafa verður í huga hversu lítið landrými er milli fjalls og fjöru á þessu svæði.

Þegar Vegagerðin kynnti þá kosti sem hún tók saman í upphafi, var leið A sem þveraði Þorskafjörð frá Stað á Reykjanesi vestur að Skálanesi sá kostur sem íbúum og sveitarstjórnarmönnum á sunnanverðum Vestfjörðum leist best á. Sú leið gerði ráð fyrir 440 metra langri hengibrú og gríðarlegum uppfyllingum og hefði kostað rúma 4 milljarða á verðlagi ársins 2000. Vegagerðin kvað þennan kostnað það háan að aldrei yrði fallist á þennan kost miðað við þá umferð sem áætluð væri á veginum, og ýtti þessum kosti útaf borðinu. Vegagerðin var ekki heldur til viðræðu um jarðgöng undir Þorskafjörð á sama stað og leið A. Vegagerðin kom þeim skilaboðum á framfæri að ef íbúar ætluðu að heimta jarðgöng á þessari leið, skyldu þeir jafnframt búa sig undir að biða í 40-50 ár eftir vegabótum á þessari leið.

Leið B er því raunverulega í þriðja sæti þeirra valkosta sem upphaflega voru til skoðunar, og má segja að fallist hafi verið á það af heimamönnum að halda ekki til streitu leið A, hvorki sem þverun eða með jarðgöngum, vegna þess að fjárveitingar til vegagerðar væru

takmarkaðar. Leið B er því í raun málamiðlum milli Vegagerðarinnar og heimamanna sem hafa allir sem einn staðið heilir að baki þeirri ákvörðun. Hér skal það skirt tekið fram að fylgi heimamanna við leið B er algjörlega yfirgnæfandi. Í þessu máli standa menn saman allir sem einn algjörlega óháð flokkspólitískum skoðunum hvort heldur er kjörinna sveitarstjórnarmanna eða íbúa. Það er því mjög miður að eftir að þetta frumvarp kom fram hefur örlað á því að reynt hefur verið að færa málið í flokkspólitíska dilka, en þó ekki af þeim sem fylgst hafa með málinu og unnið að framgangi þess frá upphafi um aldamótin 2000.

Í athugasemdum með frumvarpinu er farið gaumgæfilega og af rökfestu yfir hinar raunverulegu niðurstöður mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, úrskurð umhverfisráðherra frá árinu 2007 og dóm Hæstaréttar. Er í sjálfu sér engu við það að bæta nema hvað tekið er undir þau sjónarmið að ekkert er þar að finna sem stendur í vegi fyrir því að Alþingi geri frumvarpið að lögum, sem ég hvet eindregið til að gert verði.

Ég fullyrði að sögu þessa máls þekki fáir ef nokkrir betur en ég, og lýsi ég mig reiðubúinn til að koma til fundar við samgöngunefnd og svara öllum þeim spurningum sem kunna að vakna hjá nefndarmönnum hér að lútandi.

með góðri kveðju

Þórólfur Halldórsson

