

Tillaga til þingsályktunar

um rannsókn á jarðlögum og hagkvæmnisathugun á samgöngubótum milli Heimaeyjar og Kross í Landeyjum.

Flm.: Ásmundur Friðriksson, Guðrún Hafsteinsdóttir, Birgir Þórarinsson,
Vilhjálmur Árnason, Ásthildur Lóa Þórsdóttir, Bryndís Haraldsdóttir,
Haraldur Benediktsson, Diljá Mist Einarsdóttir, Berglind Ósk Guðmundsdóttir.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að láta gera hagkvæmnisathugun á samgöngubótum milli Heimaeyjar og Kross í Landeyjum með tilliti til fýsileika þess að gera göng milli lands og Vestmannaeyja. Metin verði áhrifin af bættum samgöngum með tilkomu ganga á samfélag og byggð á svæðinu í félagshagfræðilegu tilliti. Jafnframt verði gerð fullnaðar-rannsókn á jarðlögum milli Heimaeyjar og Landeyja.

Greinargerð.

Jarðgöng til Vestmannaeyja hafa verið til umræðu í sölum 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. Með þessari þingsályktunartillögu er innviðaráðherra falið að framkvæma hagkvæmnisathugun á gangagerð til Vestmannaeyja að nýju.

Í apríl 2004 kom út skýrsla frá Mott MacDonald/Línuhönnun, í janúar árið 2006 kom út skýrsla frá Geotek og Sintef og árið 2007 kom út skýrsla frá Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsen (VST). Skýrslurnar áttu það sammerkt að jarðgangagerð er talin möguleiki á leiðinni sem mörkuð var árið 2000 en í skýrslunum er talin þörf á frekari jarðvegsrannsóknum til að unnt sé að áætla kostnað jarðgangagerðarinnar betur.

Í þessum skýrslum var kostnaður við jarðgöngin áætlaður á bilinu 16–140 milljarðar kr. á verðlagi þess tíma. 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.

Á fundi bæjarstjórnar Vestmannaeyja 9. júní 2022 samþykkti bæjarstjórnin með öllum atkvæðum að fela bæjarstjóra og bæjarráði að taka upp samtal við stjórnvöld um að kanna fýsileika á gerð jarðganga milli lands og eyja. Í greinargerð með tillöggunni er undirstrikað mikilvægi þess að rannsóknir á jarðlögum verði kláraðar svo unnt sé að skera úr um hvort hægt sé að koma á vegtengingu milli lands og Vestmannaeyja.

Í fréttatilkynningu frá samgönguráðuneytinu 24. Júlí 2007 er haft eftir skýrsluhöfundum VST að næstu skref við athugunina séu að rannsaka berglög norðan Heimaeyjar og aðstæður á Landeyjasandi sem og að afla frekari upplýsinga um berglög á fyrirhugaðri gangaleið. Kostnaðurinn við rannsóknirnar var talinn nema 115–275 millj. kr. á verðlagi þess árs. Síðar sama ár tilkynnti samgönguráðherra að horfið hefði verið frá hugmyndinni um jarðgöng og hefja ætti framkvæmdir við gerð Landeyjahafnar.

Í nóvember 2022 samþykkti færeyska ríkisstjórnin að hefja undirbúning jarðganga milli syðstu eyju Færeyja og Sandeyjar. Færeyskir fjölmiðlar greindu þá frá því að framkvæmdin sé sú flóknasta og dýrasta í sögu landsins, en kostnaðaráætlunin hljóðar upp á fjórðung af landsframleiðslu Færeyja. Göngin eru áþekkt göngum milli lands og Vestmannaeyja, eða 26,2 kílómetrar að lengd.

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 mundu 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 (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 Herjólfur væru það 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 mundu 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 hófstílltari gjaldheimtu í Vestmannaeyjagöngum þegar tímar liðu. Slík göng gætu því verið kjörið tækifæri fyrir PPP-framkvæmd, samvinnuverkefni þar sem einkaaðili tekur að sér samfélagsleg uppbyggingarverkefni, 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.