

Birtist á Deiglan.com, 25. ágúst 2003.

Byggjum göng til Eyja

Jón Steinsson

Á undanförnum mánuðum hefur hugmyndin um jarðgöng til Vestmannaeyja verið æ meira til umræðu. Fyrstu viðbrögð flestra landkrabba við þessari hugmynd er líklega að hún sé fráleit. „Er nú ekki búið að sóa nógu fé í óarðbær jarðgöng á síðustu árum?“, hugsa menn væntanlega með sér. Og ekki bætir úr skák þegar mönnum er tjáð að göng til Eyja yrðu um 18 km á lengd, eða meira en þrisvar sinnum lengri en Hvalfjarðargöngin. Getur verið að það sé nokkurt einasta vit í slíkri framkvæmd?

Jú, þegar betur er að gáð kemur í ljós að göng til Eyja yrðu líklega mun arðbærari en flestir gera sér í hugarlund. Raunar myndi líklega ekki vanta mikið upp á að slík göng gætu staðið undir sér.

Arðsemi jarðganga til Eyja byggist á þrennu. Í fyrsta lagi hafa tækniframfarir í jarðgangagerð verið mjög miklar á undanförnum árum. Kostnaður á hvern kílómeter hefur því verið að lækka hröðum skrefum og allt útlit er fyrir að svo verði áfram á næstu árum. Í dag kosta jarðgöng af þessu tagi um 850 m.kr á hvern km. Ef miðað er við að framkvæmdir við göng til Eyja hefjist seint á þessum áratug, um það leyti sem framkvæmdunum á Austurlandi lýkur, er óhætt að reikna með að þessi kostnaður verði kominn vel niðurfyrir 800 m.kr. á km.

Mikilvægast er þó að unnt væri að kosta stóran hluta ganganna með vegtolli eins og þeim sem greiða þarf þegar farið er í gegnum Hvalfjarðargöngin. Í dag kostar 1700 kr. fyrir einstakling að fara til Eyja með Herjólf og 1700 kr. til viðbótar að flytja bíl með bátnum. Það er því alls ekki óraunhæft að gera ráð fyrir að það geti kostað 2500 kr. fyrir fólksbíl að ferðast um göng til Eyja. Ef gert er ráð fyrir að 600 bíl-einingar fari um göngin á dag myndi vegtollurinn þá skila um 550 m.kr. á ári. Til samanburðar fara nú um 3600 bílar á dag gegnum Hvalfjarðargöngin. (Vörubílar og rútur eru fleiri en ein bíl-eining hver.)

Ef gert er ráð fyrir að göngin kosti 750 m.kr. á km myndi heildarkostnaður við göngin vera 13,5 ma.kr. Árlegar afborganir af þeirri upphæð yrðu líklega á bilinu 800-900 m.kr. Þar að auki má gera ráð fyrir að rekstur og viðhald við göngin kosti um 150 m.kr. á ári. Árlegur heildarkostnaður við göngin yrðu því um 1 ma.kr.

Eins og fyrr segir myndi vegtollur að öllum líkindum dekkja 550 m.kr. á ári. En tilkoma jarðganga myndi það að auki gera það að verkum að óþarfi væri að reka Herjólf. Í dag leggur ríkið um 430 m.kr. á ári til reksturs Herjólf. Sparnaðurinn sem hlytist af því að leggja Herjólf niður myndi því gera það að verkum að göng til Eyja stæðu nokkurn vegin undir sér.

En sparnaður ríkisins af jarðgöngum til Eyja einskorðast ekki bara við Herjólf. Alls kyns opinber þjónusta yrði mun ódýrari með tilkomu jarðganga. Þá væri til dæmis óþarfi að hafa skurðlækni í Vestmannaeyjum. Einnig væri óþarfi að starfrækja þar sérstaka skattstofu, svo eitthvað sé nefnt.

Af þessu sést að arðsemi jarðganga til Eyja er umtalsverð. Þessi staðreynd mun vonandi verða til þess að hugmyndin um jarðgöng til Eyja fái byr undir báða vængi á næstu árum svo unnt verði að hefjast handa við gerð ganganna þegar framkvæmdunum á Austurlandi lýkur eftir nokkur ár.