

## **Samgöngur út frá ímynd Vestfjarða.**

68. Fjórðungsþings Vestfirðinga að hausti, haldið í Bolungarvík 6. og 7. október 2023 bendir á að markmið stjórnvalda í samgöngumálum eru jákvæð en verulega vanfjármögnuð.

Fjórðungsþing beinir því til stjórnvalda að auka þegar á árinu 2023 fjármagn til vetrarþjónustu og viðhalds vega á Vestfjörðum til að bæta ásýnd Vestfjarða til búsetu, fjárfestinga og heimsóknna.

### **Greinargerð:**

#### **Umsögn um drög að Samgönguáætlun 2024-2038.**

Almennt séð eru yfir og undirmarkmið ásættanleg. Stærst yfirmarkmiðið er að íbúar eigi að geta ferðast hindranalítið (laust) innan atvinnusvæða og eiga að geta nálgast miðlæga þjónustu á höfuðborgarsvæði á innan við 3,5 tímum. Samgönguáætlun er síðan samþætt öðrum áætlunum og stefnum innviðaráðuneytis m.a. Byggðaáætlunar og Húsnæðisáætlunar um að unnið sé að búsetufrelsi fyrir alla landsmenn.

### **Fjármagn.**

Lýst er vonbrigðum að fjármagn til framkvæmdaáætlunar næstu fimm ára felur í sér að framkvæmdatími verkefna sem hafin eru mun dragast um tvö til þrjú ár miðað við gildandi framkvæmda áætlun. Lýst er áhyggjum af áhrifum þessa fjárhagsramma áætlunarinnar á byggingu brúa sem eru dýrustu áfanga endurbóta á Vestfjarðavegi 60 um Gufudalssveit, að þeim verði frestað enn frekar. Gerð er krafa um að fjármagn verði hér aukið þannig að framkvæmd verði lokið eigi síðar en sumarið 2026.

Einnig að er lýst vonbrigðum með nýframdir sem eru á áætlunartímabilinu 2025-2028 í gildandi samgönguáætlun er frestað um fimm ár.

Fjármagn til jarðgangaaætlunar er sett fram til 30 ára en fjármögnun er einungis tilgreind til ársins 2038 og veldur það óvissu um framhald verkefna. Auka þarf við fjármagn í rannsóknir og undirbúning jarðganga á Vestfjörðum þannig að svæði sem njóta eiga forgangs Vestfirðir, Austfirðir og Tröllaskagi standi hér jafnt að vígi.

### **Stofnvegir**

Framkvæmd við Vestfjarðaveg 60 um Gufudalssveit er lengd til ársins 2027 en átti að vera lokið 2024, en þar er brúargerð í Djúpafirði og Gufufirði stærstu áfangarnir. Framkvæmd við veg um Dynjandisheiði er sömuleiðis framlengd um tvö ár og líkur 2027 í stað 2025. Hinn langi aðdragandi að þessum verkefnum og áætlanir sem þá voru settar fram um kostnað standast ekki í dag. Það eru vonbrigði að ekki hefur tekist að mæta þessum kostnaðar breytingum og að lengt er í framkvæmdatíma með frestun útboða. Gerð er krafa um að fjármagn til brúargerðar í Gufufirði og Djúpafirði verði aukið og framkvæmdum við þær verði lokið sumarið 2026.

Í framkvæmdaáætlun 2024-2028 né í langtímaáætlun er ekki gert ráð fyrir lokaáfanga Vestfjarðavegar 60 í Vatnsfirði. Ekki hefur fengin niðurstaða um hvort vegstæði feli í sér þverun

Vatnsfjarðar eða endurbyggðum vegi um Vatnsfjörð. Þessi biðstaða mun að óbreyttu leiða til ófremdarástands vegna aukinnar umferðar um Vestfjarðavegar 60 samhliða vegabótum og aukinnar umferðar um Barðastrandarveg 62 vegna eflingu atvinnulífs og samfélaga. Hér þarf að lágmarki að tvöfalda einbreiðar brýr á Pennuá.

Meginhluti annarra verkefna sem tilgreind eru í á öðru tímabili (2025-2028, hefur verið seinkað um eitt framkvæmdatímabil 2028-2032. Í stofnvegum á Vestfjörðum eru það Bíldudalsvegur 63 úr Arnarfirði að Vestfjarðavegi 60 á Dynjandisheiði og vegkafla á Innstrandavegi, vegkaflar sem skipta samfélögin miklu.

Engin ný stofnvegaverkefni eru sett á áætlun á Vestfjörðum, en í stofnvegum eru það tveir veghlutar með óbundnu slitlagi á Innstrandarvegi 68. Mikilvægur hluti fyrir íbúa Strandabyggðar og hluti af Vestfjarðaleiðinni sem hefur upphaf við Bröttubrekku og endar við Staðarskála.

Allir aðrir stofnvegir á Vestfjörðum eru þá komnir með bundið slitlag, hinsvegar eru ýmsir vegkaflar sem telja má ónýta og þarf að endurnýja frá grunni enda sumir að nálgast 40 ár en áætlaður endingartími stofnvega er 20 – 25 ár.

### **Tengivegir**

Nýframkvæmdum á tengivegum þ.e. Strandavegi 643, Veiðileysuháls einnig frestað um hið sama og er nú frestað í þriðja sinn frá 2014. Umhverfismati er nær lokið og áætlun um kostnað liggur fyrir. Samkvæmt markmiðum verkefnisins Áfram Árneshreppur sem er hluti af verkefnum í Brothættum byggðum, þá er framkvæmdin lykilatriði í uppbyggingu samfélagsins í Árneshreppi. Gerð er krafa um að verkefninu verði ekki frestað.

Felld er niður framkvæmd á Örlygshafnarvegi en ekki náðist samkomulag við landeigendur um vegstæði þegar kom að framkvæmd. Gerð er krafa um að verkefnið komist aftur á áætlun og reynt verði aftur að ná samkomulagi um verkefnið.

### **Jarðgangaáætlun.**

Því ber að fagna að gerð er tillaga um fimm jarðgöng á Vestfjörðum í samræmi við stefnumörkun sveitarfélaga á Vestfjörðum í jarðgangamálum, Álftafjarðargöng, Mikildalur, Hálfván og breikkun Breiðadalsleggjar, auk þess sem Klettháls er tekin inn.

Fram kemur í samgönguáætlun að þörf fyrir jarðgöng sé brýnust á Vestfjörðum, Austfjörðum og á Tröllaskaga. Tekið er undir þessa áherslu samgönguáætlunar en slíkt hlýtur að kalla á jafnræði þessara svæða um framkvæmd. Hér er sett fram sú meginkrafa að unnið sé samhliða að gerð jarðgangna á öllum þessum svæðum.

Í framkvæmdaáætlun er gerð Fjarðarheiðagangna sett í framkvæmd og undirbúningur hefjist að gerð Hvalfjarðargangna, Siglufjarðargangna og jarðgangna á milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar. Gerð er krafa um að undirbúningur að jarðgangakostum á Vestfjörðum verði einnig hafin á framkvæmdaáætlunartíma. Einungis þannig er mögulegt að bera saman jarðgangakosti milli svæða og ákvarðanir um framkvæmd þeirra.

Önnur megikrafa er að auka við fjármagn til jarðgangnaframkvæmda, framkvæmdatími þeirra 10 jarðgangakosta sem tilgreindir eru verði stytur úr 30 árum í 20 ár. Ella er það fjármagn sem lagt er til á hverju ári í raun hið sama og á síðustu 30 árum og því sést ekki sú áhersla sem Jarðgangaáætlun er ætlað að sýna. Í annan stað er það ekki boðlegt að vegna umfangs einnar framkvæmdar (Fjarðarheiðargangna) takmarki upphaf annarra verkefna. Þeir fjallvegir og ofanflóðahlíðar sem jarðgöng eiga að leysa af á Vestfjörðum eru sumir því sem næst ónýtir og aðrir munu þarfnast heildarendurnýjunar innan fárra ára. Öryggi vegfarenda er nú þegar stefnt í hættu og með aukinni umferð eykst við þá áhættu sem tekin er.

Atvinnulíf og samfélög á Vestfjörðum sem eru á áhrifasvæði þessara jarðgangna, hefur verið að ná sér eftir langvarandi niðursveiflu og allar forsendur eru til staðar um aukin vöxt. Nefna má að um 3% af heildarútflutningsverðmæti landsins fer um eitt laxasláturhús á Bíldudal. Það er óásættanlegt að jarðgangaframkvæmdir á Vestfjörðum tefjist um 15 til 25 ár.

### **Vetrarþjónusta.**

Það eru mikil vonbrigði að ekki er gert ráð fyrir að aukið fjármagn renni til vetrarþjónustu á næstu árum. Þetta brennur mest á þeim vegköflum sem jarðgöng eiga að leysa af en þar er samkvæmt áætluninni að lágmarki 15 ár og til 25 ár. Það er ekki í boði að samþykkja að engin þjónustau aukning verði allan þennan tíma, hvorki fyrir atvinnulíf eða samfélag.

Hér standa Vestfirðir mun verr en önnur svæði og eru þar fastir í úreltum viðmiðunarreglum frá 2012. Vísað er til umfjöllunar Vestfjarðastofu / Fjórðungssambands Vestfirðinga á síðustu þrem árum í Grænbók og Hvítbók Samgönguáætlunar, fjármálaáætlun og fjárlögum.

### **Flug.**

Litlar fjárveitingar eru til annarra innanlandsflugvalla en Akureyri, Egilsstaðir og Reykjavík sem fjármagnað er með varaflugvallargjaldi. Gerð er krafa um að það fjármagn sem áður var ætlað til þessara flugvalla sem innanlandflugvalla renni til annarra áætlunarflugvalla, á Vestfjörðum eru það Bíldudalsflugvöllur, Ísafjarðarflugvöllur og Gjögurflugvöllur. Þessir flugvellir eru forsenda fyrir markmið samgönguáætlunar haldist um 3,5 tíma þjónustusókn til höfuðborgarsvæðis frá þeim svæðum sem þeir þjóna.

Séstaka áherslu ber að leggja hér á flugleiðsögn og gervihnattarflugleiðsögn á vestari hluta landsins og flýta því verkefni.

Loftbrúin hefur sannað sig í verki og mikilvægt að það verkefni verði eflt.

Flug frá höfuðborgarsvæði til Bíldudals og Gjögurs er styrktur á grundvelli útboða. Endurskoða verður ramma þessara útboða, á Bíldudal þarf auka við tíðni flugferða og fleiri sæti verði í boði með notkun stærri flugvéla en er í dag, á Gjögri þarf að auka tíðni flugferða m.t.t. að seinkun verður á endurnýjun vegar um Veidileysuháls.

### **Gjaldtaka**

Fjórðungsþing Vestfirðinga hefur ályktað um að ekki eigi að koma til gjaldtöku í jarðgöngum en mun ræða það mál að nýju samhliða og samgönguáætlun verður lögð fram á Alþingi á næsta hausti.

Augljóst er að gjaldtaka er sjálfkrafa aukið álag samfélag og atvinnulíf á Vestfjörðum og rýrir búsetu þar nema að íbúar fái þá sértækt aðgengi enda er ekki um neinar hjáleir í boði. Landshlutum er í raun mismunað ef horft er til framtíðar t.d. þjónustuaðili í Bolungarvík sem sinnir þjónustu á Patreksfirði og öfugt mun aka um 5 jarðgöng ca 27 km af 150 km, en þjónustuaðili í Hveragerði ekur 2+1 veg til Víkur, 150 km án sértæks gjalds.

### **Viðhald vega**

Aukið fjármagn er til viðhalds vega en það svara ekki viðhaldsþörf á stofn og tengivegum. Um þetta er fjallað í áætluninni og nefndir kaflar á Vestfjörðum sem verði að taka á og það er um allt land e., sem á upphaf sitt frá fjármálahruni 2008.

Forgangröðun viðhaldsverkefna innan Vegagerðar er síðan mál, en þar ráða umferðartölur mestu því „hagkvæmni“ segir þar mestan árangur en ekki er nægjanlega horft til markmiða um jákvæða byggðapróun..

### **Vitabyggingar.**

Öryggi siglinga varð að viðfangsefni í vinnu að strandsvæðaskipulagi, þrátt fyrir ítrekaðar beiðnir til viðkomandi stofnana var það mál ekki tekið upp fyrr en á miðju síðasta ári og starfshópur skilaði skýrslu í nóvember s.l.. Lögð var áhersla á að vinna yrði að málinu og það er því einkennilegt að í samgönguáætlun er ekki gert fyrir nýframkvæmdum þ.e. næstu 15 árin.

Tel að þetta þurfi endurskoðunar við, að lágmarki verði sagt að unnið sé áfram með málið á grundvelli skýrslunnar enda er matvælaráðuneytið að kynna nú drög að stefnumörkun lagareldis og horfa til næstu tveggja ára með nýja löggjöf. Þetta á ekki einungis við með eldiskvíar í sjó heldur einnig þörungarækt og aðra staðbundna starfsemi á strandsvæðinu.

### **Breiðafjarðarferjan.**

Endurnýjun á Breiðafjarðarferju er í öngstræti. Réttara væri að byrja á því að endurhanna hafnir fyrir ferjusiglingar geti tekið á móti nútímaferjum en þannig verður skapaðar aðstæður til að auka breidd í vali á nýrri ferju eða nýsmíði.

Að mati Vestfjarðastofu verður jöfn þörf á ferjusiglingum samhliða jarðgöngum og öðrum samgönguúrbotum.

### **Orkuskipti.**

Að mati sérfræðinga á sviði orkuskipta, þá er mun hraðari þróun í notkun rafknúninna flutningabíla heldur en þeirra sem nýta rafeldsneyti og þegar hafinn innflutningur slíkra bíla. Drægni þessara bíla í dag er frá 170 til 300 km og að teknu tilliti til vegalengda á Vestfjörðum þá er ljóst að það þarf að byggja upp afhendingarstaði innan Vestfjarða til að þjóna þessum flutningum, einnig mun veðurfar og færð á vegum hafa hér áhrif.

Samgönguáætlun þarf að taka mið af þessari þróun og leita samráðs við Landsnet varðandi flutningskerfi raforku og við dreifiveitur, þannig að samhæfa megi uppbyggingu raforkukerfis og samgöngukerfis og aðlagð nýjum þörfum og samkeppnisstaða Vestfjarða í þessum efnum verði tryggð.

### **Reiðhólavegir**

Reiðhólamennska er vaxandi afþreying fyrir íbúa og ferðmenn sem sækja til Íslands. Vegakerfið á Vestfjörðum er mjög fjölbreytt og er mjög vaxandi áhugi fyrir styttri og lengri hjólaferðum og eins hjólakeppnum. Ásókn er í að fara um þá vegi sem hafa verið aflagðir á Vestfjörðum og er hér lagt til að þessir vegir verði hluti af uppbyggingu reiðhólavega. Sérstaklega verði skoðað að viðhalda brúm sem eru á aflögðum vegum, en nýlegt dæmi um að áhugaverð hjólaleið er ófær sökum þess að brú var brotin niður.