

*Fjórðungssamband Vestfirðinga*



## **Samgöngur á Vestfjörðum**

**Skýrsla starfshóps Fjórðungssambands Vestfirðinga  
um samgöngumál.**

**Ísafirði  
30. júní 2004**

## Efnisyfirlit

1. Formáli.....	2
2. Hvað hefur gengið eftir í stefnumótuninni 1997?.....	3
3. Megináherslur starfshópsins 2004 .....	3
4 Markmið og greinargerðir.....	5
4.1 Vegir .....	5
4.2 Flug.....	6
4.3 Fjarskipti .....	7
4.4 Hafnir .....	8

### Fylgiskjöl

- a. Erindisbréf samgönguhóps
- b. Fundargerðir starfshópsins
- c. Heimildaskrá
- d. Áhersluatriði sveitarfélaga í samgöngumálum sem fram komu á aukáþingi FV 26. október 2001.
- e. Tillögur í Jarðgangaáætlun varðandi hugsanlega legu jarðganga milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar og undir Dynjandisheið yfir í Vatnsfjörð
- f. Yfirlitskort Vegagerðinnar á Vestfjörðum um slitlag á vegum milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Djúp og frá Patreksfirði til Reykjavíkur.
- g. Yfirlitskort Flugmálastjórnar á Vestfjörðum um áætlanafflugvelli og flugvelli utan grunnnets.

## 1. Formáli

Á Fjórðungspingi Vestfirðinga haldið á Ísafirði haustið 1997 voru samþykktar tillögur starfshóps um stefnumótun í vegamálum fjórðungsins og hafa flest vestfirsk sveitarfélög fylgt þeirri stefnumótun síðan. Horft var til tíu ára tímabils, 1997-2007, verkefnum forgangsraðað og þau tímasett með tilliti til áætlaðra fjárveitinga til vegagerðar.

Haustið 2001 boðaði stjórn FV til aukapings um samgöngumál þar sem þingfulltrúar staðfestu í meginatriðum stefnumótunina frá 1997 en þó með áherslubreytingum sem sjá má í fylgiskjölum með þessari skýrslu.

48. Fjórðungsping Vestfirðinga sem haldið var í september 2003, samþykkti að endurskoða stefnumótun frá 1997 og var stjórn Fjórðungssambands Vestfirðinga falið að skipa nýjan starfshóp. Var það gert 1. febrúar 2004 eftir að tilnefningar höfðu borist frá sveitarfélögum.

Aðalmenn voru skipaðir: Birna Lárusdóttir (Ísafjarðarbæ), Lárus G. Valdimarsson (Ísafjarðarbæ), Ómar Jónsson (Súðavíkurbæ), Sölvi R. Sólbergsson (Bolungarvíkurkaupstað), Björn F. Hjálmarsson (Hólmavíkurbæ), Lilja Magnúsdóttir (Tálknafjarðarhreppi) og Þórólfur Halldórsson (Vesturbýggð). Á fyrsta fundi var Birna Lárusdóttir kjörin formaður hópsins og jafnframt var samþykkt að þeir varamenn, sem kæmu úr sveitarfélögum sem ekki ættu aðalmann í hópnum, tækju þátt í störfum hans. Þeir voru: Jenný Jensdóttir (Kaldrananeshreppi), Sigurður Jónsson (Broddaneshreppi) og Einar Örn Thorlacius (Reykhólahreppi).

Í erindisbréfi (sjá fylgiskjöl) var starfshópnum fyrst og fremst ætlað að endurskoða stefnumótun í vegaáætlun frá 1997 og skila hugsanlegum breytingum til næsta fjórðungspings. Skyldi þeirri vinnu vera lokið fyrir 1. júlí 2004. Starfshópurinn tók síðan þá ákvörðun að horft yrði til allra þátta samgangna, ólíkt því sem gert var 1997, og fjallað yrði einnig um flug, fjarskipti og hafnir með svipuðum hætti og vegamál. Er það nokkuð í takti við samræmda samgönguáætlun samgönguráðuneytis að því undanskildu að fjarskipti heyra ekki þar undir. Það er von hópsins að þessi viðbót falli í góðan jarðveg.

Haldnir voru fjórir vinnufundir auk þess sem þorri hópsins fór í tveggja daga vettvangsferð til að kynna sér yfirstandandi og fyrirhugaðar vegaframkvæmdir í fjórðungnum. Hópnum til aðstoðar við vinnuna voru Aðalsteinn Óskarsson, framkvæmdastjóri FV, sem einnig var kjörinn ritari hópsins, Jóna Valgerður Kristjánsdóttir, starfsmaður FV, Gísli Eiríksson, umdæmisstjóri Vegagerðarinnar á Vestfjörðum, Magnús Valur Jóhannsson, svæðisstjóri Vegagerðarinnar á Norðvestursvæði og Guðbjörn Charlesson, umdæmisstjóri Flugmálastjórnar á Vestfjörðum. Kann hópurinn þeim bestu þakkir fyrir samstarfið.

Samstaða er innan starfshópsins um þær megináherslur sem lagðar eru í skýrslu þessari en þær byggja í grundvallaratriðum á þeim tillögum sem settar voru fram í stefnumótuninni 1997. Hópurinn lítur svo á að hann hafi verið skipaður tímabundið og hefur hann nú lokið störfum. Það er mat hópsins að einkar brýnt sé að Fjórðungsping Vestfirðinga kjósi sér fasta samgöngunefnd sem fylgi eftir þeim áherslum í samgöngumálum sem vestfirskir sveitarstjórnarmenn sammælast um á hverjum tíma.

## 2. Hvað hefur gengið eftir í stefnumótuninni 1997?

Í upphafi er eðlilegt að líta til þess hvernig tekist hefur að framfylgja stefnu vestfirskra sveitarfélaga í vegamálum sem samþykkt var haustið 1997.

Í skýrslunni var Vestfjörðum skipt upp í fjögur samgöngusvæði (Reykholahreppur, Vestur Barðastrandasýsla, norðanverðir Vestfirðir og Strandasýsla) og fyrst í forgang í samgöngumálum var að ljúka vegagerð milli þéttbýlisstaða, flugvalla og ferjubryggja innan hvers svæðis. Gert var ráð fyrir því að þeim verkefnum lyki árið 2001. Þessum flokki var að fullu lokið á norðanverðum Vestfjörðum með lagningu vegar um Gemlufallsheiði. Á Reykhólsvæði lauk honum með vegi um Barmahlíð. Í Vestur Barðastrandasýslu er að mestu lokið vegagerð um Kleifaheiði að Flókalundi, en ólokið er kafla á Örlýgshafnarvegi að Patreksfjarðarflugvelli. Í Strandasýslu er lokið vegagerð um Fellabök en vegurinn um Selströnd að Drangnesi á enn langt í land.

Næst í forgang voru tvö stórverkefni, annarsvegar á Djúpvegi í Ísafjarðardjúpi og hinsvegar á Vestfjarðavegi milli Flókalundar og Bjarkalundar. Má heita að nú sjái fyrir endann á vegagerð í Ísafjarðardjúpi. Þegar vegagerð í Álftafirði, Hestfirði og Skötufirði lýkur í haust verður enn ólokið veglagningu út vestanverðan Ísafjörð og þverun Reykjafjarðar og Mjóafjarðar. Mun lengra er í land á Vestfjarðavegi milli Flókalundar og Bjarkalundar. Þar er vegagerð þó nær lokið um Vattarfjörð, Skálmarfjörð og Klettsháls að Eyri í Kollafirði. Hinsvegar er ólokið vegagerð frá Kollafirði að Bjarkalundi en á þeirri leið eru fyrirhugaðar þveranir þriggja fjarða í Gufudalssveit, Gufufjarðar, Djúpafjarðar og Þorskafjarðar. Þær þveranir, ásamt þverun Mjóafjarðar og Reykjafjarðar, eru háðar mati á umhverfisáhrifum.

Ákvörðun af hálfu Vegagerðarinnar um framkvæmdir við nýjan veg, Tröllatunguveg, um Arnkötludal og Gautsdal hefur enn ekki verið tekin, en Leið ehf. í Bolungarvík, félag um framþróun í samgöngum á landi, hefur látið forhanna veg þá leið og matsáætlun um mat á umhverfisáhrifum þeirrar vegagerðar liggur fyrir.

Ráðist hefur verið í ýmsar aðrar vegaframkvæmir á Vestfjörðum frá því 1997 sem ekki verða taldar upp hér. Þótt mikið hafi áunnist má ljóst vera að verulega vantar upp á til að ljúka þeim framkvæmdum sem stefnumótunin 1997 gerði ráð fyrir að lyki árið 2007. Að endingu skal nefnt að í langtímaáætlun Alþingis, sem samþykkt var 1998, var gert ráð fyrir því að þéttbýliskjarnar á Vestfjörðum yrðu tengdir aðalþjóðvegakerfi landsins með bundnu slitlagi árið 2010. Í samgönguáætlun (2003-2014) sem samþykkt var 2002 er áætlað að þessu marki verði náð árið 2014.

## 3. Megináherslur starfshópsins 2004

### Vegir

Gífurlegar framfarir hafa orðið í vegagerð á Íslandi síðastliðinn áratug og hafa Vestfirðir ekki farið varhluta af því. Þó er fjórðungurinn enn sá landshluti sem rekur lestina á landsvísu í flestu því sem lýtur að uppbyggingu vegakerfisins. Ástæðurnar felast m.a. í því að Vestfirðir einkennast öðru fremur af því hve vogskornir og hálendir þeir eru og er vegagerð í fjórðungnum því erfið og kostnaðarsöm. Greiðar samgöngur á landi eru þó í ört vaxandi mæli forsenda þess að mannlíf dafni í byggðum fjórðungsins og atvinnuvegir á Vestfjörðum standist harðnandi samkeppni á markaði. Óhætt er að fullyrða að ástand eldri stofnvega á Vestfjörðum sé víða svo slæmt að það sé farið að vinna gegn þeim atvinnugreinum í fjórðungnum sem eiga mikið undir landflutningum.

Ólíkt því sem gert var 1997 hefur starfshópurinn ekki mótað áætlun um framkvæmdatíma verkefna. Ljóst má vera að miðað við það vegafé sem nú rennur árlega til Vestfjarða munu áratugir líða áður en sér fyrir endann á þeim framkvæmdum sem þegar eru fyrirhugaðar. Því

leggur starfshópurinn fyrst og fremst áherslu á að vegafé til Vestfjarða verði aukið til muna frá því sem nú er.

Í stefnumótun í vegamálum frá 1997 segir: *“Í ljósi þeirra gífurlegu fjárfestinga og framkvæmda í stóriðju, virkjunum og vegagerð sem nú standa yfir og eru fyrirhugaðar á suðvesturhorni landsins (og nú einnig á Austurlandi (innskot skýrsluhöfunda 2004)) og söga til sín fjármagn og vinnuafli, telur starfshópurinn að þegar í stað verði að grípa til aðgerða á Vestfjörðum sem skapa nauðsynlegt mótvægi við þetta. Aukin stórverkefni í vegagerð á Vestfjörðum eru m.a. það mótvægi sem þarf.”* Þessi orð eru enn í fullu gildi, sjö árum síðar.

Starfshópur um samgöngumál metur það svo að í öllum meginráttum beri að fylgja eftir stefnumótun í vegamálum sem samþykkt var á Fjórðungsþingi 1997. Þær áherslur sem þar voru lagðar, grundvölluðust á því að á Vestfjörðum væru fjögur samgöngusvæði sem tengd yrðu með hringvegi. Í forgangi yrði vegagerð milli þéttbýlisstaða, flugvalla og ferjubryggja innan hvers svæðis auk tveggja stórverkefna, Djúpvegur í Ísafjarðardjúpi og Vestfjarðavegar milli Flókalundar og Bjarkalundar. Nýr vegur yrði lagður um Arnkötuldal og Gautsdal (Tröllatunguvegur), sem tengdi Strandir og Reykhólasveit, og loks yrði hringnum lokað með gerð jarðganga milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar.

Þessu til viðbótar leggur starfshópurinn til að við forgangsröðun framkvæmda af hálfu hins opinbera verði gengið út frá tillögum um þrjú kjarnasvæði á landsbyggðinni. Í því samhengi er lagt til að tengja Dýrafjörð og Vatnsfjörð í einni framkvæmd með jarðgöngum, annars vegar milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar og hinsvegar undir Dynjandisheiði, úr Dynjandisvoggi í Vatnsfjörð. Heilsársvegur á láglandi er grundvallarforsenda þess að gera norðanverða og sunnanverða Vestfirði að einu kjarnasvæði, m.t.t. atvinnu, skóla og þjónustu, með Ísafjörð sem byggðakjarna. Jafnframt skal lögð áhersla á þær samgöngubætur sem greitt gætu fyrir sameiningu sveitarfélaga á Vestfjörðum.

### **Flug, fjarskipti og hafnir**

Í þeim samgöngumálaflokkum öðrum sem starfshópurinn tók fyrir þ.e.a.s. flug, fjarskipti og hafnir er fyrst og fremst lögð áhersla á það að Vestfirðingar sitji við sama borð og aðrir landsmenn. Landfræðileg lega Vestfjarða gerir það að verkum að nauðsynlegt er að tryggja öruggar flugsamgöngur fyrir fjórðunginn til framtíðar jafnvel þótt samgöngur á landi batni til muna.

Þegar litið er til fjarskipta má að sama skapi ítreka nauðsyn þess að öll landsvæði hafi jafnan aðgang að upplýsingahraðbraut nútímans. Jafnframt bendir starfshópurinn á mikilvægi fjarskipta í öryggismálum fjórðungsins og vantar þar verulega uppá til að við verði unað.

Málefni hafna á Vestfjörðum eru sveitarstjórnarmönnum einnig hugleikin en rekstrarumhverfi þeirra tekur sífelldum breytingum og reksturinn þyngist. Samhliða því eru ný hafnalög að taka gildi sem draga úr ríkisframlögum til hafna á sama tíma og dýr hafnarmannvirki krefjast sífellt meira viðhalds. Brýnt er að tryggja fjárhagslega getu sveitarstjórna til að sinna þessum mikilvæga málaflokki.

## 4 Markmið og greinargerðir

### 4.1 Vegir

Stærstu verkefni í vegagerð á Vestfjörðum síðustu ár hafa verið á Djúpvegi, frá Ísafirði að Hólmavík og á Vestfjarðavegi milli Flókalundar og Bjarkalundar. Þessir tveir stofnvegir eru lífæðar hvors landssvæðis fyrir sig og með vaxandi þungaflutningum til og frá svæðunum undangengin ár hefur mikilvægi þess að flýta uppbyggingu stofnveganna aukist til muna. Brynt er að ljúka framkvæmdum á þessum leiðum svo fljótt sem kostur er.

Fjárþörfin er einnig mikil í verkefni sem ekki eru skilgreind sem stórverkefni, s.s. tengivegir, ferðamannaleiðir og breikkun einbreiðra brúa. Brynustu verkefni af þessum toga eru á Strandavegi og Drangnesvegi um Selströnd, vegabætur norður í Árneshrepp, vegbætur á Djúpvegi frá Hólmavík að Brú og vegbætur á leiðinni út á Látrabjarg. Fjárveitingar til slíkra vegaf framkvæmda eru alltof litlar og því miðar framkvæmdum afar seint.

#### Markmið

- Að ljúka hið fyrsta við að leggja bundið slitlag milli þéttbýliskjarna á Vestfjörðum.
- Að tryggja öryggi vegfarenda með fullnægjandi viðhaldi á þeim stofnvegum í fjórðungnum sem enn hafa ekki verið byggðir upp.
- Að leggja Tröllatunguveg (um Arnkötludal og Gautsdal).
- Að fjárveitingar verði verulega auknar til stórverkefna á Djúpvegi og Vestfjarðavegi miðað við gildandi samgönguáætlun.
- Að tengja Dýrafjörð og Vatnsfjörð í einni framkvæmd með jarðgöngum.

#### Greinargerð

Vegurinn um Selströnd frá Djúpvegi að Drangnesi hefur enn ekki verið lagður bundnu slitlagi og er brynt að því verði lokið hið fyrsta. Jafnframt er vakin athygli á sérstöðu Árneshrepps á Ströndum og nauðsyn þess að þar verði ráðist í vegabætur með það fyrir augum að draga úr vetrareinangrun. Einnig kalla fjölfarnar ferðamannaleiðir á aukna fjármuni til nýbygginga.

Líkt og aðrir stofnvegir á Vestfjörðum hefur sá hluti Djúpvegar, sem liggur um Strandir milli Hólmavíkur og Brúar, látið verulega á sjá á umliðnum árum vegna aukinna þungaflutninga. Fyrir liggur að verði af Tröllatunguvegi, um Arnkötludal og Gautsdal, mun draga úr umferð um Strandir. Sú staðreynd breytir ekki því að vegbóta er þörf á þessari leið, ekki síst í ljósi þess að nokkur ár kunna að líða áður en Tröllatunguvegur verður að veruleika.

Ástand vega á Vestfjörðum hefur víða versnað til muna á skömmum tíma vegna þess hve illa þeir þola hina miklu og sívaxandi þungaflutninga sem um þá fara. Er öryggi vegfarenda víða teft í tvísýnu af þessum sökum. Nauðsynlegt er að tryggja viðunandi ástand þessara vega með sérstökum aðgerðum á þeim svæðum þar sem það er hvað verst vegna þungaflutninga. Í þessu sambandi er einnig áréttað að snjómokstri og hálkuvörn sé þannig háttað að fyllsta öryggis sé gætt og að greiðfært sé orðið fyrir umferð áður en skóli og vinna hefst að morgni.

Nýr vegur, Tröllatunguvegur, um Arnkötludal og Gautsdal mun tengja saman Strandir og Reykhólasveit og skapa þannig eitt atvinnu- og þjónustusvæði. Samhliða því mun vegalengdin frá norðanverðum Vestfjörðum inn á Þjóðveg 1 stytta um rúmlega 40 km. Arðsemi veglagningarinnar er veruleg enda nýtist hún þremur af fjórum samgöngusvæðum Vestfjarða. Hún telst hlutfallslega ódýr í framkvæmd ef mið er tekið af þeim ávinningi sem af henni hlýst auk þess sem nýting á samgöngumannvirkjum við Gilsfjörð eykst til muna. Með Tröllatunguvegi lokast hringvegur um Vestfirði í austri.

Stórverkefnið um Djúpvegi og Vestfjarðavegi, munu taka til sín mest af því vegafé sem rennur til Vestfjarða á næstu árum. Senn sér fyrir endann á uppbyggingu vegar um Ísafjarðardjúp en ólukið er þó stórum áfanga sem er þverun Mjóafjarðar og Reykjafjarðar og gerð aðliggjandi vega. Á Vestfjarðavegi milli Flókalundar og Bjarkalundar, eru stærstu verkefnið þau að þvera Gufufjörð, Djúpafjörð og Þorskafjörð ásamt tilheyrandi vegagerð, auk vegagerðar í botni Kjálkafjarðar.

Í tengslum við stórverkefnið um Ísafjarðardjúp er vakin athygli á erfiðum aðstæðum á Óshlíð og Súðavíkurhlíð. Í sérstakri greinargerð Vegagerðarinnar um öryggismál á Djúpvegi (nóv. 2002) eru settir fram ýmsir valkostir til úrbóta, til að mynda jarðgöng.

Byggðir, á þeim svæðum sem Djúpvegur og Vestfjarðavegur þjóna, byggja á því að góðar heilsársamgöngur komist á við aðalþjóðvegakerfi landsins. Ef fjárveitingar til verkefnanna verða ekki auknar til muna strax á næstu misserum stefnir í að Vestfirðingar sjái ekki fyrir endann á framkvæmdum fyrr en um miðja þessa öld. Það kann að verða um seinan fyrir framgang byggðar í fjórðungnum.

Eins og fram kemur hér að framan er lagt til að tengja Dýrafjörð og Vatnsfjörð í einni framkvæmd með jarðgöngum, annars vegar milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar og hinsvegar undir Dynjandisheiði, úr Dynjandisvogi í Vatnsfjörð. Horft verði til þess að fyrir liggja tillögur Alþingis og Sambands íslenskra sveitarfélaga um þrjú kjarnasvæði á Íslandi. Heilsársvegur á láglandi er grundvallarforsenda þess að gera norðanverða og sunnanverða Vestfirði að einu áhrifasvæði, m.t.t. atvinnu, skóla og þjónustu, með Ísafjörð sem byggðakjarna. Er það einnig í samræmi við vestfirska byggðaáætlun. Eðlilegt er að við forgangsröðun framkvæmda af hálfu hins opinbera verði gengið út frá tillögum um byggðakjarna jafnframt því að leggja áherslu á samgöngubætur sem greitt gætu fyrir sameiningu sveitarfélaga á Vestfjörðum.

## 4.2 Flug

Hlutverk flugsamgangna í samgöngukerfi Íslendinga hefur tekið miklum breytingum hin síðari ár, einkum í ljósi þess að vegakerfið er stöðugt að batna og æ styttri tíma tekur að komast landleiðina milli áfangastaða. Bifreiðar eru því víða að taka við af flugi og er almennt talið að á leiðum, sem taka um þrjár klst eða skemur, séu forsendur fyrir flugi ekki fyrir hendi.

Á Vestfjörðum er staðan þó sú að flug er lífsnauðsynlegur þáttur í samgöngum fjórðungsins og mun svo verða um langa framtíð. Því er nauðsynlegt að tryggja til framtíðar greiðar og öruggar flugsamgöngur til og frá Vestfjörðum.

### Markmið

- Að tryggja til framtíðar flugsamgöngur til og frá þeim áfangastöðum á Vestfjörðum sem sinnt er með áætlunarflugi.
- Að viðhalda viðurkenndum flugvöllum í fjórðungnum, sem ekki eru nýttir til áætlunarflugs, því þeir gegna mikilvægu öryggishlutverki og eru jafnframt liður í vaxandi ferðaþjónustu á Vestfjörðum.
- Að tryggja öruggt sjúkraflug í fjórðungnum því það skiptir sköpum í samfélagi sem er fjarri sérhæfðri heilbrigðisþjónustu á borð við hátæknisjúkrahús landsins.
- Að miðstöð innanlandsflugs verði áfram staðsett í höfuðstað Íslands -Reykjavík.
- Að ríkisvaldið styrki áfram flugsamgöngur á þeim leiðum þar sem ekki gefst kostur á öðrum heilsársamgöngum.

- Að vestfirskir flugvöllir verði jafnan útbúnir fullkornustu öryggistækjum sem flugöryggisstaðlar mæla fyrir um auk þess sem möguleikar á kvöld- og næturflugi verði nýttir til hins ítrasta.

### **Greinargerð**

Viðurkenndum flugvöllum og landingarstöðum á Vestfjörðum hefur fækkað mjög hratt á síðustu tveimur áratugum, úr því að vera 27 talsins niður í einungis níu. Af þeim níu völlum, sem Flugmálastjórn viðurkennir og heldur við, teljast fjórir áætlunarflugvöllir. Þeir eru: Bíldudalsflugvöllur, Gjögurflugvöllur og Ísafjarðarflugvöllur með Þingeyrarflugvöll sem skilgreindan varaflugvöll. Hinir fimm eru: Patreksfjarðarflugvöllur, Reykjanesflugvöllur, Arnargerðareyrarflugvöllur, Hólmavíkurflugvöllur og Reykhólaflugvöllur. Þessir völlum þjóna sjúkra- og leiguflugi ásamt almennu einkaflugi.

Ísafjarðarflugvöllur er umsvifamestur þeirra valla sem teljast til áætlunarflugvalla á Vestfjörðum. Þar sem veður hamla oft flugi til Ísafjarðar, einkum vegna slæmrar vindáttar, er afar brýnt að Þingeyrarflugvöllur, sem varaflugvöllur, verði nýttur sem skyldi. Fyrirhugaðar eru umfangsmiklar framkvæmdir við völlum og er brýnt að þær gangi eftir samhliða því að settur verði upp viðurkenndur flugljósabúnaður.

Vakin er athygli á nauðsyn þess að ríkisvaldið styrki áfram flugsamgöngur á þeim leiðum þar sem ekki gefst kostur á öðrum heilsárssamgöngum. Má þar nefna flug til Gjögurs og flug milli suður- og norðursvæðis Vestfjarða. Sérstaða Gjögurflugvallar er óumdeild en flug til og frá Gjögri er eina heilsárssamgönguleiðin fyrir íbúa Árneshrepps. Því verður að tryggja öruggar flugsamgöngur á þeirri leið allt árið um kring. Opinber stuðningur við flug til Bíldudals er einnig nauðsynlegur vegna smæðar markaðarins.

Bíldudalsflugvöllur hefur sérstöðu á sunnanverðum Vestfjörðum vegna veðurskilyrða og hefur hann með tímanum orðið aðalflugvöllur svæðisins. Til að tryggja sem öruggastar flugsamgöngur við sunnanverða Vestfirði er þó nauðsynlegt að viðhalda Patreksfjarðarflugvelli en hann mun m.a. gegna mikilvægu hlutverki í fyrirhugaðri uppbyggingu ferðapjónustu tengdri Látrabjargi.

Uppbygging ferðapjónustu á Vestfjörðum á mikið undir því að áætlunarflug sé tryggt því þeim ferðamönnum mun fjölga sem vilja koma flugleiðis til Vestfjarða. Reglubundið flug er liður í að mæta þeim kröfum. Af sömu ástæðu er nauðsynlegt að viðhalda þeim fimm flugvöllum í fjórðungnum, sem ekki eru skilgreindir sem áætlunarflugvöllir. Þeir eru liður í nútímalegu samgönguneti, sem á að vera í boði fyrir íbúa og ferðafólk á Vestfjörðum, en fyrst og síðast gegna völlum mikilvægu öryggishlutverki sem sjúkra- og varaflugvöllir.

## **4.3 Fjarskipti**

Miklar framfarir á sviði fjarskipta hafa gerbreytt heiminum og þar með íslensku samfélagi. Aðgangur að góðum fjarskiptum er orðinn jafn mikilvægur og uppbygging hefðbundinna samgangna. Aðgengi hinna dreifðu byggða að því sem nefnt er upplýsingahraðbraut mun ráða miklu um þróun og uppbyggingu samfélagsins, svo sem atvinnulífs, menntunar, heilbrigðisþjónustu og stjórnsýslu. Því má fullyrða að öflug fjarskipti munu skipta sköpum fyrir búsetu á Vestfjörðum.

### **Markmið**

- Tryggja ber virka samkeppni á markaði. Mikilvægt er að jafnrétti ríki milli aðila til aðgengis að grunnnetinu á samkeppnishæfu verði. Þessi þjónusta verði sem flestum aðgengileg óháð búsetu. Slíkt verður varla tryggt án jöfnunar í formi opinberra framlaga við kostnaðarsamar stofnframkvæmdir í tengslum við dreifikerfi.



- Uppbygging þeirra fjarskiptakerfa, sem nauðsynleg eru til að tryggja öryggi á sjó og landi, verði með þeim hætti að þau nýtist sem flestum. Sérstaklega er þetta mikilvægt á þeim svæðum þar sem byggð er strjál og veðurskilyrði erfið.
- Að efla gagnaflutningskerfið og lækka verð á þeirri þjónustu. Aukið og hratt vaxandi vægi háhraðatenginga við internetið er forsenda m.a. fjarnáms og rafrænnar stjórnsýslu og auðveldar aðgengi að hverskyns þjónustu og afþreyingu.
- Að tryggja umbætur í fjarskiptamálum áður en Síminn hf. er seldur eða að við sölu liggja fyrir samningur í tímasettum liðum um áframhaldandi uppbyggingu dreifikerfa, sérstaklega í hinum dreifðu byggðum landsins.
- Að setja í forgang og hraða framkvæmdum í GSM kerfinu á þeim stöðum þar sem fyrir er rafmagn, örbylgjusamband eða ljósleiðari og auðvelt er að koma langdrægum sendum fyrir.

### **Greinargerð**

Aðgangur að gagnaflutningskerfum í grunnneti Símans hf. er takmarkaður við stærri þéttbýliskjarna. Þannig er ADSL þjónusta einungis í boði á Ísafirði, í Bolungarvík, á Patreksfirði og í Tálknafirði. Þó hafa einkafyrirtæki, sem bjóða internetþjónustu, víða boðið upp á háhraðatengingar um þráðlaus netkerfi (örbylgjusambönd) þar sem ekki er völ á slíkum tengingum hjá Símanum hf.

Dreifikerfi RÚV þarf að bæta til muna hvort heldur litið er til sjónvarps eða útvarps. Horfa ber til þess að útsendingar RÚV eru hluti af öryggiskerfi landsins. Líklegt verður að telja að dreifikerfi RÚV muni í framtíðinni nýta sér gagnaflutning um grunnnet Símans hf. sem leiða mun af sér meiri gæði og aukið rekstraröryggi.

Einn mikilvægasti öryggisþáttur í strjálbýli er aðgangur að farsímakerfum. Íbúar í dreifbýli eru flestir meðvitaðir um hve takmörkuð útbreiðsla GSM kerfisins er og notfæra sér því gamla NMT kerfið. Sama verður ekki sagt um þá sem ókunnugir eru staðháttum, t.d. ferðamenn. Með aukinni sókn ferðamanna til Vestfjarða leiðir þessi staða því til mun minna öryggis en ásættanlegt er. Til dæmis er nánast ekkert GSM samband á Djúpvegi (þjóðvegi 61), frá Álftafirði að Hólmarvík og þaðan suður í Hrutafjörð. Sömu sögu er að segja af Vestfjarðavegi (þjóðvegi 60) frá Þingeyri að Búðardal. Því er nauðsynlegt að byggja upp GSM dreifikerfi, sem nýtir langdrægari senda en þá sem nú eru í notkun, til að ráða bót á þessum annmörkum.

## **4.4 Hafnir**

Víða um land eru hafnir lífæðar byggðarlaga og til skamms tíma kappkostuðu sveitarfélög að byggja upp hafnarmannvirki sem þjónað gætu sífellt stærri fiski- og vöruflutningaskipum. Síðustu ár hefur rekstrarumhverfi hafna hinsvegar tekið stakkaskiptum. Breytingarnar má einkum rekja til samdráttar í fiskveiðum og lönduðum afla og þess að mjög hefur dregið úr sjóflutningum, en vörur eru þess í stað fluttar landleiðina. Tekjur flestra hafna hafa farið minnkandi og er rekstur þeirra því víða erfiður þó svo að ýmis sóknarfæri séu í sjónmáli, einkum í ferðaþjónustu.

### **Markmið**

- Að tryggt verði að sveitarfélög hafi bolmagn til að standa að nauðsynlegum endurbótum og viðhaldi hafna.
- Að samkeppnisstaða hafna á landsbyggðinni verði ekki skert miðað við hafnir á höfuðborgarsvæðinu.
- Að boðað auðlindagjald renni að hluta til fiskihafna.

- Að höfnum verði gert kleift að laga sig að breyttum aðstæðum, hvort heldur er vegna samdráttar eða aukinna umsvifa, t.a.m. í tengslum við uppbyggingu í ferðapjónustu.
- Öryggi sjófarenda verði tryggt með hafnarmannvirkjum sem uppfylla ítrustu öryggiskröfur hins opinbera.
- Að mynda hafnasamlög þar sem því verður við komi, m.a. vegna bættra vegasamgangna.

### **Greinargerð**

Flestar hafnir á Vestfjörðum eiga það sameiginlegt að stærri fiskiskipum hefur fækkað en veruleg aukning hefur orðið í útgerð smábáta og minni fiskiskipa. Í kjölfar þessara breytinga hafa tekjur hafnanna dregist verulega saman en viðhaldspörf á eldri mannvirkjum farið vaxandi. Þörfin fyrir minni mannvirki, s.s. flotbyggjur, hefur aukist enda hafa margar slíkar verið byggðar á síðustu árum. Hönnun og virkni hafnarmannvirkja sem fyrir eru býður þó sjaldnast upp á þá hagræðingu að minnka þau til að komast hjá fjárfrekum viðhaldsverkefnum.

Tekjuvandi hafnanna er ekki síst áhyggjuefni þegar litið er til ástands stálpilja víða á Vestfjörðum. Á eftirstriðsárunum var gert átak í uppbyggingu hafna með tilheyrandi stálpiljum. Líftími þeirra er liðinn og gott betur. Samanlagt er um að ræða rúman kílómetra af stálpiljum. Áætla má að um eina milljón króna kosti að endurbyggja hvern metra, þannig að reikna má með rúmum milljarði í heildarkostnað. Um helmingur þessara verkefna er inni á núgildandi samgönguáætlun 2003-2006.

Ný hafnalög hafa tekið gildi sem takmarka mjög fjárframlög ríkisins til hafnabóta. Heimilt er þó að fylgja kostnaðarskiptingu gömlu hafnalaganna út árið 2006. Þrátt fyrir það að stór hluti ofangreindra framkvæmda sé kominn inn á áætlun er ekki tryggt að sveitarfélögin hafi bolmagn til að fjármagna sinn hlut á mótí ríkisframlaginu þannig að unnt verði að ráðast í framkvæmdirnar á tilsettum tíma.

Nýjar og auknar kröfur eru einnig fyrir hendi og má þar helst nefna komu stórra skemmtiferðaskipa, aðallega til Ísafjarðar. Einnig eru umsvif minni skipa og báta í ferðapjónustu stöðugt að aukast og því gegna hafnirnar stóru hlutverki í þessari ört vaxandi atvinnugrein.

Af framansögðu er því ljóst að tekjur hafnanna þurfa að vera tryggar til að geta brugðist við breyttum aðstæðum hverju sinni. Fyrirhugað er að setja á auðlindagjald í sjávarútvegi og er eðlilegt að hluti af því að renni til fiskihafna.

Brýnt er að gæta þess að fórna ekki mannvirkjum sem tímabundið nýtast illa og skila ekki arði. Aðstæður breytast ört og hafa til að mynda sjóflutningar glæðst nokkuð síðustu misseri eftir áralangan samdrátt. Auknir sjóflutningar samræmast stefnu stjórnvalda um að lágmarka orkunotkun í samgöngukerfinu enda eru þungaflutningar á sjó hagstæðasti flutningsmátinn í því tilliti. Í þessu sambandi verður þó að benda á mikilvægi vegasamgangna milli hafna. Mikil hagræðing hefur t.d. orðið í rekstri hafna Ísafjarðarbæjar með tilkomu jarðganga undir Breiðadals- og Botnsheiði. Huga ber að stofnun hafnasamlaga á þeim svæðum þar sem samgöngur og aðstæður aðrar leyfa.

Brýnt er að hafnir á Vestfjörðum uppfylli alla staðla hins opinbera um öryggi sjófarenda og annarra sem athafna sig á hafnarsvæðum. Sjónarmiðum umhverfisverndar verður jafnframt að halda á lofti því gæta þarf þess að hafnarmannvirki grotni ekki niður með þeim afleiðingum að þau verði bæði hættuleg og til lýta.