



Egilsstöðum, 27. júlí 2020.

Vegagerðin,
netfang vegagerdin@vegagerdin.is / soley.jonasdottir@vegagerdin.is

Efni: Athugasemdir og hugleiðingar tengdar drögum að tillögu að matsáætlun vegganga milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Fjarðarheiðarganga.

I.

Vísað er til auglýsingar á vef Vegagerðarinnar sem birt var 23. júní sl. um ofangreinda tillögu með athugasemdafresti til 13. júlí (sjá [hér](#)). (Með samþykki Vegagerðarinnar var veittur frestur til að skila erindi þessu til 27. júlí 2020).

Í auglýsingunni segir: *Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Með jarðgöngum undir Fjarðarheiði verða samgöngur áreiðanlegri og öruggari. Að loknum framkvæmdum verður mögulegt að halda veginum á milli Héraðs og Seyðisfjarðar opnum allan ársins hring. Framkvæmdin mun styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.*

Markmið framkvæmdarinnar er að:

- Auka umferðaröryggi vegfarenda og íbúa svæðisins.
- Tryggja greiðari samgöngur og bæta vegasamband.
- Bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.

Í 1. gr. laga nr. 106/2000 um um mat á umhverfisáhrifum, með síðari breytingum (sjá [hér](#)) er markmiði laganna lýst sem hér segir:

I. kafli. Markmið, gildissvið og skilgreiningar.

■ 1. gr. Markmið.

Markmið laga þessara er:

- a. að tryggja að áður en leyfi er veitt fyrir framkvæmd, sem kann vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis eða umfangs að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, hafi farið fram mat á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmdar,
- b. að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar,
- c. að stuðla að samvinnu þeirra aðila sem hafa hagsmuna að gæta eða láta sig málið varða vegna framkvæmda sem falla undir ákvæði laga þessara,
- d. að kynna fyrir almenningi umhverfisáhrif framkvæmda sem falla undir ákvæði laga þessara og mótvægisáðgerðir vegna þeirra og gefa almenningi kost á að koma að athugasemdum og upplýsingum áður en álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar liggur fyrir.

Þótt sjálfsagt falli ekki nema sumt af því sem hér er sagt á eftir beint undir ofangreind lagaákvæði þykir ekki hjá því komist að koma þeim efasemdum sem lýst er á framfæri ef það mætti verða til að hugað yrði betur að einhverjum atriðum varðandi undirbúning að gerð matsáætlunar fyrir göng þá leið sem um ræðir og forsendum fyrir þeim áformum að ráðast í gerð þeirra yfirleitt. Tekið skal fram hér að eindregið er mælt með að sem allra fyrst verði ráðist í að rjúfa vetrareinangur Seyðisfjarðar en sú leið sem áformuð er einfaldlega ekki talin sú heppi-legasta.

Ekki er að finna mikið af gögnum til að styðjast við um hvað að baki liggur þessari fyrirhuguðu gangagerð. T.d. telst einkennilegt að ekki skuli til nein umferðarkönnun á Fjarðarheiði þar sem finna mætti helstu upplýsingar um upphafs- og áfangastaði vegfarenda, tilefni ferðar o.s.frv. Þótt slík könnun sé samkvæmt því sem fram kemur áformuð. Þau gögn og upplýsingar sem stuðst er við í þessari umsögn og tekist hefur að finna eru með hlekk á

viðkomandi heimild á netinu auk þess sem Samgöngufélagið hefur aflað einhverra gagna sem einnig er vísað til á vef þess á netinu.

Það skal tekið fram að ekki er annað að sjá en að vel hafi verið vandað til gerðar þeirra draga að tillögu að matsáætlun sem hér eru til umfjöllunar og mikinn og vel fram settan fróðleik, a.m.k. fyrir leikmenn, þar að finna. Einnig ber að nefna að það sem hér er sett fram er mest almenns eðlis en byggir ekki á neinni sérfræðipækkingu.

II.

Þegar ráðast á í gerð samgöngumannvirkis sem mjög gróft áætlað er að kunni að kosta um 35.000 milljónir króna verður að gera kröfu um ítarlegar athuganir á öllum hliðum þeirrar framkvæmdar áður en stofnað er til meiri kostnaðar en nauðsynlegt er. Hér er um að ræða veggöng sem verða þau langlengstu á Íslandi, og er þó af nokkru að taka í þeim efnum, eða 13,4 km, og ef marka má upplýsingar á vefnum www.Wikipedia.com, tíundu lengstu veggöng veraldar, sjá [hér](#). Þá er væntanlega um að ræða kostnaðarsamasta einstaka vegmannvirki á Íslandi. Er hætt við að ekki verði ráðist í gerð annarra vegganga hérlandis meðan unnið verður að gerð Fjarðarheiðarganga eða næstu sjö til níu ár nema hugsanlega göng undir Reynisfjall og göng undir Hvalfjörð sem áformað er að verði svonefnd samvinnuverkefni ríkis og einkaaðila, sbr. lög nr. 80/2020 um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, sjá [hér](#).

Hér er um að ræða gríðarlega fjárfestingu sem hefur mikla óbeina þýðingu fyrir flesta landsmenn og því brýnt að kynna og koma á framfæri opinberlega hvað um ræðir og fá fram umræður og skoðanaskipti um þessi áform, forsendur þeirra og aðra möguleika í stöðunni, en talsvert virðist hafa skort á það. Ekki síst virðist það eiga við á Austurlandi sjálfu.

Það er mat þess sem þetta ritar að samhliða rannsóknnum á svæði Fjarðarheiðarganga hefði verið rétt að ráðast samhliða í ítarlegar rannsóknir á aðstæðum til gangagerðar milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð og helst einnig milli Mjófjarðar og Héraðs. Verður að segjast að það er einkennilegt fyrirkomulag sem er viðhaft að Alþingi samþykki með fjárveitingum í samgönguáætlun að ráðist skuli í gerð Fjarðarheiðarganga og síðan í beinu framhaldi ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar án þess að matsáætlun liggji fyrir um öll göng með öllum þeim upplýsingum sem þar ætti að vera að finna og byggja mætti á ígrundaðar ákvarðanir. Raunar er fjármögnun þessarar framkvæmdar langt frá því að vera tryggð og því óvíst hvað verður og þá sérstaklega hvort samþykkt verður að ráðast í gerð þeirra ganga sem um ræðir í einni samfellu. Er valt á það að treysta og raunar hæpið að ganga út frá því. Meira um það hér á eftir.

Sú heimild sem nú er væntanlega mest horft til, þegar metnar eru hagfelldar leiðir til að tryggja öruggar heilsársamgöngur milli Seyðisfjarðar og annarra hluta landsins, er skýrsla sem unnin var fyrir og gefin út af samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu og birt á vef ráðuneytisins í júní 2019 ásamt fylgiskjölum og nefnist:

„Seyðisfjarðargöng - Vakostir og áhrif“ (sjá [hér](#)).

Í skýrslunni kemur fram (bls. 2) að verkefni hópsins sem vann skýrsluna hafi verið að:

- *Fara yfir skýrslu Vegagerðarinnar um samgöng og tillögur hennar (vísað er til skýrslu nefndar frá 1993: Jarðgöng á Austurlandi).*
- *Skoða hugmyndir um göng undir Fjarðarheiði til samanburðar.*
- *Vega og meta mögulegar samgöngubætur fyrir Seyðisfjörð með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífs á Seyðisfirði og Austurlandi í heild.*
- *Kanna möguleika á samstarfsfjármögnun og veggjaldi fyrir þá kosti sem eru til skoðunar.*

Þá segir (bls. 2):

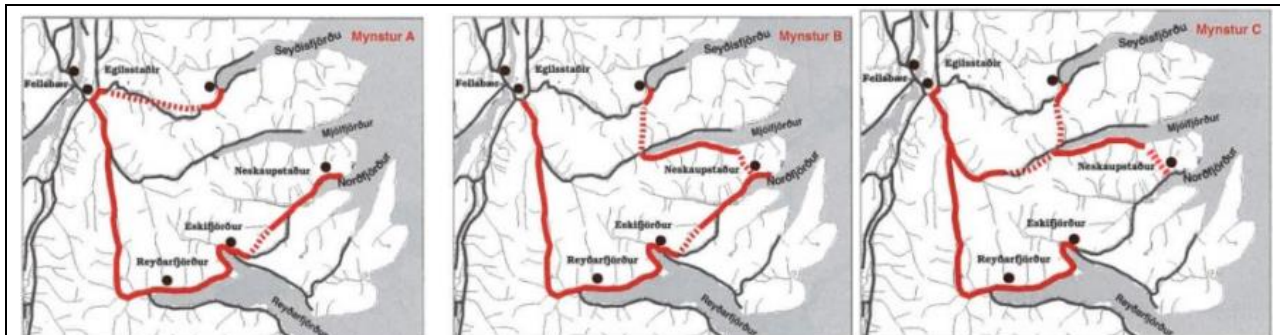
Markmið verkefnisins er að undirbúa ákvörðun um samgöngubót sem best er til þess fallin að rjúfa vetrar- einangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu. Vetrareinangrun Seyðisfjarðar hefur verið erfið og mikil umræða mörg undanfarin ár á nauðsyn þess að rjúfa hana. Alþingi hefur með samþykkt samgönguáætlunar þegar markað þá stefnu að Fjarðarheiðargöng verði næstu göng eftir að lokið verður við Dýrafjarðargöng.

Enn fremur segir (bls. 3):

Verkefni hópsins samkvæmt verkefnisáætlun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins voru rakin í kafla 1 og sérstaklega tekið fram að hópurinn skyldi skila vel rökstuddri tillögu um hvernig hagkvæmast er að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar sem um leið mun styrkja samfélagið á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Í 3. kafla skýrslunnar, sem nefnist „ÚTTEKT Á VIÐFANGSEFNI / Valkostir í leiðavali“ segir (bls. 3 o.áfr.)

Í skýrslunni „Jarðgöng á Austurlandi – nefndarálit“ frá 1993, voru lögð fram þrjú samgöngumynstur með mismunandi valkostum í leiðavali (sjá Mynd 1). Mynstur A var eins og þáverandi vegakerfi að öðru leyti en því að vegir um Fjarðarheiði og Oddsskarð liggja í jarðgöngum. Í mynstri B var lögð áhersla á sjávarsíðuna og því göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð, önnur þaðan í Norðfjörð og þau þriðju síðan undir Oddsskarð til Eskifjarðar. Mynstur C tengdi síðan saman Seyðisfjörð og Neskaupstað með tvennum göngum til Mjóafjarðar og síðan reiknað með tengingu þaðan til Héraðs með göngum undir Mjóafjarðarheiði. Nefndin sem vann að skýrslunni lagði til að mynstur C yrði valið.



MYND 1: ÞRjú samgöngumynstur sem skoðuð voru árið 1993

Í kringum 2005 var ákveðið að hefja rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar milli Eskifjarðar og Norðfjarðar og nokkrum árum síðar ákveðið að ráðast í framkvæmdir. Gerð jarðganganna hófst síðan á árinu 2013 og voru göngin opnuð fyrir umferð haustið 2017. Þar með var vetrareinangrun Neskaupstaðar rofin en eldri Oddsskarðsgöng voru í yfir 600 metra hæð yfir sjó og fjallvegurinn oft erfiður vegna snjóá. **Með tilkomu þessara jarðganga má segja að tillögur nefndarinnar frá 1993 hafi verið lagðar til hliðar þar eð göng milli Eskifjarðar og Norðfjarðar voru ekki hluti af mynstri C sem nefndin lagði til** (feitletrun undirritað). Eftir stendur þá mynstur A með göngum undir Fjarðarheiði og Oddsskarð þar sem seinna verkinu er þegar lokið og mynstur B þar sem einu verki af þremur er lokið en eftir stendur jarðgangagerð milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar.

Verkefnishópurinn telur ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs. Hins vegar hefur verið skoðað að fylgja hluta af mynstri C, þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan undir Mjóafjarðarheiði til Héraðs (feitletrun og undirstrikun undirritaðs). Sá kostur gefur þann möguleika að opna á sama tíma eða síðar milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar og tengja þannig þéttbýlisstaðina við sjávarsíðuna. Þessi valkostur er borinn saman við göng undir Fjarðarheiði, þ.e. við mynstur A í skýrslunni.

Þá segir í beinu framhaldi:

Hópurinn fjallar hér eftir um fjóra kosti til samanburðar við að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar:

- Valkostur Jarðgöng undir Fjarðarheiði.
- Valkostur 2 Jarðgöng undir Fjarðarheiði ásamt göngum til Mjóafjarðar og göngum þaðan til Norðfjarðar.
- Valkostur 3 Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, önnur undir Mjóafjarðarheiði milli Mjóafjarðar og Héraðs og þau þriðju milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar.
- Valkostur 4 Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur milli Mjóafjarðar og Héraðs.

Hér virðist án efnislegra raka sem heitið getur gengið fram hjá þeim kosti sem margt bendir til að sé sá álitlegasti sem í boði er a.m.k. sem fyrsti kostur og þegar hagsmunir heildarinnar eru metnir, en þar er um að ræða áður nefnd tvenn veggöng sem gerð yrðu samtímis milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Sýnist e.t.v. mætti huga betur að þessu í matsáætlun.

Verður í því sem hér fer á eftir fjallað nánar um þetta og fleiri tengd atriði auk þess sem vísað er á umsögn Samgöngufélagsins, dags. 3. febrúar 2020 (sjá [hér](#)), við drög að fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024 (sjá [hér](#)) og drög að samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 (sjá [hér](#)), sem samþykktar voru á Alþingi 29. júní sl.

Lýsing á veginum milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar yfir Fjarðarheiði í þeim drögum að matsáætlun sem hér er til umfjöllunar (bls 3) er sem hér segir:

2.2. Núverandi samgöngur – Núverandi vegur

Seyðisfjarðarvegur (93) sem er skilgreindur sem stofnvegur í vegakerfi landsins er 27,3 km langur og allur lagður bundnu slitlagi. Hann liggur af Norðfjarðarvegi um þéttbýlið á Egilsstöðum og um brú á Eyvindará. Um 0,8 km norðan árið eru vegamót Borgarfjarðarvegur (94) og Seyðisfjarðarvegur. Borgarfjarðarvegur er í beinu framhaldi af Seyðisfjarðarvegi en 90° beygja á Seyðisfjarðarvegi. Seyðisfjarðarvegur liggur svo um Fjarðarheiði og niður að ferjubryggjunni á Seyðisfirði. Hann endar við Hánefsstaðaveg á mótum við Brekkuveg.

Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur (620 m.h.y.s.) á landinu sem tengir saman byggðarlög, og eftir því snjóþungur. Vegna snjóþyngsla og veðuraðstæðna fullnægir vegurinn alls ekki kröfum sem gera þarf til vegar sem tengir saman nálæg byggðarlög **auk þess sem brattar brekkur beggja vegna heiðarinnar eru oft verulegur farartálmi fyrir flutningabíla og fólksbíla sem koma með Norrænu frá Evrópu, ekki síst yfir veturinn, ef þeir eru illa búnir**, (feitletrun undirritaðs) en þetta er oft mesta eða jafnvel eina hindrunin sem þeri mæta í allri ferð sinni til Íslands.

Vegarkafllinn flokkast sem stofnvegur og því er veghelgunarsvæði hans 60 m breitt og nær 30 m til hvorrar handar. Samkvæmt Vegaskrá Vegagerðarinnar er hann af vegtegund C8 sem er 8,0 m breiður vegur en hann uppfyllir ekki þau skilyrði og er um 7 m breiður. Í brekkum beggja vegna Fjarðarheiðar eru margar krappar beygjur og þar af 2 hárnálabeygjur að vestanverðu og 2 að austanverðu. Langhalli er merktur 10% á skiltum, bæði í efstu brekkunni Héradsmegin og Efri- og Neðri- Staf Seyðisfjarðarmegin. Breidd öryggissvæðis er ekki skilgreint og vegurinn uppfyllir engan veginn öryggiskröfur Vegagerðarinnar.

Fram kemur í drögum að matsáætlun (bls. 4) að núverandi vegur yfir Fjarðarheiði leggist af sem þjóðvegur nema kafllinn upp að skíðaskála í Stafdal Seyðisfjarðarmegin. Þó segir á bls. 18 að „Að loknum framkvæmdum yrði núverandi vegi Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu í Stafdal haldið í þjóðvegatölu. Honum yrði haldið opnum að vetrarlagi þegar veður leyfði. Að sumarlagi yrði hann nýttur sem ferðamannaleið.“

Geta má þess hér að fram kemur í svari Vegagerðarinnar, dags. 4. mars 2020 (sjá [hér](#)), við fyrirspurn Samgöngufélagsins, dags. 19. febrúar 2020 (sjá [hér](#)), að kostnaður við viðhald og þjónustu við veginn sé um 100 m.kr. ár hvert.

Fróðlegt er að sjá þann dagafjölda sem vegurinn um Fjarðarheiði hefur verið lokaður heilan dag eða hluta úr degi vegna vetrarófærðar síðustu fimm ár og mælt með að það komi fram í þeirri matsáætlun sem hér er til umfjöllunar, en fjöldi daga er sem hér segir:

Fjöldi daga sem lokað var á Fjarðarheiði	Heill dagur	Hluti úr degi	Lengst tímabil sem samfellt var opið um Fjarðarheiði	Fjöldi daga
2015	2	50	3. mars – 20. des.	
2016	0	34		
2017	1	25		
2018	0	29		
2019	1	27		
2020 - til 1. Júlí	5	19		

Samkvæmt þessu var vegurinn fær að hluta úr degi eða allan daginn alla daga ársins tvö ár, tvö ár var hann lokaður heilan dag einn dag allt árið og eitt ár tvo daga. Veturinn 2020 var hann lokaður allan daginn fimm daga, en mikil ótíð og óvenjuslæmt veður var um allt land þá daga og víða ófært um allt land sólarhring eða meira í einu.

Minnt skal á hér að það er almennt mat flestra sérfræðinga, héraendis og erlendis, að loft- og sjávarhiti fari umtalsvert hækkandi næstu ár og áratugi af völdum svokallaðara gróðurhúsaáhrifa og það þótt gripið verði til sérstakra ráðstafana og ætti þeim dögum sem snjór og vetrarfærð trufla samgöngur samkvæmt því að fækka sem því nemur. Raunar hefur þegar farið lítið eitt hlýnandi héraendis síðustu ár.

Sjá má fjölda ökutækja sem fóru um Fjarðarheiði dag hvern árin 2015 til og með árinu 2019 á vef Vegagerðarinnar ([sjá hér](#)): Var umferð ökutækja sem hér segir:

	Allt árið - ÁDU	Sumarumferð - SDU	Vetrarumferð-VDU
2019	590	1044	263
2018	594	1061	263
2017	557	1004	243
2016	528	951	237
2015	388	691	179

Fróðlegt væri að fá fram upplýsingar um hvort hægt sé að gera einhverjar ráðstafanir til að gera veginn um Fjarðarheiði öruggari og þá hvort búa megi svo um hnúta að hann standist þær öryggiskröfur og staðla sem nú er miðað við og þá horft fram hjá vetraraðstæðum, þótt vissuleg skipti þær máli. Þar með lægi fyrir hvort notast mætti við veginn sem fulbúinn veg sem uppfylli öryggiskröfur þá daga sem snjór og ófærð trufla ekki, en þegar svo háttar til ætti umferðin kost á að fara „Mjóafjarðarleiðina“ þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð. Einnig er spurning hvort lýsing á veginum gæti hjálpað við vissar aðstæður líkt og var á veginum um Óshlíð meðan hann var enn í notkun.

Í þeirri skýrslu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins sem vísað er til hér að framan ([sjá hér](#)) er nokkuð fjallað um að tryggja þurfi traust tengsl milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, en eins og áður hefur komið fram telur verkefnishópurinn „ . . . ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs . . .“ Hér er án viðhlítandi rökstuðnings tilgreint að vetrarumferð frá (svo) Seyðisfirði þurfi að fara þá leið sem nefnd er.

Áréttað skal að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrðu 76 km milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða þá daga sem ófært væri um Fjarðarheiði en 68 km eru milli Norðfjarðar og Egilsstaða. **Þarna munar aðeins 8 km** á vegalengd milli Neskaupstaðar og Egilsstaða annars vegar og „vetrarleið“ milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða hins vegar. Lítið er um það að finna að fara þurfi alla þessa vegalengd milli Neskaupstaðar og Egilsstaða, árið um kring, en þó er Neskaupstaður meira en helmingi fjölmennari staður en Seyðisfjörður eða með skráða um 1.500 íbúa meðan skráðir íbúar á Seyðisfirði eru 683. Þess má geta að á Egilsstöðum (að Fellabæ meðtöldum) voru skráðir 2.951 íbúar, á Eskifirði 1.065 íbúar og Reyðarfirði 1.373 íbúar. Allar miðast þessar tölur við upplýsingar Þjóðskrár 1. janúar 2020.

Göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar þessa leið mundu því að öllu leyti rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar þar sem með því að aka þau kæmst jafnt íbúar svæðisins sem farþegar Norrænu flesta daga ársins milli Seyðisfjarðar og Hringvegarins, Seyðisfjarðar og Egilsstaða eða Seyðisfjarðar og annarra staða á Austurlandi eftir því hvert leiðin liggur. Vissulega er um mun lengri leið að ræða milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða en telja verður annan ávinning fyrir samfélagið allt af göngnum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð muni vega það upp. Vissulega getur leiðin um Fagradal verið ákveðinn farartálmi en tiltölulega sjálfgeft er að sú leið lokist til lengri tíma.

Við göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar styttest leiðin milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar úr 93 km í 30 km, milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar úr 74 km í 27 km og milli Neskaupstaðar og Egilsstaða úr 68 km í um 55 km þótt raunar þurfi að fara styttri leiðina um Fjarðarheiði. Með þessu yrði til eitt atvinnusvæði þar sem aldrei yrði lengra en um 55 km milli þeirra þéttýlisstaða á Miðausturlandi, sem skýrslan fjallar mest um, þegar vetrarfærð hamlar ekki.

Ýmis fleiri rök mætti tína til þessu til stuðnings:

Leið opnast inn í Mjóafjörð og rýfur einangrun íbúa þar, sem eru um 15. Í firðinum eru ýmsir möguleikar í fiskeldi eftir því sem næst verður komist.

Hringtenging býður upp á áhugaverðari og fjölbreyttari akleiðir fyrir jafnt íbúa og ferðamenn. Þá er það ekki sérstaklega áhugavert fyrir þá sem skoða vilja landið og náttúru þess að aka 13,4 km veggöng. Er hætt við að jafnt innlendum og erlendum ferðamönnum sem fara a.m.k. að sumarlagi til og frá Seyðisfirði þyki ekki mikið til koma, sjá þó það sem hér var áður sagt um veginn um Fjarðarheiði eftir gerð gagna, sem og lýsingu á leiðinni í þeim drögum að matsáætlun sem hér er til umfjöllunar.

Tímasparnaður sem hlýst af því að fara milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um væntanleg göng (samtals um 21 km) frekar en heiðina (27 km) við bestu aðstæður er varla nema um 10 mínútur eða litlu meiri en er um Vaðlaheiðargöng í stað Víkurskarðs sem margir nota þrátt fyrir tilkomu ganganna sem einkum virðist þó vera vegna kostnaðar við notkun þeirra. Með göngum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjaðrar og Héraðs yrði vegalengdin 36 km, sem vissulega er nokkur lenging en með göngum þá leið sparaðist gerð 4 km í veggöngum eða um 10.000 m.kr og rekstrarkostnaður lækkaði sem því næmi. Ekki verður undan því vikist að hafa það í huga.

Nefnt hefur verið að farþegar bílferjunnar Norrænu, sem siglir til og frá landi á Seyðisfirði, þurfi að eiga trygga leið að ferjunni og frá. Þá sé Seyðisfjarðarhöfn helst móttökustaður erlendra skemmtiferðaskipa á Austurlandi. Allt eru þetta góð og gild rök. Seyðisfjarðarhöfn er frá náttúrunnar hendi skjólgóð og fjörðurinn djúpur og án skerja. Er þó ekki að sjá að rými sé fyrir nema eitt skip í einu af sömu stærð og ferjan Norræna. Ferjan rúmar allt að 800 ökutæki. Væri gott ef upplýsingar væri að finna um hversu mörg skip geta lagst að bryggju á Seyðisfirði og umsvif á höfninni og hvort telja má að þau aukist eitthvað við tilkomu ganga og þá einnig hvort möguleikar séu á stækkun hafnarinnar eða aukinni notkun. Rétt þykir að taka fram að góð heilsársleið að Seyðisfjarðarhöfn úr öðrum landshlutum sýnist verða sú stysta á Austfjörðum með tilkomu vegarins um Öxi, sem reyndar fer í um og yfir 500 metra hæð þar sem hann er hæstur. Væri æskilegt að fjallað yrði um þetta í matsáætlun. Allar samgöngur og flutningar til og frá Seyðisfjarðarhöfn eiga hins vegar að geta gengið hnökralust með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar ef Fjarðarheiði er ekki fær.

Þótt kjósendur í Seyðisfjarðarkaupstað hafi kosið að sameinst sveitarfélögum, Fljótsdalshéraði, Djúpvogshreppi og Borgarfjarðarhreppi hefur það vart verulega þýðing hvað varðar gerð Fjarðarheiðarganga í stað ganga um Mjóafjörð, a.m.k. þyrfti að koma fram skýr rökstuðningur um það í matsáætlun. Á hinn bóginn ættu göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð að geta stuðlað að sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi, sem ekki er annað vitað en vilji margra standi til að verði.

Ekki er tryggt að fjármagn fáiast eða vilji verði til að ráðast í frekari gangagerð á Austurlandi í beinu framhaldi af gerð Fjarðarheiðarganga og því væri vissara að ráðst áður í gerð ganga sem nýttust mun fleirum eða milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar, sem einnig er ódýrari framkvæmd enda eitthvað styttri. Minnt skal á að ekki liðu nema fimm ár frá því að ákveðið var að ráðast í gerð Bolungarvíkurganga, sem ekkert höfðu verið rannsökuð fram til þess að þessi ákvörðun var tekin þar til þau voru tilbúin fyrir umferð (sjá [hér](#)). Göng þess leið ættu því að geta verið tilbúin einhverjum árum fyrr en Seyðisfjarðargöng. Þau verða jafnframt unnin á fjórum stöðum í einu og ættu að vera sem því nemur meira atvinnuskapandi en Fjarðarheiðargöng meðan á gerð þeirra stendur.

Síðan mætti skoða um 4 km styttri göng en Fjarðarheiðargöng til að loka „hringnum“ um Mjóafjörð, þótt þau þýði um 8 km lengri leið en ella væri milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða, sem áður segir en þau væru um 10 þúsund m.kr. ódýrari og munar um minna.

Í drögum að matsáætlun bls. 15 segir að miðað verði við 70 km hraða á klukkustund en neðst á bls 18 segir: „Gert er ráð fyrir að leyfður hámarkshraði í göngunum verði 80 km / klst.“ Eru þetta þá einu veggöngin héraðs þar sem 80 km / klst hraði verður heimilaður. Kallar þetta á sérstakar skýringar eða umfjöllun. Raunar er þess vænst að sem ítarlegust lýsing á göngunum og þeim öruggisbúnaði sem þar verður að finna og öryggisráðstöfunum sem gert er ráð fyrir verði að finna í væntanlegri matsáætlun.

IV.

Í þeim hugmyndum sem unnið er eftir er miðað við að greidd verði veggjöld fyrir afnot ganganna og hætt við að það kunni að hafa hamlandi áhrif á ferðir fólks og ekki sami ávinningur af þeim samgöngubótum sem í göngunum kunni að felst og ella væri ef það vex mörgum í augum að greiða fyrir hverja ferð. Þyrfti helst að liggja fyrir hver fjárhæð veggjalda kynni að verða, en til að hafa upp í þó ekki væri nema einhvern hluta kostnaðar við viðhald ganganna og rekstur er hætt við að fjárhæð þeirra þyrfti að vera veruleg og a.m.k. ekki lægri en í Vaðlaheiðargöngum. Sjá upplýsingar á vefnum www.veggjald.is, varðandi kostnað við ferðir í Vaðlaheiðargöngum.

Raunar er fjármögnun ganganna sérstakur kapítuli sem á eftir að gera viðhlítandi grein fyrir en t.d. hugmyndir um að innheimta sérstakt gjald fyrir afnot annarra vegganga héraðs standast vart skoðun, hvernig sem á er litið. Í þeim hugmyndum sem eru uppi á borðinu er miðað við að allt að helmingur kostnaðar við gerð ganganna verðu greiddur með veggjöldum af umferð sem um þau mun fara svo og umferð sem fer um önnur veggöng á landinu. Sjá um þetta m.a. í ódagsettri frétt á vef samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins [hér](#), þar sem segir: “Gert er ráð fyrir því að framlög af samgönguáætlun standi undir helmingi framkvæmdakostnaðar jarðganga. Þá er stefnt að því að gjaldtaka af umferð í jarðgöngum á Íslandi standi undir hinum helmingi kostnaðar við

framkvæmdir en einnig að sú innheimta muni fjármagna rekstur og viðhald ganganna að framkvæmdum loknum.“

Engar útfærslur eru til á þessari hugmynd, svo vitað sé, og miðað við þann fjölda ganga sem nú eru á þjóðvegakerfinu, umferð um þau, ástand margra þeirra, þau fjölförnustu, Hvalfjarðargöng, hafa þegar verið greidd með veggjöldum og í öðrum göngum, Vaðlaheiðargöngum, eru veggjöld innheimt og verða að óbreyttu næstu áratugi verður að segja að þetta er varla raunhæft ef ætlunin er að ná upp í einhvern hluta kostnaðar við gerð eða rekstur þessara miklu ganga. Sjá nánar um þetta í umsögn Samgöngufélagsins við samgönguáætlun, sem vísað er til hér að framan.

V.

Í áður nefndri skýrslu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins segir um afstöðu íbúa Austurlands til þeirra valkosta sem í boði eru séu sem hér segir (með feitletrun undirritaðs):

Tillaga hópsins er að velja beri valkost 2 við ákvörðun um jarðgangatengingu Seyðisfjarðar enda komi hann best út úr valkostagreiningu. Auk þess sem vilji íbúa á svæðinu liggur eindregið í þá átt. Fyrsti áfangi í framkvæmdinni yrði valkostur 1, göng undir Fjarðarheiði. Það er mat verkefnishópsins að með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífsins á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að fylgja álit Alþingis, Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi og þorra íbúa og fulltrúa atvinnulífs og samfélags á svæðinu og rjúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði sem fyrsta áfanga og styrkja samfélagið á Austurlandi öllu með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar í síðari áfanga. Hópurinn leggur mikla áherslu á að ákvörðun um samgöngubætur með hringtengingu liggja fyrir eins fljótt og auðið er og að ráðist verði í framkvæmdir sem fyrst til að jákvæð áhrif á þróun byggðar og atvinnulífs skili sér ekki of seint. Það er von verkefnishópsins sem hér skilar sinni skýrslu að efni hennar, ályktanir og niðurstöður, muni nýtast stjórnvöldum sem undirbúningur að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng eins og lagt var upp með við skipun hópsins.

Það sem hér segir um það álit þorra íbúa að rjúfa skuli einangrun Seyðisfjarðar í fyrsta áfanga fær ekki stoð í skoðanakönnun sem Gallup vann fyrir Samgöngufélagið í upphafi árs 2020 (sjá [hér](#)) þar sem spurt var:

„Hér fyrir neðan eru þrjár leiðir (jarðgöng) til breytinga á vegsamgöngum á mið-Austurlandi. Vinsamlegast merktu við þann kost sem þú telur vænlegast að ráðist verði í sem fyrsta kost í hringtengingu þéttbýlisstaða svæðisins.“

- Seyðisfjörður-Mjóifjörður og Mjóifjörður-Norðfjörður (lengd ganga 5,5 km + 6,8 km = 12,3km)
- Seyðisfjörður-Hérað (lengd ganga 13,5 km)
- Seyðisfjörður-Mjóifjörður og Mjóifjörður-Hérað (lengd ganga 5,5 km + 9,0 km = 14,5 km)

Tilviljanakennt var í hvað röð valkostirnir birtust. Stóð könnunin frá 10. janúar til 10. mars 2020 og fengust alls 212 svör.

Í sem stystu málu voru niðurstöður þær að af þeim 93,2% sem tóku afstöðu kusu 42,4% kost 1, 37,9% kost 2 og 19,8% kost 3. Það virðist því fjarri því einhugur í hópi þeirra íbúa Miðausturlands sem gáfu upp afstöðu sína eins og nefnt er í skýrslu KPMG. Mikill meirhluti íbúa Fjarðabyggðar voru á því að fyrst skyldi ráðist í gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóáfjörð, en á hinn bóginn var mikill meirhluti íbúa Egilsstaða og Seyðisfjarðar á að byrja skyldi á Fjarðarheiðargöngu.

Er hér með lagt til og boðið skuldbindingalaust að þessi skoðanakönnun verði birt eða vísað til hennar eða þess sem þar kemur fram í þeirri matsáætlun sem hér er til umfjöllunar.

Sem áður segir virðist ekki mikil kynning hafaf farið fram á þeim kostum sem í boði eru, kostum þeirra og göllum. Svo er að sjá sem Alþingi hafi ákveðið að ráðast í undirbúning og rannsóknir fyrir Fjarðarheiðargöng á árinu 2011 og þá veitt fjármunum til verkefnisins. Ekki hefur tekist að finna nein sérstök rök fyrir þessari ákvörðun, önnur þá en að vilji Seyðisfirðinga hafi staðið til að fá göngin gerð. Væri fróðlegt að vita hvort einhverjir óskráðir samningar hafi komið við sögu þar sem miðað væri við að gegn stuðningi Seyðisfirðinga við gerð Fákursúðs-fjarðarganga og Norðfjarðarganga mundu þessi sveitarfélög eða hið sameinaða sveitarfélag Fjarðabyggð styðja gerð Fjarðarheiðarganga. Verður að telja þetta sérstakt rannsóknarefni, sem ástæða væri til að kanna. Verður að segja að bæjarstjórn Fjarðabyggðar telst vart fara að vilja íbúa sinna en nánast allir íbúar sveitarfélagsins sem afstöðu tóku voru á því að leiðin Norðfjörður Seyðisfjörður um Mjóáfjörð væri álitlegust sem fyrsti kostur, sem áður segir.

VI.

Fjöldmargt fleira mætti tína til en hér rakið varðandi áform um gerð Fjarðarheiðarganga, sem fæst á e.t.v. heima í matsáætlun og má búast við að leitast verði við að koma gögnum, upplýsingum og sjónarmiðum varðandi undirbúning að gerð þessara ganga á framfæri sem víðast, en það er því miður mat undirritaðs að ekki hafi verið staðið nógu vel að undirbúningi þess hvernig vetrareinangrun Seyðisfjarðar skuli rofin þannig að hagsmunir heildarinnar væru hefðir að leiðarljósi.

F.h. Samgöngufélagsins



fyrirsvarsmaður