



Ísafirði, 5. júlí 2022.

Skipulagsstofnun
netfang skipulag@skipulag.is

Efni: Umsögn um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Fjarðarheiðargöng (Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlapingi)

I.

Vísað er til auglýsingar á vef Skipulagsstofnunar, dags. 23. maí sl., um ofangreinda umhverfismatsskýrslu þar sem segir að allir geti veitt umsögn um framkvæmdina og umhverfismat hennar.

Samgöngufélagið sendi Vegagerðinni athugasemdir og hugleiðingar tengdar drögum að tillögu að matsáætlun vegganga milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Fjarðarheiðarganga, dags. 27. júlí 2022, þar sem gerðar voru ýmsar athugasemdir við þá ákvörðun að ráðast í gerð ganga þessa leið og hvernig að þeirri ákvörðun var staðið. Því var jafnframt komið á framfæri að á allan hátt teldist eðlilegra og farsælla til að tryggja öruggt samband Seysðifjarðar við Þjóðvegakerfið að ráðast fyrst í gerð tvennra jarðgagna milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Norðfjarðar áður en lengra yrði haldið.

Í nefndum hugleiðingum var því sjónarmiði komið á framfæri að skýrsla sú sem ákvörðunin byggir á, „Seyðisfjörður, valkostur og áhrif“, sem kom út 2019, „væri ekki að öllu leyti byggð á traustum grunni. Var og vakin athygli á því að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrði nánast alltaf fær leið til og frá Seyðisfirði þótt vissulega yrði langt til Egilsstaða en leiðin þangað ef Fjarðarheiði væri ófær væri 76 km en milli Norðfjarðar og Egilsstaða væri hún 68 km þannig að aðeins munaði 8 km. Væri vandséð af hverju þörf til að komast til Egilsstaða væri miklu meiri fyrir Seyðisfirðinga en Norðfirðinga. Með göngum milli Norðfjarðar (þar sem sjúkrahús fjórðungsins er) og Seyðisfjarðar stýttist leiðin milli staðanna hins vegar úr 93 km í 30 km og milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar í 27 km. Ýmis ávinningur annar skapaðist með göngum milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar sem ekki fæst með Fjarðarheiðargöngum. Var þar nefnd hringtenging, sem gerði ferðir ferðamanna mun áhugaverðari, auknir möguleikar í samvinnu milli sveitarfélaganna, sem yrðu til að Mið austurland yrði að mestu eitt atvinnusvæði og Seyðisfjörður, Eskifjörður, Reyðarfjörður auk Neskaupstaðar færðust að mun nær hver öðrum auk þess sem vegalengdin milli Neskaupstaðar og Egilsstaða stýttist úr 68 km í 55 km (þegar Fjarðarheiði er fær) og ekki yrðu meira en 55 km milli stærstu þéttbýlisstaðanna á Mið austurlandi, auk þess sem heilsársleið milli Mjóafjarðar og annarra landshluta opnaðist. Alltaf yrði fær leið fyrir farþega ferjunnar Norrænu og annarra skemmtiferðaskipa og raunar oftast val milli Fjarðarheiðar og leiðarinnar um Norðfjörð inn á Hringveginn.

Nokkuð mikið þótti gert úr vetrarófærð miðað við þann fjölda daga sem annars vegar var alveg lokað og hins vegar lokað hluta úr degi síðustu fimm ár (2015 til 2019), þótt vissulega sé sjaldan alveg á færð að treysta yfir veturinn, sem skapar talsverða óvissu og óöryggi. Var bent á að fjöldi ökutækja sem farið hafa um heiðina að vetrinum (VDU) hefur ekki farið yfir 263 ökutæki öll árin 2015 til 2019, sem ekki getur talist ýkja mikil umferð.

Í hugleiðingum Samgöngufélagsins var bent á að í skoðanakönnun sem Gallup vann að beiðni þess á árinu 2020 meðal íbúa á Mið austurlandi hafi komið fram að flestir eða 42,4% íbúa svæðisins nefndu göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar sem vænlegastan fyrsta kost, 37,9% Fjarðarheiðargöng og 19,8% göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan upp á Hérað.

Í stuttu máli fólu hugleiðingarnar í sér að ekki væri fullnægjandi rökstuðningur fyrir þeirri afdrifaríku ákvörðun að leggja til að ráðist skyldi í gerð Fjarðarheiðarganga (13 km) sem fyrsta kost í stað þess að gera göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð (5,5 km) og þaðan upp á Hérað (9 km) eða sem teldist enn hagfelldari kostur göng milli Seyðisfjarðar og Mjófjarðar (5,5 km) og milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar (6,8 km).

II.

Áætlaður kostnaður við að fullgera Fjarðarheiðargöng ásmat aðliggjandi vegum er nú áætlaður 45.000 milljónir króna (45 milljarða króna, og er þó talsverð óvissa hvort sú áætlun standist þegar til kastanna kemur, sbr. t.d. hækkun kostnaðar frá áðurgerðum áætlunum við gerð Vaðlaheiðarganga.

Verður að telja hæpið að forsvaranlegt sé að ráðst í gerð mannvirkis sem þessa, sem raunar er áætlað að taki 7 ár að fullgera, eins og fjármálum ríkissjóðs er komið. Þótt brýnt verði að teljast fyrir samfélagið á Seyðisfirði að rjúfa vetrareinangrun staðarins og tryggja akleiðir sem fullnægja núgildandi kröfum er sem áður segir, a.m.k. til að byrja með, vel hægt að fara aðra leið en stystu leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða.

Rætt er um að fjármagna göngin að hluta með innheimtu veggjalda af þeim sem um þau fara og þá jafnvel horft til þess að leggja gjöld á umferð í öðrum veggöngum til að fjármagna þessa framkvæmd. Þessi hugmynd gengur tæpast upp þar sem tvenn fjölförnustu veggöng þjóðvegakerfisins, þ.e. Hvalfjarðargöng hafa þegar verið greidd upp með veggjöldum og gjaldtaka er nú þegar í Vaðlaheiðargöngum, sem rennur til kostnaða við gerð þeirra. Hæpið er að leggja gjald á umferð um Strákagöng, Múlagöng og göng undir Breiðadals- og Botnsheiðar þar sem um einbreið göng er að ræða að hluta til eða að öllu leyti og þau uppfylla um margt ekki kröfur dagsins í dag. Telst eðlilegt að þau verði færð að nútímkröfum áður en ráðist verður í gjaldtöku í þeim. Þá eru ekki eftir nema fimm göng sem teljast uppfylla kröfur, þ.e. Dýrafjarðargöng, Bolungarvíkurgöng, Héðinsfjarðargöng, Norðfjarðargöng og Fáskrúðsfjarðargöng. Sú umferð sem fer um þau stendur vart undir miklum tekjum og fæli þá jafnframt í sé þá „nýbreytni“ að greiða þyrfti sérstakt gjald fyrir akstur um hluta þjóðvegakerfis landsins án þess að eiga kost á annarri leið.

Í fjármálaáætlun fyrir árin 2023-2027 sem samþykkt var á Alþingi 14. júní 2022 sjá [hér](#) segir bls. 267, í kafla þar sem fjallað er um samgöngur og fjarskipti með undirstrikun undirritaðs:

„3. Mótud verður áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og stofnað opinbert félag um jarðgangagerð. Tilgangur félagsins er að hægt verði að framfylgja jarðgangaáætlun, þ.m.t. að fjárfesta í öryggi núverandi ganga og vinna að undirbúningi næstu ganga. Jarðgangaáætlun er hluti af samgönguáætlun sem lögð verður fyrir Alþingi á 153. löggjafarþingi. Yfir 15 ára tímabil jarðgangaáætlunar er stefnt að því að bein framlög til gangagerðar nemi um 25 ma.kr. og muni sú upphæð standa undir helmingi framkvæmdakostnaðar. Það sem upp á vantar muni koma úr gjaldtöku af umferð í jarðgöngum. Fyrstu göng áætlunarinnar eru Fjarðarheiðargöng.

<https://www.althingi.is/alttext/pdf/152/s/0735.pdf>

Ekkert liggur fyrir um úrfærslu þeirrar gjaldtöku sem hér er rædd né hver fjárhæð veggjalds verður. Líklegt þykir að flestir sem fari um göngin verði íbúar Seyðisfjarðar, en ekki er að sjá að nein eiginleg umferðarkönnun hafi verið gerð þar sem þetta er kannað með því að ræða við öikumenn/vegfarendur og viðhorf þeirra fegnið til þessarar gjaldtöku, sem án efa mun hafa hamlandi áhrif á umferð um göngin. Hæpið er að sú könnun sem gerð var og vísað er til í gögnum Vegagerðarinnar með greiningu á skráningarkerkjum ökutækja veiti eins nákvæmar upplýsingar og könnun sem fæli í sér að stöðva ökutæki og fá upplýsingar frá vegfarendum um búsetu, erindi, jafnvel viðhorf til ganganna o.fl. þegar um jafn risavaxið verkni og hér um ræðir er að tefla.

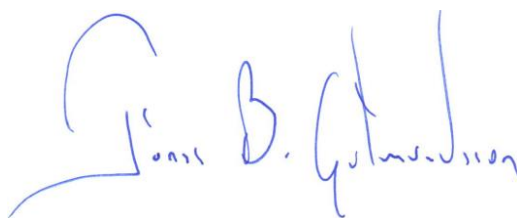
III.

Af framansögðu þykir mega ráða að forsendur fyrir gerð Fjarðarheiðarganga eru um margt byggðar á veikum grunni og ekki þykir forsvaranlegt að ráðast í útboð og framkvæmdir nema fyrir liggja með ótvíræðum hætti hvernig að gjalddtöku verði staðið, fjárhæð gjalds, tímalengd gjalddtöku og annað sem máli kann að skipta.

Ræða mætti fjölmörg fleiri atriði varðandi þessa áform um Fjarðarheiðargöng, væri t.d. fróðlegt að sjá hvað aukinn búnað þarf til að tryggja öryggi í göngum sem leiðir af hinni miklu lengd þeirra, en sem fram hefur komið eru þau tíundu lengstu veggöng í heimi, hvorki meira né minna.

Að öllu framansögðu sögðu verður að telja mun hyggilegra að ráðast þegar í undirbúning að gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar með þeim rökum sem rakin hafa verið, sem ef fljótlega verður hafist handa, ættu að geta orðið tilbúin fyrir umferð einu til tveimur árum fyrir en Fjarðarheiðargöng. Að gerð þeirra loknum mætti síðan kann hentugustu leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða.

F.h. Samgöngufélagsins



Jónas B. Guðmundsson
fyrirsvarsmaður

Hlekkir sem vísað er á:

Athugasemdir Samgöngufélagsins við drög að matsáætlun Fjarðarheiðarganga, 27. júlí 2020 og Skoðanakönnun um veggöng á Miðausturlandi, mars 2020, sjá hér:

<https://samgongur.is/midausturland/>

Skýrslan Seyðisfjarðargöng Valkostir og áhrif á Austurlandi, útgefin í júní 2019, sjá hér https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng_sk%C3%BDrsla.pdf

Fjármálaáætlun fyrir árin 2023-2027, sem samþykkt var á Alþingi 14. júní 2022, sjá hér <https://www.althingi.is/altext/pdf/152/s/0735.pdf> og hér

<https://www.althingi.is/thingstorf/thingmalalistar-eftir-thingum/ferill/?ltg=152&mnr=513>