



Hugleiðingar um gerð jarðganga á Miðausturlandi og forgangsröðun þeirra

Sent í samráðasgátt stjórnvalda á vefnum islands.is í tengslum við tillögu að svæðisskipulagi fyrir Austurland 2022-2044. Mál nr. 108/2022.

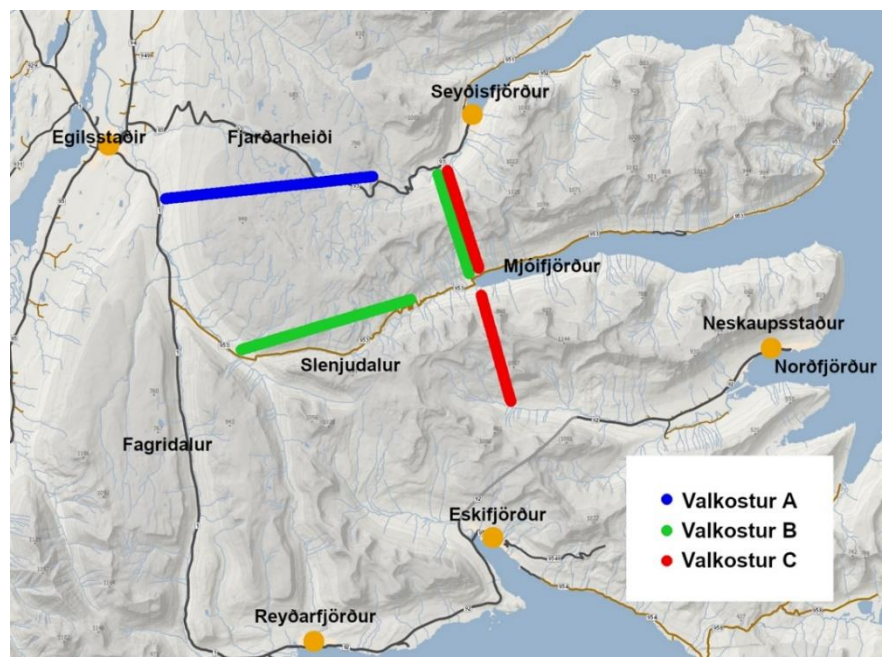
Ef fyrirbyggjandi áætlanir ganga eftir er áformað að gerð næstu jarðganga hérlendis, hinna 13,3 km löngu Fjarðarheiðarganga milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða, verði boðin út á allra næstu mánuðum. Þó er enn ekki ljóst hvernig verkið verður fjármagnað en áætlaður kostnaður við gerð ganganna og aðliggjandi vega er allt að 45 milljarðar króna og þá miðað við að ekkert óvænt komi upp á við framkvæmdina.

Til að greiða hluta kostnaðar við gerð og rekstur þessara ganga hafa komið fram tillögur um að leggja gjöld á væntanlega umferð um göngin sem og önnur jarðgöng hérlendis, gömul og ný. Er t.d. í fjármálaáætlun fyrir árin 2023-2027, sem samþykkt var á Alþingi vorið 2022 (sjá [hér](#)), miðað við að helmingur kostnaðar við gerð ganganna verði greiddur með tekjum af gjöldum fyrir afnot þessara ganga og annarra. Fyrir liggur að lítil sátt ríkir um gjaldtöku í þessari mynd og ljóst að fjárhæð gjalds á ferð hvers ökutækis þarf að vera rifleg til að þetta skili því sem þarf. Er því óvíst að þessi framkvæmd hafi í raun verið að fullu fjármögnuð.

Rök sem stjórnvöld hafa tilgreint fyrir gerð ganga undir Fjarðarheiði eru þau helst að þeim sé ætlað að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, en eina akleiðin milli Seyðisfjarðar og annarra hluta þjóðvegakerfisins sé um heiðina, sem hæst fer í 620 metra hæð og brattar brekkur séu beggja vegna heiðarinnar og í þeim krappar beygjur. Einnig segir að tilgangur framkvæmdarinnar sé að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Þá segir „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, tryggja greiðari samgöngur og bæta vegasamband, bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.“

Þess skal getið hér að með gerð þessara ganga styttest leiðin milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um 6 km eða úr 27 km í 21 km.

Vissulega eru framangreind rök góð og gild svo langt sem þau ná þótt þau séu



raunar mjög almennt orðuð og ljóst að vegurinn um Fjarðarheiði uppfyllir ekki þær kröfur sem gera má til helstu akleiða í dag og lengi hefur verið rætt jafnt á Alþingi sem annars staðar og að því stefnt að gera göng þessa leið. Þá fallast líklega flestir sem til þekkja á að rjúfa þurfi vetrareinangrun Seyðisfjarðar sem fyrst sem og styrkja byggð á Austurlandi öllu með gerð jarðganga en telja verður að gerð 13,3 km ganga undir Fjarðarheiði sé ekki vænlegasti kosturinn í þessum efnum út frá kostnaði og tiltölulega litlum ávinningi miðað við aðra kosti. Verður því vart sagt að framangreind rök séu mjög sannfærandi fyrir þessari miklu framkvæmd í ljósi þess að annar hagkvæmari kostur ætti að koma vel til álita a.m.k. sem fyrsta skref. Er þar um að ræða gerð tvennra ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð og mætti nota tímann sem gerð þeirra ganga tæki til að huga að því hvort Fjarðarheiðargöng eða hugsanlega um 9 km göng milli Mjóafjarðar og Héraðs henti betur (sjá kort á bls. 1).

Kostir við að ráðast fyrst í gerð tvennra ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð:

- Með göngum þá leið sem hér um ræðir opnast örugg og greið heilsársleið milli annars vegar Seyðisfjarðar og hins vegar þéttbýlisstaðanna Neskaupstaðar, Eskifjarðar og Reyðarfjarðar og hafnanna þar og áfram frá Reyðarfirði inn á Þjóðveg 1, Hringveginn. Ætti þessi leið að rjúfa að fullu og öllu vetrareinangrun Seyðisfjarðar og nýttast jafnt þeim sem þar búa eða dvelja sem og ferðamönnum þ.m.t. farþegum farþegaferjunnar Norrænu.

Vel er ljóst að með þessu verður ekki alla daga komist stystu leið milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar en miða verður við að það sé í sjálfu sér ekki tilgangurinn með gerð ganganna heldur fremur að komist verði milli Seyðisfjarðar og Þjóðvegakerfisins með sem öruggustum hætti. Er í þessu sambandi fróðlegt að sjá hversu oft hefur verið ófært vegna slæmrar færðar heilan dag eða hluta úr degi síðustur ár, sjá töflu hér til hægri, sem tekin er úr umhverfismatskýrslu fyrir Fjarðarheiðargöng.

Má sjá að í raun er langflesta daga hægt að komast á milli a.m.k. hluta úr degi.

- Með Fjarðarheiðargöngum styttist leiðin milli Seyðisfjarðar annars vegar og hins vegar Neskaupstaðar, Eskifjarðar og

Reyðarfjarðar um 12 km. Með þessum tvennum göngum styttist hún hins vegar um hvorki meira né minna en 63 km eða úr 93 km í 30 km milli Seyðisfjarðar og Neskaupstaðar og um 47 km, eða úr 74 km í 27 km, milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar. Milli Seyðisfjarðar og Reyðarfjarðar styttist leiðin um 15 km eða svipað og með Fjarðarheiðargöngum. Með þessum styttingum öllum um örugga heilsársleið ættu

Tafla 6.1 Fjöldi daga sem var lokað eða skert færi á Fjarðarheiði á árunum 2015-2020.

	3-6 tímar	6 - 12 tímar	>12 tímar	Samtals
2015	15	29	12	56
Lokað	5	6	6	17
Lokað og þungfært/þæfingur	6	15	6	27
Þungfært og/eða þæfingur	4	8		12
2016	9	19	14	42
Lokað	1	7	1	9
Lokað og þungfært/þæfingur	-	9	10	19
Þungfært og/eða þæfingur	8	3	3	14
2017	11	12	9	32
Lokað	1	7	2	10
Lokað og þungfært/þæfingur	-	4	6	10
Þungfært og/eða þæfingur	10	1	1	12
2018	13	21	8	42
Lokað	7	9	1	17
Lokað og þungfært/þæfingur	1	9	6	16
Þungfært og/eða þæfingur	10	3	1	14
2019	5	13	11	29
Lokað	2	3	4	9
Lokað og þungfært/þæfingur	-	4	7	11
Þungfært og/eða þæfingur	3	6	-	9
2020	10	11	19	40
Lokað	-	1	9	10
Lokað og þungfært/þæfingur	1	7	9	17
Þungfært og/eða þæfingur	9	3	1	13

að opnast fjölmargir möguleikar til aukinna samskipta, samvinnu og samstarfs milli þessara þéttbýlisstaða.

- Göng um Mjóafjörð fela í sér að með hringtengingu sem opin er flesta daga ársins styttist lengsta leið milli þéttbýlisstaðanna á Miðausturlandi úr 67 km niður í um 57 km (Egilsstaðir/Norðfjörður) og ætti að gera allt svæðið að einu vinnusóknar- og þjónustusvæði og mun auðveldara verður að eiga samskipti, samvinnu og sameining sveitarfélaganna Múlaþings og Fjarðabyggðar yrði raunhæfur kostur. Ætti þetta öllum öðrum framkvæmdum fremur að „styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.“

- Hringleið, sem yrði hrein viðbót við vegakerfið á Miðausturlandi, eykur fjölbreytni, ekki síst í ferðaþjónustu, og býður upp á fleiri möguleika til að fara á milli og skoða sig um án þess að þurfa að fara „fram og til baka“ á flesta staði og ætti að auðvelda almenningssamgöngur að mun.

- Mjóifjörður sem býr við mikla vetrareinangrun lendir í þjóðbraut og möguleikar á atvinnuuppbyggingu þar í fiskeldi ættu að aukast að mun ef vilji stendur til og spara mætti kostnað við ferjusiglingar þangað að vetrinum.

- Ef ákvörðun yrði tekin fljótlega mætti ljúka undirbúningi og gerð þessara ganga á fimm til sex árum en áætlaður tími sem fer í gerð Fjarðarheiðarganga eftir útboð er sjö ár eftir því sem fram hefur komið.

- Kostnaður við gerð þessara tvennra ganga og nauðsynlegra aðkomuvega, sem samtals sýnast verða 4 til 5 km, má áætla að sé allt að 5 til 10 milljörðum króna lægri en við væntanleg Fjarðarheiðargöng þótt ekki hafi tekist að afla nákvæmra gagna um það og munar um minna og jafnvel svo að vel gæti talist koma til greina að ráðst fremur í gerð þessara ganga en Fjarðarheiðarganga í ljósi lægri kostnaðar gegn því að fallið yrði frá hugmyndum um sérstök veggjöld til fjármögnunar þeirra.

- Haft skal í huga að þótt ekki sé tryggt að alltaf verði komist milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um Fjarðarheiði er leiðin opin og fær flesta daga ársins og á þeim tíma þegar umferð er mest. Með nýjum göngum um Mjóafjörð yrði til „varaleið“ milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða, sem vissulega yrði talsvert lengri en um Fjarðarheiði en þó aðeins 8 km lengri en núverandi leið milli Neskaupstaðar og Egilsstaða og ekki ljóst af hverju miklu brýnna er að hafa stutta leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða en Norðfjarðar og Egilsstaða.

- Þótt fyrir liggir að mest þjónustusókn sé til Egilsstaða frá öðrum þéttbýlisstöðum á Miðausturlandi er ýmsa þjónusta að fá t.d. í Neskaupstað, þar sem sjúkrahús fjórðungsins er og Verkmenntaskóli Austurlands. Langstærsti vinnustaður landshlutans, álver Fjarðaáls á Reyðarfirði verður í þægilegri fjarlægð frá Seyðisfirði og svo mætti lengi telja. Við gerð þessara ganga mundi síðan ýmis þjónusta og starfsemi án efa verða til eða færast um set.

Ein rök fyrir gerð Fjarðarheiðarganga er að með þeim sé tryggt að Seyðisfjörður verði hluti hringvegur um Miðausturland en ekki endastöð.

Að því er varðar Fjarðarheiðargöng getur verið krefjandi og einhæft að aka 13,3 km leið í jarðgöngum og það þótt ekið sé á heimiluðum hámarkshraða sem er 70 km á klst. En akstur 13,3 km miðað við jafnan 70 km/klst hraða tekur 11 og hálfu mínútu (11 mín og 24 sek.) sem telja verður nokkuð langan tíma í þessu sambandi.

Nefnt skal að milli Eskifjarðar og Egilsstaða þessa leið þyrfti að aka um fern jarðgöng, samtals 33 km, sem tæki um 30 mínútur í göngunum og síðan 9 km utan ganga. Með göngum milli Mjóafjarðar og Héraðs fækkaði göngunum þessa leið um ein og akleiðin í göngum væri um 24 km eða 9 km styttri en um Fjarðarheiðargöng og akstur inni í göngunum tæki rúmar 20 mínútur.

Það er því mikið álitæfni hvort „stærri“ gangahringur sé forsvaranlegur og sérstakt rannsóknarefni hvort það hafi svo slæm áhrif að Seyðisfjörður verði „endastöð“ en þaðan að mögulegum munna ganga milli Mjóafjarðar og Héraðs væru um 13 km, sem að vísu þýddi um 10 km lengri leið milli Héraðs og Seyðisfjarðar en um Fjarðarheiði.

Það er síðan óljóst hvort veginum um Fjarðarheiði verði áfram haldið opnum ef göng verða gerð undir heiðina. Það verður þó að teljast æskilegt a.m.k. þann tíma sem flestir ferðamenn sem sjá vilja landið eru á ferðinni. Má gera ráð fyrir að margir þeirra kysu fremur að fara hina stórbrotnu leið um Fjarðarheiði en um 13,3 km jarðgöng. Þetti fæli raunar í sér að hætt er við að fleiri færu fremur þessa leið til að komast undan greiðslu veggjalda ef til álagningar þeirra kemur en fara göngin. Þyrfti því að fá skýrt fram hvort veginum um Fjarðarheiði verður haldið opnum og þá hvort ekki þyrfti einnig að innheimta veggjöld fyrir akstur um hann. Í áætlunum stjórnvalda sýnist við það miðað að veginum um heiðina verði ekki haldið opnum alla leið. Ef hins vegar kemur ekki til þess að göng verði gerð undir Fjarðarheiði ætti að blasa við að veginum verði haldið opnum og í sem bestu standi.

Það skiptir ekki máli fyrir Austfirðinga eina hvaða ákvarðanir vera teknar varðandi gerð næstu jarðganga í fjórðungnum heldur alla vegfarendur, ekki síst þá sem e.t.v. þurfa að greiða gjald til að aka um önnur göng, og raunar þjóðarbúið allt þar sem um mikla fjárfestingu er að ræða. Þá getur þetta haft mikil áhrif á röðun framkvæmda við jarðgöng í næstu framtíð og alls óvíst hvort ráðist verði í frekari jarðgagnagerð á Austurlandi í bráð hvort heldur sem ráðist veður í gerð Fjarðarheiðarganga eða ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð og allir þéttbýlisstaðir á Miðausturlandi komnir í öruggt vegasamband við þjóðvegakerfið þótt ekki verði um hringtengingu að ræða ef Fjarðarheiðargöng verða ofan á.

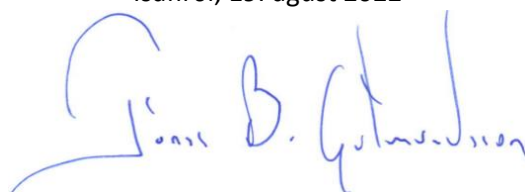
Eru sveitarfélögin á Austurland hvött til að íhuga þetta vel áður en ráðist verður í framkvæmdir. Skal sérstaklega nefnt að þótt einhverju kunni að hafa verið lofað í samskiptum þeirra þegar ákvarðanir um næstu göng hverju sinni voru teknar eru forsendur svo síbreytilegar að ekki verður horft framhjá þeim enda verði megintilgangi með mögulegum framkvæmdum náð eins og t.d. að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar þótt það verði ekki gert með Fjarðarheiðargöngum. Einnig telst eðlilegt að líta til afstöðu eða vilja íbúa hverju sinni og skal í því sambandi vakin sérstök athygli á skoðananakönnun sem Gallup vann fyrir Samgöngufélagið í mars 2020 meðal íbúa á Miðausturlandi um afstöðu til næstu vegganga. Þar kusu flestir að fyrst yrði ráðist í gerð þessara tvennra ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar. Sjá vef Samgöngufélagsins, www.samgongur.is, þar sem einnig er frekara efni frá Samgöngufélaginu um jarðgöng á Austurlandi að finna <https://samgongur.is/midausturland/>.

Þá skal þess loks getið að fljótlega er áformað að ráðast í gerð nýrrar könnunar um viðhorf þátttakenda innan og utan Austfjarða til þess hvaða göng á Miðausturlandi þeir telja rétt að ráðst í næst.

Virðingarfyllst,

f.h. Samgöngufélagsins

Ísafirði, 19. ágúst 2022



Jónas B. Guðmundsson
fyrirsvarsmaður