

Jarðgangaáætlun fyrir Vestfirði

Yfirlit um jarðgöng og aðrar samgöngubætur næstu áratuga

Hreinn Haraldsson

Apríl 2021

Efnisyfirlit	
1. Inngangur	3
2. Úttekt á viðfangsefni	3
3. Jarðgangaáætlanir 1987 og 2000.....	4
4. Samgönguáætlun 2020-2034.....	5
5. Framtíðarsýn í samgöngum á Vestfjörðum	6
a. Áherslur Fjórðungssambands Vestfirðinga	6
b. Vestfjarðaleiðin	8
6. Jarðgöng á Vestfjörðum	9
a. Núverandi staða	9
b. Brýn jarðgangaverkefni til 2050.....	9
7. Lýsing einstakra jarðgangakosta	10
a. Klettsháls	10
b. Kleifaheiði	10
c. Miklidalur	10
d. Hálfán	10
e. Dynjandisheiði (Kollagötugöng)	11
f. Dynjandisheiði (Dynjandisvogur-Geirþjófsfjörður)	11
g. Breikkun ganga undir Breiðadals- og Botnsheiði.....	11
h. Skutulsfjörður-Álftafjörður (Súðavíkurgöng)	12
8. Samfélagsleg áhrif.....	12
9. Forgangsröðun í jarðgangaáætlun á landsvísu	15
10. Um forgangsröðun jarðgangaframkvæmda á Vestfjörðum.....	16
11. Vega- og brúagerð.....	18
12. Samantekt	20
13. Fylgigögn	22

1. Inngangur

Á grunni samþykktar stjórnar Fjórðungssambands Vestfirðinga óskaði Aðalsteinn Óskarsson sviðsstjóri byggðapróunar hjá Vestfjarðastofu, við skýrsluhöfundur að taka að sér ráðgjöf og aðstoð við gerð samgöngu- og jarðgangaáætlunar fyrir Vestfirði snemma árs 2020. Verkefnið er unnið fyrir Fjórðungssamband Vestfirðinga með fjárhagslegum stuðningi Sóknaráætlunar Vestfjarða.

Höfundur hefur komið töluvert að gerð slíkra áætlana á landsvísu undanfarna áratugi. Hvatt hefur verið til þess að sveitarfélög og landshlutasamtök þeirra komi á framfæri óskum sínum og kröfum um úrbætur í samgöngumálum til framtíðar, sem síðan skuli hafa áhrif á stefnumótun og forgangsröðun framkvæmda í samgönguáætlunum Alþingis fyrir landið allt.

2. Úttekt á viðfangsefni

Því verður varla á móti mælt að við framkvæmdir í vegamálum á undanförunum áratugum hefur hlutur Vestfjarða verið fremur rýr og ljóst að sá landshluti rekur lestina þegar litið er til landsins alls. Þar kemur sjálfsagt margt til og má einkum nefna fámenni á stóru landsvæði og þar með tiltölulega litla umferð á einstökum vegum, og oft erfið landfræðileg skilyrði sem kalla á dýrar lausnir við einstök verkefni. Þótt inn á milli séu nú komnir uppbyggðir nútímavegir vantar enn þá góðar heilsárs tengingar milli byggða á mörgum stöðum, auk þess sem enn er víða ekið á gömlum og úreltum malarvegum. Vegakerfið í heild sinni er því ekki samkeppnishæft miðað við aðra landshluta og nær ekki að svara kröfum atvinnulífs og íbúa um eðlileg samskipti og hreyfanleika í nútíma samfélagi. Það er löngu þekkt að staðan í uppbyggingu vegasamgangna á hverju svæði hefur mikil áhrif á búsetuskilyrði og byggðapróun til langrar framtíðar.

Hér er um að ræða óviðandi stöðu því samgöngukerfið á Vestfjörðum þarf að mæta fyrirsjáanlegum vexti í atvinnulífi s.s. fiskeldi og ferðaþjónustu auk fjölgunar íbúa. Í nútíma vegakerfi sem tengir byggðarlög innan atvinnusvæða mega ekki vera torfærir fjallvegir og langir vegarkafar með malarslitlagi. Vestfirðingar hafa því skorað á stjórnvöld að horfa í fyllstu alvöru til Vestfjarða og ástandsins þar, og ljúka á næstu þremur áratugum við að útrýma öllum slíkum flöskuhálsum og byggja upp nútíma vegakerfi. Þar vegur þungt alvöru vinna við heildstæða jarðgangaáætlun til 2050.

Vestfjarðastofa vinnur nú með sveitarfélögunum við skýrslu um Innviðaáætlun Vestfjarða 2021-2050. Henni verður skipt í jarðgangaáætlun, samgönguáætlun, raforkuáætlun og fjarskiptaáætlun. Skýrslan sem hér liggur fyrir er ætluð sem grunnplagg í jarðgangaáætlun Innviðaáætlunarinnar.

3. Jarðgangaáætlanir 1987 og 2000

Árið 1981 var ákveðið að grafa jarðgöng um Ólafsfjarðarmúla og voru þau vígð 10 árum síðar. Mikið var rætt um jarðgöng á þessum árum og árið 1987 kom út „Skýrsla nefndar um Jarðgangaáætlun“ sem var fyrsta heildstæða áætlunin sem gerð var. Þar var áhersla lögð á að skoða hvaða fjallvegir kæmu í veg fyrir það að þéttbýlisstaðir gætu tengst vegakerfinu með fullnægjandi hætti nema með jarðgöngum. Nokkuð margir staðir voru kannaðir en niðurstöðurnar voru að byggðarlög þau sem tengdust um eftirtalda fjallvegi skyldu hafa forgang:

1. Ólafsfjarðarmúli (opnuð 1990)
2. Botnsheiði og Breiðadalsheiði (opnuð 1996)
3. Fjarðarheiði (ógrafin) og Oddsskarð (Norðfjarðargöng opnuð 2017).

Múlagöng voru opnuð árið 1990, göng undir Breiðadals- og Botnsheiðar voru opnuð árið 1996 og Norðfjarðargöng sem leystu Oddsskarð af hólmi voru opnuð 2017. Göng undir Fjarðarheiði eru ógrafin enn. Í skýrslunni var m.a. einnig fjallað um jarðgöng undir Hálfván, en þar var talið að hægt væri að leggja nothæfan veg, að minnsta kosti fyrst um sinn. Í þessari jarðgangaáætlun var sem sagt megin röksemdin við forgangsröðun framkvæmda sú að reyna að hafa áhrif á byggðapróun í landinu og lögð áhersla á jarðgöng þar sem snjóþungir fjallvegir gerðu vetrarsamgöngur erfiðar og byggðir einangruðust frá aðalvegum um lengri tíma vegna snjóþyngsla.

Alþingi ákvað 1999 að láta vinna nýja langtímaáætlun um gerð jarðganga á Íslandi. Áætlunin skyldi vera tvíþætt. Annars vegar yfirlitsáætlun, þar sem tekin væru með þau jarðgangaverkefni, sem verið höfðu til umræðu og skoðunar árin á undan, að viðbættum þeim verkefnum, sem Vegagerðin teldi koma til álitu, ef einhver væru. Verkefnin skyldu metin til kostnaðar og þeim gefnar „einkunnir“ fyrir þau atriði, sem upp voru talin í þingsályktuninni, svo og önnur þau atriði sem skipt gætu máli (t.d. umferðaröryggi). Þau atriði sem horfa skyldi til voru framkvæmdir sem rjúfa vetrareinangrun, koma í stað annarrar kostnaðarsamrar vegagerðar, stytta vegalengdir eða stækka atvinnusvæði. Hins vegar skyldi velja úr þessu safni verkefna þau verkefni, sem brýnust töldust og raða þeim í forgangsröð. Við valið skyldi haft í huga að heildarkostnaður valinna verkefna færi ekki fram úr 10 – 12 milljörðum kr. Vegagerðinni var falið þetta verkefni og skýrsla með tillögum gefin út í janúar árið 2000. Þar var lagt til að þeim jarðgöngum sem verið höfðu til skoðunar yrði skipt í tvo flokka:

1. *Fyrstu verkefni*
2. *Verkefni til síðari skoðunar*

“Þær tillögur sem hér eru lagðar fram byggjast að nokkru leyti á nýjum áherslum. Áður hefur við forgangsröðun jarðgangaframkvæmda verið litið á vetrareinangrun sem veigamesta atriðið. Hér má segja að meiri áhersla sé lögð á göng sem geta stækkað og styrkt byggðakjarna, ekki síst með styttingu vegalengda. Meginástæður þessarar viðhorfsbreytingar eru tvær.

Einn mikilvægra þátta til að sporna við stöðugri fólksfækkun á landsbyggðinni hlýtur að vera efling byggðakjarna sem eru það stórir, að þeir geta haldið uppi fjölbreyttu atvinnu-, mennta- og menningarlífi. Þá hefur komið í ljós, eins og fram kemur m.a. í könnunum sem kynntar eru í þessari skýrslu, að nýlegir, vel uppbyggðir fjallvegir geta í mörgum tilfellum tryggt góðar heilsárssamgöngur”.

Tillögur um fyrstu verkefni voru:

- Fáskrúðsfjarðargöng (opnuð 2005)
- Héðinsfjarðargöng (opnuð 2010)
- Dýrafjarðargöng (opnuð 2020).

Megin röksemdir fyrir valinu eru taldar upp við hvert verkefni (efling viðkomandi byggða með betri vegtengingum, leysa flöskuhálsa varanlega, stækka atvinnu- og þjónustusvæði mikilvægra byggðakjarna, stytta vegalengdir milli þéttbýlisstaða

Hins vegar var listi yfir 21 verkefni til síðari skoðunar. Það voru göng sem verið höfðu til umræðu á opinberum vettvangi, með mismikilli alvöru þó. Á Vestfjörðum voru þessi verkefni talin upp:

- Klettsháls
- Dynjandisheiði
- Óshlíð
- Ísafjörður – Súðavík
- Eyrarfjall í Djúpi
- Tröllatunguheiði

Eyrarfjall og Tröllatunguheiði hafa síðan verið leyst með nýjum vegum í stað jarðganga. Göng um Almannaskarð (1,3 km) skutust inn í röðina og voru opnuð 2005. Að öðru leyti hefur jarðgangaáætlunum 1987 og 2000 verið fylgt sl. 30 ár, þegar litið er til þeirra verkefna sem beinar tillögur voru um að ráðast skyldi í fyrst, og með tilliti til þess að næstu göng eiga að koma undir Fjarðarheiði með byrjun 2022. Til viðbótar hafa komið göng sem ekki voru á forræði ríkisins, Hvalfjarðargöng og Vaðlaheiðargöng.

Framangreind jarðgangaáætlun frá árinu 2000 hlýtur að teljast ágæt fyrirmynd fyrir nýja heildstæða áætlun til langs tíma, þar sem mörg verkefni eru tekin til skoðunar og framkvæmdum forgangsraðað með rökstuddum tillögum.

4. Samgönguáætlun 2020-2034

Það er mikilvægt að sérstök jarðgangaáætlun er nú sett fram sem hluti af Samgönguáætlun og að jarðgangaverkefni verði eftirleiðis samfelld á öllu áætlunartímabilinu. Í gildandi áætlun, sem var samþykkt af Alþingi 29. júní 2020, er þó í raun aðeins upptalning á jarðgangakostum sem komið hafa inn í umræðuna með mismunandi hætti en ekki heildstætt mat með rökstuddri

forgangsröðun í sérstakri skýrslu eins og rakið er í kaflanum hér á undan og unnið hefur verið eftir á undanförunum áratugum. Þó er nú boðað að stefnt sé að því að láta vinna heildstæða greiningu á jarðgangakostum á Íslandi, og meta þá með tilliti til fýsileika, kostnaðar og félagshagfræðilegs ábata. Stækkun atvinnu- og þjónustusvæða mikilvægra byggðakjarna með útrýmingu erfiðra fjallvega hlýtur þar að veða þungt.

Í samþykktri samgönguáætlun kemur fram að allt 15 ára áætlanatímabilið og einhver ár til viðbótar skuli eingöngu unnið við jarðgangaframkvæmdir á Mið austurlandi. Önnur göng kæmu þá ekki til framkvæmda fyrr en 2035-2040. Í upptalningu á verkefnum sem hafa verið í umræðu sem mögulegir jarðgangakostir eru göng milli Ísafjarðar og Súðavíkur þau einu sem nefnd eru á Vestfjörðum.

Í vinnu við gerð samgönguáætlunar 2020-2034 var lagt fram álit meirihluta samgöngu- og umhverfisnefndar 10. júní 2020. Nefndin tók undir nauðsyn þess að unnin verði heildstæð greining og mat á jarðgangakostum á Íslandi. Lögð var áhersla á að sköpuð verði tækifæri til að vinna að fleiri en einu jarðgangaverkefni samtímis, og bent á að gera þurfi jarðfræðirannsóknir, samfélagsgreiningar og ábatagreiningar sem nota megi við forgangsröðun verkefna. Nefndin telur þar upp nokkur verkefni sem mögulega kosti, fleiri en þá sem kynntir voru í greinargerð samgönguáætlunar. Á Vestfjörðum eru það auk ganga milli Ísafjarðar og Súðavíkur göng undir Kleifaheiði, Mikladal og Hálfán og breikkun Vestfjarðaganga. Allt eru þetta áhersluatriði Vestfirðinga. Leggja þarf áherslu á að öll þessi verkefni og fleiri til, eins og Klettsháls og Dynjandisheiði, verðin tekin með í heildstæða greiningu á jarðgangakostum á Íslandi og gerð nýrrar jarðgangaaætlunar.

5. Framtíðarsýn í samgöngum á Vestfjörðum

a. Áherslur Fjórðungssambands Vestfirðinga

Horft til Vestfjarða í heild þá hefur landshlutinn um rúmlega 30 ára skeið, glímt við samdrátt í efnahagslífi og stöðuga fækkun íbúa, auk áfalla vegna náttúruhamfara. Fækkun íbúa eftir sveitarfélögum er á bilinu 25 - 45 % og aldursamsetning hefur breyst verulega til hins verra. Sértek inngríp stjórnvalda hafa vissulega komið til á Vestfjörðum í gegnum árin til að mæta þessum vanda, en ekki af því afli sem stóriðjuverkefni hafa fengið og því ekki skilað eins miklum árangri og væntingar stóðu til. Telja verður, nú þegar ný sóknarfæri hafa komið fram að landshlutinn fái leiðréttingu sinna mála, en samt með minni inngrípum stjórnvalda en verið hafa.

Hér er vísað til þess að á síðustu fimm árum hefur loks hægt á neikvæðri byggðapróun á Vestfjörðum. Þannig er orðin viðsnúningur á sunnanverðum Vestfjörðum og verulegur bati á norðanverðum Vestfjörðum. Þáttur fiskeldis í þessari breytingu er þar einna stærstur en ferðaþjónusta, sjávarútvegur og iðnaður koma þar á eftir. Á Ströndum er hinsvegar áframhaldandi neikvæð þróun. Samdráttur í sauðfjárbúskap hefur þar veruleg áhrif til hins verra auk erfiðleika í sjávarútvegi. Í Reykhólahreppi var jákvæð íbúapróun á árunum fram til ársins 2019, en þessi þróun hefur nú gengið að hluta til baka og ekki hægt að tengja við einn ákveðin þátt umfram annan.

Uppbygging fiskeldis og ferðaþjónustu eru því megináhrifaþáttur í jákvæðri þróun samfélaga á Vestfjörðum. Framleiðsluverðmæti fyrir landið í heild var um 25 milljarðar árið 2019 og tæpir 30 milljarðar 2020. Má áætla að rúmur helmingur sé á Vestfjörðum. Meginþungi þessara framleiðslu hefur verið bundinn við Bíldudal með stórauknu álagi þungaflutninga á vegakerfi og höfn. Það er samt svo að þróunin gæti snúist til verri vegar á Vestfjörðum, sökum þess að hlutar stofnvegakerfisins, sem eru með malar slitlagi og sums staðar lélegu eða ónýtu bundnu slitlagi, eru orðnir flöskuhálsar og geta í engu mætt þeim kröfum sem atvinnulífið og samfélagið setja í dag. Samgönguáætlun þarf að taka mið af þessari stöðu og leggja fram aukið fjármagn þannig að ljúka megi nauðsynlegustu vegafframkvæmdum á næstu árum. Með þeim hætti ná stjórnvöld að sinna þörfum nýrra atvinnugreina og um leið ná að festa í sessi jákvæða byggðapróun án annarra beinna inngripa.

Staða þess hluta vegakerfisins á Vestfjörðum sem er 40 til 60 ára gamall er dapurlegt, afleiðing af uppsöfnuðum vanda af skorti á viðhaldi og endurbyggingu vega. Ráðherrar samgöngumála síðustu 10-20 ár hafa flestir eða allir nefnt sérstaklega að Vestfirðir hafi verið síðasti landshluti til að fá innspýtingu í endurbyggingu vegakerfisins, og nú sé komið að þeim.

Í kjölfar óveðurskafla í desember 2019 og snjóflóða á Flateyri og Súgandafirði í janúar 2020 skipaði ríkisstjórnin áttakshóp sem á að leggja fram tillögur um eflingu innviða í flutnings- og dreifikerfi raforku, fjarskiptum, samgöngum og byggðamálum til skemmri og lengri tíma. Eðlilegt og nauðsynlegt er að tengja tillögur þessa hóps við áherslur Vestfirðinga í samgöngumálum. Ofanflóðahætta er víða til staðar við vegi og þeim oft lokað þegar slík hætta vofir yfir, og því oft lokað á milli byggðakjarna um lengri tíma innan sama atvinnu- og þjónustusvæðis. Því fylgir ekki aðeins óhagræði heldur einnig neikvæð áhrif á rekstur fyrirtækja, áhætta fyrir íbúa sem þurfa á heilbrigðisþjónustu að halda og mikil hætta á að ekki náist í bjargir ef vá, eins og snjóflóð, brestur á við byggðakjarna eða aðra staði. Í einhverjum tilfellum kallar þetta á bættar ofanflóðavarnir, en í öðrum tilfellum verður ekki viðunandi öryggi tryggt nema með tilkomu jarðganga.

Auk áherslu á jarðgöng í stað fjallvega leggur Fjórðungssambandið áherslu á lagningu bundins slitlags á malarvegi, eins og síðar verður rakið. Ekki síst er þörf á að gera sérstaka áætlun um lagningu slitlags á svonefnda Vestfjarðaleið, sem vonir standa að verði spennandi ferðamannaleið og aðdráttarafl fyrir komu ferðamanna á Vestfirði.

b. Vestfjarðaleiðin

Ferðaþjónustan á Vestfjörðum hefur talað fyrir og unnið að því að Vestfjarðahringurinn sem verður til við gerð Dýrafjarðarganga og endurbættum vegi yfir Dynjandiheiði, verði skilgreindur sem ferðamannaleið. Ferðamannaleiðin hefur fengið nafnið Vestfjarðaleiðin og er með henni verið að skapa nýtt aðdráttarafl fyrir Vestfirði og Ísland sem byggir á upplifun og afþreyingu, stuðla að lengingu ferðamannatímabilsins og auka þannig arðbærni ferðaþjónustunnar á svæðinu. Vestfjarðaleiðin snýst ekki um að keyra Vestfjarðahring á sem skemmstum tíma, heldur að stoppa, njóta og upplifa. Þá er horft til þess að tengja vestfirskan mat og matarupplifun inn í ferðalagið.

Vestfjarðaleiðin er ferðamannaleið sem er um 950 km löng og liggur um átta sveitarfélög á Vestfjörðum og Dalabyggð á Vesturlandi. Lagt er upp með að Vestfjarðaleiðin verði aðdráttarafl fyrir svæðið allt árið um kring en fyrsti áfangi þess var opnun Dýrafjarðarganga, og í framhaldi af því er hafin vinna við heilsársveg um Dynjandiheiði. Vestfjarðaleiðin var formlega opnuð samhliða Dýrafjarðargöngum, haustið 2020.

Það er ljóst að ef vel tekst til mun Vestfjarðaleiðin efla ferðaþjónustu á Vestfjörðum og byggja undir að sú atvinnugrein verði sú stóra og nauðsynlega stoð atvinnulífsins sem hún hefur þegar orðið víða annars staðar á landinu. Til að svo megi verða er grundvallar forsenda að uppbyggingu vegakerfisins sem leiðin þræðir verði hraðað, og þeim flöskuhálsum sem nú eru til staðar verði rutt úr vegi. Þar er fyrst og fremst verið að vísa til fjallvega og vega með malarslitlagi. Sú krafa fellur reyndar alveg að sömu áherslum og settar eru fram um bættar tengingar milli byggðarlaga á Vestfjörðum til eflingar atvinnulífs almennt og til almennrar hagsældar íbúa á svæðinu.



Mynd: Vestfjarðarleiðin

6. Jarðgöng á Vestfjörðum

a. Núverandi staða

Fyrstu veggöng á Íslandi voru grafin haustið 1948 í gegnum Arnardalshamar á leiðinni milli Ísafjarðar og Súðavíkur, 30 metra löng göng í gegnum breiðan og harðan berggang. Þau voru víkkuð árið 1995 yfir í tvíbreitt þversnið.

Í samræmi við tillögur í Jarðgangaáætlun frá 1987 var ráðist í gerð jarðganga undir Breiðadals- og Botnsheiði eftir að vinnu lauk við gerð Múlaganga milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar. Það var samkvæmt þeirri stefnu í áætluninni að tengja með jarðgöngum í stað fjallvega þá þéttbýlisstaði á landinu sem ekki væri hægt að tengja vegakerfi landsins á viðunandi hátt með opnum vegi. Vinna við göngin hófst 1991 og þau voru opnuð fyrir umferð árið 1996. Göngin eru alls um 9,1 km á lengd. Þessi göng hafa gjörbreytt samskiptum íbúa á svæðinu og má fullyrða að tilkoma þeirra hafi eflt byggðina á norðanverðum Vestfjörðum svo um munaði. Vetrareinangrun byggðarlaga sitt hvoru megin heiðanna var rofin og öryggi íbúa og vegfarenda jókst verulega, ekki síst vegna öruggari heilsárstenginga smærri staða við stærsta byggðakjarnann Ísafjörð.

Vegurinn um Hrafnseyrarheiði á milli Barðastrandarsýslu og Ísafjarðarsýslu hefur aldrei verið heilsársvegur og var ófær vegna snjóá stóran hluta vetrar og snjóflóðahætta var þar mikil, auk þess sem hann var óviðunandi frá vegtæknilegu sjónarmiði og af öryggisástæðum. Rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar undir heiðina hófust fyrir tæpum 30 árum, og tillögur um framkvæmdir voru lagðar fram í Jarðgangaáætlun 2000 eða fyrir 20 árum. Lokaákvörðun um að ráðast í gangagerðina var tekin 2016 og framkvæmdir hófust árið 2017 og þeim lauk og göngin opnuð fyrir umferð haustið 2020. Jarðgöngin eru um 5,6 km í bergi og lengd vegskála um 300 m, þannig að heildarlengd ganganna eru tæpir 6 km. Með göngunum er rutt úr vegi stærstu hindruninni við að koma á heilsárs samgöngum milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða. Vestfjarðavegur styttest um 27,4 km með tilkomu ganganna og leiðin milli Patreksfjarðar og Ísafjarðar er nú 146 km en var áður um 450 km á vetrum. Áhrif Dýrafjarðarganga á atvinnulíf og samfélög hafa þegar komið fram og horft til framtíðar munu þau aukast, ekki síst á nýjar atvinnugreinar svo sem laxeldi, og fyrir ferðaþjónustuna.

b. Brýn jarðgangaverkefni til 2050

Fjórðungssamband Vestfirðinga hefur ákveðið að gera Innviðaskýrslu fyrir Vestfirði, þ.á.m. fyrir jarðgöng. Sú skýrsla sem hér liggur fyrir er hugsuð sem innlegg í þá vinnu. Það er áhersla á að á næstu 30 árum eða fyrir 2050 verði komin jarðgöng í stað helstu fjallvega á milli byggðakjarna á sama þjónustusvæði í fjórðungnum. Til lengri framtíðar litið er um eftirtalin verkefni að ræða, talið frá suðri til norðurs:

- Klettsháls
- Kleifaheiði
- Miklidalur
- Hálfván
- Dynjandisheiði (Kollagötugöng)
- Dynjandisheiði (Dynjandisvogur-Geirþjófsfjörður)

- Breikkun ganga undir Breiðadals- og Botnsheiði
- Skutulsfjörður-Álftafjörður

Gerð verður grein fyrir einstökum verkefnum hér á eftir, og einnig verður hugað að forgangs röðun þessara jarðgangakosta síðar í skýrslunni.

7. Lýsing einstakra jarðgangakosta

a. Klettsháls

Nýr vegur um Klettsháls var opnaður árið 2002. Hann hefur reynst vel og gjörbreytti samgöngum miðað við það sem áður var. Vegurinn er hins vegar oft erfiður í vetrarfærð og lokast stundum vegna snjóa. Það gerist þó fyrst og fremst á fremur stuttum kafla, 200-300 metra löngum sneiðingi upp að svonefndum Gunnsteini. Auk þess getur verið mikil veðurhæð á hálsinum og lokar fyrir umferð eins og fleiri fjallvegum. Leiðin milli Patreksfjarðar og Reykjavíkur verður sífellt mikilvægari vegna uppbyggingar fiskeldis á sunnanverðum Vestfjörðum og ófærð á Klettshálsi veldur þar nokkuð oft vandræðum. Rætt hefur verið um að lagfæringar á núverandi vegi og betri vetrarþjónusta gætu stórbætt samgöngur að vetri. Aðstæður til jarðgangagerðar hafa lítt verið skoðaðar en í Jarðgangaáætlun 2000 var miðað við að göng yrðu 3,8 km á lengd og stytting Vestfjarðavegar yrði um 4 km.

b. Kleifaheiði

Ekki hefur mikið verið hugað að jarðgangagerð undir Kleifaheiði. Í fljótu bragði virðist vænlegast að skoða gangaleið á svipuðum slóðum og núverandi vegur liggur, en það myndi þýða um -6 km löng göng. Aðrir kostir yrðu jafn langir eða lengri.

c. Miklidalur

Göng undir Mikladal hafa ekki verið könnuð af neinni alvöru, og aðeins skoðuð á kortum. Hæð á fjallveginum yfir Mikladal er 369 m y.s. sem er töluvert lægra en yfir Hálfán. Stystu göng yrðu um 3 km á lengd og vegur lækkar þá aðeins um ca 100 m í hæð og vegalengd styttist ekki. Ávinningurinn yrði því ekki mikill, en myndi samt bæta töluvert vetrarsamgöngur þarna á milli flest ár. Göng sem myndu lækka veginn meira að einhverju marki yrðu töluvert mikið lengri.

d. Hálfán

Vegurinn um Hálfán liggur mest í 500 m y.s. og er því með hæstu fjallvegum á svæðinu. Auk þess er hann með bröttum brekkum. Þar er veðrasamt en ekki mjög snjóþungt nema í snjóþyngstu árum. Þó eru lokanir nokkuð tíðar, hluta úr degi eða allan daginn. Vegurinn liggur milli Tálknafjarðar og Bíldudals og er um 18 km langur. Vegna erfiðrar vetrarfærðar eru samgöngur svo ótryggar að varla er hægt að líta svo á að byggðakjarnarnir tilheyri sama þjónustusvæði.

Í Jarðgangaskýrslu 1986 var nefnt að miðað við jarðgöng í 200 m y.s. yrðu þau um 5,6 km á lengd. Aðstæður hafa lítið eða ekkert verið kannaðar, en líklegt að eftir nánari skoðun yrði reiknað með lengri göngum, að lágmarki 6 km. Einnig væri unnt að kanna aðra möguleika eins og úr botni Tálknafjarðar að Bíldudalsvegi við Dufansdal, en það yrðu enn lengri göng.

e. Dynjandisheiði (Kollagötugöng)

Vegurinn um Dynjandisheiði liggur lengi í mikill hæð, mest í um 500 m y.s. á tveimur stöðum. Á sínum tíma var skoðað lauslega að gera jarðgöng undir heiðina en þau yrðu mjög löng, um eða yfir 12 km. Frá því var horfið og ákveðið þess í stað að byggja upp opinn veg á svipuðum stað og núverandi vegur, og miða við að unnt verði að halda honum opnum allt árið með góðri vetrarþjónustu.

Við hönnun vegarins um Dynjandisheiði voru lagðar fram hugmyndir um jarðgöng undir háfjallið milli Trostanfjarðar og Geirþjófsfjarðar og lækka þar með veginn úr 500 m y.s. í 360-430 m y.s. Göngin myndu vafalaust létta akstur yfir heiðina að vetri og auðvelda vetrarþjónustuna. Þau yrðu 2,6 km löng.

f. Dynjandisheiði (Dynjandisvogur-Geirþjófsfjörður)

Einnig væri unnt að gera göng undir hina eiginlegu Dynjandisheiði, á milli Geirþjófsfjarðar og Dynjandisvogs. Munni gæti verið í 230 m y.s. inn af Geirþjófsfirði og 10 m y.s. í Dynjandisvogi. Slík göng yrðu um 5,2 km á lengd, með 4% halla. Leiðin um heiðina myndi styttest um 10 km.

g. Breikkun ganga undir Breiðadals- og Botnsheiði

Jarðgöng undir Breiðadals- og Botnsheiði voru opnuð 1996. Þau skiptast í þrjá leggi með gatnamótum undir heiðinni. Tungudalsleggur er tvíbreiður og 2,1 km á lengd, Breiðadalsleggur er einbreiður 4,1 km langur og Botnsdalsleggur er einbreiður, 2,9 km á lengd.

Miðað hefur verið við að einbreið jarðgöng geti annað um 1000 bíla umferð á dag að meðaltali yfir árið. Umferðin um Breiðadalslegginn er í dag rúmum 500 bílar á dag en mun minni um Botnsdalslegg. Með árlegri umferðaraukningu og þeirri viðbót sem reikna má með nú eftir opnun Dýrafjarðarganga er ljóst að koma mun að því að einbreiði Breiðadalsleggurinn verði flöskuháls í vegakerfinu, þótt það sé ekki svo í dag. Á sumrin er umferðin nú tæplega 800 bílar á dag og gangi væntingar um aukinn ferðamannafjölda á Vestfjörðum eftir, má reikna með að hún nái 1000 bílum innan fárra ára. Þótt viðmiðunarmörkin 1000 bílar miðist við meðalumferð á dag á árinu en ekki sumarumferð má reikna með auknum töfum á annatíma á sumrin, sem jafnvel kallar á umferðarstýringu eins og notuð hefur verið í Múlagöngum á undanförunum árum.

Ekki er ólíklegt að ráðast verði í breikkun á Breiðadalsleggnum innan 10-20 ára. Reiknað hefur verið með að breikkun geti kostað um 60% af kostnaði við jafn löng ný jarðgöng.

h. Skutulsfjörður-Álftafjörður (Súðavíkurgöng)

Eftir að jarðgöng höfðu verið sprengd gegnum Arnarneshamar 1948 opnaðist vegur milli Ísafjarðar og Súðvíkur ári síðar. Á veginn hafa alla tíð fallið snjóflóð á vetrum, einkum á tæplega 3 km kafla innarlega á Súðavíkurhlíð, og þar er einnig stundum grjóthrun á heldur lengri kafla. Einnig falla snjóflóð á Kirkjubólshlíð í Skutulsfirði, en þau eru mun færri. Snjóflóðum sem loka veginum hefur fækkað töluvert á síðustu árum, m.a. vegna endurbóta með breikkun rása ofan vegar. Þau eru þó sífelld ógn við öryggi vegfarenda að vetri til.

Töluvert af fólki er í daglegri vinnusókn á milli Súðavíkur og Ísafjarðar og Bolungarvíkur og mun sú umferð aukast með uppbyggingu á vinnslu kalkþörungna við Langeyri. Auk þess sækja íbúar í Súðavík ýmsa þjónustu eins og heilbrigðisþjónustu til Ísafjarðar. Vöruflutningar til og frá Ísafirði fara að mestu fram um veginn um Ísafjarðardjúp að vetri til og þar með um Súðavíkurhlíðina. Aukin samvinna sveitarfélaga á norðanverðum Vestfjörðum og stækkun atvinnu- og þjónustusvæðis myndi einnig kalla á úrbætur á samgöngum um þennan veg vegna ofanflóðahættu.

Skóðaðir hafa verið ýmsir valkostir við að bæta öryggi á veginum milli Ísafjarðar og Súðavíkur, einkum gerð jarðganga en einnig smíði vegskála við hættulegustu snjóflóðagilin. Nokkrar jarðgangaleiðir hafa verið kannaðar. Helst hefur verið rætt um 6,8 km löng göng en styttri kostur, 2,7 km um Súðavíkurhlíð, hefur einnig verið skoðaður. Ekki liggja fyrir tillögur um fýsilegasta kostinn sem yrði einnig að skoða í samhengi við aðkallandi endurbætur á flutningskerfi raforku og ljósleiðara milli Skutulsfjarðar og Álftafjarðar. Í tillögu að samgönguáætlun 2020-2034 eru göngin talin upp sem eitt af þeim verkefnum á landinu sem hafa verið til umræðu sem mögulegir kostir. Fyrstu athuganir á aðstæðum til jarðgangagerðar hafa þegar farið fram, m.a. með borunum á líklegum munnasvæðum.

8. Samfélagsleg áhrif

Það er almennt viðurkennt að samgöngubætur geti haft veruleg áhrif á byggðapróun með þéttari tengslum milli byggðarlaga, og í stefnumótun stjórnvalda hefur lengi verið lögð áhersla á stækkun atvinnu- og þjónustusvæða með bættum samgöngum. Til að snúa við þeirri neikvæðu þróun byggðarinnar á Vestfjörðum sem var viðvarandi um langan tíma og styðja myndarlega við þau sóknarfæri sem nú hafa skapast og lýst er að framan, er nauðsynlegt að fylgja því eftir með stórtækum úrbótum í samgöngumálum. Er þar einkum horft til jarðgangagerðar, endurbyggingar úreltra hluta vegakerfisins og lagningu bundins slitlags á mikilvægustu malarvegina.

Bygging samgöngumannvirkja og endurbætur á samgöngukerfi eru aðgerðir sem eiga að hafa bein áhrif á samfélagið, ýmist í efnahagslegu eða félagslegu tilliti. Það er ekki einfalt að meta fyrirfram hver eða hversu mikil þessi áhrif verða, þótt yfirleitt sé vísað til þeirra beint eða óbeint þegar ákvarðanir eru teknar um einstakar framkvæmdir. Þó hafa verið þróaðar matsaðferðir sem unnt er að styðjast við þegar félagsleg og hagræn áhrif fyrirhugaðra samgöngubóta á vegakerfinu eru metin. Niðurstöður út slíku mati er unnt að nota við forgangsröðun og ákvarðanir varðandi vegaframkvæmdir í landinu eða einstökum landshlutum.

Í þróuðum ríkjum er alls staðar litið á virkt samgöngukerfi sem eina af grundvallarforsendum fyrir hagvexti og mikilvægan þátt í öfluglu atvinnulífi og þjóðlífi. Gott samgöngukerfi hefur af mörgum verið talið til lífsgæða fólks og hreyfanleiki hefur bein áhrif á búsetu, atvinnu, ferðalög og frítíma og margt fleira og er þannig einn af grundvallarþáttum nútímasamfélags.

Samgöngukerfi landsins er umfangsmikið. Sumir hlutar þess eru mikilvægir á landsvísu og þjóna landinu í heild, en aðrir þjóna meira staðbundnum hagsmunum. Á síðustu áratugum hefur búseta einkennst af tilflutningi til höfuðborgarsvæðisins, þar sem nú búa um 65% þjóðarinnar. Almennst hefur verið pólitískur vilji til að styrkja landsbyggðina varðandi búsetuþróun og atvinnu, og í því samhengi hefur samgöngukerfið stóru hlutverki að gegna. Fjölmargir hafa bent á að samgöngubætur séu forsenda fyrir annarri þróun og mun vænlegri fyrir byggðaðróun heldur en margar aðrar aðgerðir. Öllum eru ljósar þær gífurlegu framfarir sem orðið hafa á vegakerfinu síðustu fjóra áratugina, með lagningu bundins slitlags, styttingu leiða, jarðgöngum, endurbyggingu fjallvega og fleiru. Þessar aðgerðir hafa haft marktæk áhrif á þróun samfélagsins. Sumt af því er mælanlegt, annað ekki.

Við úttekt sem gerð var á áhrifum af gerð Vestfjarðaganga fyrir um 20 árum kom meðal annars í ljós, að erfitt væri að meta áhrif ganganna á fjárhagslega afkomu einstaka fyrirtækja á svæðinu. Hins vegar voru allir stjórnendur sammála um að nýir möguleikar á betri og stöðugri þjónustu skiptu fyrirtækin ekki síður máli, sem í sjálfu sér skilar auknum viðskiptum og tryggari rekstri. Skoðanakönnun meðal almennings sýndi að félagsleg atriði skiptu mun meira máli en fjárhagsleg. Aukin gæði í skólustarfi og heilbrigðisþjónustu, löggæslu og ekki síst í menningar- og félagslegum samskiptum, sem gjörbreyttust með tilkomu ganganna, voru efst í huga íbúanna. Frelsistilfinningin við að vita einfaldlega að hægt væri undirbúningslaust að skreppa í heimsókn í næstu þéttbýli hvenær sem er á tiltölulega skömmum tíma breytti hreinlega viðhorfi margra til búsetu á svæðinu. Þetta lýsir á margan hátt áhrifum samgöngubóta á samfélag og byggð.

Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri hefur unnið viðamikil verkefni þar sem lagt var mat á félagsleg, efnahagsleg og menningarleg áhrif Héðinsfjarðarganga á samfélögin á norðanverðum Tröllaskaga. Hugað var að helstu jákvæðu og neikvæðu áhrifum ganganna á umferð, mannfjöldaþróun, vinnumarkað og atvinnulíf, starfsemi ríkis og sveitarfélaga og fleira. Niðurstöður varðandi skammtímaáhrif sýndu að umferð jókst umfram spár, talsverð vinnusókn hófst milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar og mikill meirihluti íbúanna sækir verslun, þjónustu, viðburði eða félagsstarf milli kjarnanna. Efnahagslíf í Fjallabyggð hefur eflst og aukin ánægja er með vöruverð og fjölbreytni í verslun. Siglufjörður er orðinn hluti ferðamannasvæðis Eyjafjarðar og áfangastaður ferðamanna milli Akureyrar og höfuðborgarsvæðisins. Talsverð hagræðing hefur orðið hjá ríki og sveitarfélagi og aukin ánægja er með menntunartækifæri. Fólki hefur fjölgað á Siglufirði en ekki í Ólafsfirði. Yngri konum, börnum og erlendum ríkisborgurum hefur fjölgað og yngri fólk er tilbúnara til að búa áfram í Fjallabyggð. Langtímaáhrif Héðinsfjarðarganganna koma hins vegar ekki í ljós fyrr en á næstu áratugum.

Það er ekki alltaf hægt að leggja eingöngu mælistiku arðseminnar á einstök verkefni í uppbyggingu og endurbótum á samgöngukerfinu, þótt hún eigi ætíð að vera einn af þeim þáttum sem hafðir eru til hliðsjónar. Samfélagsleg atriði og byggðapróun eiga ekki síður rétt á sér við mat og forgangsröðun framkvæmda. Meðan allt var meira og minna ógert á vegakerfinu fyrir fjórum til fimm áratugum eða svo, var að miklu leyti stuðst við arðsemisreikninga þegar verkefni voru borin saman innbyrðis og þeim raðað í tíma.

Í upphafi nýrrar aldar var meira farið að horfa til þess að leysa staðbundin og oft dýrari vandamál og þröskulda á vegakerfinu, ásamt því að efla atvinnu- og þjónustusvæði. Segja má að þetta hafi breyst með samþykkt langtímaáætlunar í vegagerð árið 1998, þegar Alþingi tók ákvörðun um að skilgreina framkvæmdamarkmið og síðan verkefni sem falla að þeim. Helstu ástæður þessara áherslubreytinga voru af samfélagslegum toga. Auknar kröfur um að leysa frumþarfir byggðalaga, þ.e. að tengja öll stærri þéttbýli landsins með heilsársvegi með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi, nauðsyn aukinnar samvinnu og samnýtingar milli byggðalaga, vaxandi ferðapjónusta og þörfin á auknu umferðaröryggi voru allt atriði sem voru nefnd sem forsendur fyrir breytingum á vali verkefna, röðun þeirra og úthlutun fjármagns. Arðsemin fékk einfaldlega minna vægi.

Í maí 2019 gaf Vestfjarðastofa út ritið „*Krossgötur - Sviðsmyndir um mögulega þróun atvinnu- og mannlífs á Vestfjörðum árið 2035*“. Ritið er afrakstur sviðsmyndavinnu fyrir Vestfirði sem er miðað við að nýtist til að búa svæðið undir framtíðina, hjálpa til við mótun stefnu, gerð skipulags og við markaðssetningu svæðisins, hvort sem er til búsetu eða ferðalaga. Fyrirsjáanlegar eru breytingar á samgöngum, tækni, fjarskiptum og atvinnulífi sem hafa munu mikil áhrif á þróun byggðar. Óhætt er að segja að atvinnu- og mannlíf á Vestfjörðum standi á vissum tímamótum í dag því í sjónmáli er bylting í samgöngum svæðisins sem hófst með opnun Dýrafjarðarganga haustið 2020 og með gerð nýrra vega um Gufudalssveit og Dynjandisheiði sem eru á samgönguáætlun og framkvæmdir þegar hafnar við. Enn er þó óvissa um að innviðauppbýgging á sviði samgangna verði nægilega hröð til að þróun byggðar og búsetu á svæðinu verði eins jákvæð og vonir standa til, og markmið í atvinnumálum og þróun samfélagsins náist á komandi árum og áratugum.

Æskilegt væri að fara í ítarlegri vinnu við gerð sviðsmynda fyrir mismunandi framfarir í samgöngumálum svæðisins og hraða þeirra. Ekki síst þarf að meta samfélagsleg áhrif einstakra stærri framkvæmda eins og jarðganga, og hvaða áhrif það hefði á þróun samfélagsins á Vestfjörðum eða einstakra svæða ef þær komast ekki í gagnið fyrr en seint og um síðir. Í slíkri úttekt þarf að bera saman ólíka valkosti og framkvæmdaröð og skoða helstu áhrifaþætti eins og öryggi, atvinnumál, heilbrigðismál, menntamál og félagsmál, verslun og þjónustu, samstarf sveitarfélaga og fleira. Verkefnið þyrfti að vinna í samráði við fulltrúa úr samfélaginu á Vestfjörðum, sveitarstjórnir, Fjórðungssamband, fulltrúa atvinnulífs og fleiri.

Félagshagfræðilegri greiningu (socio-economic analysis) hefur lengi verið beitt erlendis og hún hefur á síðustu árum verið innleidd hérlendis. Slík greining metur kostnað og ábata verkefnis, og lýsir þeim áhrifum sem ólíkir aðilar verða fyrir, svo sem notendur, yfirvöld, afmörkuð svæði og samfélagið í heild, helstu ferðamátar og umhverfið. Samfélagsleg áhrif

eru m.a. skoðuð með hliðsjón af atvinnu og atvinnutækifærum, möguleikum til menntunar, heilsu og öryggi, aðgengi að þjónustu, menningu, afþreyingu og fjölskyldu og félagslífi. Aðferðafræði félagshagfræðilegrar greiningar ætti þannig að henta vel til að lýsa áhrifum einstakra jarðgangaframkvæmda á Vestfjörðum á þróun samfélagsins í heild og einstakra atvinnu- og þjónustusvæða. Niðurstöður greiningarinnar ættu síðan að nýtast við forgangsröðun valkosta við uppbyggingu samgönguinnviða til framtíðar.

Fróðlegt í þessu samhengi er að sjá niðurstöður nýrrar könnunar á vegum Vestfjarðastofu á viðhorfum íbúa svæðisins til núverandi samgangna á svæðinu og helstu áhyggjuefni. Þar kemur skýrt fram að mjög margir veigra sér við að fara á milli byggðarlaga að vetri til vegna fjallvega og vetrarþjónustu, óþægindi og kvíði lýsa sér hjá mjög mörgum, mismikið eftir því hvaða fjallvegur á í hlut. Mjög margir telja að með bættem samgöngum myndi aðgangur að heilbrigðisþjónustu, verslun og þjónustu stórbatna, Atvinnutækifæri séu fábreytt vegna lélegra samgangna, vinnusókn út fyrir eigið byggðarlag myndi aukast og um 90% telja að bættar samgöngur séu forsenda fjölgunar íbúa á Vestfjörðum. Fjallvegir á milli byggðarlaga og umferð um þá að vetri til er það sem stendur Vestfirðingum mest fyrir þrífum varðandi samgöngur nú á tímum.

9. Forgangsröðun í jarðgangaaætlun á landsvísu

Eins og fram kom í kafla 4 um samgönguáætlun 2020-2034 er það mikilvægt að sérstök jarðgangaaætlun er nú sett fram sem hluti af Samgönguáætlun og að jarðgangaverkefni verði eftirleiðis samfelld á öllu áætlunartímabilinu. Í áætluninni er þó hvorki heildstætt mat né rökstudd forgangsröðun um einstakar framkvæmdir, heldur eingöngu upptalning á nokkrum jarðgangakostum sem hafa verið í umræðunni mislengi og sumir fyrst á síðustu árum. En boðað er að stefnt sé að því að láta vinna heildstæða greiningu á jarðgangakostum á Íslandi, og meta þá með tilliti til fýsileika, kostnaðar og félagshagfræðilegs ábata. Fjórðungssamband Vestfirðinga hefur áður skorað á stjórnvöld að láta vinna slíka heildstæða jarðgangaaætlun á landsvísu. Þar sem jarðgangaframkvæmdum í landinu verði forgangsráðað.

Ekki eru í þessari áætlun til 15 ára neinar tillögur um jarðgöng á Vestfjörðum eftir að gerð Dýrafjarðarganga lauk árið 2020. Það er óviðunandi framtíðarsýn, því samgöngukerfið á Vestfjörðum þarf að mæta fyrirsjáanlegum vexti í atvinnulífi, s.s. fiskeldi og ferðaþjónustu, auk fjölgunar íbúa. Snjóþungir fjallvegir eða vegir með viðvarandi ofanflóðahættu sem tenging á milli byggðarlaga innan atvinnusvæða eru í þeim efnun ekki viðunandi framtíðarlausn. Þar geta jarðgöng skipt sköpum í mörgum tilfellum.

Fyrir Vestfirði vegur þungt stækkun atvinnu- og þjónustusvæða mikilvægra byggðakjarna, með styttingu leiða og útrýmingu fjallvega með erfiðum vetrarsamgöngum og vega með viðvarandi ofanflóðahættu, og þeim samfélagslegu áhrifum sem myndu fylgja í kjölfarið. Við greiningu valkosta og tillagna um forgangsröðun framkvæmda á landsvísu þarf að taka mið af slíkum atriðum, og ekki síður til öryggissjónarmiða vegna ofanflóðahættu. Í nýja jarðgangaaætlun þarf að taka mun fleiri verkefni en þau sem talin eru upp í samgönguáætlun 2020-2034. Mörg þeirra eru nefnd í álitu meirihluta samgöngu- og umhverfisnefndar Alþingis frá júní 2020.

Á Vestfjörðum eru það:

- Skutulsfjörður–Álftafjörður (Ísafjörður–Súðavík).
- Hálfván.
- Miklidalur.
- Kleifaheiði.
- Vestfjarðagöng (Breiðadals og Botnsheiði), breikkun.

Allt eru þetta áhersluatriði Vestfirðinga. Auk þeirra er lögð áhersla á að göng undir Klettsháls og Dynjandisheiði verði tekin með í heildstæða greiningu á jarðgangakostum á Íslandi við gerð nýrrar jarðgangaáætlunar eins og fram hefur komið í þessari skýrslu. Fyrir framtíð byggðar á Vestfjörðum er útilokað annað en að einhver þessara verkefna komi til framkvæmda á áætlunartímabilinu 2020-2034.

10. Um forgangs röðun jarðgangaframkvæmda á Vestfjörðum

Í kafla 6 var greint frá þeim jarðgangaverkefnum sem mest hafa verið til umræðu á Vestfjörðum og talin er þörf á að mörg þeirra komist til framkvæmda fyrir 2050. Þau eru í landfræðilegri röð:

	Lengd í km.	Kostn. milljarðar
Klettsháls	3,8	9,5
Kleifaheiði	6,0	15,0
Miklidalur	3,0	7,5
Hálfván	6,0	15,0
Dynjandisheiði (Kollagötugöng)	2,6	6,5
Dynjandisheiði (Dynjandisvogur-Geirþjófsfjörður)	5,2	13,0
Breikkun Breiðadalsleggs, Breiðadals- og Botnsheiði	4,1	6,15
Skutulsfjörður-Álftafjörður (Súðavíkurgöng)	6,8	17,0
Súðavíkurgöng, styttri valkostur	2,7	8,0

Lengdir eru ekki nákvæmar og kostnaður miðaður við sömu einingaverð, 2,5 mia/km fyrir ný göng og 1,5 mia/km fyrir breikkun ganga.

Áhersla er lögð á þau jarðgöng sem koma í stað fjallvega eða varasamra vega milli byggðarlaga innan sama atvinnu- og þjónustuvæðis. Miklidalur og Hálfván annars vegar og Skutulsfjörður-Álftafjörður hins vegar falla undir þann flokk, á sitt hvoru svæðinu.

Hálfván er töluvert erfiðari fjallvegur en Miklidalur, einkum vegna illviðra fremur en snjóþyngsla. Hann nær 500 m y.s. en Miklidalur 369 m. Eðlilegt er þó að líta á Hálfván og Miklidalur sem eitt samhangandi verkefni til að tryggja framtíðarsamgöngur milli Patreksfjarðar, Tálknafjarðar og Arnarfjarðar. Kleifaheiði (404 m y.s.) er síðan þröskuldur á leiðinni milli atvinnusvæðisins á sunnanverðum Vestfjörðum og ferjuhafnar

Breiðafjarðarferjunnar Baldurs, og Klettsháls (332 m y.s.) síðan annar farartálmi á leið áfram þaðan og um Múlasveit að Hringveginum.

Veginum um Súðavíkurlíð milli Álftafjarðar og Skutulsfjarðar er ítrekað lokað vegna snjóflóðahættu auk erfiðleika vegna vetrarveðurs og grjóthruns. Neikvæð áhrif á atvinnu og þjónustusókn eru augljós og má skoða í samhengi við jákvæð áhrif Bolungarvíkurgangna. Aðrir hlutar Djúpvegjar eru oftast en ekki færir en vegurinn um Súðavíkurlíð, vegurinn er því hindrun í að tryggja samgöngur milli Stranda og norðanverðra Vestfjarða sem og við aðra hluta landsins.

Nú er verið að undirbúa framkvæmdir við uppbyggðan heilsársveg um Dynjandisheiði (500 m y.s.). Hugmyndir hafa verið uppi um stutt (2,6 km) göng undir háfjallið, Kollagötugöng, en ekki verður séð annað en að ráðlegt sé að láta fyrst reyna á hvort þessi nýi vegur muni ekki standa sig vel með góðri vetrarþjónustu, og fresta þessum göngum um einhvern tíma. Einnig hefur verið horft til 5,2 km langra ganga milli Dynjandisvogar og Geirþjófsfjarðar, sem framtíðarmöguleika til að stytta vegalengdir og auðvelda samgöngur um Dynjandisheiði.

Breikkun á Breiðadalslegg ganga undir Breiðadals- og Botnsheiði mun verða aðkallandi þegar umferð hefur náð tilteknum mörkum, sem búast má við að verði á næstu tveim áratugum eða svo. Segja má að þessi aðgerð sé eingöngu öryggisráðstöfun sem líta ætti á eins og endurbyggingu almennra vega og breikkun brúa sem ná tilteknum mörkum í umferð, og hún ætti því tæplega að fara inn í hefðbundna forgangsröðun nýrra jarðganga.

Eins og áður var nefnt hefur Fjórðungssamband Vestfirðinga hvatt til þess að lögð verði fram uppfærð jarðgangaáætlun fyrir landið allt, þar sem verkefnum verði forgangsraðað eftir heildstætt mat sem byggir á faglegri umfjöllun og úttektum, en ekki aðeins lagður fram listi með jarðgangakostum sem hafa komið inn í umræðuna með mismunandi hætti. Þar þarf ekki síst að líta til öryggissjónarmiða, samfélagsáhrifa, góðra heilsárstenginga byggðakjarna innan sama atvinnu- og þjónustusvæðis, stækkunar atvinnusvæða og góðra heilsárstenginga frá atvinnusvæðum að mikilvægum markaðs- og útflutningsstöðum. Framangreind verkefni á Vestfirðum þurfa að koma til skoðunar í nýrri jarðgangaáætlun, en hugsanlegt er að endurbættir vegir og bætt vetrarþjónusta geti dugað næstu áratugi, svo sem á Klettshálsi og Dynjandisheiði.

Æskilegt væri að Vestfirðingar vinni að því að ná samstöðu um forgangsröðun, ekki endilega um hvert einstakt verkefni heldur frekar um áherslur í uppbyggingu samgangna í fjórðungnum á hverjum tíma. Í þeirri stefnumótun væri án efa gagnlegt eins og áður hefur verið rakið að láta fyrst kanna samfélagsleg áhrif samgöngubóta til viðbótar við þá skýrslu sem hér er lögð fram, t.d. með félagshagfræðilegri greiningu, og tengja einnig við aðrar úttektir á byggðapróun á síðustu misserum.

Ekkert mælir gegn því að unnið verði að jarðgangagerð á fleiri en einu svæði á sama tíma á næstu áratugum, en einhver röðun verkefna í tíma þarf þó alltaf að liggja fyrir í framkvæmdaáætlun stjórnvalda.

Ekki er reiknað með að jarðfræðilegar aðstæður við fyrrgreinda jarðgangakosti séu neins staðar svo óhagstæðar að gangagerð sé illframkvæmanleg eða yrði sérstaklega dýr, og því er notað sama einingaverð pr. km í göngum á öllum stöðum. Hins vegar er í sumum tilfellum hægt að velja mislangar gangaleiðir og um leið misdýrar, og í frekari undirbúningi þarf að bera ávinning með lengri kosti saman við aukinn kostnað. Á verðlagi í upphafi árs 2021 er miðað við kostnaður pr. km sé 2,5 milljarðar, sem byggir á raunkostnaði við nýjustu göng hérlandis, svo sem Dýrafjarðargöng. Inni í þeirri tölu er einnig kostnaður við aðliggjandi vegi, vegskála, undirbúningskostnað o.s.frv.

11. Vega- og brúagerð

Eins og annars staðar á landinu skiptist vegakerfið á Vestfjörðum í stofnvegi, tengivegi, landsvegi og héraðsvegi. Stofnvegir eru burðarásinn í kerfinu, þeir tengja saman byggðakjarna og um þá fer mestur hluti flutninga. Til stofnvega á Vestfjörðum teljast hringvegurinn um Hjallaháls, Ódrjúgs-og Klettháls, Vatnsfjörð og Dynjandis-og Hrafnseyrarheiði til Ísafjarðar og inn Djúp yfir Steingrímsfjarðaheiði og Þróskulda, en einnig Innstrandavegur (vegurinn inn Strandir að Hringvegi í botni Hrútafjarðar). Þá er stofnvegur frá Flókalundi að Patreksfirði, yfir á Bíldudal og þaðan Bíldudalsveg upp að Dynjandisheiði úr Trostansfirði. Töluverður hluti þessa stofnvegakerfis er uppbyggður og með bundnu slitlagi, en þó eru ennþá einnig langir kaflar með malarslitlagi. Þar ber að nefna veginn í Gufudalssveit um Hjallaháls og Ódrjúgsháls, veg um Dynjandisheiði og síðan Bíldudalsveg. Hrafnseyrarheiði féll út með tilkomu Dýrafjarðarganga á síðasta ári, og hinir kaflarnir eru allir í undirbúningsferli og komnir á áætlun. Samkvæmt drögum að samgönguáætlun 2020-2034 verður lokið að mestu við framkvæmdir í Gufudalssveit og Dynjandisheiði á 1. tímabili, þ.e. 2020-2024, og við Bíldudalsveg 2025-2029.

Innstrandavegur sem er 100 km langur og liggur milli Steingrímsfjarðar og Hrútafjarðar er einnig mikilvægur hluti stofnvegakerfisins, þótt stór hluti vöruflutninga hafi færst yfir á vegi um Bröttubrekku og Dali með tilkomu nýs vegar um Þróskulda haustið 2009. Mikilvægi Innstrandavegar eykst enn frekar nú þegar hann verður hluti af Vestfjarðaleið, sem fyrr var fjallað um. Ef vel tekst til mun sá ferðamannavegur efla ferðapjónustu á Vestfjörðum og þar má ekki undanskilja Strandir. Samfélagslegt vægi Innstrandavegar hefur einnig aukist með aðild Strandabyggðar að verkefninu Brothættar byggðir. Staða vegarins í dag er að bundið slitlag er á 61 km af leiðinni, en malarslitlag á 39 km. Malarvegirnir eru á þremur köflum. Malarkafli 5 km er á milli Þorpa og Heydalsár í Steingrímsfirði, 16 km frá Litla-Fjarðarhorni í Kollafirði að Bræðrabrekku í Bitrufirði, þar á meðal um Ennisháls, og um 18 km í Hrútafirði milli Guðlaugsvíkur og Prestbakka. Á þessum vegum eru einnig 13 einbreiðar brýr. Af þessum köflum hefur aðeins sá fyrsti verið settur á samgönguáætlun og það ekki fyrr en 2025-2029.

Tengivegir eru einnig mikilvægur vegflokkur, en þeir eru utan þéttbýlis og tengja byggðir við stofnvegakerfið. Það eru einnig vegir sem ná til þéttbýlisstaða með færri en 100 íbúa, t.d. norður í Árneshrepp þar sem sveitarfélagið hefur verið skilgreint sem brothætt byggð.

Það er vegur sem áhersla hefur verið á að hraða framkvæmdum við og þar er nú lykilframkvæmdin nýr vegur um Veiðileysuháls, sem mun styðja við atvinnuuppbyggingu og þjónustusókn og rjúfa vetrareinangrun íbúa. Samkvæmt samgönguáætlun lýkur þessari framkvæmd á tímabilinu 2025-2029, og aðrir kaflar á þessari leið hafa ekki verið settir á áætlun.

Tengivegir eru víða á Vestfjörðum, og yfirleitt með malarslitlagi. Þeir eru mikilvægir fyrir ferðir innan byggða, t.d. skólaakstur og alla aðdrætti í dreifðari byggðum, en í mörgum tilfellum einnig þýðingarmiklar ferðamannaleiðir. Uppbygging og viðhald á þessum vegum hefur setið á hakanum og full þörf á að gera þar stóráttak.

Á Vestfjörðum eru meira en 60 einbreiðar brýr. Þær ógna umferðaröryggi á svæðinu og í sumum tilfellum hamla þær þungaflutningum. Gera þarf sérstaka úttekt á aðstæðum, ástandi og slysatíðni við þessar brýr, til að geta forgangsraðað framkvæmdum við endurbyggingu.

Sumar þessara brúa hverfa með tilkomu þeirra vega, einkum stofnvega, sem nefndir voru hér að framan.

12. Samantekt

Það er nokkuð ljóst og víðast viðurkennt að samgöngukerfið á Vestfjörðum er ekki samkeppnishæft miðað við aðra landshluta og nær ekki að svara kröfum atvinnulífsins og samfélagsins á svæðinu um hindrunarlitla umferð allt árið. Ekki síst snýr það að vegakerfinu.

Bættar tengingar milli byggðarlaga til eflingar atvinnulífs og almennrar hagsældar íbúa er grundvallar aðgerð til að tryggja búsetu og jákvæða þróun á svæðinu. Þar er fyrst og fremst verið að vísa til fjallvega og vega með malarlitalagi, flöskuhálsa sem losna má við með gerð jarðganga og lagningu bundins slitlags. Uppbyggingu vegakerfisins þarf að hraða til að styrkja núverandi búsetu og atvinnugreinar, en einnig til að styðja við eflingu nýrra greina eins og fiskeldis og heils árs ferðapjónustu.

Skýrslu þessari er ætlað að vera innlegg í gerð samgöngu- og jarðgangaáætlunar fyrir Vestfirði, með sérstakri áherslu á gerð jarðganga í stað fjallvega. Horft er til næstu 30 ára og dregin eru fram þau verkefni sem nauðsynlegt er fyrir þróun svæðisins að komist til framkvæmda fyrir 2050. Vonast er til að skýrslan nýtist einnig við gerð nýrrar langtímaáætlunar fyrir jarðgöng á Íslandi. Fyrir framtíð byggðar á Vestfjörðum er útilokað annað en að einhver þessara verkefna komi til framkvæmda á áætlunartímabilinu 2020-2034. Nauðsynlegt er að Vestfirðingar nái samstöðu um forgangsröðun í uppbyggingu samgangna á næstu áratugum, sem fylgt yrði eftir með fjárveitingum í samgönguáætlun á hverjum tíma.

Þeir jarðgangakostir sem huga þarf að til framtíðar á Vestfjörðum eru:

	Lengd í km.	Kostn. milljarðar
Klettsháls	3,8	9,5
Kleifaheiði	6,0	15,0
Miklidalur	3,0	7,5
Hálfván	6,0	15,0
Dynjandisheiði (Kollagötugöng)	2,6	6,5
Dynjandisheiði (Dynjandisvogur-Geirþjófsfjörður)	5,2	13,0
Breikkun Breiðadalsleggs, Breiðadals- og Botnsheiði	4,1	6,15
Skutulsfjörður-Álftafjörður (Súðavíkurgöng)	6,8	17,0
Súðavíkurgöng, styttri valkostur	2,7	8,0

Sveitarfélögin á Vestfjörðum hafa að undanfögnu borið saman bækur sínar varðandi forgangsröðun einstakra verkefna. Niðurstaðan verður væntanlega kynnt í Innviðaaætlun sem birt verður síðar á árinu. Sú skýrsla sem hér er lögð fram er hugsuð sem grunnur að jarðgangaáætlun þessarar Innviðaaætlunar.

Það er niðurstaða höfundar þessarar skýrslu að miðað við þau gögn sem þegar liggja fyrir ætti að setja í forgang verkefni sem tryggja örugga heilsársumferð án fjallvega og malarvega á aðalleiðum innan hvers atvinnu- og þjónustusvæðis. Það kallar á eftirfarandi jarðgangaframkvæmdir:


- **Súðavíkurgöng, Hálfván og Miklidalur.** Ekki er ástæða til að raða þeim hér, en ekki er óeðlilegt að líta á Hálfván og Miklidal sem eitt verkefni. Samtals er lengd þessara ganga um 16 km og heildarkostnaður áætlaður um 40 milljarðar.
- **Breikkun Breiðadalsleggs Breiðadals- og Botnsheiðarganga** (sem þó ætti að líta á sem endurbyggingu en ekki eins og ný göng, frekar en við breikkun vega og brúa víðs vegar um landið þegar umferð kemst yfir tiltekin mörk). Lengd þess hluta ganganna sem þarf að breikka er rúmlega 4 km og áætlaður kostnaður rúmlega 6 milljarðar.

Önnur jarðgangaverkefni kæmu síðar eða þörfin endurskoðuð þegar reynsla kemur af vetrarþjónustu á nýjum vegi um Dynjandisheiði og af úrbótum á vegi um Klettsháls og bættri vetrarþjónustu þar.

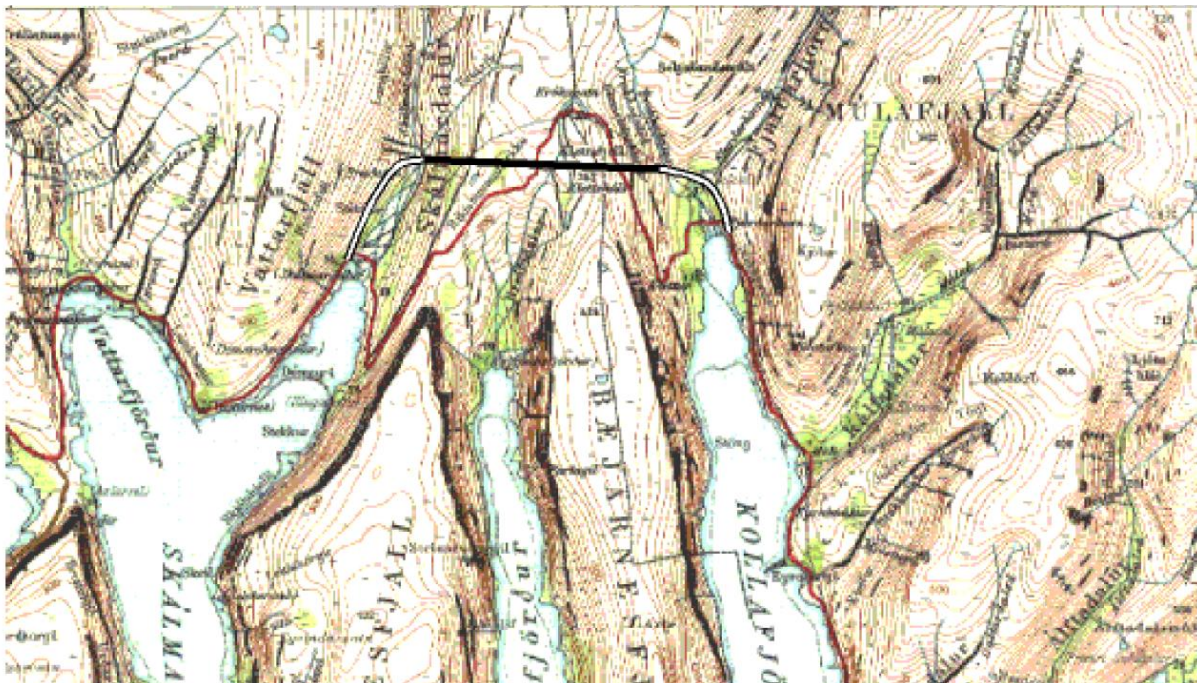
Lagt er til að fram fari frekari greining á samfélagslegum áhrifum einstakra valkosta við úrbætur á samgöngum, einkum gerð jarðganga, innan atvinnu- og þjónustusvæða. Greiningin ætti einnig að ná til áhrifa milli svæða og út fyrir fjórðunginn. Félagshagfræðileg greining getur dregið fram mikilvægar upplýsingar sem gætu m.a. haft áhrif á forgangsöröðun verkefnanna. Einnig þarf við forgangsöröðun að líta til umferðarmagns, slysa, ófærðardaga og fleira.

13. Fylgigögn

Yfirlit um þau jarðgöng sem fjallað er um í skýrslunni (frá Vestfjarðastofu).

 Göng á Vestfjörðum								
Fjallvegur	Km göng	Kostn. pr. km. í ma	Áætlaður kostnaður ma	Stytting vegar	ADU (2019) Feiletrað teljari	Lokanir eða vegur ófær (2018-2020) >8 t	Ófærð, öll tilvik (2018-2020)	
Klettháls	3,8	2,5	9,5	4	173	63	160	
Kleifaheiði	6	2,5	15	0	208	14	64	
Miklidalur	3	2,5	7,5	0	309	14	77	
Hálf dán	6	2,5	15	2,5	214	17	93	
Dynjandisheiði (Kollagötugöng)	2,6	2,5	6,5	0	140	Ekki nægar upplýsingar	Ekki nægar upplýsingar	
Dynjandisheiði (Dynjandisvogur - Geirbjófsfjörður)	5,2	2,5	13	10	140	Ekki nægar upplýsingar	Ekki nægar upplýsingar	
Breikkun Breiðadals- og Botnsheiðarganga (Breiðadalsleggur)	4,1	1,5	6,15	0	660	á ekki við	á ekki við	
Súðavíkurgöng	6,8	2,5	17	10	450	26	98	
Súðavíkurgöng - styttri valkostur	2,7	2,5	8	0	450	26	98	
Samantekt	Lengd		Kostn (ma)	Stytting km				
Öll göng, lengri (km) valkostir	37,5		89,65	26,5				
Öll göng, styttri (km) valkostir	33,4		80,65	16,5				

Klettháls. Úr Jarðgangaáætlun 2000.



Hæð Kollafirði 80 m.y.s
 Hæð Skálmardal 50 m.y.s.
 Lengd ganga 3,8 km
 Stytting um 4 km

Kleifaheiði



Mynd: Kleifaheiði. Á uppdrætti er sýnd gróf staðsetning miðað við munna a 40 til 60 m hæð.

Lengd ganga 7 km

Stytting um 4 km

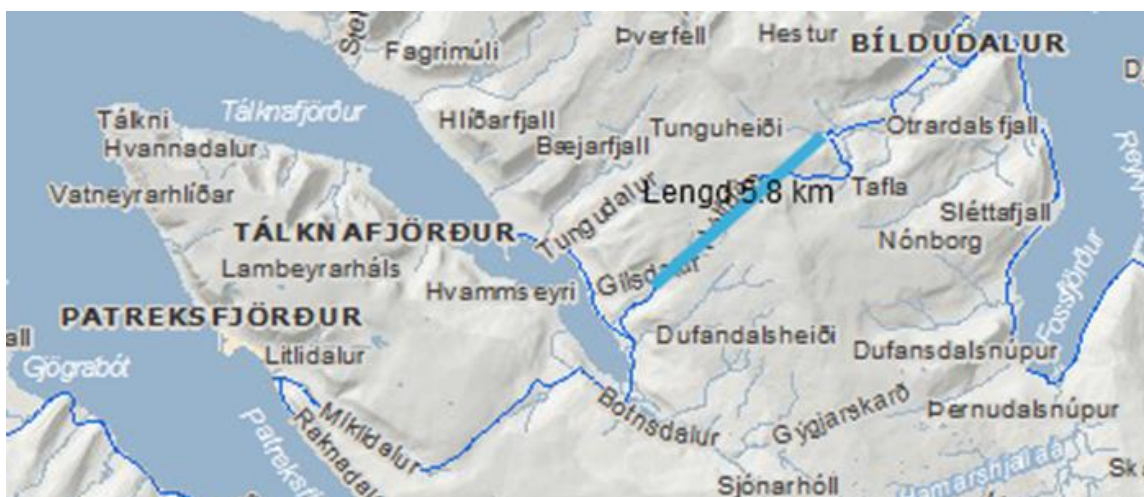
Eða 6 km og engin stytting

Miklidalur



Lengd ganga 2,8 km

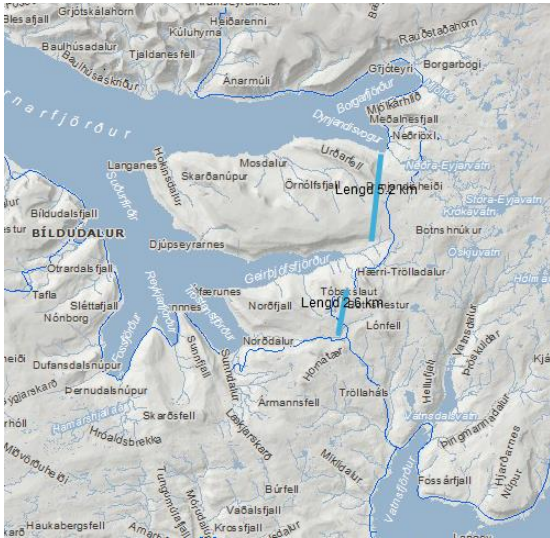
Hálfván



Hæð munna Tálknafjarðarmegin 180 m.y.s
Hæð munna Bíldudalsmegin 210 m.y.s.

Lengd ganga 6,1 km
Stytting um 2,5 km

Dynjandisheiði (Kollagötugöng) og Dynjandisvogur - Geirþjófsfjörður



Unnið er að hönnun vegar yfir Dynjandisheiði á svipuðum slóðum og núverandi vegur, og talið að hann verði nothæfur allt árið. Í tengslum við þá vinnu var sett fram tillaga að stuttum göngum undir háfjallið, sem er 500 m hátt milli Trostansfjarðar og Geirþjófsfjarðar, með munna í 430 m.y.s. og 360 m.y.s., 2,6 km göng, kölluð Kollagötugöng. Þessi göng myndu auðvelda ferðir yfir heiðina og einnig auðvelda þjónustu.

Benda má á að síðar væri hægt að gera göng undir hina eiginlegu Dynjandisheiði, á milli Geirþjófsfjarðar og Dynjandisvogs, með munna í 230 m.y.s. í drögum Geirþjófsfjarðar og 10 m.y.s. í Dynjandisvogi, 5,2 km löng með 4% langhalla. Þessi göng myndu stytta leiðina nálægt 10 km.

Breiðadalsleggur breikkun



Hæð munna í Breiðadal 160 m.y.s.

Lengd á Breiðadalslegg 4,1 km

Ísafjörður – Súðavík (Súðavíkurgöng)



Lengd ganga 2,7 – 6,8 km. Styting með lengri göngunum um 9 km.