

Alþingi,
Umhverfis og samgöngunefnd.
sent rafrænt á nefndasvid@althingi.is

Ísafirði 29. október 2018

Vísað er til beiðni frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, um umsögn að tillögu til þingsályktunar um ára samgönguáætlun fyrir árin 2019 - 2033 , 173. mál, 149. þing.

Í umsögn Fjórðungssambands Vestfirðinga um samgönguáætlun 2019-2023 eru tilgreindar áherslur FV varðandi framkvæmdir í samgöngukerfinu á Vestfjörðum. Í umsögn um samgönguáætlun 2019-2033 er tekið til umfjöllunar markmið og áherslur samgönguáætlunar en einnig tillögur að framkvæmdum í samgöngukerfinu á Vestfjörðum á öðru og þriðja tímabili samgönguáætlunar.

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið.

FV telur að samfélög á Vestfjörðum geti að öllu leyti fallið undir þá sýn og markmið sem hér eru sett fram fyrir íslenskt samfélag. Í raun er einstök staða á áætlunartímabili samgönguáætlunar, að byggja upp kröftug og sjálfbær samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum á grundvelli sjálfbærri nýtingu náttúruauðlinda. Forsendan er hinsvegar að gert sé öflugt átak í enduruppbyggingu samgöngukerfis landshlutans.

2. Markmið og áherslur

FV telur að samfélög á Vestfjörðum geti að öllu leyti fallið undir markmið sem hér eru sett fram um búsetugæði. Uppbygging samgangna muni stuðla að eflingu atvinnulífs utan og sem innan landshlutans.

2. Markmið um greiðar samgöngur.

2.1.4. Vetrarþjónusta er lykilþáttur fyrir Vestfirði í að byggja upp heilsárs ferðarþjónustu á Hringvegi 2. Huga þarf að lengingu þjónustutíma yfir sólarhringinn, og koma á lestarakstri þegar snjóalög eða veður hamla almennri umferð.

Eins þarf að efla vetrarþjónustu þannig hún sé í takt við þjónustusókn innan og milli sveitarfélaga s.s. áætlanir almenningssamgangna, skólaakstur, frístundaakstur og vegna menningarviðburða. En dæmi er um að skólaakstur sé ekin fyrir en vetrarþjónusta hefst. Ítrekað er að hækka þarf strax þjónustustig í vetrarþjónustu á Strandavegi í Kaldrananeshreppi og Árneshreppi.

2.1.9. Mikilvægt er að huga að auka öryggi vegfarenda með tilliti til einbreiðra brúa, en hér er rétt að benda á að í vegakerfinu m.a. á Vestfjörðum hafa vegir verið byggðir upp en brýr hafa verið skildar eftir til síðari tíma. Með vaxandi þungaflutningum er ljóst að þessar brýr geta ekki þolað álag til lengri tíma litið.

2.1.10. Forgangsroðun með hliðsjón af umferð er skiljanlegt markmið þ.e. umferðarþunga, en benda verður á að þjónustan taki einnig mið af öryggi vegfarenda á fáfarnari vegum. Hér er átt við fjallvegi og vegi þar sem er til staðar viðvarandi ofanflóðahætta. Taka verður tillit innan

samgönguáætlunar að meta viðvarandi áhrif náttúrvár á íbúa, sem þurfa að daglega að sækja vinnu og eða þjónustu um vegi sem lagðir eru um slík svæði, s.s. á Vestfjörðum.

2.1.11. Tilvist Reykjavíkurlflugvallar er grundvallarstoð í samgöngukerfi landsins.

2.1.12. Skýra þarf nánar hvort hér sé um að ræða forgangröðun atriða eða eru öryggi og atvinnusköpun jafn rétthá.

2.1.19. og 2.1.20. Þau gæði sem almenningssamgöngur skapa eru eftirsóknarverð m.t.t. loftlagsmála, betri endingu samgöngukerfa, bættri þjónustu og atvinnusókn o.s.fr.

Almenningssamgöngur eru ekki lögbundið verkefni hvorki ríkis né sveitarfélaga og því þarf samhliða og unnið er að markmiðum í almenningssamgöngum að styrkja lagagrundvöll þeirra.

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

FV telur að núverandi skattheimta af ökutækjum og eldsneyti eigi að duga fyrir þeim framkvæmdum sem þarf að fara í á komandi árum. Ástæða fyrir því að svo er ekki er að fjármundir hafa verið nýttir í aðra málaflokka. FV telur þó að ef engin önnur lausn telst vera möguleg til að auka fjármagn til samgöngumála, að þá sé sú leið að innheimta veggjöld ásættanleg. Ítrekað er að mikilvægt er að samgöngumannvirki verði í opinberri eigu en ekki í eigu einkaaðila.

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

FV styður markmið um að draga úr hnattrænum, svæðisbundnum og staðbundnum áhrifum samgangna á umhverfi. Styrkja þarf lagaramma og fjármögnun almenningssamgangna. *FV leggur til að sett verði ný áhersla; Stjórnvöld kanni hagkvæmni og umhverfisáhrif af opinberum stuðningi við strandsiglingar.*

FV bendir á að þróun í notkun hreinorku bifreiða sé komin mislangt eftir landshlutum en um leið eru álögur á jarðefnaeldsneyti hækkuð sem hvati til að hraða þróun mála. Á höfuðborgarsvæði gengur þróunin mun hraðar en í dreifbýli m.a. sökum þess að í dreifbýli er erfiðara með orkuskipti þar sem ýmis sérhæfð þjónusta er lengur að byggjast upp vegna minni markaðar. Því er hér um að ræða markaðsbrest sem stjórnvöld þurfa að vinna á með því að byggja upp þjónustu í dreifbýli t.d. með tekjum af kolefnisskatti.

FV telur að þau markmið og áherslur sem settar eru hér fram í kafla 2.5, styðja við þær nýju og bættu forsendur sem samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum horfa nú fram til að efla samkeppnisstöðu landshlutans m.a. í fiskeldi og ferðaþjónustu. FV hvetur því stjórnvöld til að horfa til þeirra auknu tekna sem skila sér inn í þjóðarúið við þessa uppbyggingu og nýta þær til að hraða samgönguframkvæmdum á Vestfjörðum.

FV leggur til að vetrarþjónusta verði skilgreind sem þáttur í jákvæðri byggðapróun. En með bættri vetrarþjónustu má auðvelda vinnusókn og eins að auðvelda samskipti milli byggðarlaga innan sama sveitarfélags í þjónustu, menningu og íþróttum. Lenging þjónustutíma og samræming við áætlanir almenningssvagna eru þættir sem nefna má þessu samhengi.

Samspil markmiða í umhverfismálum, jákvæðar byggðapróunar og greiðra samgangna.

Í áætlunum um framkvæmdir í samgöngumálum á Vestfjörðum hafa á síðustu áratugum, tekist á markmið í samgönguáætlunum og mat um neikvæð áhrif á umhverfi.

Staðan er og hefur verið á Vestfjörðum með þeim hætti, að meginhluti endurbóta fellur undir skilgreiningu sem nýframkvæmd, enda er verið að taka upp 40 til 70 ára gamla vegkafla. Slíkt er í mun minna mæli í öðrum landshlutum. Nýframkvæmdir fara nær án undantekningar í umhverfismat og verður því undirbúningur og skipulag framkvæmda langur. En á móti er verið að bregðast við alvarlegri og neikvæðri þróun samfélaga sem samgöngukerfið á að þjóna, og ekki síður að ná jöfnun í samkeppnisstöðu við aðra landshluta.

Hitt er síðan, að aldrei hefur sú ráðstöfun komið til umræðu, að sértækum fjármunum sé veitt til að mæta þá þeim neikvæðu umhverfisáhrifum sem koma fram vegna mikils verndargildis framkvæmdasvæða. Ákvæði Vegalaga nr 80/2007 setur Vegagerðina í ákveðna stöðu að leita jafnvægis á milli umhverfisáhrifa annarsvegar og hagkvæmni og öryggi hinsvegar.

*41. gr. Almenn. Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem **hagkvæmastan hátt** og þannig að **öryggi umferðar** verði sem mest.*

Þegar um takmarkað fjármagn er að ræða þá hafa hagkvæmni og öryggi oftar verið ofan á en þá um leið leitt til tafa á framkvæmd. Því síður geta sveitarfélög sem fara með skipulagsvaldið tekið hagsmuni umhverfis umfram hagkvæmni og öryggisrök.

28. gr. Vegir og skipulag.

Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.

*Ákveða skal legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. **Fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal það rökstyðja það sérstaklega. Þó er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan felur í sér.** [Skal Vegagerðin þegar við á leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi kosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu.] 1) Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt [skipulagslögum]. 2)*

*Ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en sá sem Vegagerðin telur betri með tilliti til kostnaðar og tæknilegrar útfærslu og **það leiðir til aukins kostnaðar er heimilt að krefja viðkomandi sveitarfélag um kostnaðarmuninn.** Rísi ágreiningur um réttmæti slíkrar kröfu eða um fjárhæð skal málinu skotið til ráðherra til úrskurðar.*

Við gerð skipulags skal að öðru leyti haft samráð við Vegagerðina um legu vega eftir því sem þörf krefur. Ávallt skal leita umsagnar Vegagerðarinnar þegar líkur eru á að breytingar á skipulagi hafi áhrif á umferð um þjóðvegi, svo sem með auknum umferðarþunga.

Skýrt dæmi um þessi mál er sú 15 ára pattstaða sem hefur verið með framkvæmdir við Vestfjarðaveg 60 um Gufudalssveit.

Grunnet samgangna.

Í umsögn FV um samgönguáætlun 2019 – 2023 er gerð tillaga um að hraða framkvæmdum og setja verkefni sem eru á áætlun á Vestfjörðum, á árunum 2024 – 2028 og 2029 – 2033 inn á árin 2019-2023, alls um 12 milljarða til viðbótar öðrum framkvæmdum. Með slíku átaki sé snúið við á stuttum tíma, langvarandi þróun landshlutans með fólksfækkun og hnignandi atvinnulífi. Þessu fylgir jafnhliða styrking efnahags og samfélaga í landshlutanum og mun hraðari tekjumyndun fyrir ríkissjóðs en ella og ekki síður að ná að greiða framkvæmdakostnað á ásættanlegum tíma. Fyrir þjóðarbúið í heild þá er hér einnig viðspyrna gagnvart spám um versnandi afkomu á komandi árum.

Með framangreindu átaki er lokið við að tryggja stofnveg, Hringveg 2 um Vestfirði og tengja svæði þar sem meginþungi fiskeldis verður á Vestfjörðum. Mörg önnur verkefni blasa hinsvegar við og mikilvægt að koma þeim inn á seinni áætlunartímabil samgönguáætlunar þannig hefja megi rannsóknir og annan undirbúning þeirra.

a) Jarðgöng á Vestfjörðum

FV telur óforsvaranlegt að öll áform um jarðgangnagerð fyrir utan göng á Austurlandi til að tengja Seyðisfjörð, hafa verið lögð til hliðar. Rétt er að horfa til Færeya í þessum efnum, þar sem jarðgangakerfi eyjanna er grunnforsenda fyrir uppbyggingu fiskeldis, hagvaxtar og fólksfjölgunar, með tengingu og stækkun atvinnu- og þjónustusvæða.

Samgönguáætlun 2019-2033 á því að hafa sem verkefni að hefja rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar, þannig að leggja megi mat á mögulegar staðsetningar og framkvæmdakostnað. Er jarðgangakostum á Vestfjörðum raðað í flokka eftir forgangi auk skýringa og er flokkur I forgangsflokkur og æskilegt að komi inn á framkvæmdatímabil 2019-2023 og síðan koll af kalli.

I flokkur

Álftafjarðargöng – Auka öryggi samgangna með tilliti til viðvarandi ofanflóðahættu og sem liður í sameiningu sveitarfélaga á norðanverðum Vestfjörðum, stækkun atvinnu og þjónustusvæðis.

Kollagötugöng (Dynjandisheiði) – Stjórn FV telur eðlilegt að gert sé ráð fyrir Kollagötugöngum við útfærslu vegagerðar um Dynjandisheiði en ekki sem sértækum jarðgangakosti

II flokkur

Hálfdán – Aukið öryggi í samgöngum á milli Arnarfjarðar og Tálknafjarðar. Göng undir Hálfdán er hér sett fram en skoða þarf nánar hvort aðrir jarðgangakostir séu í stöðunni.

Vestfjarðargöng – Breikkun gangna sem eru einbreið og fyrirséð aukning á umferð með heilsársumferð um Vestfjarðaveg 60, jafnt íbúa og atvinnulífs þ.m.t. ferðaþjónusta.

Klettsháls – Aukin umferð um Vestfjarðaveg 60

III flokkur

Árnesgöng (Árneshreppi) – Stytting leiða og öruggari samgöngur

Kleifaheiði – Aukið öryggi í samgöngum frá Patreksfirði og suður úr. Hér er Kleifaheiði sett fram en skoða þarf hvort aðrir jarðgangakostir séu í stöðunni.

Mikladal – Vegur um Mikladal milli Tálknafjarðar og Patreksfjarðar hefur slitnað mjög hratt samfara auknum þungaflutningum og víða komnar fram skemmdir í burðarlagi. Jarðgöng væru án efa framtíðarkostur og verður að skoðast í samhengi um ákvörðun um endurbætur á veginum. .

Ennisháls – Kannað verði hvort að þörf sé á göngum eða hvort að breyta eigi veglínu.

Hjallaháls –FV tekur ekki afstöðu varðandi gangnagerð undir Hjallaháls þar sem ekki hefur verið tekin afstaða til veglínu um Gufudalssveit.

b) Áriðandi verkefni önnur en stórfamkvæmdir og eiga að koma inn á áætlunartímabilið 2018-2022.

Einbreiðar brýr á Vestfjörðum eru rúmlega 60 og eru þær of margar til að telja hér upp. Mjög mikilvægt er að þær verði aflagðar vegna umferðaröryggis á svæðinu og mæta auknum þungaflutningum Þær sem taldar eru upp hér fyrir neðan er mikilvægt að byrjað verði á sem allra fyrst.

- Brú í botni Tálknafjarðar sem hluta af úrbótum á vegi um Mikladal
- Brú í Kollafirði á Vestfjarðavegi 60
- Brú Skálfirði á Vestfjarðavegi 60
- Brú í Vattarfirði á Vestfjarðavegi
- Brýr í Öndarfirði á Vestfjarðavegi 60
- Brú í Kollafirði sem hluti af úrbótum að Innstrandarvegi nr 68.

Úrbætur vegna ofanflóðahættu á stofnvegum.

Barðastrandarvegur nr. 62 um Raknadalshlíð í Patreksfirði. Núverandi vegstæði uppfyllir ekki kröfur um öryggi vegfarenda gagnvart ofanflóðahættu og umferð fer sífellt vaxandi með aukum umsvifum í samfélaginu. Krafa er sett fram að sett verði fram framkvæmdaáætlun og fjármagn til að vinna að úrbótum og þá sérstaklega skoðaður flutningur vegstæðisins.

Djúpvegur nr 61 um Súðavíkurhlíð. Á meðan beðið er ákvörðunar um Álftafjarðargöng þá hefur verið unnið að öryggismálum á Súðavíkurhlíð á síðustu árum. Auka þarf fjármagn til að ljúka þeim úrbótum en endanleg lausn eru Álftafjarðargöng.

Öryggismál önnur. Átak hefur verið í að setja upp vegrið á hættulegum vegaköflum. Gerð er krafa um að settur sé aukinn þungi í það verkefni.

c) Aðrar leiðir

Ferðamannaleiðir

1. Setja þarf aukna fjármuni í að viðhalda veginum út að Látrabjargi og Rauðasand.
2. Setja þarf aukna fjármuni í að viðhalda veginum norður í Árneshrepp.
3. Sett verið fjármagn til viðhalds á Ketildalaveg nr 619
4. Sett verið fjármagn til viðhalds á Snæfjallastrandaveg nr 635
5. Setja þarf aukna fjármuni Nesstrandarvegur milli Drangsnæs og Bjarnafjarðar.

Vetrarþjónusta

Allir stofnvegir til þéttbýlisstaða á Vestfjörðum verði í efsta þjónustuflokki.

Vegurinn í Norðurfjörð í Árneshreppi verði hækkaður upp um þjónustustig í vetrarþjónustu.

Sett verið á vetrarþjónusta um vegina út á Látrabjarg, Rauðasand og Ketildali (v.skólaaksturs)..

Siglingar

Fundin verði önnur lausn við afleysingu á Herjólfri en að taka ferjuna Baldur í þjónustu við Vestmannaeyjar.

Fundin verði raunhæf afleysing þegar að ferjan Baldur fer í slipp á haustin eða þess í stað lenging þjónustutíma alla daga vikunnar á Vestfjarðavegi 60.

Ferðir Baldurs yfir Breiðafjörð verði a.m.k. tvær á dag allt árið um kring.

Grundvöllur strandsiglinga verði endurskoðaður reglulega og stjórnvöld setji sér markmið í þeim efnum. Strandsiglingar eru í dag alfarið háðar ákvörðunum einkaaðila. Stjórnvöld hafa ekki mótað sér stefnu um verkefnið, en strandsiglingar geta á margvíslegan hátt stutt við markmið samgönguáætlunar t.d. um öryggi á vegum, sparað í viðhaldskostnaði og í markmiðum loftlagsáætlunar m.a. með því að draga úr úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Flug

Tryggt verði dagleg flug á Bíldudal og að a.m.k. einu sinni í viku verði flug tvisvar sinnum á dag.

Flugvallarmál. Núverandi áætlunarflugvellir hamla framtíðarþróun í innanlandsflugi og hugsanlega millilandaflugi. Vinna verður samhliða að eftirfarandi verkefnum í stað þess að vinna þau eitt af öðru og flýta þannig ákvörðun um næstu skref.

- Tryggt verði áframhaldandi fjármagn til rannsókna á nýju flugvallastæði fyrir norðanverða Vestfirði.
- Stofna til starfshóps sem geri úttekt á gerð miðlægs flugvallar fyrir suður og norðursvæði Vestfjarða og málefni Þingeyrarflugvallar skoðuð í því samhengi.
- Gerðar verði nauðsynlegar úrbætur á flugstöðinni á Ísafirði svo hægt sé að sinna flugi til og frá Grænlandi.
- Stækka flugvöll á Bíldudal.

Tryggja fjármagn til niðurgreiðslu flugfargjalda í innanlandsflugi þ.e. skoska leiðin.

Hafnir

Mjög brýnt er að fjármagn verði sett í þau verkefni sem sveitarfélögin hafa þegar lagt til við Vegagerðina. Mjög aukin umsvif eru í atvinnulífi s.s.fiskeldi og ferðaþjónustu auk þess sem komið er að brýnu viðhaldi.

Önnur samgöngumál

Að Vestfjarðahringurinn (vegir nr. 60, 61 og 62) fái sameiginlegt vegnúmer, Hringvegur 2.

Að þjónusta sé í hæsta flokki í tengingu allra þéttbýlisstaða. Umræða fari fram um hvaða þjónustustig á að vera á öðrum vegum t.d. ferðamannleiðum.

F.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga

Aðalsteinn Óskarsson.