



Innviðaráðuneytið  
Sölvhóls götu 7  
101 Reykjavík

Vesturbyggð, 18. júlí 2023  
2306080 ÞSS

Efni: Umsögn Vesturbyggðar um drög að samgönguáætlun 2024-2038

Vísað er til draga að samgönguáætlun 2024 – 2038 sem birt voru í samráðsgátt stjórnvalda 13. júní sl.

Vesturbyggð tekur undir meginmarkmið áætlunarinnar, um að innviðir mæti þörfum samfélagsins og sjálfbærar byggðir og sveitarfélög verði um land allt. Vesturbyggð skilaði ítarlegri umsögn um grænbók um samgöngumál sem drög samgönguáætlunar byggja á og þar var bent á mikilvæga þætti er varða samgönguinnviði á sunnanverðum Vestfjörðum, en umsögnin er dags. 5. ágúst 2021.

## 1.0. Sunnanverðir Vestfirðir.

Vesturbyggð er fjölkjarna sveitarfélag á sunnanverðum Vestfjörðum og hefur að geyma eitt af fáum svæðum þar sem ekki er að finna bundið slitlag að þéttbýliskjörnum með 100 íbúa eða fleiri, annars vegar er um að ræða Vestfjarðaveg til Patreksfjarðar og hins vegar Bildudaldsveg um Arnarfjörð frá Dynjandisheiði og að Bildudal. Þá hefur sveitarfélagið að geyma fjölda vegakafla sem eru 50-70 ára gamlir malarvegir með einbreiðum brúm, m.a. að helstu náttúruperlum og ferðamannastöðum Vestfjarða, svo sem að Rauðasandi, Látrabjargi og Selárdal. Þrátt fyrir gríðarlega atvinnuuppbyggingu m.a. í fiskeldi og með auknum tekjum fyrir ríkissjóð, mikilli fjölgun íbúa og aukinni ferðaþjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum, sitja samgönguinnviðir innan svæðisins enn og aftur á hakanum, nú þegar þrengir að í útgjöldum ríkisins. Núverandi samgönguinnviðir á sunnanverðum Vestfjörðum bera þess greinileg merki að stjórnvöld hafa ekki sinnt svæðinu sem skyldi, þegar kemur að nýframkvæmdum og nauðsynlegu viðhaldi. Rétt er að áréttu að þegar hér er vísað til sunnanverðra Vestfjarða er um að ræða samgönguinnviði innan svæða sveitarfélaganna Vesturbyggð og Tálknafjarðarhrepps.



## 2.0. Mikilvægi búsetufrelsis.

Vesturbyggð tekur undir meginmarkmið og helstu lykilviðfangsefna samgönguáætlunar og áherslna um að áætlanir verði samhæfðar í þágu búsetufrelsis. Þar sem fólk geti búið sér heimili þar sem það kys, í því búsetuformi sem hentar og njóti sambærilegra umhverfisgæða, innviða og opinberrar þjónustu hvar sem er á landinu. Mikil íbúafjölgun hefur verið í Vesturbyggð á síðustu árum, ungu fjölskyldufólki fjölgað og fleiri fjölbreytt atvinnutækifæri orðið til. Til að sú jákvæða byggðapróun haldi áfram er mikilvægt að innviðir og opinber þjónusta sé í samræmi við það sem gengur og gerist annarsstaðar á landinu og þeim séu tryggð fullnægjandi framlög.

## 3.0. Athugasemdir og ábendingar Vesturbyggðar um drög að samgönguáætlun 2024-2038.

### 3.1. Framkvæmdir í vegakerfinu.

#### *Vestfjarðavegur um Gufudalssveit*

Vesturbyggð ítrekar mikilvægi þess að framkvæmdir tefjist ekki frekar við Vestfjarðaveg um Gufudalssveit, sem beðið hefur verið eftir í rúmlega 20 ár, og framkvæmdum verði lokið árið 2024 en ekki á árinu 2027 eins og drög að samgönguáætlun gera ráð fyrir. Í núgildandi samgönguáætlun 2020-2034 var áætlað að framkvæmdum yrði lokið 2024 og mikilvægt að ekki verði frekari seinkanir á þessum mikilvægu framkvæmdum við Vestfjarðaveg. Ef forgangsraða þarf framlögum þá leggur Vesturbyggð til að framlög verði nýtt til að ljúka framkvæmdum á Vestfjarðavegi um Gufudalssveit og framkvæmdum á Dynjandisheiði verði hliðrað til með tilliti til þeirrar forgagnsröðunar. Þannig að lokið verði við að koma bundnu slitlagi að þéttbýliskjörnum á sunnanverðum Vestfjörðum.

#### *Bíldudalsvegur um Arnarfjörð*

Vesturbyggð gerir alvarlegar athugasemdir við að í drögum að samgönguáætlun 2024-2038 er lagt til að framkvæmdum við Bíldudalsveg um Arnarfjörð verði seinkað enn og aftur og þær framkvæmdir muni ekki hefjast fyrr en 2029 í stað 2025 eins og áætlað var samkvæmt núgildandi samgönguáætlun 2020-2034. Vesturbyggð leggur ríka áherslu á að framkvæmdum við Bíldudalsveg um Arnarfjörð verði ekki seinkað enn frekar og framkvæmdir hefjist eigi síðar 2025 samhliða framkvæmdum við Dynjandisheiði og ekki verði vikið frá þeim áætlunum. Bíldudalsvegur um Arnarfjörð er gamall malarvegur, búin einbreiðum brúm og er lega hans þannig að hluti vegarins hefur hreinlega horfið í miklu brimi. Vegurinn gegnir mikilvægu hlutverki til að koma afurðum frá m.a. Bíldudal og um Dynjandisheiði, þar er um að ræða þungaflutninga sem núverandi vegur ber ekki. Þá hefur vegurinn gegnt mikilvægu



## Vesturbyggð

Aðalstræti 75, 450 Patreksfirði, kt. 510694-2369, Sími 450-2300.

hlutverki fyrir viðbragðsaðila að aðstoða ökumenn sem hafa lent í vandræðum á Dynjandisheiði, en styðst er fyrir björgunarsveitina Kóp á Bíldudal að aðstoða þegar svo ber undir. Mikilvægt er því að framkvæmdum við Bíldudaldsveg verði flýtt og þeim verði lokið sem allra fyrst.

### *Örlygshafnarvegur (612)*

Þá gerir Vesturbyggð athugasemd við að í drögum að samgönguáætlun er ekki mælt fyrir um að haldið verði áfram framkvæmdum við að fækka kílómetrum af malarvegum innan marka Vesturbyggðar. Meðal annars malarveg sem liggur að einni helstu náttúruperlu Vestfjarða, Látrabjargi. En í drögunum er ekki gert ráð fyrir frekari framkvæmdum við Örlygshafnarveg (612), þrátt fyrir að aukning hafi orðið í árdagssumferð um veginn, fjölgun ferðamanna og að áframhaldandi framkvæmdir við veginn snúa að lykilviðfangsefnum samgönguáætlunar, þ.e. um uppsafnaða viðhaldsþörf og fækkun malarvega. Vesturbyggð leggur til að mælt verði fyrir um framlög til áframhaldandi framkvæmda á Örlygshafnarvegi eigi síðar en á 2. áfanga (2029-2033) samgönguáætlunar. Gert verði ráð fyrir uppbyggingu vegarins, bundnu slitlagi og fækkun einbreiðra brúa frá Hvalskeri og að Kvígindisdal í fyrsta áfanga, en sem dæmi er núverandi brú yfir Sauðlauksdalsvaðal frá árinu 1953. Einnig er lagt til að lögð verði fram áætlun um áframhaldandi framkvæmdir við Örlygshafnarveg og forgangsröðun framkvæmda við veginn til framtíðar. Vesturbyggð tekur undir mikilvægi átaks í lagningu bundins slitlags ásamt virkri forgangsröðun, þannig að minna hlutfall heildarumferðar fari um malarvegi enda fjölmargir vegakaflar innan Vesturbyggðar sem enn eru gamlir malarvegir.

### **3.2. Malarvegir.**

Á sunnanverðum Vestfjörðum er að finna fjölda kílómetra af malarvegum, má þar nefna sunnanverðan Arnarfjörð og sunnanverðan Patreksfjörð. Takmarkað viðhald hefur verið á þessum vegaköflum og þá er vetrarþjónusta verulega skert. Hefur þetta m.a. haft áhrif á ferðaþjónustu á svæði sem og búsetugæði þeirra íbúa er búa á þessum svæðum allt árið um kring. Mikilvægt er að í samgönguáætlun 2024 -2038 verði tryggð framlög til að unnt sé að sinna nauðsynlegu viðhaldi og halda uppi þjónustu á malarvegum. Þá leggur Vesturbyggð áherslu á að í áætlun um malarvegi verði sett fram skýr markmið og forgagnsröðun með fækkun malarvega innan sveitarfélagsins. Í Vesturbyggð er að finna um 20 einbreiðar brýr og mikilvægt að þeim verði markvisst fækkað á næstu áratugum. Þar til einbreiðar brýr heyra sögunni til í Vesturbyggð er nauðsynlegt að þjónustumiðstöð Vegagerðarinnar á Patreksfirði verði tryggð framlög til bæta bundnu slitlagi sitthvoru megin við brýrmar til að minnka hættu vegna holumyndanna á mörkum brúar og malarvegjar og til að setja upp merkingar og varúðarskilti við umræddar brýr, m.a. þar sem þær eru á fjölförnum malarvegum á helstu ferðamannaleiðum á sunnanverðum Vestfjörðum.

Vesturbyggð telur jákvætt að umbætur verði gerðar í umferðarmælinum og óskar þess að Vegagerðin mæli með markvissari hætti umferð um sunnanverða Vestfirði, en fáir teljarar eru



staðsettir á sunnanverðum Vestfjörðum og gefur það því jafnan ekki rétta mynd af umferðapunga á svæðinu, þá sérstaklega um hina 50-70 ára gömlu malarvegi. Þá hefur Vesturbyggð vakið athygli á því að umferðartalning Vegagerðarinnar gefur ekki alltaf rétta mynd af því álagi sem er á samgönguinnviði svæðisins, þar sem enginn greinarmunur er gerður á bifreiðum í þungaflutningum eða t.d. smábílum, þótt það sé mismunandi álag sem viðkomandi farartæki valda á samgönguinnviðum.

### 3.3. Vetrarþjónusta.

Vetrarþjónusta er ein mikilvægasta þjónusta hins opinbera á sunnanverðum Vestfjörðum, hvort sem er fyrir íbúa eða atvinnulíf. Samfélög á sunnanverðum Vestfjörðum eiga allt sitt undir að samgöngur milli svæða séu öruggar og greiðar allt árið um kring, en fara þarf um fjölmarga fjallvegi til að komast leiðar sinnar á sunnanverðum Vestfjörðum, má þar sem dæmi nefna Mikladal, Hálfán og Kleifaheiði.

Skólaakstur er á milli Barðastrandar og Patreksfjarðar en þar fara um leik- og grunnskólabörn sem sækja menntun sína í leikskólanum Arakletti og Patreksskóla, alla virka daga yfir vetrinn. Skólaakstur fer um Barðaströnd, Kleifaheiði og um Raknadalshlíð, tvisvar á dag alla virka daga yfir vetrartímann. Mikilvægt er að vetrarþjónusta sé tryggð á þessum leiðum, bæta við vegriðum á varasömum köflum og gæta sérstaklega sé að vöktun á Kleifaheiði og Raknadalshlíð vegna ofanflóða en fjöldi snjóflóða fellur á hlíðinni á hverjum vetri og þar hefur orðið manntjón.

Þá gegnir vetrarþjónusta lykilhlutverki til að tryggja að íbúar í hinum dreifðu byggðum komist leiðar sinnar til að sækja vörur og þjónustu ásamt því að koma afurðum frá sér. Vetrarþjónusta er því mikilvægur þáttur í að tryggja búsetufrelsi. Mikilvægt er að vetrarþjónusta verði tryggð á Rauðasandsvegi, sem Vegagerðin hefur tilkynnt að verði breytt úr héraðsvegi í tengiveg.

Sunnanverðir Vestfirði telst eitt búsetu-, þjónustu- og atvinnusvæði. Á meðan ekki eru komin jarðgöng undir Mikladal og Hálfán er mikilvægt að vetrarþjónusta milli sveitarfélaganna Vesturbyggð og Tálknafjarðarhrepps sé aukin og þjónustutími lengdur, ásamt því að lengja þjónustutíma á Kleifaheiði, til að tryggja góðar og öruggar samgöngur á milli byggðalaga yfir vetrartímann.

Vesturbyggð ítrekar mikilvægi þess að tryggð séu framlög til vetrarþjónustu um Dynjandisheiði og um Bíldudalsveg niður í Arnarfjörð, samhliða vegabótum. Einnig ítrekar Vesturbyggð áðurframkomna ósk um reglulega vetrarþjónustu á Rauðasandsvegi samhliða almennri vetrarþjónustu á Örlygshafnarvegi.

Vesturbyggð bendir einnig á að bæta þarf vetrarþjónustu á Bíldudalsvegi, frá þorpinu á Bíldudal og að flugstöð Bíldudalsflugvallar. Er þar um mikilvægt öryggisatriði að ræða þar



sem ekki er nóg að snjómokstur á þeirri leið sé aðeins tengdur reglulegu áætlunarflugi. En bæði starfsmenn flugvallarins og viðbragðsaðilar þurfa að komast að flugstöðinni, þegar um sjúkraflug er að ræða.

### 3.4. Bíldudalsflugvöllur.

Bíldudalsflugvöllur gegnir grundvallarhlutverki í samgönguinnviðum sunnanverða Vestfjarða enda hluti af grunneti samgangna landsins. Á Bíldudalsflugvelli hefur verið stöðug fjölgun farþega í flugi til og frá Bíldudal á síðustu árum, ef frá eru talin Covid-árin svonefndu. Sem dæmi var fjöldi farþega 3.685 á árinu 2021 og 4.696 á árinu 2022 eða um 27,4% fjölgun á milli ára. Hefur þar aukin þjónusta flugrekstraraðila með tveimur flugum á dag nokkrum sinnum í viku og loftbrú stjórnvalda skipt sköpum. Þá gegnir Bíldudalsflugvöllur mikilvægu hlutverki í sjúkraflugi af sunnanverðum Vestfjörðum og jókst sjúkraflug á milli ára, þar sem 24 sjúkraflug voru frá Bíldudalsflugvelli 2021 á móti 39 sjúkraflugum á árinu 2022. Þá eru ótalin sjúkraflug til Patreksfjarðar á vegum þylusveit Landhelgisgæslunnar. Mikilvægt er því að flugvellinginum verði áfram tryggt nægjanlegt fjármagn til viðhalds og reksturs. Fyrirhugaðar hafa verið framkvæmdir í kringum Bíldudalsflugvöll til að tryggja betur aðflug, þá sérstaklega fyrir sjúkraflug. Mikilvægt er að framlög verði tryggð til að koma upp viðeigandi ljósabúnaði og ljúka þeirri framkvæmd.

Vesturbyggð vekur athygli á því að við vinnslu þarfagreiningar um fjarstýrða flugvelli verði sérstaklega horft til þeirra veðurfarslegu aðstæðna sem skapast kunna á Bíldudalsflugvelli, staðsetningu flugvallarins og mikilvægi hans fyrir sjúkraflutninga af sunnanverðum Vestfjörðum og hvernig slík miðstýring komi til með að falla að öryggishlutverki flugvallarins.

### 3.5. Ferjan Baldur og Brjánslækjarhöfn.

Vesturbyggð fagnar áherslum í drögum að samgönguáætlun um uppbyggingu aðstöðu í Breiðafirði vegna ferjusiglinga og það sé í forgangi, þar sem mannvirki eru komin til ára sinna og von er á nýrri ferju til að leysa núverandi ferju af hólmi. Vesturbyggð leggur ríka áherslu á að framkvæmdir við Brjánslækjarhöfn verði þannig hagað að mannvirkin geti til lengri framtíðar tekið á móti ferjum sem sigla yfir Breiðarfjörð enda mun ferjan tryggja öruggar og greiðar samgöngur sérstaklega yfir vetrartímann, þegar veður eru slæm. Hönnun mannvirkja og útbúnaður sé því ekki bundinn við eina tegund skipa og þá verði einnig við hönnun mannvirkja horft til framtíðarmöguleika til umhverfisvænni orkugjafa við ferjusiglingar um Breiðarfjörð.

Vesturbyggð bendir á að tryggja þarf sem allra fyrst að viðeigandi breytingar verði gerðar á ekjubrú á Brjánslæk svo ferjan Röst geti lagst að bryggju og flutningsaðilar geti auðveldlega



# Vesturbyggð

Aðalstræti 75, 450 Patreksfirði, kt. 510694-2369, Sími 450-2300.

komið bifreiðum og tengivögnum fyrir í ferjunni. Núverandi ekjubró á Brjánslæk þarf því að lagfæra þar til framkvæmdum við framtíðarferjumannvirki verður lokið. Vesturbyggð ítrekar einnig mikilvægi þess að tryggð séu framlög til rekstur ferjunnar Baldurs og með minni flutningsgetu nýrrar ferju haustið 2023 verði tryggð framlög til að fjölga ferðum yfir Breiðafjörð, í samræmi við þarfir íbúa og atvinnulífs á sunnanverðum Vestfjörðum.

### 3.6. Hafnir Vesturbyggðar.

Að mati Vesturbyggðar er jákvætt að gert sé ráð fyrir framlögum til mikilvægra hafnarframkvæmda í höfum Vesturbyggðar, enda hafa hafnir í Vesturbyggð ólík hlutverk og hafnarinnviðir margir komnir til ára sinna. Með aukinni atvinnustarfsemi svo sem fiskeldi, kalkþörungavinnslu og komu skemmtiferðaskipta hefur þörfin fyrir hafnarbætur aukist hratt. Vesturbyggð leggur ríka áherslu á að tryggð verði að þau framlög sem tilgreind eru í drögum samgönguáætlunar 2024-2038.

### 4.0. Athugasemdir um jarðgangaáætlun.

Vesturbyggð fagnar því að í drögum að samgönguáætlun 2024-2038 sé mælt fyrir um jarðgangaáætlun og þar sé einn af jarðgangakostum áætlunarinnar, jarðgöngu undir Mikladal og Hálfán. Vesturbyggð hefur um árabil bent á mikilvægi þess að jarðgöng verði lögð undir Mikladal og Hálfán, enda myndu göngin leysa af tvo erfiða fjallvegi innan búsetu-, þjónustu- og atvinnusvæðis sunnanverða Vestfjarða. Þá standa yfir sameiningarviðræður á milli sveitarfélaganna Vesturbyggð og Tálknafjarðarhrepps og eru jarðgöngin ein forsenda þess að unnt verði að sameina sveitarfélögin og ljúka þeirra vegferð sem hafin var árið 1994, við sameiningu sveitarfélaga á sunnanverðum Vestfjörðum. Vesturbyggð leggur því ríka áherslu á að sem fyrst verði ráðist í rannsóknir og nauðsynlegan undirbúning við jarðgangagerð undir Mikladal og Hálfán.

Vesturbyggð gerir þó alvarlega athugasemdir við forgangsörðun jarðgangakosta og þá sérstaklega þær forsendur sem Vegagerðin hefur sett fram í tillögu sinni að forgangsörðun og birt var á heimasíðu stofnunarinnar í júní 2023.

Vesturbyggð krefst þess að umfjöllun Vegagerðarinnar um jarðgöng undir Mikladal og Hálfán verði lagfærð, enda vantar að tilgreina þar mikilvægar forsendur og staðreyndir sem m.a. eru settar fram um aðra jarðgangakosti og koma fram í forgangsörðun Vegagerðarinnar, en er með öllu sleppt í umfjöllun um jarðgöng undir Mikladal og Hálfán.

Eftirfarandi eru athugasemdir um umfjöllun Vegagerðarinnar um jarðgöng undir Mikladal og Hálfán:



## Vesturbyggð

Aðalstræti 75, 450 Patreksfirði, kt. 510694-2369, Sími 450-2300.

1. Við forgangsröðun jarðgangakosti virðist Vegagerðin hafa virt að vettugi jarðgangaáætlun Vestfjarða frá apríl 2021, þar sem jarðgangakostum á Vestfjörðum var forgangsraðað og mikilvægustu kostirnir voru Súðavíkurgöng og jarðgöng undir Mikladal og Hálfván. Aðrir jarðgangakostir á Vestfjörðum var forgangsraðað síðar, svo sem breikkun Breiðdals- og Botnsheiðaganga, sem Vegagerðin samt sem áður forgangsraðar á undan jarðgöngum undir Mikladal og Hálfván. Skýtur það einnig skökku við að jarðgangakostum á sunnanverðum Vestfjörðum er raðað á eftir Súðavíkurgöngum og breikkun Breiðadals- og Botnsheiðaganga, þrátt fyrir þá staðreynd að á norðanverðum Vestfjörðum sé í dag að finna fjölmörg jarðgöng og þar af leiðandi láglandisvegi milli byggðalaga, s.s. Bolungarvíkurgöng, Dýrafjarðagöng og göng undir Breiðadals- og Botnsheiði.
2. Ekki virðist hafa verið litið til ítarlegrar umfjöllunar Rannsóknarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri um jarðgöng á áætlun, sem unnin var fyrir Vegagerðina, þar sem sérstaklega er fjallað um byggðapróun, umferðaröryggi eða tenginu svæðanna með jarðgöngum undir Mikladal og Hálfván. Þeirra upplýsinga er hvergi getið í umfjöllun Vegagerðarinnar.
3. Í umfjöllun um göng undir Mikladal og Hálfván er ekki að finna umfjöllun um þá vegkafla sem leystir verða af hólmi með jarðgöngum. Ekki er getið um það að vegurinn um Hálfván er hæsti fjallvegur á Vestfjörðum, þar sem umferð fer allt árið um kring. Einnig er vegurinn einn af hæstu vegum sem liggja á milli þéttbýliskjarna á Íslandi. Þá er ekki getið um heildarvegalengd, en vegakaflinn er í heild sinni um 30 km. Ekki er heldur getið um aldur og ástand veganna, en skv. úttekt á klæðningum á Vestfjörðum 11. – 13. júní 2019, sem unnin var fyrir Vegagerðina, kemur fram að vegurinn um Mikladal sé ónýtur. Þær framkvæmdir sem nú standa yfir í Mikladal, lagfæra aðeins örfáa kílómetra af hinum ónýta vegi sem liggur yfir Mikladal, en ætla má að sá kafla nýtist áfram þrátt fyrir framkvæmdir við jarðgöng.
4. Í umfjöllun um jarðgöng undir Mikladal og Hálfván er ekki að finna upplýsingar um slysatíðni, en veturinn 2021/2022 urðu t.d. fjölmargar bílveltur á vegkaflanum, m.a. flutningabílar og snjóruðningstæki, án þess þó að alvarleg slys yrðu á fólki, en eignartjón var mikið. Vekur það furðu að svo mikilvægar tölulegar upplýsingar komi ekki fram í umfjöllun um jarðgangakosti undir Mikladal og Hálfván.
5. Þá er hvergi getið um þá miklu umferðaraukningu sem orðið hefur á vegköflunum um Mikladal og Hálfván, m.a. vegna fjölgun íbúa og aukinni atvinnuuppbyggingu. Íbúum í Vesturbyggð hefur á síðustu fimm árum fjölgað um 20%. Undarlegt er að þessar forsendur eru ekki tilgreindar í umfjöllun um jarðgöng undir Mikladal og Hálfván, þar sem Vegagerðin tilgreinir íbúafjölgun sem mikilvæga forsendu í umfjöllun um aðra jarðgangakosti. Vegurinn um Mikladal er í dag umferðabyngsti vegurinn á Vestfjörðum, en um veginn fara á milli 250-480 bílar daglega og er þar stór hluti þungaflutningar. Ótækt er að svo mikilvægar staðreyndir séu ekki tilgreindar í forsendum Vegagerðarinnar. Þá er heldur ekki sett fram umferðaspá fyrir ársdagsumferð um Mikladal og Hálfván miðað við íbúapróun og framleiðsluaukningu t.d. í fiskeldi á sunnanverðum Vestfjörðum. Slíkt er þó sett fram um aðra jarðgangakosti, jafnvel spá allt til ársins 2065.



## Vesturbyggð

Aðalstræti 75, 450 Patreksfirði, kt. 510694-2369, Sími 450-2300.

6. Þá gerir Vesturbyggð alvarlega athugasemd við að ekki sé gerð grein fyrir mikilvægi þessa vegkafla fyrir flugsamgöngur af sunnanverðum Vestfjörðum og tengingu innan grunnnets samgangna við Bíldudalsflugvöll. Hvergi er þess getið að frá Patreksfirði að Bíldudalsflugvelli þarf að fara yfir bæði Mikladal og Hálfán og frá Tálknafirði að Bíldudalsflugvelli þarf að fara yfir Hálfán. Þá er þess hvergi getið að fara þarf yfir þessa fjallvegi til að koma sjúklingum í sjúkraflug frá Heilbrigðisstofnun Vestfjarða, sem staðsett er á Patreksfirði.
7. Hvergi er í umfjöllun um jarðgöng undir Mikladal og Hálfán er getið um áhrif á jafnrétti kynja og vinnusóknarsvæði, en kannanir sýna að konur veigra sér frekar en karlar við að ferðast á fjallvegum og í slæmri færð. Jarðgöng undir Mikladal og Hálfán munu því hafa verulega jákvæð áhrif á stöðu kynja.
8. Í umfjöllun um aðra jarðgangakosti er m.a. getið um að „*mikil atvinnuuppbygging hefur átt sér stað á svæðinu sem hefur aukið enn frekar á umferð og þá sérstaklega þyngri og stærri farartækja.*“ Þrátt fyrir að mesta uppbygging í fiskeldi á landsvísu hafi átt sér stað á sunnanverðum Vestfjörðum með tilheyrandi þungaflutningum og álagi á samgönguinnviði, er þess hvergi getið í umfjöllun Vegagerðarinnar um jarðgöng undir Mikladal og Hálfán. Rétt er að benda á að 50% af ársframleiðslu í fiskeldi á Íslandi fer fram á sunnanverðum Vestfjörðum.
9. Í umfjöllun um aðra jarðgangakosti eru jarðgöng talin hafa talsverð áhrif á tengsl milli staða og að atvinnu- og þjónustusókn er mikil milli nágrannabyggðalaga. Þrátt fyrir að á sunnanverðum Vestfjörðum séu tvö sveitarfélög og þrjár byggðakjarnar með mismunandi þjónustustig, eru þessi áhrif ekki tilgreind í umfjöllun um jarðgöng undir Mikladal og Hálfán. Vesturbyggð ítrekar að sunnanverðir Vestfirðir telst eitt búsetu-, þjónustu- og atvinnusvæði og myndu jarðgöng undir Mikladal og Hálfán gjörbreyta búsetuskilyrðum og þar með búsetufrelsi íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum. Sérstaklega þar sem íbúar búa í einum byggðakjarna og stunda atvinnu og sækja þjónustu í annan. Þá er rétt að ítreka að nú standa yfir sameiningarviðræður sveitarfélaganna Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur og eru jarðgöng undir Mikladal og Hálfán forsenda þess að af sameiningu sveitarfélaganna geti orðið.
10. Þá vekur athygli að meðaltal lokunarklukkustunda á Mikladal og Hálfán eru jafnmargar eða jafnvel fleiri en vegna jarðgangakosta sem Vegagerðin telur að brýnt sé að fara í, svo sem Súðavíkurhlíð og Ólafsfjarðarveg. Lokunarklukkustundir voru að meðaltali 3,6 sólahringar á Mikladal en 4,5 sólahringar á Hálfán. Hafa þessar lokanir mikil áhrif búsetuskilyrði á sunnanverðum Vestfjörðum og geta í vissum tilvikum ógnað öryggi íbúa þegar viðbragðsaðilar komast ekki milli svæða, en Heilbrigðisstofnun Vestfjarða og lögregla eru staðsett á Patreksfirði. Lokanir á Mikladal og Hálfán hafa einnig verulega neikvæð áhrif fyrir þau fyrirtæki sem starfa á sunnanverðum Vestfjörðum, en miklir þungaflutningar fylgja þeirri matvælaframleiðslu sem fer fram á sunnanverðum Vestfjörðum og er þar um að ræða hráefni sem þarf að komast leiðar sinnar daglega. Miðað við aðra jarðgangakosti ættu lokunarklukkustundir á Mikladal og Hálfán leiða til þess að talsvert brýnt væri að jarðgöng kæmu undir Mikladal og Hálfán.





11. Í umfjöllun Vegagerðarinnar er hvergi fjallað um umhverfis- og loftlagsáhrif samgangna yfir Mikladal og Hálfván, m.a. með tilliti til þess hvernig vegurinn liggur, en veghalli á Mikladal er á köflum 12% sem er langt umfram viðmið Vegagerðarinnar. Ætla má að draga mætti verulega úr útblæstri með því að leysa af hólmi þær hækkanir og lækkanir sem eru á vegaköflunum. Þá er enn ekki ljóst hvort rafknúnar flutningsbifreiðar getið ekið í þeim mikla halla sem er nú á Mikladal og Hálfván, en miklir þungaflutningar fara um vegkaflana á degi hverjum. Gerð jarðganga undir Mikladal og Hálfván fellur því vel að markmiðum stjórnvalda um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Með vísan til framangreindra athugasemda er ekki furða að niðurstaða Vegagerðarinnar hafi verið, í samanburði við aðra jarðgangakosti, að framkvæmd við jarðgöng undir Mikladal og Hálfván sé ekki talið brýnt verkefni, enda vantar nauðsynlegar staðreyndir, tölulegar upplýsingar og forsendur í umfjöllunina, svo yfirhöfuð sé unnt að draga ályktun um mikilvægi jarðganga undir Mikladal og Hálfván.

Vesturbyggð óskar eftir því að innviðaráðuneytið beini því til Vegagerðarinnar að lagfæra umfjöllun um jarðgöng undir Mikladal og Hálfván í umfjöllun um jarðgangaverkefni. Í umfjöllunni verði tilgreindar réttar og mikilvægar forsendur og staðreyndir, áður en dregnar eru ályktanir um mikilvægi jarðganga undir Mikladal og Hálfván og áður en lokið verði við að forgangsraða jarðgangakostum og þeir ákveðnir í samgönguáætlun 2024-2038.

Með tilliti til framangreindra staðreynda og forsendna telur Vesturbyggð að brýn nauðsyn sé fyrir jarðgöng undir Mikladal og Hálfván, m.a. með tilliti til áhrifa byggðapróunar, atvinnu- og þjónustusókn, öryggi vegfarenda og búsetufrelsis. Jarðgangakosti undir Mikladal og Hálfván skuli því forgangsraða ofar í lista yfir jarðgangakosti í samgönguáætlun og undirbúningur og rannsóknir við jarðgöng undir Mikladal og Hálfván verði hafinn sem allra fyrst. Er það í samræmi við markmið samgönguáætlunar um greiðar samgöngur, öruggar samgöngur, hagkvæmar samgöngur, umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæða byggðapróun og er mikilvægur þáttur í að auka búsetufrelsi.

### 5.0. Afstaða Vesturbyggðar til gjaldtöku.

Vesturbyggð tekur jákvætt í breytingar á gjaldtöku til að auka skilvirkni vegakerfisins og auka fjárfestingu í samgönguinnviðum. Vesturbyggð hefur áður í umsögnunum sínum bent á að ef gjaldtaka komi til með að flýta innviðaupbyggingu samgönguinnviða, þá sé til mikils að vinna, til að tryggja öruggar og greiðar samgöngur allt árið um kring. Þá ítrekar Vesturbyggð mikilvægi þess að horft sé til þess við mat á þjóðhagslega arðbærum framkvæmdum við samgönguinnviði hversu mikilvægir viðkomandi innviðir eru til að tryggja tekjur fyrir þjóðarþúið í heild sinni. Sem dæmi gegna samgönguinnviðir á sunnanverðum Vestfjörðum



## Vesturbyggð

Aðalstræti 75, 450 Patreksfirði, kt. 510694-2369, Sími 450-2300.

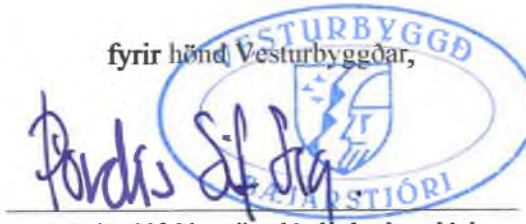
mikilvægu hlutverki við að koma fiskeldisafurðum innan svæðis og af svæðinu til útflutnings sem skapar mikilvægar tekjur fyrir ríkissjóð, en útflutningsverðmæti afurða af sunnanverðum Vestfjörðum nemur um 27-35 milljörðum króna á ári, en eldisafurðir sem verða til í Vesturbyggð nema um 3% af heildarútflutningsverðmætum landsins. Vesturbyggð beinir því til sameiginlegrar verkefnastofu innviðaráðuneytisins og fjármála- og efnahagsráðuneytisins að líta sérstaklega til framangreindra þátta við mat sitt á þjóðhagslega arðbærum framkvæmdum.

### 6.0. Lokaorð.

Vesturbyggð þakkar fyrir gott og mikilvægt samráð við undirbúning draga að samgönguáætlun 2028-2034 og drög stefunnar bera með sér að vandað hefur verið til verka. Vesturbyggð vill að lokum ítreka mikilvægi þess að horft verði til framangreindra athugasemda og ábendinga við frekari vinnslu samgönguáætlunar 2024-2038, enda mikilvægt að samgönguinnviðir á sunnanverðum Vestfjörðum styðji við áframhaldandi verðmætasköpun fyrir þjóðarbúið í heild sinni.

Sé óskað eftir frekari gögnum eða upplýsingum er varða umsögn þessa, þá mun undirrituð veita allar frekari upplýsingar.

fyrir hönd Vesturbyggðar,



Þórdís Sif Sigurðardóttir, bæjarstjóri