

Júní 2019



Seyðisfjarðargöng

Valkostir og áhrif á Austurlandi



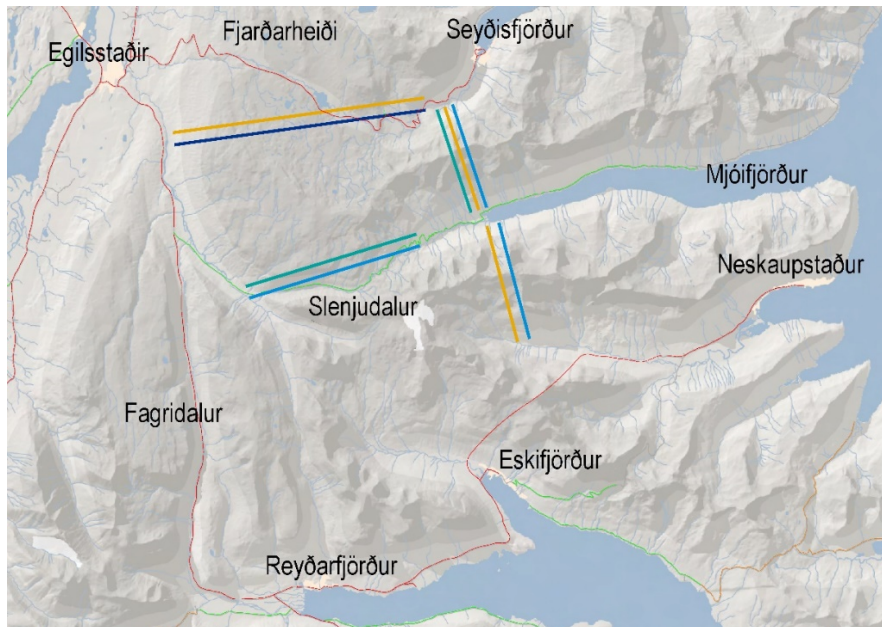
Stjórnarráð Íslands
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið



Stjórnarráð Íslands
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

SEYÐISFJARÐARGÖNG

Valkostir og áhrif á Austurlandi



Efnisyfirlit

1. INNGANGUR.....	2
Skipun hópsins	2
Verkefni og störf hópsins	2
2. SAMGÖNGUÁÆTLUN.....	3
3. ÚTTEKT Á VIÐFANGSEFNI.....	3
Valkostir í leiðavali	3
4. LÝSING Á JARÐGANGALEIÐUM.....	6
Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....	6
Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður	7
Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur.....	8
Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....	9
5. FRAMKVÆMDAHRÆÐI OG ÁFANGASKIPTING.....	9
Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....	10
Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður	10
Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur.....	10
Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....	10
6. VEGALENGDIR OG UMFERÐ	11
7. RANNSÓKNIR OG JARÐFRÆÐI	13
Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....	13
Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður	13
Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur.....	13
Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....	14
8. VEÐURFARSLEGAR AÐSTÆÐUR.....	14
Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....	14
Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður	14
Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur.....	14
Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....	15
9. KOSTNAÐUR	15
10. SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF	16
Skýrsla KPMG	16
Áhrif á byggðaðpróun.....	18
Ályktun aðalfundar SSA 2018.....	19
11. SAMVINNUVERKEFNI (PPP) OG VEGGJÖLD	19
12. ÁLYKTANIR OG NIÐURSTÖÐUR HÓPSINS.....	20
VIÐAUKAR:.....	21

1. INNGANGUR

Skipun hópsins

Með bréfi dags. 21. september 2017 skipaði þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra verkefnishóp um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng. Göngin hafa það hlutverk að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og á Austurlandi öllu.

Verkefni hópsins voru:

- Fara yfir skýrslu Vegagerðarinnar um samgöng og tillögur hennar (vísað er til skýrslu nefndar frá 1993: Jarðgöng á Austurlandi).
- Skoða hugmyndir um göng undir Fjarðarheiði til samanburðar.
- Vega og meta mögulegar samgöngubætur fyrir Seyðisfjörð með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífs á Seyðisfirði og Austurlandi í heild.
- Kanna möguleika á samstarfsfjármögnun og veggjaldi fyrir þá kosti sem eru til skoðunar.

Hópurinn var þannig skipaður:

Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri (fram til 1. júlí 2018), formaður

Adolf Guðmundsson, lögfræðingur

Arnbjörg Sveinsdóttir, forseti bæjarstjórnar Seyðisfjarðarkaupstaðar (fram til 2018)

Jóna Árný Þórðardóttir, löggiltur endurskoðandi

Snorri Björn Sigurðsson, forstöðumaður, Byggðastofnun

Með hópnum hafa starfað fulltrúar samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Sigurbergur Björnsson og Friðfinnur Skaftason.

Ritari hópsins hefur verið Valtýr Þórisson, forstöðumaður áætlana hjá Vegagerðinni.

Verkefni og störf hópsins

Markmið verkefnisins er að undirbúa ákvörðun um samgöngubót sem best er til þess fallin að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Vetrareinangrun Seyðisfjarðar hefur verið erfið og mikil umræða mörg undanfarin ár á nauðsyn þess að rjúfa hana. Alþingi hefur með samþykkt samgönguáætlunar þegar markað þá stefnu að Fjarðarheiðargöng verði næstu göng eftir að lokið verður við Dýrafjarðargöng.

Alþingi hefur á fjárlögum veitt nokkrum fjármunum í að rannsaka og forhanna jarðgöng undir Fjarðarheiði á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Göng undir Fjarðarheiði yrðu 13-14 km löng. Þau yrðu lengstu göng á Íslandi og hljóðaði frumkostnaðaráætlun fyrir þau upp á u.þ.b. 25 ma.kr. á eldra verðlagi en nú gildir. Því er ljóst að vanda þarf allan undirbúning fyrir ákvörðunartöku sem þarf að byggjast á málefnalegum og faglegum grunni.

Á árunum 1988-1993 vann nefnd sem skipuð var af samgönguráðherra að mati á jarðgangakostum á Austurlandi. Auk Vegagerðarinnar áttu sveitarfélög á Austurlandi, Byggðastofnun og samgönguráðuneytið fulltrúa í nefndinni. Í skýrslu nefndarinnar, „Jarðgöng

á Austurlandi, nefndarálit 1993“, er það tillaga hópsins til að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar að grafa þrenn jarðgöng, þ.e. milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar, Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Héraðs. Fleiri skýrslur hafa verið gerðar frá því að framangreind skýrsla birtist og hafa ekki aðrar leiðir verið formlega til umfjöllunar. Hins vegar hefur mikið vatn runnið til sjávar frá því að skýrslan birtist og aðrar og meiri kröfur gerðar til jarðganga en þá voru gerðar. Þar á meðal er talið eðlilegt að þau liggja lægra í landinu og þjóni þannig tilgangi sínum betur en þá var ráð fyrir gert, auk þess sem fulltrúar Seyðisfjarðar og ályktanir Sambands sveitarfélaga á Austurlandi hafa á síðari árum lagt mesta áherslu á göng undir Fjarðarheiði.

Verkefni hópsins samkvæmt verkefnisáætlun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins voru rakin í kafla 1 og sérstaklega tekið fram að hópurinn skyldi skila vel rökstuddri tillögu um hvernig hagkvæmast er að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar sem um leið mun styrkja samfélagið á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Hópurinn hefur haldið 9 bókaða fundi, ýmist á Seyðisfirði eða í Reykjavík. Þá hafa nefndarmenn skipst á ýmsu efni gegnum tölvusamskipti og allir í hópnum fengu til aflestrar afrit af þeim skýrslum sem til eru hjá Vegagerðinni og snerta þetta mál og hafa komið út síðustu 30 ár. Þá hefur hópurinn látið vinna tvær sjálfstæðar úttektir til að styðja betur við ályktanir og niðurstöður sínar, annars vegar um samfélagsleg áhrif jarðgangagerðar á svæðinu og hins vegar um veðurfarslegar aðstæður við mismunandi jarðgangakosti.

2. SAMGÖNGUÁÆTLUN

Í samgönguáætlun 2011-2022 sem samþykkt var á Alþingi 19. júní 2012 kom þetta fram:

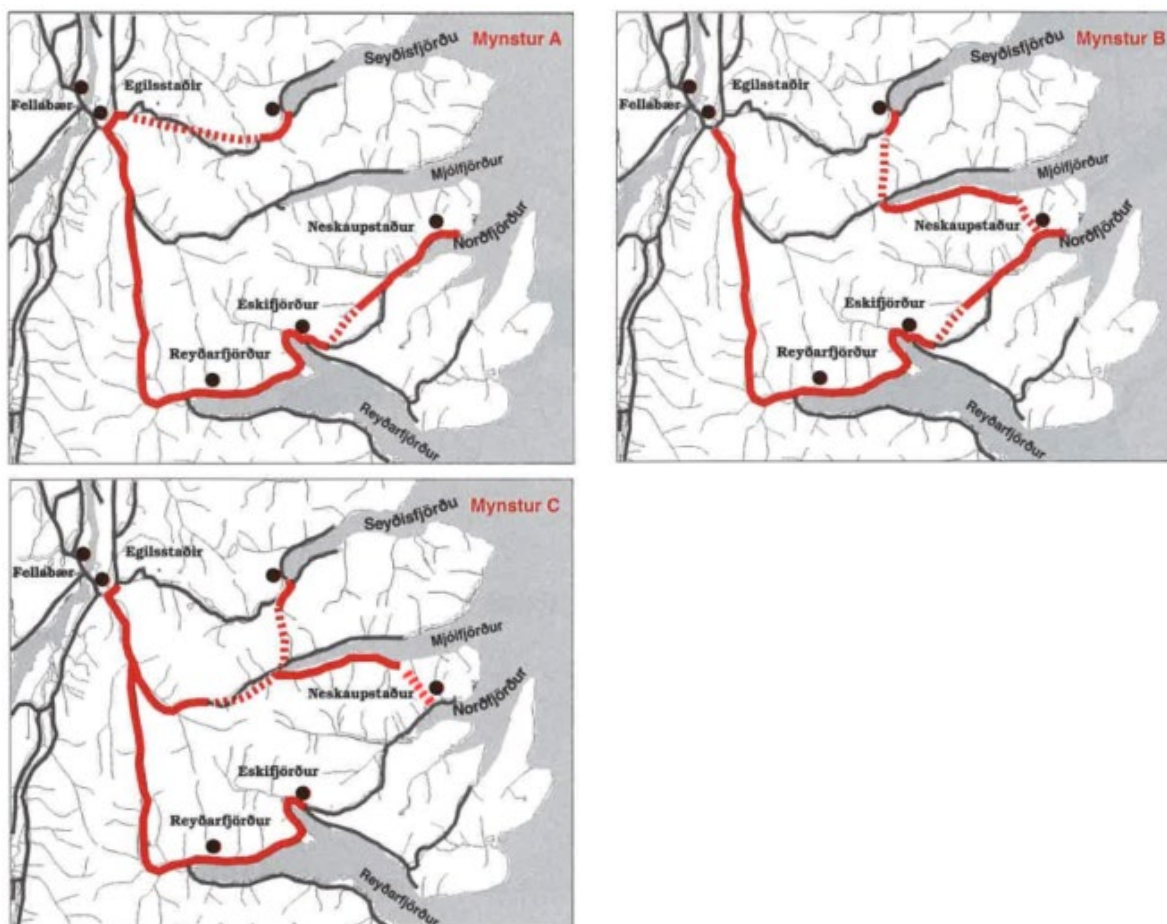
Jarðgangaáætlun* Miðað verði við að rannsóknum og undirbúningi Seyðisfjarðarganga verði hagað með þeim hætti að hægt verði að hefja framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði í kjölfar Norðfjarðarganga og Dýrafjarðarganga.

Sérstakar fjárveitingar til rannsókna við jarðgöng til Seyðisfjarðar, og þá sérstaklega miðað við göng undir Fjarðarheiði, hafa verið veittar í samgönguáætlun á síðustu árum. Í samgönguáætlun 2019-2033 kemur fram að miðað sé við að Seyðisfjörður tengist með jarðgöngum undir Fjarðarheiði. Fyrsta fjárveiting til að koma framkvæmdum af stað verði á 2. tímabili áætlunarinnar (2024-2028) en megin þungi framkvæmda verði síðan á 3. tímabili, 2029-2033 og áfram.

3. ÚTTEKT Á VIÐFANGSEFNI

Valkostir í leiðavali

Í skýrslunni „Jarðgöng á Austurlandi – nefndarálit“ frá 1993, voru lögð fram þrjú samgöngumynstur með mismunandi valkostum í leiðavali (sjá Mynd 1). Mynstur A var eins og þáverandi vegakerfi að öðru leyti en því að vegir um Fjarðarheiði og Oddsskarð liggja í jarðgöngum. Í mynstri B var lögð áhersla á sjávarsíðuna og því göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð, önnur þaðan í Norðfjörð og þau þriðju síðan undir Oddsskarð til Eskifjarðar. Mynstur C tengdi síðan saman Seyðisfjörð og Neskaupstað með tvennum göngum til Mjóafjarðar og síðan reiknað með tengingu þaðan til Héraðs með göngum undir Mjóafjarðarheiði. Nefndin sem vann að skýrslunni lagði til að mynstur C yrði valið.



MYND 1: ÞRÚ SAMGÖNGUMYNSTUR SEM SKOÐUÐ VORU ÁRIÐ 1993

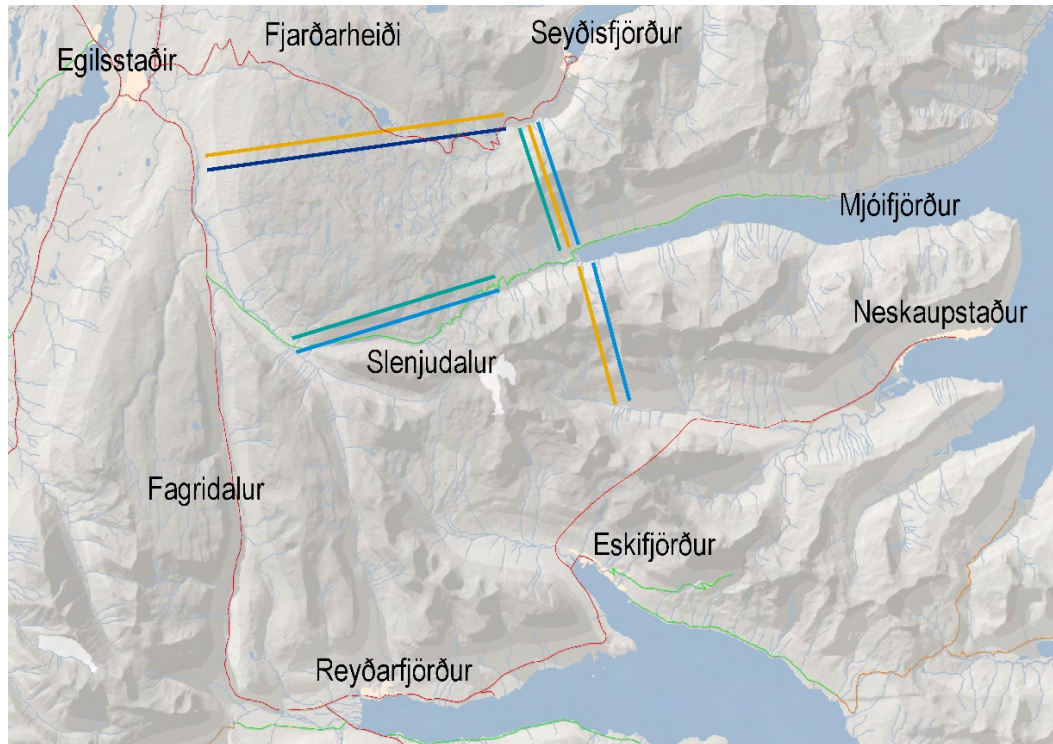
Í kringum 2005 var ákveðið að hefja rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar milli Eskifjarðar og Norðfjarðar og nokkrum árum síðar ákveðið að ráðast í framkvæmdir. Gerð jarðganganna hófst síðan á árinu 2013 og voru göngin opnuð fyrir umferð haustið 2017. Þar með var vetrareinangrun Neskaupstaðar rofin en eldri Oddsskarðsgöng voru í yfir 600 metra hæð yfir sjó og fjallvegurinn oft erfiður vegna snjóá. Með tilkomu þessara jarðganga má segja að tillögur nefndarinnar frá 1993 hafi verið lagðar til hliðar þar eð göng milli Eskifjarðar og Norðfjarðar voru ekki hluti af mynstri C sem nefndin lagði til. Eftir stendur þá mynstur A með göngum undir Fjarðarheiði og Oddsskarð þar sem seinna verkinu er þegar lokið og mynstur B þar sem einu verki af þremur er lokið en eftir stendur jarðgangagerð milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar.

Verkefnishópurinn telur ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs. Hins vegar hefur verið skoðað að fylgja hluta af mynstri C, þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan undir Mjóafjarðarheiði til Héraðs. Sá kostur gefur þann möguleika að opna á sama tíma eða síðar milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar og tengja þannig þéttbýlisstaðina við sjávarsíðuna. Þessi valkostur er borinn saman við göng undir Fjarðarheiði, þ.e. við mynstur A í skýrslunni.

Hópurinn fjallar hér eftir um fjóra kosti til samanburðar við að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar:

- **Valkostur 1** Jarðgöng undir Fjarðarheiði.
- **Valkostur 2** Jarðgöng undir Fjarðarheiði ásamt göngum til Mjóafjarðar og göngum þaðan til Norðfjarðar.
- **Valkostur 3** Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, önnur undir Mjóafjarðarheiði milli Mjóafjarðar og Héraðs og þau þriðju milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar.
- **Valkostur 4** Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur milli Mjóafjarðar og Héraðs.

Valkostirnir eru sýndir á Mynd 2.

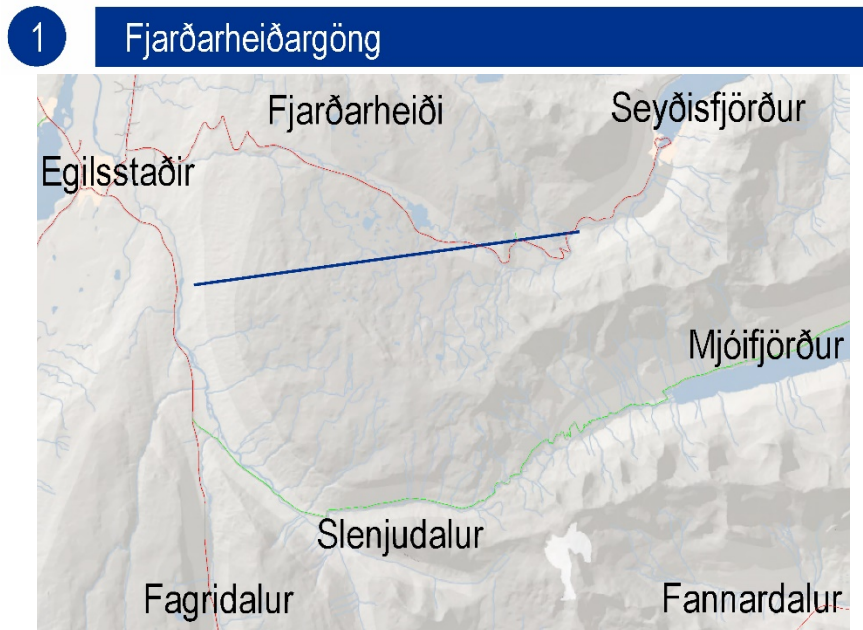


- | | |
|---|---|
| 1 | Fjarðarheiðargöng |
| 2 | Fjarðarheiðargöng - Mjóifjörður - Norðfjörður |
| 3 | Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Norðfjörður - Slenjudalur |
| 4 | Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur |

MYND 2: FJÓRIR VALKOSTIR

4. LÝSING Á JARÐGANGALEIÐUM

Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng



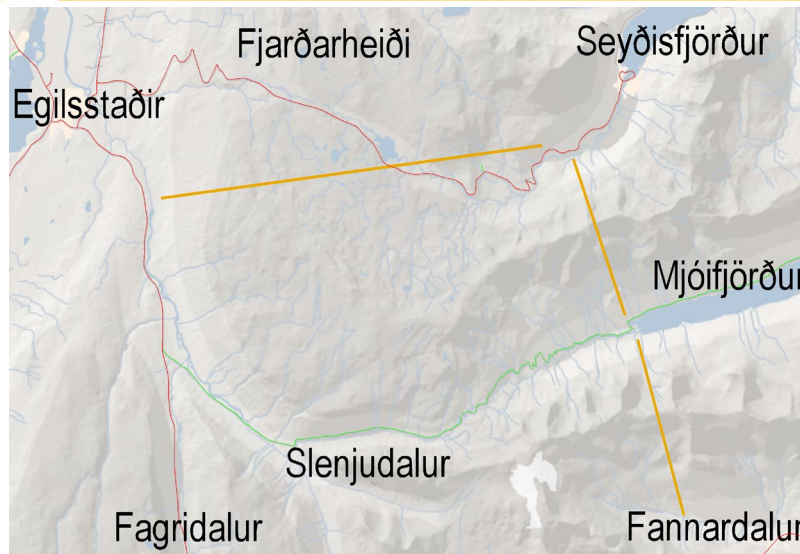
MYND 3: VALKOSTUR 1 - FJARÐARHEIÐARGÖNG

Fyrir valkost 1, göng undir Fjarðarheiði, hafa einkum tvær veglínur verið til skoðunar. Aðal munurinn er að önnur línan hefur jarðgangamunna Héraðsmegin við Lönguhlíð upp af Egilsstöðum nálgægt núverandi vegi en í hinu tilfallinu er munninn við Dalhús yst í Eyvindardal suður af Egilsstöðum. Í störfum hópsins skiptir ekki máli hvor línan verður fyrir valinu enda allar stærðir svipaðar. Þó er talið rétt á þessu stigi að miða frekar við Dalhús þar eð Vegagerðin mælir frekar með þeim kosti og ekki er vitað til að andstaða sé við það á svæðinu.

Gangamunni Seyðisfjarðarmegin yrði í um 130 m hæð yfir sjó gegnt Gufufossi og einnig í svipaðri hæð Héraðsmegin, hvor leiðin sem farin yrði. Gangalengd yrði um 13,4 km. Vegagerð utan ganga yrði 3-4,5 km.

Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður

2 Fjarðarheiðargöng - Mjóifjörður - Norðfjörður



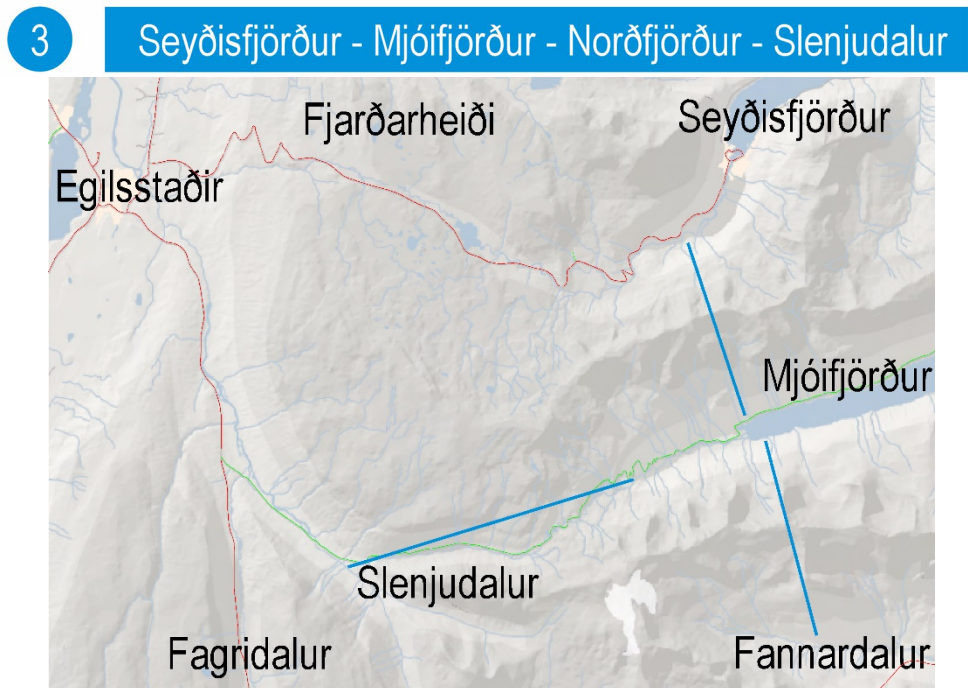
MYND 4: VALKOSTUR 2 - FJARÐARHEIÐARGÖNG-MJÓIFJÖRÐUR-NORÐFJÖRÐUR

Sömu göng undir Fjarðarheiði og í valkosti 1, 13,4 km.

Munni ganga milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar gæti verið innan við Innri Hádegisá í Seyðisfirði í um 55 m hæð eða SA við Gufufoss í um 140 m hæð. Í Mjóafirði er reiknað með munna nálægt fjarðarbotni í 10 m hæð yfir sjó. Gangalengd yrði um 5,5 km.

Í göngum milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar er miðað við munna í 15-20 m y.s. í sunnanverðum Mjóafirði og 150-200 m y.s. innarlega í Fannardal í Norðfirði. Gangalengd yrði 6,0-6,8 km, háð staðsetningu munna. Hér verður miðað við lengri kostinn.

Samanlögð lengd jarðganga í þessum valkosti er 25,7 km. Vegir utan ganga yrðu líklega 6-8 km samtals.



MYND 5: VALKOSTUR 3 - SEYÐISFJÖRÐUR-MJÓIFJÖRÐUR-NORÐFJÖRÐUR-SLENJUDALUR

Munni ganga milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar gæti verið innan við Innri Hádegisá í Seyðisfirði í um 55 m hæð eða suðaustan við Gufufoss í um 140 m hæð. Í Mjóafirði er reiknað með munna nálægt fjarðarbotni í 10 m hæð yfir sjó. Gangalengd yrði um 5,5 km.

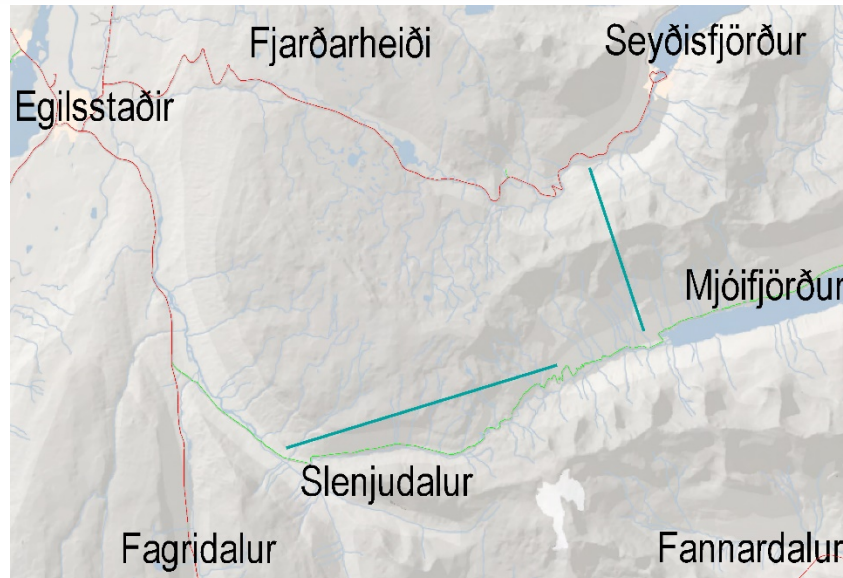
Nokkrar útfærslur á göngum undir Mjóafjarðarheiði hafa verið skoðaðar. Í Mjóafjarðarbotni hefur helst verið litið til munna undir Klifbrekkum í 150 m hæð eða ofan við Prestgil í 110 m hæð yfir sjó. Í Eyvindarárdal hefur verið bent á stað fyrir munna í um 200 m hæð við Innri Grjótá. Gangalengd yrði um 9,0 km. Vegagerð utan ganga yrði alls um 10 km.

Í göngum milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar er miðað við munna í 15-20 m y.s. í sunnanverðum Mjóafirði og 150-200 m y.s. innarlega í Fannardal í Norðfirði. Gangalengd yrði 6,0-6,8 km, háð staðsetningu munna. Hér verður miðað við lengri kostinn.

Samanlögð lengd jarðganga í þessum valkosti er 21,3 km. Vegir utan ganga yrðu líklega 12-15 km samtals.

4

Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur



MYND 6: VALKOSTUR 4 - SEYÐISFJÖRÐUR-MJÓIFJÖRÐUR-SLENJUDALUR

Gangamunni í Seyðisfirði gæti verið innan við Innri Hádegisá í um 55 m hæð eða suðaustan við Gufufoss í um 140 m hæð. Í Mjóafirði er reiknað með munna nálægt fjarðarbotni í 10 m hæð yfir sjó. Gangalengd yrði um 5,5 km.

Nokkrar útfærslur á göngum undir Mjóafjarðarheiði hafa verið skoðaðar. Í Mjóafjarðarbotni hefur helst verið litið til munna undir Klifbrekkum í 150 m hæð eða ofan við Prestgil í 110 m hæð yfir sjó. Í Eyvindarárdal hefur verið bent á stað fyrir munna í um 200 m hæð við Innri Grjótá. Gangalengd yrði um 9,0 km. Vegagerð utan ganga yrði alls um 10 km.

Samanlögð lengd jarðganga í þessum valkosti er um 14,5 km. Vegir utan ganga yrðu líklega 11-12 km.

5. FRAMKVÆMDAHRÆÐI OG ÁFANGASKIPTING

Norðfjarðargöng eru alls tæplega 8 km löng, þar af ríflega 7,5 km í bergi (þ.e. fyrir utan steypa forskála). Framkvæmdir við þau tók fjögur ár og hófust um hálfu ári eftir opnun tilboða og gerð samninga. Helmingur framkvæmdatímans fór í að grafa göngin og síðan tók öll eftirvinna og frágangur jafn langan tíma, um tvö ár. Þessi tími er ekki langt frá því sem áætlað var og almennt gildir og verður miðað við hann fyrir göng til Seyðisfjarðar.

Margvíslegar undirbúningsrannsóknir vegna jarðganga undir Fjarðarheiði hafa farið fram. Sé einungis litið til rannsóknanna, skipulags og slíkra þátta og litið framhjá fjármögnun og samgönguáætlun, er áætlað að hægt væri að hefja framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng um tveimur árum eftir að ákvörðun hefur verið tekin. Ekki væri hægt að hefja framkvæmdir við aðra gangakosti fyrr en tveimur árum síðar vegna jarðfræðirannsókna sem ráðast þyrfti í.

Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng

Göng undir Fjarðarheiði sem yrðu um 13,4 km á lengd verða aðeins grafin frá tveimur stöfnum, þ.e. ekki er hægt að komast inn í gangastæðið frá neinum hliðardal sem hefði gefið kost á gangagreftri á 4 stöfnum í einu. Ekki er hægt að reikna með sama meðalhraða og í Norðfjarðargöngum þar sem útakstur með efni og allir aðdrættir við gröftinn eru mun lengri í Fjarðarheiðargöngum. Það má því ætla að sjálfur gangagröfturinn taki a.m.k. fjögur ár. Eftirvinna og frágangur ætti að taka hlutfallslega eitthvað styttri tíma en í Norðfirði en þó er óvarlegt að miða við minna en þrjú ár til þeirra framkvæmda. Alls yrði þá framkvæmdatíminn um sjö ár og ekki er hægt að vinna verkið í neinum áföngum.

Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður

Göng undir Fjarðarheiði taka sjö ár eins og áður sagði, milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar þrjú ár og milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar um fjögur ár. Tæknilega væri hægt að grafa bæði seinni göngin á sama tíma og Fjarðarheiðargöng, þannig að grafið yrði frá 6 stöfnum og heildar verktími yrði aðeins um 7 ár. Framkvæmdatíminn myndi stýrast af því fjármagni sem yrði til ráðstöfunar. Líklegast er að þessi valkostur yrði unninn í tveimur áföngum, sá fyrri undir Fjarðarheiði (sjö ár) og sá síðari milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar (fjögur ár).

Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur

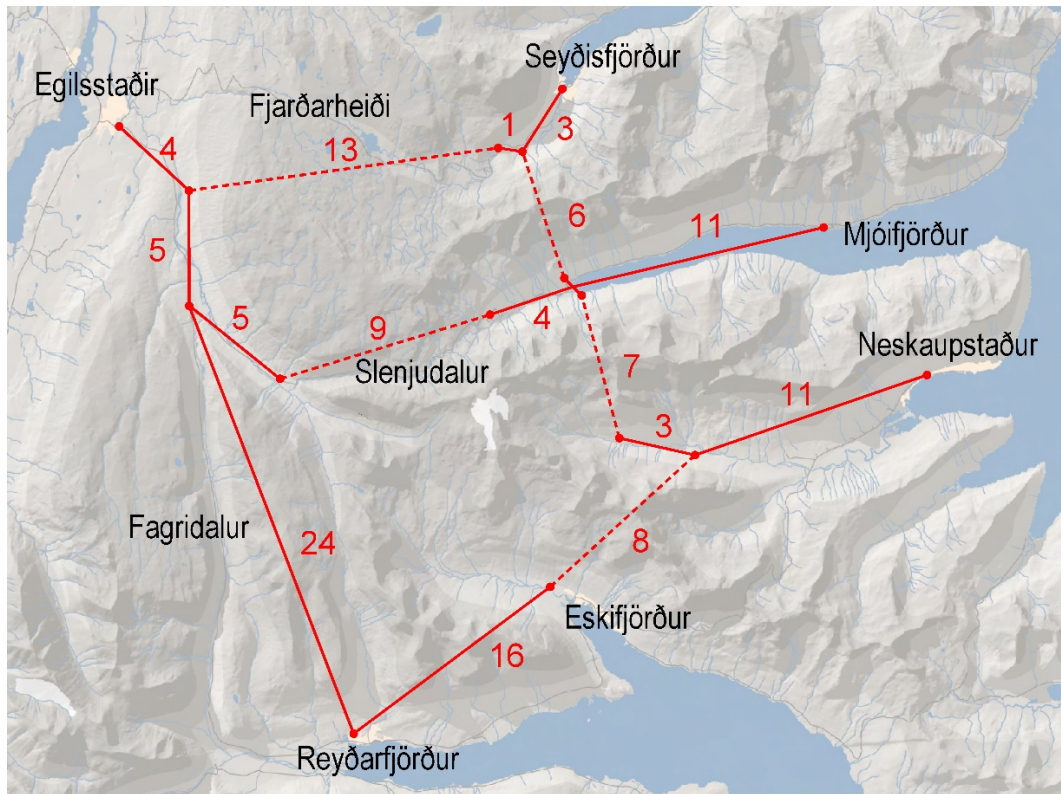
Auk tveggja síðari ganganna í fyrri valkosti koma hér til viðbótar göng milli Mjóafjarðar og Héraðs undir Mjóafjarðarheiði sem yrðu um 9 km löng. Framkvæmdatími við þau gæti verið um fimm ár og tæknilega væri hægt að grafa hin tvö göngin á sama tíma. Ef nægt fjármagn væri fyrir hendi væri því hægt að bjóða öll göngin út í einum áfanga og ljúka verkinu á um fimm árum.

Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur

Göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar yrðu um 5,5 km löng og þeim ætti að vera hægt að ljúka á þremur árum. Göng áfram undir Mjóafjarðarheiði til Eyvindarárdals yrðu um 9 km löng eins og áður sagði og gerð þeirra myndi taka um fimm ár. Töluverð vegagerð fylgir þeim göngum sem ætti að vera hægt að vinna að miklu leyti samhliða gangagerðinni. Þessi kostur yrði ekki unninn nema í einum áfanga sem tæki þá um fimm ár.

6. VEGALENGDIR OG UMFERÐ

Í töflu 1 hér að neðan má sjá vegalengd milli einstakra þéttbýlisstaða miðað við valkostina fjóra og samsvarandi vegalengd eins og hún er í núverandi vegakerfi. Í töflu 2 er síðan sýnt hvaða breyting verður á fjarlægð milli staðanna, stytting eða lenging, miðað við mismunandi jarðgangaleiðir.



MYND 7: SKÝRINGARMYND VEGNA VEGALENGDA

TAFLA 1: Vegalengdir (km) miðað við að fara stystu leið

		Í dag	Valkostur 1	Valkostur 2	Valkostur 3	Valkostur 4
Seyðisfjörður	Egilsstaðir	27	21	21	36	36
Neskaupstaður	Egilsstaðir	68	-	45	48	-
Eskifjörður	Egilsstaðir	49	-	42	45	-
Reyðarfjörður	Egilsstaðir	33	-	58	61	-
Mjóifjörður	Egilsstaðir	41	-	35	38	38
Neskaupstaður	Seyðisfjörður	93	81	30	30	86
Eskifjörður	Seyðisfjörður	74	62	27	27	67
Reyðarfjörður	Seyðisfjörður	58	46	43	43	51

TAFLA 2: Sparnaður/tap í km miðað við núverandi vegakerfi

		Valkostur 1	Valkostur 2	Valkostur 3	Valkostur 4
Seyðisfjörður	Egilsstaðir	6	6	-9	-9
Neskaupstaður	Egilsstaðir	-	23	20	-
Eskifjörður	Egilsstaðir	-	7	4	-
Reyðarfjörður	Egilsstaðir	-	-	-	-
Reyðarfjörður	Egilsstaðir (um jarðgöng)	-	-25	-28	-
Mjóafjörður	Egilsstaðir	-	6	3	3
Neskaupstaður	Seyðisfjörður	12	63	63	7
Eskifjörður	Seyðisfjörður	12	47	47	7
Reyðarfjörður	Seyðisfjörður	12	15	15	7

Þegar horft er til Seyðisfjarðar sérstaklega og tenginguna þaðan til Egilsstaða er ljóst að mesta stytting fæst með valkostum 1 og 2, þ.e. göngum undir Fjarðarheiði. Það er um 6 km stytting miðað við núverandi veg. Með göngum gegnum Mjóafjörð yrði hins vegar fjarlægðin 9 km lengri en hún er í dag, og munar því 15 km á þessum kostum.

Göng undir Fjarðarheiði stytta vegalengdina frá Seyðisfirði til Reyðarfjarðar, Eskifjarðar og Neskaupstaðar um 12 km miðað við núverandi veg. Ef farið er frá Seyðisfirði um göng til Mjóafjarðar og þaðan um göng til Norðfjarðar (valkostir 2 og 3) er styttingin til Neskaupstaðar og Eskifjarðar mun meiri eða 63 og 47 km, og 15 km til Reyðarfjarðar.

TAFLA 3: Umferðartölur árið 2018

Vegur	Kafli	Vegnúmer	ÁDU	SDU	VDU
Seyðisfjarðarvegur	um Fjarðarheiði	93-03	640	1145	284
Hringvegur	um Fagradal	1-t7	1228	1654	938
Mjóafjarðarvegur	um Mjóafjarðarheiði	953-02	8	21	0
Norðfjarðarvegur	austan við Fjarðaál	92-07	1214	1460	1105
Norðfjarðarvegur	um Norðfjarðargöng	92-09	466	595	439

Skýringar:

ÁDU: ársdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið.

SDU: sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september.

VDU: vetrardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.

Í mjög lauslegri óútgefinni umferðarspá Vegagerðarinnar kemur fram að reikna má með töluvert meiri umferð fyrir valkost 1, göng undir Fjarðarheiði heldur en fyrir önnur göng, einkum vegna styttri vegalengdar. Almennt má reikna með að eftir opnun verði umferðin

nálægt 1000-1500 bílum á dag að jafnaði eða svipað og í Norðfjarðargöngum við opnun þeirra.

7. RANNSÓKNIR OG JARÐFRÆÐI

Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng

Rannsóknir hafa farið fram á jarðfræðilegum aðstæðum á þeim tveimur jarðgangaleiðum sem helst hafa verið til skoðunar milli Seyðisfjarðar og Héraðs, undir Fjarðarheiði. Þær hafa bæði verið gerðar með vettvangsathugunum og kjarnaborunum. Talið er að jarðgöngin muni liggja gegnum nokkur hundruð metra þykkjan jarðlagastafla sem hallar til suðvesturs, þ.e. niður til Eyvindarárdals. Í staflanum eru bergsyrpur úr misþykkum basaltlögum með tiltölulega þunnum millilögum. Nær Seyðisfirði eru berglög talin tiltölulega traust til jarðgangagerðar en bergið nær Héraði er breytilegra og talið heldur síðra. Eins og í öðrum jarðgöngum hérlendis má búast við að farið verði í gegnum fjölmörg misgengi og marga bergganga. Flestar brotalínur liggja þó skáhallt eða þvert á gangaleiðir sem er kostur. Reiknað er með að lekt bergsins sé fremur lítil við jaðra Fjarðarheiðar en meiri um miðbikið. Búast má við innrennsli vatns á allmörgum stöðum þar sem farið er gegnum brotalínur og ekki er hægt að útiloka að vel vatnsleiðandi sprungur og bergganga geti leitt kalt vatn frá efri jarðlögum í göngin. Ekkert bendir þó sérstaklega til að vatnsrennsli verði mjög frábrugðið því sem var í Norðfjarðargöngum eða í öðrum göngum á Austfjörðum.

Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður

Ekki hafa verið gerðar sérstakar jarðfræðirannsóknir fyrir jarðgöng í valkosti 2 öðrum en göngum undir Fjarðarheiði sem fjallað er um að framan, þ.e. með göngum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan áfram til Norðfjarðar.

Frá fyrri yfirborðsrannsóknum og vettvangsathugunum vegna jarðganga á Mið-Austurlandi almennt, ásamt þekkingu á jarðfræði svæðisins eftir gerð Norðfjarðarganga og kjarnaborunum í Fjarðarheiði, má áætla jarðfræðilegar aðstæður á þessum leiðum.

Aðstæður til jarðgangagerðar milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar eru taldar þökkalegar. Jarðlagastaflinn er byggður upp af 6-15 m þykkum basaltlögum en einstaka lag er yfir 20 m þykkt. Millilög eru að jafnaði þunn eða innan við 1 m. Sennilega fer leiðin gegnum 20-30 m þykk andesítlög. Bergganga, misgengi og brotalínur stefna almennt NNA-SSV, þ.e. ekki langt frá stefnu jarðganganna sem er fremur óhagstætt.

Göng milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar hafa ekki heldur verið rannsökuð sérstaklega. Vitað er að þykk setbergslög sem hafa lágan brotstyrk eru á þessari leið auk þess sem syrpur með súru/ísúru bergi koma fyrir. Að öðru leyti virðist leiðin í þökkalegu bergi. Með munna nálægt eyðibýlinu Fannardal má hugsanlega fækka setbergslögum sem farið er í gegnum og þá er gangalengdin um 6,8 km.

Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur

Fjallað er um mat á aðstæðum við göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar í kaflanum hér að framan. Þessum valkosti fylgja einnig göng undir Mjóafjarðarheiði, milli Mjóafjarðar og Eyvindarárdals.

Aðstæður til jarðgangagerðar undir Mjóafjarðarheiði virðast almennt vera áþekkar og milli Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar og jarðlög eru af svipuðum toga, basaltlög sem að vestanverðu eru oft 10-20 m þykk en dregur úr lagþykkt þegar austar kemur. Rauð millilög eru víðast þunn eða minna en 1 m á þykkt. Austantil í heiðinni koma fyrir ísúr og súr hraunlög. Meginstefna bergganga, misgengja og brotalína er NNA-SSV sem er nokkuð þvert á jarðgangaleiðina sem er hagstætt. Bergganger eru margir vestast á gangaleiðinni.

Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur

Hér að framan hefur verið gerð grein fyrir mati á aðstæðum við göng sem þessum kosti fylgja, milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og síðan undir Mjóafjarðarheiði.

8. VEÐURFARSLEGAR AÐSTÆÐUR

Í tengslum við starf verkefnishóps um undirbúning að ákvörðun um Seyðisfjarðargöng þótti fýsilegt að kanna veðuraðstæður við helstu jarðgangakosti sem hafa verið til skoðunar. Einar Sveinbjörnsson veðurfræðingur hjá Veðurvaktinni tók að sér þá ráðgjöf og fylgir greinargerð hans skýrslu þessari í viðauka. Sjónum var fyrst og fremst beint að jarðgöngum undir Fjarðarheiði annars vegar og hins vegar að göngum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og annarra milli Mjóafjarðar og Héraðs. Að auki er fjallað um jarðgöng á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar í Fannardal. Neðangreind atriði eru tekin úr samantekt greinargerðarinnar en að öðru leyti er vísað til viðaukans.

Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng

Almennt séð er veður ágætlega þekkt við gangamunna og á tengivegum ganga undir Fjarðarheiði. Munnar eru nærri núverandi vegum bæði í Seyðisfirði sem og á Héraði. Í sjálfu sér ekkert þar sem þarfnast frekari athugunar eða skoðunar.

Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður

Rætt er um aðstæður við Fjarðarheiðargöng að framan. Þó að snjóflóð séu ekki þekkt nærri munnum úr Seyðisfirði í Mjóafjarðarbotn er rétt að gert verði hættumat. Ekki síst þar sem snjóflóðasaga er vel þekkt á hliðinni litlu utar. Vegtenging í Mjóafirði á milli munna liggur um land sem hvorki er snjóþungt né þekkt fyrir illviðri.

Um göng milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar má segja að fremur snjóþungt þykir á Fannardal, einkum innantil og að norðanverðu. Sérstaklega áður fyrr en nú þykir snjóléttara í láglandi. Skefur gjarnan í NA-átt, sem er ríkjandi úrkomuátt, niður með fjallgarðinum á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Eins í tíðum norðan- og vestanáttum og þá út dalinn.

Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur

Rætt er um aðstæður við göng milli Seyðisfjarðar og Fannardsls í Norðfirði um Mjóafjörð undir valkosti 2.

Samkvæmt reynslu þeirra sem best þekkja til getur verið að gangamunni úr Mjóafirði við Innri Grjóta sé skeinuhættur hviðustaður í norðvestanátt. Rétt er að fram fari vindmælingar í eitt til tvö ár áður en staðsetning munnans verður ákveðin.

Á Slenjudal og allt vestur að Fagradalsvegi neðst í Græðubrekum er greinileg vindmögnun í suðaustanátt. Skafrenningur er vísast tíður þegar lausamjöll er yfir en á móti kemur er dalurinn er almennt snjóléttur og í úrkomuvari miðað við það sem algengast er á Austfjörðum.

Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur

Fjallað er um aðstæður við þessi göng í valkostum 2 og 3.

9. KOSTNAÐUR

Kostnaður við gerð jarðganga hér á landi hefur frekar farið vaxandi undanfarin ár þrátt fyrir aukna sjálfvirkni og ýmsar nýjungar við framkvæmdirnar. Megin ástæðan eru sífellt vaxandi kröfur til mannvirkjanna sem einkum tengjast umferðaröryggi. Mest af því snýr að ýmsum tæknibúnaði en einnig hafa kröfur um stærra þversnið og annað sem snýr að hönnun ganganna aukist.

Engin þeirra jarðganga sem fjallað er um í þessari skýrslu hafa verið verkhönnuð. Það er því mjög óvarlegt og í raun útilokað að setja fram nákvæmar tölur um áætlaðan kostnað. Rannsóknir á jarðfræðilegum aðstæðum hafa einungis verið gerðar fyrir ein þeirra, þ.e. göng undir Fjarðarheiði. Töluverð þekking liggur þó fyrir um almenna jarðfræðilega uppbyggingu þeirra fjalla sem önnur göng myndu fara gegnum og hvergi er reiknað með að aðstæður séu svo slæmar að framkvæmdir séu ekki mögulegar eða að ekki sé hægt að bera þær saman við þau jarðgöng sem gerð hafa verið hérlandis á undanförunum árum. Hér verður því notuð sú aðferð að líta til raunverulegs kostnaðar við nýjustu göng sem unnið hefur verið að, að viðbætti óvissu sem tekur tillit til þess hversu undirbúningur, rannsóknir og hönnun, eru skammt á veg komin.

Í áætluninni er notað eitt einingaverð fyrir kostnað við hvern kílómetra í jarðgöngum. Þar er miðað við fullbúin göng tilbúin til umferðar og miðað við kröfur og staðla sem liggja fyrir í dag. Inni í verðinu er líka kostnaður við steypa forskála og alla aðkomuvegi enda er sá kostnaður svo lítill hluti af heildarkostnaði að liggur innan óvissumarka.

Áætlað er að hver km í jarðgöngum kosti 2,5 milljarða á verðlagi 2019 og miðað við þær forsendur sem gefnar eru að framan. Á undanförunum árum hafa verið settar fram tölur um að göng undir Fjarðarheiði kosti um 25 milljarða, og þá miðað við með grófri nálgun 2 milljarða á km. Þar var miðað við annað verðlag en gildir í dag auk þess sem kostnaður hefur vaxið með auknum öryggiskröfum eins og áður kom fram.

Frá öryggissjónarmiðum hafa menn áhyggjur af löngum göngum og Fjarðarheiðargöng yrðu mjög löng, bæði á íslenskan og alþjóðlegan mælikvarða. Enn hefur ekki verið kannað nægilega vel hvaða áhrif það hefur á kostnað (ljóst að það eykur kostnað við loftræsinguna bæði á framkvæmda- og rekstrartíma) og því er í grófri nálgun miðað við sama einingaverð og í öðrum göngum, þ.e. um 2,5 milljarða á km í göngum.

TAFLA 4: Kostnaður mismunandi valkosta

	Valkostur 1	Valkostur 2	Valkostur 3	Valkostur 4
	Undir Fjarðarheiði	Undir Fjarðarheiði	Seyðisfjörður-Mjóifjörður	Seyðisfjörður-Mjóifjörður
		Seyðisfjörður-Mjóifjörður	Mjóifjörður-Hérað	Mjóifjörður-Hérað
		Mjóifjörður-Norðfjörður	Mjóifjörður-Norðfjörður	
Lengd jarðganga	13,4 km	25,7 km	21,3 km	14,5 km
		(13,4 + 5,5 + 6,8)	(5,5 + 9,0 + 6,8)	(5,5 + 9,0)
Áætl. kostnaður	33,5 mia	64,3 mia	53,3 mia	36,3 mia

10. SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF

Skýrsla KPMG

Ráðgjafarsvið KPMG skilaði verkefnishópnum skýrslu í mars 2019 sem nefnist „Jarðgöng á Austurlandi – Samfélagsleg áhrif“. Í skýrslunni er gerð grein fyrir sviðsmyndum um samfélagsleg áhrif ólíkra valkosta jarðgangagerðar til Seyðisfjarðar. Sviðsmyndavinnan fól meðal annars í sér viðtöl við hagaðila, greiningu og samantekt greiningar. Verkefnið var unnið á haustmánuðum 2018 og byrjun árs 2019.

Tekin voru viðtöl við aðila víðs vegar að úr samfélaginu á Austurlandi. M.a. var rætt við sveitarstjórnir Fjarðabyggðar, Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðarkaupstaðar, stjórn SSA og fleiri. Þá var upplýsinga aflað um íbúabróun, færð á vegum, þjónustu- og atvinnusókn og um ýmsar aðrar tölulegar staðreyndir um samfélagið á Austurlandi. Sérstök áhersla var lögð á Seyðisfjörð, þróun og núverandi stöðu mála þar.

Í helstu niðurstöðum skýrslunnar kemur fram að ef horft er til einstakra jarðgangaleiða liggur vilji Austfirðinga til þess að Fjarðarheiðargöng, *valkostur 1*, verði sett í forgang. Í því er m.a. horft til þess að síðar verði hægt að grafa önnur göng til að mynda svonefnda „hringtöngu“. Fyrir þeim kosti liggja helst þrenn rök:

- Sú staðreynd að verslunar- og þjónustusókn Seyðfirðinga (og raunar allra Austfirðinga) er langmest til Egilsstaða.
- Möguleiki á að leggja bæði hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar um göngin.
- Vilji Seyðfirðinga liggur eindregið í þá átt.

Þeim til stuðnings má nefna að:

- Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ályktað að jarðgöng undir Fjarðarheiði séu „forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi, enda aðstæður íbúa á Seyðisfirði slíkar á veturnum að ekki verður við það unað lengur.“
- Bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar hefur ályktað með svipuðum hætti og SSA.
- Seyðfirðingar sækja þjónustu í miklum mæli til Egilsstaða en þar er miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi, ýmsar opinberar stofnanir og fyrirtæki með útibú auk þess sem miðstöð áætlunarflugs á Austurlandi er á Egilsstaðaflugvelli. Um Egilsstaði liggur

einnig þjóðvegur 1 bæði um Suðurland og Norðurland en Austfirðingar sækja talsverða þjónustu af ýmsu tagi, mennta- og heilbrigðisstofnanir o.fl. til Akureyrar og á höfuðborgarsvæðið.

Ljóst má vera að hringtenging vegasamgangna á Austurlandi með þrennum göngum: frá Héraði til Seyðisfjarðar áfram um Mjóafjörð og þaðan yfir í Fannardal (Norðfjörð), *valkostur* 2, er sú samgöngubót sem kæmi Austurlandi í heild best.

- Íbúar á Miðausturlandi hefðu val um tvær leiðir á milli helstu þéttbýlisstaða með hverfandi líkum á að ófærð setti strik í reikninginn.
- Miðausturland myndi styrkjast sem eitt atvinnusvæði.
- Bættar heilsársvegtengingar myndu styðja við heilsársferðþjónustu.
- Framkvæmdin myndi yta undir aukið samstarf milli íbúa og sveitarfélaga á mörgum sviðum, s.s. íþróttum, menningarmálum, félagsstarfi og menntamálum.
- Sveitarstjórnarmenn telja að þessi framkvæmd myndi styðja við sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi.

Aðrir valkostir (*kostir 3 og 4*) fengu minni hlómgrunn og þykja síður fýsilegir.

Í töflu 5 má sjá samantekt á niðurstöðum úr skýrslu KPMG um mat á samfélagslegum áhrifum mismunandi valkosta. Þetta er huglægt mat sem byggt er á viðtölum.

TAFLA 5: Mat á samfélagslegum áhrifum mismunandi valkosta. (Úr skýrslu KPMG)

1 Fjarðarheiðargöng					
Fyrir Seyðisfjörð	1	2	3	4	
Fyrir Austurland	1	2	3		
2 Fjarðarheiðargöng - Mjóifjörður - Norðfjörður					
Áhrif á Seyðisfjörð	1	2	3	4	5
Áhrif á Austurland	1	2	3	4	5
3 Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Norðfjörður - Slenjudalur					
Áhrif á Seyðisfjörð	1	2	3		
Áhrif á Austurland	1	2	3	4	
4 Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur					
Áhrif á Seyðisfjörð	1	2			
Áhrif á Austurland	1	2	3		

Áhrif á byggðapróun

Þann 1. janúar 2019 voru íbúar á Austurlandi alls 10.670, konur 5.080 og karlar 5.590. Kynjahlutfall, það er fjöldi kvenna sem hlutfall af körlum, er eitt hið lægsta á landinu. Frá 2010 hefur íbúafjöldi Austurlands nær staðið í stað en það ár voru íbúar alls 10.373.

Höfuðatvinnugreinar á Austurlandi eru iðnaður og sjávarútvegur en árið 2017 voru laun í þessum atvinnugreinum 14,5 milljarðar eða 39% heildarlaunagreiðslna í landshlutanum sem er hæsta hlutfall á landinu. Sjávarútvegur er undirstaða atvinnulífs í öllum þéttbýlisstöðum við sjávarsíðuna nema á Reyðarfirði en þar er hin megin undirstaða atvinnulífs í landshlutanum, álver Alcoa. Mjög mikill hluti þeirrar loðnu sem veiðist er landað á Austfjarðahöfnum og raunar eru fyrirtæki þar mjög stór í vinnslu uppsjávarafla yfir höfuð. Fiskeldi er að ryðja sér til rúms á Austfjörðum og ef spár ganga eftir mun fiskeldi verða einn af stóru atvinnuvegunum á Austurlandi innan 10 ára.

Ferðaþjónusta er mikilvæg og vaxandi atvinnugrein á Austurlandi og hefur þegar náð töluverðum vexti bæði á Héraði og Seyðisfirði en mikil umferð ferðamanna tengist m.a. siglingum Norrænu. Þjónusta við ferjuna er ein af stöðum atvinnulífsins á Seyðisfirði en ferjan þjónar einnig töluvert sjávarútveginn með útflutningi á ferskum fiski.

Allt samstarf innan landshlutans er erfitt vegna erfiðra vetrarsamgangna. Það á við um allt samstarf hvort heldur er á sviði opinberrar þjónustu, ríkis og sveitarfélaga, í atvinnustarfsemi og félagsstarfi. Þetta tefur sameiningu sveitarfélaga, gerir sameiningu stofnana á vegum ríkisins, svo sem heilbrigðisstofnana, lögreglu og sýslumannsembættis, ómarkvissari en ella og hamlar eðlilegum samskiptum og félagsstarfi íbúa svæðisins.

Þessi staða í samgöngumálum er sérstaklega alvarleg þegar við blasa erfiðleikar hjá burðargreinum atvinnulífs svo sem í sjávarútvegi og ferðaþjónustu. Fjöldmenn samfélög hafa meiri slagkraft en mörg smærri og með stærra atvinnu- og þjónustusóknarsvæði eykst sveigjanleiki atvinnulífsins til að takast á við áföll, endurskipuleggja sig og efla og þar með styrkja samfélagið fyrir íbúana. Með ákvörðun um jarðgöng er samfélaginu á Austurlandi gert mögulegt að móta sameiginlega framtíðarsýn.

Ljóst er að skv. skýrslu KPMG yrðu jákvæðustu áhrifin á byggðapróun af valkosti 2 þ.e. með hringtengingu. Fékk sú útfærsla fullt hús stiga er varðar mat á áhrifum á bæði samfélagið á Seyðisfirði sem og önnur samfélög á Austurlandi. Í skýrslunni segir:

Með hringtengingu hafa íbúar á Mið-Austurlandi val um tvær leiðir milli allra helstu þéttbýlisstaða. Þannig myndi öryggi í samgöngum aukast mikið fyrir alla íbúa svæðisins. Ekki þyrfti lengur að aka neina fjallvegi til að komast á milli staða og starfsfólk yrði hreyfanlegra og búseta að skipta minna máli. Aðgangur að heilbrigðisstofnunum myndi batna og tengingar við flug og siglingar yrðu öruggari. Slik tenging myndi styðja við samstarf á öllu Mið-Austurlandi og gæti leitt til sameiningar allra sveitarfélaga á Austurlandi. Göngin myndu rjúfa vetrareinangrun Mjófirðinga og Seyðfirðinga. Þessi kostur myndi einnig búa til nýja möguleika í ferðaþjónustu þar sem ferðamenn gætu ekið í hring í stað þess að heimsækja „botnlanga“ og þurfa að aka til baka.

Auk þess sem fram kemur í skýrslu KPMG má ætla að grunnatvinnuvegir s.s. sjávarútvegur og iðnaður muni njóta verulegs góðs af því að stækka atvinnusvæðið með þessum hætti og

auka þannig möguleika þeirra til að starfa á stærri vinnumarkaði en nú er. Einnig má ætla að nýir atvinnuvegir, s.s. ferðaþjónusta og fiskeldi, muni eflast með auknu og öruggu aðgengi í formi hringtengingar á Miðausturlandi.

Ályktun aðalfundar SSA 2018

Jarðgangagerð:

„Aðalfundur SSA haldinn á Hallormsstað 7. og 8. september 2018 ítrekar mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að rjúfa vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Tryggja verður, á fjárlögum næsta árs, fjármagn til jarðganga undir Fjarðarheiði á milli Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar, sem er forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi. Aðstæður í samgöngumálum til og frá Seyðisfirði á veturnum eru algjörlega óviðunandi, í því samhengi er rétt að minna á að Seyðisfjörður er landamæragátt að áfangastaðnum Austurlandi. Þá þarf að ráðast í rannsóknir sem fyrst á gangakostum á milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar um Mjóafjörð“.

Framangreind nýsamþykkt ályktun allra sveitarfélaga á Austurlandi, ekki aðeins Seyðisfjarðar, er samhljóða niðurstöðu rágjafafyrirtækisins KPMG eftir vinnu fyrir verkefnishópin sítastliðinn vetur. Fyrst skuli grafa göng undir Fjarðarheiði og síðan stefna að göngum milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar gegnum Mjóafjörð. Þetta þýðir að til framtíðar beri að velja valkost 2 sem kynntur hefur verið í þessari skýrslu með áherslu á að byrja framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng.

11. SAMVINNUVERKEFNI (PPP) OG VEGGJÖLD

Í erindisbréfi verkefnishópsins kom fram að kanna skyldi möguleika á samvinnuverkefni (PPP) og veggjaldi fyrir þá kosti sem eru til skoðunar. Hópurinn telur að slík fjármögnun komi ekki til álita fyrir þetta verkefni og það hefur aldrei verið nefnt í tengslum við skoðun á því hvaða vegagerðarverkefni gætu komið til greina í því sambandi hér á landi. Hins vegar hefur það verið nefnt, ekki síst af heimamönnum, að þeir séu reiðubúnir til að skoða það að veggjöld verði sett á Fjarðarheiðargöng. Þegar árið 2011 samþykkti bæjarstjórn Seyðisfjarðar ályktun þar sem fram kom að Seyðfirðingar lýsi sig reiðubúna til viðræðna um að veggjöld verði liður í fjármögnun Fjarðarheiðarganga, geti það orðið til að flýta fyrir ákvörðun um gerð þeirra. Þetta viðhorf var áréttað í bréfi bæjarstjórnar til ráðherra og samgöngunefndar Alþingis í júní 2015. Í ljósi umræðu um veggjöld á landinu almennt veturinn 2018-2019 samþykkti bæjarráð Seyðisfjarðar síðan 4. janúar 2019 ályktun þar sem fram kemur að í ljósi umræðna um veggjöld til að flýta fyrir nýframkvæmdum lýsi sveitarfélagið yfir vilja sínum til þess að taka þátt í slíku verkefni hvað varðar Fjarðarheiðargöng.

Hópurinn lét ekki gera neina sérstaka útreikninga á því hversu miklu veggjöld notenda gætu skilað árlega við akstur um Fjarðarheiðargöng. Ekki er óvarlegt að áætla að umferð um göngin eftir að þau verða komin í fulla notkun gæti verið um 1000-1500 bílar á dag (ÁDU), dreift jafnt á allt árið. Með vísun t.d. í gjaldskrá Vaðlaheiðarganga má síðan gefa sér sem dæmi að meðalgjald á hvert ökutæki (með öllum afsláttum og óháð stærð ökutækja) yrði um 1000 kr. á ferð. Við ákvörðun á slíku veggjaldi þyrfti að horfa til ábata svo sem í formi ferðatímaspárnaðar. Tekjur af veggjaldinu yrðu þá tæpar 400-500 milljónir kr. á ári. Það myndi væntanlega geta staðið undir kostnaði við rekstur og viðhald ganganna ásamt innheimtu gjaldsins en myndi skila litlu sem engu til stofnkostnaðarins. Það skal ítrekað að

hér er um mjög einfaldað dæmi að ræða til að reyna að átta sig á stærðargráðum í þessu sambandi.

12. ÁLYKTANIR OG NIÐURSTÖÐUR HÓPSINS

Verkefnishópurinn hafði það hlutverk að fara yfir og meta hina ýmsu jarðgangakosti sem hafa verið til skoðunar undanfarna áratugi og vega og meta mögulegar samgöngubætur fyrir Seyðisfjörð með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífs á Seyðisfirði og alls Austurlands. Markmið verkefnisins í heild var því að undirbúa ákvörðun um samgöngubætur sem best séu til þess fallnar að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Í skýrslu sem KPMG vann fyrir verkefnishópinum um samfélagsleg áhrif jarðganga kom m.a fram við samanburð sviðsmynda ólíkra valkosta um legu jarðganga til Seyðisfjarðar eftir viðtöl við aðila viðs vegar úr samfélaginu á Austurlandi og ýmsar greiningar að ef horft er til einstakra jarðgangaleiða liggur vilji Austfirðinga til þess að Fjarðarheiðargöng, *valkostur 1*, verði sett í forgang. Í því er m.a. horft til þess að í framhaldinu verði hægt að grafa önnur göng til að mynda svonefnda „hringtengingu“. Ljóst megi vera að hringtenging vegasamganga á Austurlandi með þrennum göngum: frá Héraði til Seyðisfjarðar áfram um Mjóafjörð og þaðan yfir í Fannardal (Norðfjörð), *valkostur 2*, sé sú samgöngubót sem kæmi Austurlandi í heild best og myndi gera mest til að styrkja Miðausturland sem heildstætt atvinnu- og þjónustusvæði. Það myndi auka sveigjanleika sveitarfélaganna til að takast á við áföll og stuðla að eflingu bæði þeirra grunn atvinnuvega sem þegar eru fyrir hendi sem og nýrra sem eru að ryðja sér til rúms s.s. ferðaþjónustu og fiskeldi.

Aðalfundur SSA í september 2018 ítrekaði eins og oft áður mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að rjúfa vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Tryggja verði fjármagn til jarðganga undir Fjarðarheiði á milli Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar sem sé forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi. Þá þurfi að ráðast í rannsóknir sem fyrst á gangakostum á milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar um Mjóafjörð.

Fram kemur í samgönguáætlun 2011-2022, sem samþykkt var á Alþingi í júní 2012, að við undirbúning Seyðisfjarðarganga verði miðað við framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði. Í samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, sem samþykkt var á Alþingi 7. febrúar 2019, er áætlað að framkvæmdir við Seyðisfjarðarveg um Fjarðarheiðargöng hefjist undir lok 2. tímabils áætlunarinnar. Í báðum þessum ályktunum löggjafans er ljóst að miðað er við göng undir Fjarðarheiði til að tengja Seyðisfjörð við vegakerfi landsins.

Ljóst er að framangreindir aðilar telja allir að Seyðisfjörð eigi að tengja með jarðgöngum undir Fjarðarheiði. Áætlaður kostnaður er 33-34 milljarðar. Að sama skapi er ljóst að fulltrúar íbúa og atvinnulífs á svæðinu telja að til framtíðar litið eigi einnig að tengja Seyðisfjörð og Norðfjörð með göngum gegnum Mjóafjörð og skapa með því hringtengingu fjarðanna og Héraðs og yrði þá heildarkostnaður um 64 milljarðar.

Hinn megin kosturinn sem hefur verið til skoðunar er að fara ekki með göng frá Seyðisfirði undir Fjarðarheiði heldur til Mjóafjarðar og önnur göng undir Mjóafjarðarheiði til Héraðs (valkostur 4). Kostnaður við þessa lausn er um 36,3 milljarðar eða tæplega 3 milljörðum hærri en göng undir Fjarðarheiði. Auk þess að vera dýrari og lengja leiðina milli Seyðisfjarðar og Héraðs um 9 km miðað við núverandi vegakerfi er þessi leið einnig talin síðri með tilliti til veðurfars og vetrarumferðar. Kosturinn við þessa lausn er hins vegar sá að þá er aðeins eftir

að bæta við göngum milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar til að skapa eitt atvinnusvæði á fjörðunum án fjallvega og með stuttum vegalengdum á milli þéttbýlisstaða. Það er ljóst að engin samstaða myndi nást um annað en að öll þessi þrenn göng kæmu í einum áfanga enda bara ókostir sem fylgja því að fara undir Mjóafjarðaheiði í stað Fjarðarheiði ef göng til Norðfjarðar fylgja ekki með. Kostnaður við þennan kost er áætlaður rúmum 53 milljarðar.

Í báðum framangreindum megin valkostum er miðað við að til framtíðar litið verði Seyðisfjörður bæði tengdur Héraði og Norðfirði með jarðgöngum. Í fyrri valkostinum (valkostur 2) er hægt að koma því í framkvæmd í tveimur áföngum, fyrst með tengingu til Héraðs með göngum undir Fjarðarheiði sem kosta 33-34 milljarða, og í síðari áfanga með tengingu til Norðfjarðar sem kostar um 30 milljarða. Í seinni valkostinum (valkostur 3) er reiknað með að allt verði unnið í einum áfanga sem kosti um 53 milljarða.

Valkostur 3 með göngum gegnum Mjóafjörð og áfram til Héraðs og Norðfjarðar þykir síður fýsilegur m.t.t. þeirra greininga sem gerðar voru í verkefninu. Mælt var með þessari leið í skýrslu nefndar frá árinu 1993. Með tilliti til þeirra samfélagsbreytinga sem orðið hafa síðan og viðhorfa á svæðinu er hún nú talin lakari kostur.

Tillaga hópsins er að velja beri valkost 2 við ákvörðun um jarðgangatengingu Seyðisfjarðar enda komi hann best út úr valkostagreiningu. Auk þess sem vilji íbúa á svæðinu liggur eindregið í þá átt. Fyrsti áfangi í framkvæmdinni yrði valkostur 1, göng undir Fjarðarheiði.

Það er mat verkefnishópsins að með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífsins á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að fylgja álitum Alþingis, Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi og þorra íbúa og fulltrúa atvinnulífs og samfélags á svæðinu og rjúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði sem fyrsta áfanga og styrkja samfélagið á Austurlandi öllu með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar í síðari áfanga. Hópurinn leggur mikla áherslu á að ákvörðun um samgöngubætur með hringtengingu liggi fyrir eins fljótt og auðið er og að ráðist verði í framkvæmdir sem fyrst til að jákvæð áhrif á þróun byggðar og atvinnulífs skili sér ekki of seint.

Það er von verkefnishópsins sem hér skilar sinni skýrslu að efni hennar, ályktanir og niðurstöður, muni nýtast stjórnvöldum sem undirbúningur að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng eins og lagt var upp með við skipun hópsins.

VIÐAUKAR:

1. KPMG: Jarðgöng á Austurlandi – Samfélagsleg áhrif. Mars 2019.
2. Veðurvaktin: Seyðisfjarðargöng – veðurlag að vetrarlagi við gangamunna og vengtengingar. Minnisblað 11.06.2019.



Jarðgöng á Austurlandi

Samfélagsleg áhrif

Ráðgjafarsvið KPMG

—

Mars 2019

Fyrirvari

Samantekt þessi inniheldur niðurstöður greininga- og sviðsmyndavinnu um mögulega valkosti í tengslum við jarðgangagerð á Austurlandi. Sviðsmyndirnar byggja á viðtölum við íbúa á Austurlandi, greiningum og vinnufundum. Framkvæmd vinnunnar og áhersluatriði eru í samræmi við samning KPMG vegna verkefnisins.

KPMG ber ekki ábyrgð á að uppfæra efni og niðurstöður skýrslunnar í tengslum við atburði eða upplýsingar sem kunna að koma síðar fram.

Vinnan er m.a. byggð á upplýsingum frá sveitarfélögum á Austurlandi, Vegagerðinni, Austurbrú, menntastofnunum o.fl. Jafnframt aflaði KPMG upplýsinga úr ýmsum opinberum gögnum.

Ekki hefur verið framkvæmd sérstök könnun á áreiðanleika þeirra gagna sem byggt er á en miðað er við að um heimildir traustra aðila sé að ræða. KPMG getur ekki ábyrgst nákvæmni né áreiðanleika þeirra upplýsinga sem hér koma fram né að þær séu tæmandi.

KPMG ber enga ábyrgð á ákvörðunum sem teknar eru á grundvelli niðurstöðu skýrslunnar. Öll ábyrgð vegna ákvarðana sem teknar verða á grundvelli skýrslunnar eða niðurstaðna hennar er á höndum verkkaupa eða annarra aðila er að málinu kunna að koma.

Tengiliðir KPMG

Sævar Kristinsson
Senior Manager

545 6331
skristinsson@kpmg.is

Stefán Þór Helgason
Manager

545 6133
shelgason@kpmg.is

Steinþór Pálsson
Partner

545 6230
steinthorpalsson@kpmg.is

Efnisyfirlit

4. Um verkefnið

5. Helstu niðurstöður

6. Stöðugreining

- Staðan í dag og þróun undanfarin ár
- Mannfjöldi eftir aldurshópum
- Ferðapjónusta á Austurlandi
- Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal
- Ófærð á vegum
- Menntamál
- Atvinnu- og þjónustusókn

14. Sviðsmyndir til skoðunar

- Valkostir til skoðunar
- Vegalengdir
- Helstu áhrifaþættir
- Valkostur 1: Fjarðarheiðargöng
- Valkostur 2: Hringtenging
- Valkostur 3: T-tenging
- Valkostur 4: L-tenging

25. Viðaukar

- Samanburðartafla
- Viðmælendur
- Heilbrigðis- og hjúkrunarstarfsemi
- Fjöldi nemenda í framhaldsskólum á Austurlandi

Um verkefnið

Inngangur

Verkefnishópur sem Samgönguráðherra setti á laggirnar til undirbúnings ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng, fól KPMG að stýra gerð sviðsmynda um samfélagsleg áhrif ólíkra valkosta jarðgangagerðar til Seyðisfjarðar. Sviðsmyndavinnan fól meðal annars í sér viðtöl við hagaðila, greiningu og samantekt greiningar. Var verkefnið unnið á haustmánuðum 2018 og byrjun árs 2019.

Rétt er að taka fram að þessari vinnu er ekki ætlað að fara í fjárhagslegar greiningar þeirra valkosta sem til skoðunar eru.

Viðtöl

Tekin voru viðtöl við aðila víðs vegar að úr samfélaginu á Austurlandi. M.a. var rætt við sveitarstjórnir Fjarðabyggðar, Fljótshéraðs og Seyðisfjarðarkaupstaðar, stjórn SSA og.fl. Þá var upplýsinga aflað um íbúapróun, færð á vegum, þjónustu- og atvinnusókn og ýmsar aðrar tölulegar staðreyndir um samfélagið á Austurlandi. Sérstök áhersla var lögð á Seyðisfjörð, þróun og núverandi stöðu mála þar.

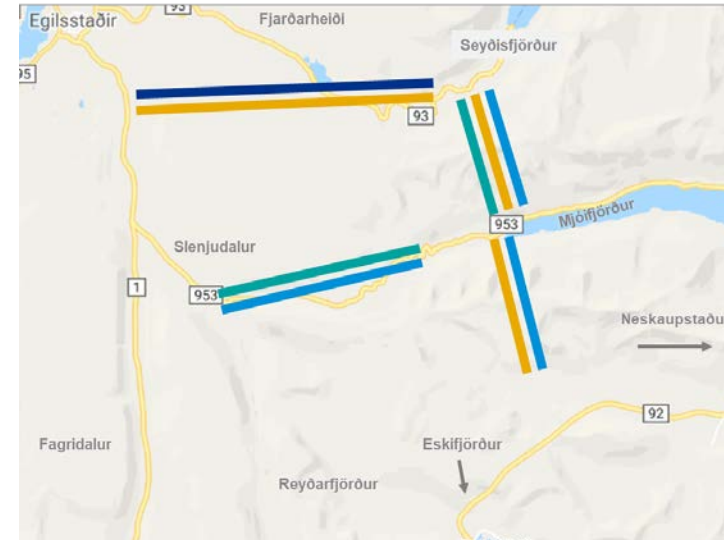
Upplýsingar um mikilvægustu samfélagslegu áhrifaþættina voru teknar saman út frá viðtölum og þeim gögnum sem fyrir liggja.

- 1 Fjarðarheiðargöng
- 2 Fjarðarheiði – Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Neskaupstaður
- 3 Seyðisfjörður - Mjóifjörður – Neskaupstaður – Slenjudalur
- 4 Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur

Helstu áhrifaþættir sem skoðaðir eru:

- Öryggi
- Samgöngutengingar
- Atvinnumál
- Menntamál
- Heilbrigðismál
- Íþróttir, félagsstörf og menningarmál
- Samstarf sveitarfélaga
- Verslun og þjónusta

Auk þessara áhrifaþátta eru vitaskuld margir fleiri sem jarðgöng geta haft umtalsverð áhrif á.



Helstu niðurstöður

Fjarðarheiðargöng í forgang

Ef horft er til einstakra gangagerða liggur vilji Austfirðinga til þess að Fjarðarheiðargöng verði sett í forgang. Í því er m.a. horft til þess að síðar verði hægt að grafa önnur göng til að mynda svonefnda „hringtöngu“. Fyrir þeim kosti liggja helst þrenn rök:

- Sú staðreynd að verslunar- og þjónustusókn Seyðfirðinga (og raunar allra Austfirðinga) er langmest til Egilsstaða.
- Möguleiki á að leggja bæði hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar um göngin.
- Vilji Seyðfirðinga liggur eindregið í þá átt.

Þeim til stuðnings má nefna að:

- Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ályktað að jarðgöng undir Fjarðarheiði séu „forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi, enda aðstæður íbúa á Seyðisfirði slíkar á vetrum að ekki verður við það unað lengur.“
- Bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar hefur ályktað með svipuðum hætti og SSA.
- Seyðfirðingar sækja þjónustu í miklum mæli til Egilsstaða en þar er miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi, ýmsar opinberar stofnanir og fyrirtæki með útibú auk þess sem miðstöð áætlunarflugs á Austurlandi er á Egilsstaðaflugvelli. Þaðan liggur einnig þjóðvegur 1 bæði um Suðurland og Norðurland en Austfirðingar sækja talsvert þjónustu af ýmsu tagi, mennta- og heilbrigðisstofnanir o.fl. til Akureyrar og á höfuðborgarsvæðið.

Hringtönging hefði mest áhrif

Ljóst má vera að hringtönging vegasamganga á Austurlandi með þrennum göngum; frá Héraði til Seyðisfjarðar áfram um Mjóafjörð og þaðan yfir í Fannardal (Norðfjörð), er sú samgöngubót sem kæmi Austurlandi í heild best.

- Íbúar á Mið-Austurlandi hefðu val um tvær leiðir á milli helstu þéttbýlisstaða með hverfandi líkum á að ófærð setti strik í reikninginn.
- Mið-Austurland myndi styrkjast sem eitt atvinnusvæði.
- Bættar heilsársvegtengingar myndu styðja við heilsársferðaþjónustu.
- Framkvæmdin myndi ýta undir aukið samstarf milli íbúa og sveitarfélaga á mörgum sviðum, s.s. íþróttum, menningarmálum, félagsstarfi og menntamálum.
- Sveitarstjórnarmenn telja að þessi framkvæmd myndi styðja við sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi.

Aðrir valkostir (kostir 3 og 4) fengu minni hljómgrunn og þykja síður fýsilegir kostir.

Undirbúningsrannsóknir

Gerðar hafa verið margvíslegar undirbúningsrannsóknir vegna jarðganga undir Fjarðarheiði. Sé einungis litið til rannsóknanna og litið framhjá fjármögnun, samgönguáætlun o.fl. áætla Vegagerðin að hægt væri að hefja framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng árið 2021, ef ákvörðun yrði tekin snemma árs 2019. Ekki væri hægt að hefja framkvæmdir við aðra gangakosti fyrr en árið 2023 vegna þeirra jarðfræðirannsókna sem ráðast þyrfti í.



Stöðugreining

Staðan í dag og þróun undanfarinna ára

Íbúapróun á Seyðisfirði

Lengst af 20. öldinni var íbúafjöldi Seyðisfjarðar nokkuð stöðugt á bilinu 750-1.000 manns. Frá síðustu aldamótum hefur íbúum Seyðisfjarðar fækkað nokkuð jafnt og þétt eða um u.þ.b. 15% sl. 20 ár. Þann 1. janúar 2018 bjuggu alls 676 íbúar á Seyðisfirði og hafði þeim fjölgað um 26 frá fyrra ári.

Aldurssamsetning íbúa Seyðisfjarðar hefur einnig breyst en árið 2008 var hlutfall íbúa 50 ára og yngri um 65% en í dag er það um 57%. Hlutfall íbúa á eftirlaunaaldri (65 ára og eldri) fór á sama tíma úr 17% í 21%. Miðað við núverandi aldurssamsetningu er líklegt að það hlutfall eigi eftir að hækka talsvert á næstu árum.

Íbúapróun á Austurlandi

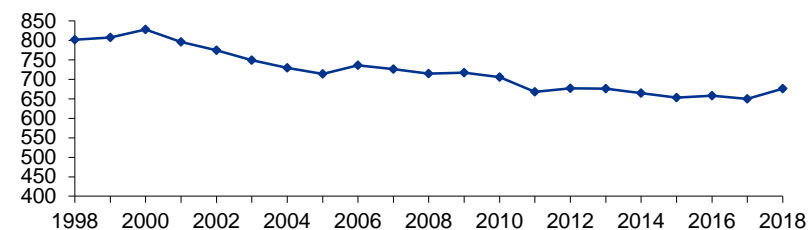
Íbúafjöldi á Austurlandi hefur sveiflast nokkuð það sem af er 21. öldinni en það kemur helst til vegna tímabundinnar fólksfjölgunar í tengslum við framkvæmdir við Kárahnjúkavirkjun og álvers Alcoa Fjarðaáls á Reyðarfirði á árunum 2004-2009. Eftir að framkvæmdum lauk hefur íbúafjöldinn haldist stöðugur. Flestir voru íbúar Austurlands 13.185 árið 2007 en 1. janúar 2018 voru þeir 10.485.

Til Austurlands teljast sveitarfélögin Borgarfjarðarhreppur, Djúpavogshreppur, Fjarðabyggð, Fljótshálsdalshérað, Fljótshálsdalshreppur, Seyðisfjarðarkaupstaður og Vopnafjarðarhreppur.

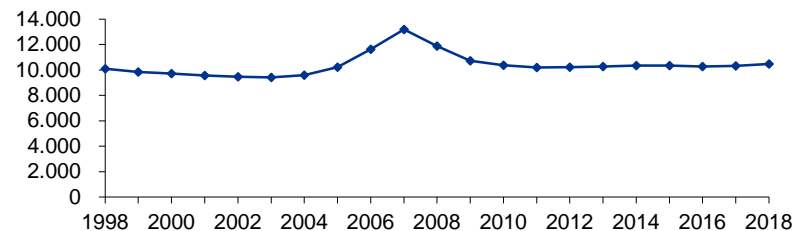
Íbúapróun á Íslandi m.v. Seyðisfjörð

Á árunum 1998-2018 fjölgaði Íslendingum úr 272.381 í 348.450 eða um 27,9%. Ef íbúum á Seyðisfirði hefði fjölgað m.v. landsmeðaltal á þessum tíma þá væru þeir í dag um 1.025 í stað 676.

Seyðisfjörður - íbúafjöldi 1998-2018



Austurland - íbúafjöldi 1998-2018



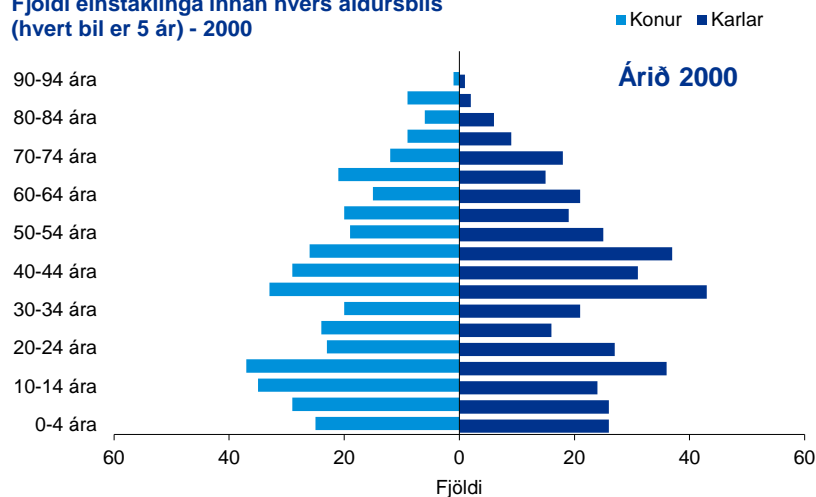
Mannfjöldi eftir sveitarfélögum og völdum þéttbýliskjörnum á Austurlandi

Sveitarfélög	2018	Þéttbýliskjörnar	2018
Seyðisfjarðarkaupstaður	676	Seyðisfjörður	663
Fljótshálsdalshérað	3.547	Egilsstaðir	2.464
Fjarðabyggð	4.962	Neskaupstaður	1.469
Borgarfjarðarhreppur	108	Eskifjörður	1.006
Djúpavogshreppur	461	Reyðarfjörður	1.270
Fljótshálsdalshreppur	76	Mjóifjörður	14
Vopnafjarðarhreppur	655		

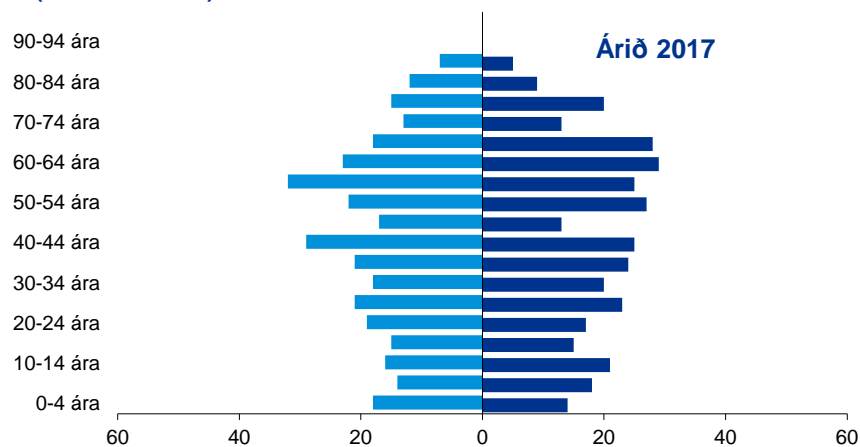
Mannfjöldi eftir aldurshópum

Seyðisfjörður árið 2000 og 2017

Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils
(hvert bil er 5 ár) - 2000

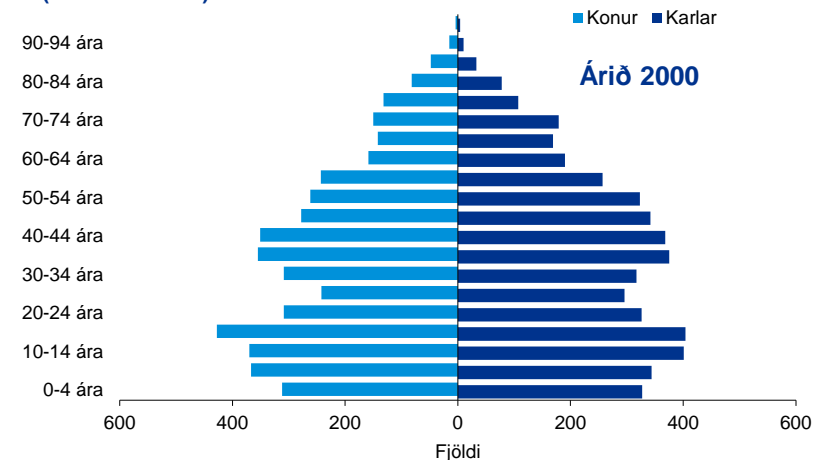


Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils
(hvert bil er 5 ár) - 2017

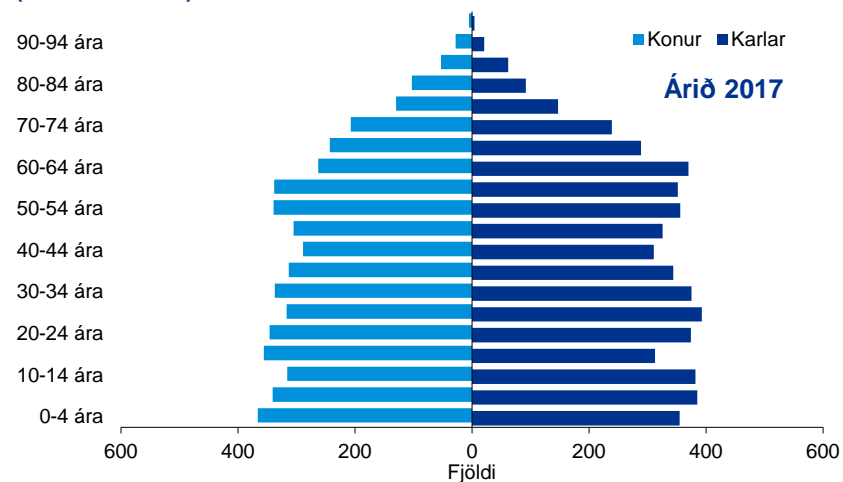


Austurland árið 2000 og 2017

Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils
(hvert bil er 5 ár) - 2000



Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils
(hvert bil er 5 ár) - 2017



Ferðapjónusta á Austurlandi

Þróun í ferðapjónustu

Ferðapjónusta hefur aukist umtalsvert um allt land undanfarin ár en þó má segja að sú aukning hafi ekki að fullu náð til Austurlands. Fjölgun ferðamanna hefur ekki haldist í hendur við fjölgun þeirra t.a.m. á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurlandi.

Gistinóttum á hótelum og gistiheimilum á Austurlandi hefur þó fjölgað jafnt og þétt undanfarin ár.

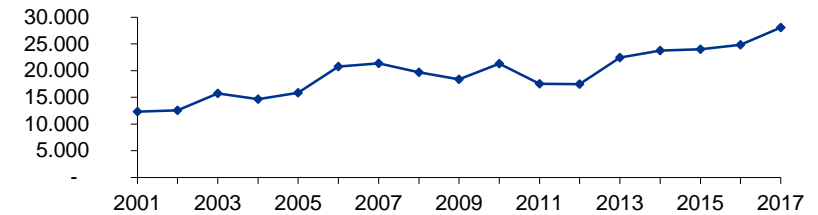
Metfjöldi til Seyðisfjarðar árið 2017

Fjöldi farþega sem koma til Seyðisfjarðar með Norrænu hefur aukist talsvert frá aldamótum. Við aldarbyrjun komu rúmlega 12 þúsund farþegar en árið 2017 voru þeir um 28 þúsund eða rúmlega tvöfalt fleiri. Til samanburðar voru íbúar alls Austurlands um 10 þúsund 1. janúar 2018 og farþegarnir því rétt tæplega þreföld íbúatala fjórðungsins.

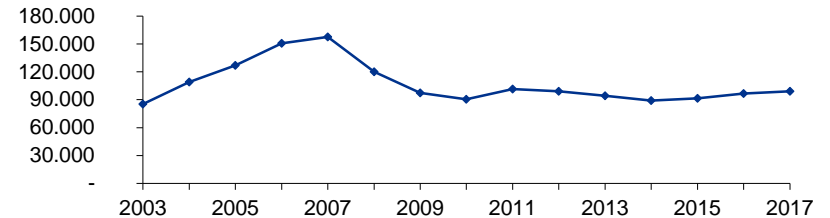
Flugfarþegar um Egilsstaðaflugvöll

Fjöldi farþega sem fara um Egilsstaðaflugvöll hefur haldist nokkuð stöðugur undanfarin ár. Talsverð fjölgun farþega átti sér stað á árunum 2003-2007 sem má að mestu leyti rekja til framkvæmda við Kárahnjúkavirkjun og álver Alcoa á Reyðarfirði. Þegar mest lét fóru um 160 þúsund farþegar um flugvöllinn árið 2007 en undanfarin ár hefur farþegafjöldinn verið um 100 þúsund.

Farþegar með Norrænu til Seyðisfjarðar



Farþegafjöldi um Egilsstaðaflugvöll



Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal

Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal árið 2017

Alls var meðalfjöldi bifreiða sem fór um Fjarðarheiði 601 á dag árið 2017 en sama ár fóru 1.120 bifreiðar um Fagradal. Talsvert meiri sveifla er á milli árstíða á Fjarðarheiði en þar var meðal vetrarumferð aðeins um 24% af sumarumferð. Sama hlutfall var 57% fyrir Fagradal. Þar spilar m.a. inn í að fjöldi bíla fer um Fjarðarheiði að sumri til vegna ferða Norrænu til og frá Seyðisfirði. Þó svo að Norræna sigli til Seyðisfjarðar allt árið þá er það að mestu vegna vöruflutninga að vetri til.

Dæmi eru um að bæði ferðamenn og heimamenn veigri sér við því að fara um Fjarðarheiði yfir vetrartímann vegna óvissu varðandi færð.

Ferðapjónusta er lykilatvinnugrein á Seyðisfirði en aðilar í ferðapjónustu á svæðinu hafa talið óvissu í tengslum við færð á Fjarðarheiði vera meðal þess sem stendur frekari uppbyggingu heilsársferðapjónustu á svæðinu fyrir þrifum.

Skammstafanir

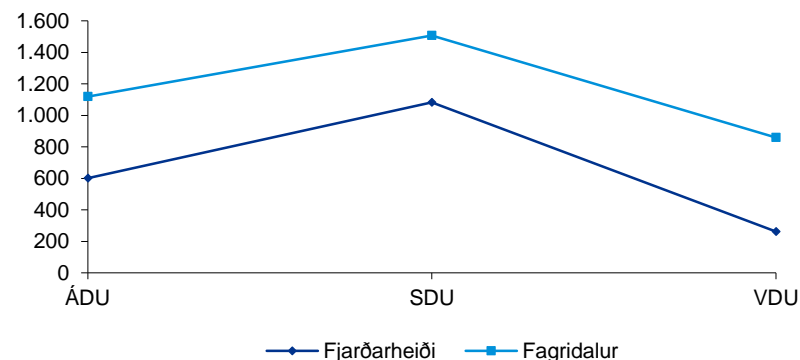
ÁDU, ársdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið

SDU, sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september

VDU, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

V/S, vetrarumferð sem hlutfall af sumarumferð

Umferð á Fjarðarheiði og Fagradal árið 2017



Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal 2017				
	ÁDU	SDU	VDU	V/S
Fjarðarheiði	601	1.083	262	24%
Fagradalur	1.120	1.506	859	57%

Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal 2010				
	ÁDU	SDU	VDU	V/S
Fjarðarheiði	380	600	217	36%
Fagradalur	898	1145	719	63%

Ófærð á vegum

Ófærð á Fjarðarheiði [93] og um Fagradal [1]

Á árunum 2010-2017 var ófært yfir Fjarðarheiði einhvern hluta dags að meðaltali í 17 daga á ári. Á sama tíma var ófært einhvern hluta úr degi yfir Fagradal í þrjá daga á ári að meðaltali. Fjöldi daga sveiflaðist nokkuð á þessu tímabili eins og sjá má á línuritinu hér til hliðar. Þannig spilltist færð á Fjarðarheiði í alls 31 dag árið 2014 en minnst sjö daga árið 2012.

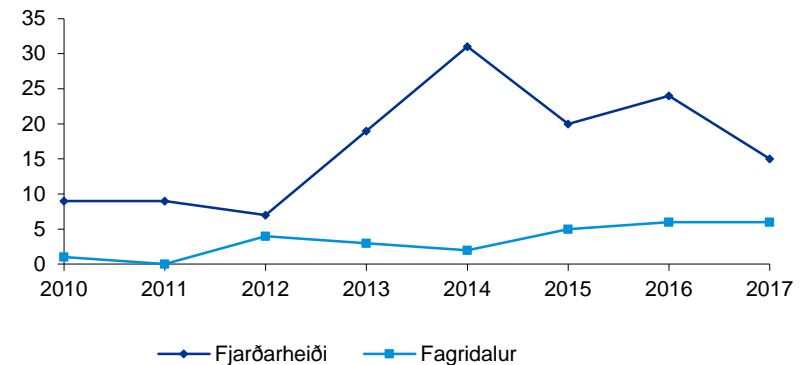
Árið 2011 var aldrei ófært á Fagradal en árin 2016 og 2017 taldist ófært hluta úr degi í samtals 6 daga hvort ár. Komið hefur fyrir að ófært hafi verið yfir Fjarðarheiði í nokkra daga samfelld, þó það sé sjaldgæft.

Báðir þessir vegir eru skilgreindir þannig að reiknað er með að þeim sé haldið opnum frá kl. 6:30 til kl. 22:00 (kl.7:00-21:30 um helgar). Í þessum tölum er því gert ráð fyrir að ófært sé á því tímabili. Til viðbótar eru því dagar þar sem færð spillist utan þess tíma.

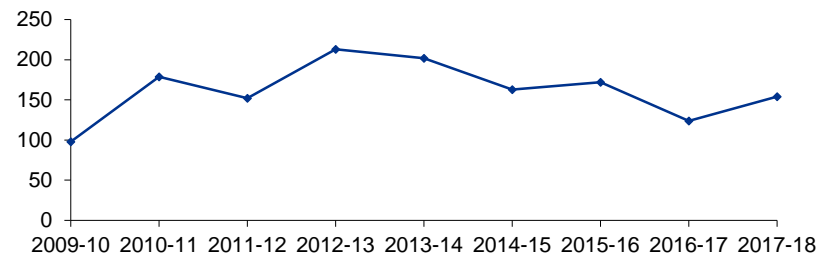
Ófærð á Mjóafjarðarvegi [953]

Mjóafjarðarvegur er lokaður stóran hluta úr ári þegar ekki er talið forsvaranlegt að halda úti snjómokstri vegna snjópunga. Veginum er því lokað að hausti og opnaður aftur að vori þegar talið er líklegt að vegurinn geti haldið opinn til lengri tíma. Á árunum 2009-2018 var vegurinn lokaður að meðaltali í 160 daga en vegurinn var lengst lokaður veturinn 2012-2013, í samtals 213 daga.

Fjöldi daga á ári sem ófært er einhvern hluta úr degi



Fjöldi daga á vetri sem Mjóafjarðarvegur er lokaður



Menntamál

Framhaldsskólar á Austurlandi

Tveir framhaldsskólar eru starfandi á Austurlandi en það eru Menntaskólinn á Egilsstöðum og Verkmenntaskóli Austurlands í Neskaupstað. Auk þeirra er Hússtjórnarskóli á Hallormsstað þar sem boðið er upp á nám í textíl og matreiðslu.

Menntaskólinn á Egilsstöðum (ME)

Frá árinu 2014 hefur verið boðið upp á sex námsbrautir í skólanum, þar af fjórar þar sem nemendur ljúka námi með stúdentsprófi. Haustið 2018 voru 216 nemendur skráðir til náms í dagskóla og 252 í fjarnámi.

Verkmenntaskóli Austurlands í Neskaupstað (VA)

Skólinn býður upp á nám í iðngreinum en auk þess nám til stúdentsprófs á þremur brautum. Sérstaða skólans í dag, endurspeglast ekki síst í því að hann er eini skólinn á Austurlandi sem býður upp á verklegt nám. Vorið 2018 voru 215 nemendur skráðir til náms við skólann.

LungA skólinn – Lýðháskóli á Seyðisfirði

LungA skólinn er tilraunakenndur listaskóli, stofnaður árið 2013. Boðið er upp á tvær 12 vikna annir á ári. Skólinn er alþjóðlegur skóli með nemendum allstaðar að úr heiminum og á ýmsum aldri.

Annað nám

Leik- og grunnskólar eru starfandi í öllum sveitarfélögum Austurlands. Enginn háskóli er starfræktur á Austurlandi og því þurfa þeir sem ætla að sækja sér háskólamenntun að flytja úr fjórðungnum eða stunda fjarnám. Austurbrú er eina stofnunin sem sinnir sí- og endurmenntun auk þjónustu við nemendur á háskólastigi.



Atvinnu- og þjónustusókn

Egilsstaðir eru þjónustumiðstöð Austurlands

Samkvæmt könnun Byggðastofnunar um þjónustu á Austurlandi frá 2018 voru Egilsstaðir sá þéttbýliskjarni sem mest þjónusta var sótt til eða 36,3%. Næst mest þjónusta var sótt til höfuðborgarsvæðisins 13,6% og þar á eftir til Reyðarfjarðar 10,5%. Samtals 28% þjónustunnar var sótt til Fjarðabyggðar í heild sinni.

Eitt atvinnusvæði

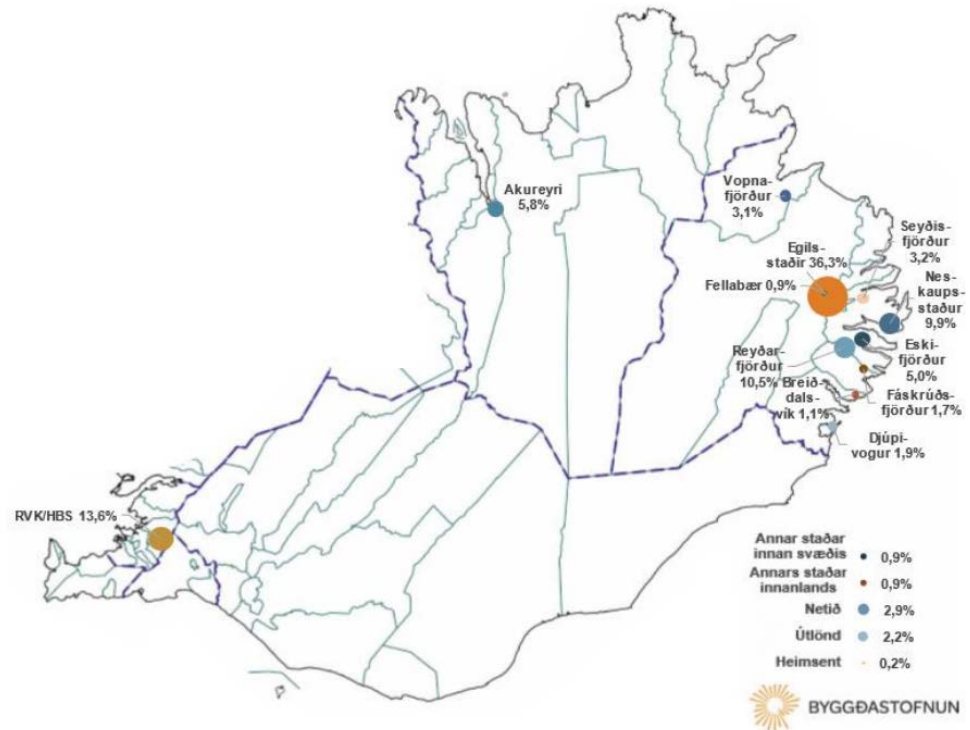
Í könnuninni kemur fram að um 37,5% íbúa á Austurlandi sækja atvinnu út fyrir sitt þéttbýli en flestir þeirra sækja störf til Reyðarfjarðar eða um 49%. Kemur það ekki á óvart þar sem álver Alcoa Fjarðaráls er staðsett þar. Rúmlega 12% aðspurðra sækja störf til Egilsstaða.

Samkvæmt könnuninni sækja um 21% íbúa á Seyðisfirði vinnu út fyrir sína heimabyggð.

Seyðfirðingar sækja þjónustu til Egilsstaða

Samkvæmt framangreindri könnun sækja Seyðfirðingar rúmlega 38% þjónustu sinnar til fyrirtækja og stofnana á Seyðisfirði, rúm 32% til Egilsstaða og um 16% til höfuðborgarsvæðisins. Athygli vekur að Seyðfirðingar sækja einungis um 0,8% þjónustu sinnar til Reyðarfjarðar.

Þjónustusókn á Austurlandi



Heimild: Þjónustukönnun Austurland 2018. Útgefandi Byggðastofnun
www.byggdastofnun.is



Sviðsmyndir

Möguleg framtíð Seyðisfjarðar árið 2040 – með eða án ganga

Seyðisfjörður 2040 – án ganga

Fjarðarheiði hefur reynst talsverður farartálmi á leiðinni til Seyðisfjarðar þar sem ófærð að vetri til hefur leikið íbúa og atvinnurekstur í bænum grátt. Fólki hefur fækkað umtalsvert og er íbúafjöldi bæjarins í dag um helmingur af því sem hann var árið 2019. Einnig hefur hlutfall eldri borgara aukist eftir því sem fleira yngra fólk hefur flutt í burt. Talið er að um helmingur húsnæðis í bænum sé í dag nýtt undir gistingu og sem sumarhús. Árstíðabundin ferðaþjónusta er stunduð en tilraunir til heilsársferðaþjónustu hafa ekki borið árangur vegna óvissu í samgöngumálum. Sjávarútvegur og fiskvinnsla hefur að mestu lagst af.

Norræna hætti að sigla til Seyðisfjarðar vegna erfiðleika við halda úti heilsársstarfsemi enn einn frostaveturinn eftir 2025

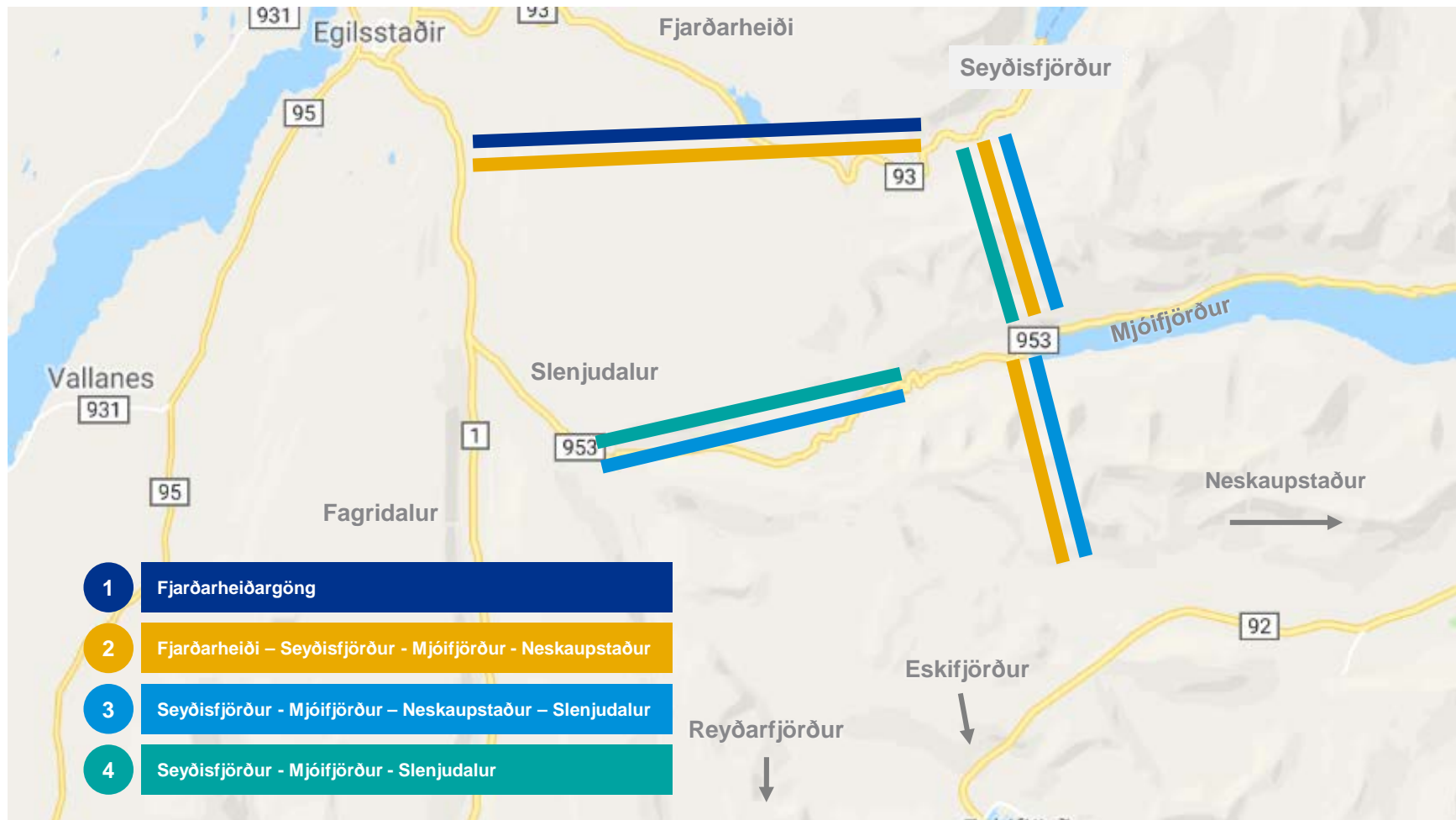
Seyðisfjörður 2040 – með Fjarðarheiðargöngum (Valkostur 1)

Með tilkomu Fjarðarheiðarganga var auknu lífi blásið í samfélagið á Seyðisfirði. Ferðaþjónusta er nú stunduð í auknum mæli árið um kring á Seyðisfirði sem m.a. byggir á greiðum tengingum við Egilsstaðaflugvöll og Norrænu. Lögð hefur verið hita- og vatnsveita frá Héraði sem hefur bætt lífsskilyrði á Seyðisfirði og dregið úr húshitunarkostnaði. Með greiðum tengingum allt árið hefur orðið til eitt atvinnu- og búsetusvæði á Héraði og Seyðisfirði og fólk sækist í auknum mæli í að búa á Seyðisfirði vegna nálægðar við öflugt menningar- og félagsstarf á staðnum. Brottfluttir Seyðfirðinga eru farnir að flytja í auknum mæli til baka og fólki hefur fjölgað um 25% frá árinu 2019. Seyðisfjörður er hluti af sameinuðu sveitarfélagi á Héraði og víðar og er mikill samgangur milli þeirra.

Seyðisfjörður 2040 – með hringtengingu (Valkostur 2)

Með tilkomu hringtengingar var auknu lífi blásið í samfélagið á Seyðisfirði. Bærinn er ekki lengur „endastöð“ eða „botnlangi“ heldur áfangastaður á hringvegi um Mið-Austurland. Sérstöku átaki var hrint af stað til að markaðssetja „Austfjarðahringinn“ sem skilaði góðum árangri og nú er ferðaþjónusta stunduð af krafti allt árið á Seyðisfirði og víðar á Austurlandi. Stytting vegalengda hefur einnig styrkt samband Seyðfirðinga við íbúa og fyrirtæki í Fjarðabyggð og gert allt Mið-Austurland að einu atvinnu- og þjónustusvæði, allt árið um kring. Þá hefur verið lögð hita- og vatnsveita frá Héraði sem hefur bætt lífsskilyrði Seyðfirðinga og dregið úr húshitunarkostnaði. Seyðisfjörður er hluti af sameinuðum sveitarfélögum á Austurlandi. Íbúafjöldi á Seyðisfirði er nú um 50% meiri en hann var árið 2019.

Valkostir til skoðunar



Vegalengdir

1 Fjarðarheiðargöng

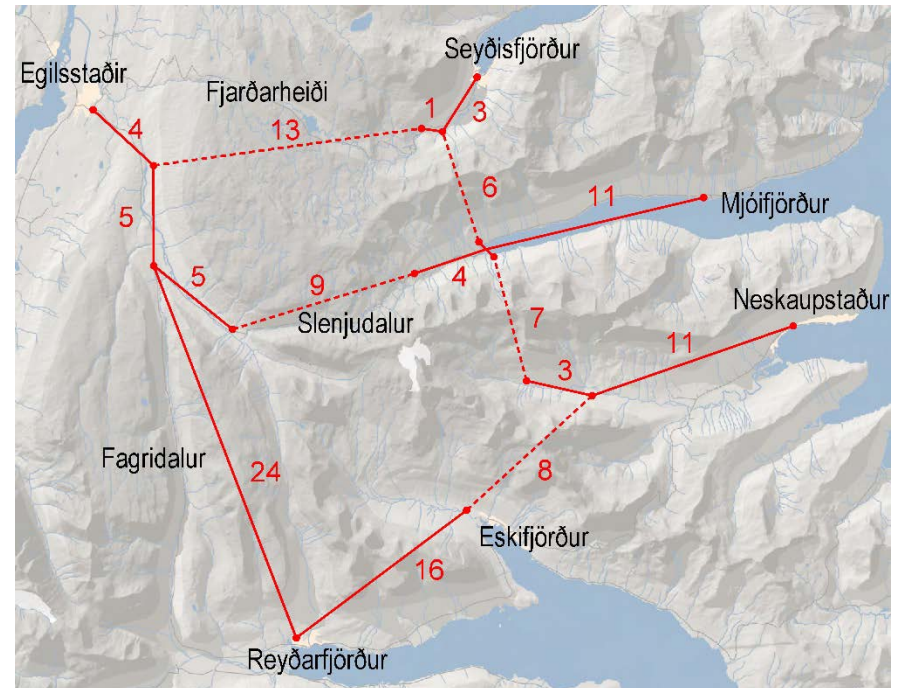
2 Fjarðarheiði – Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Neskaupstaður

3 Seyðisfjörður - Mjóifjörður – Neskaupstaður – Slenjudalur

4 Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur

Vegalengdir m.v. að fara stystu leið					
	Í dag	Valkostur 1	Valkostur 2	Valkostur 3	Valkostur 4
Seyðisfjörður - Egilsstaðir	27	21	21	36	36
Neskaupstaður - Egilsstaðir	68	-	45	48	-
Eskifjörður - Egilsstaðir	49	-	42	45	-
Reyðarfjörður - Egilsstaðir	33	-	58	61	-
Mjóifjörður - Egilsstaðir	41	-	35	38	38
Neskaupstaður - Seyðisfjörður	93	81	30	30	86
Eskifjörður - Seyðisfjörður	74	62	27	27	67
Reyðarfjörður - Seyðisfjörður	59	46	43	43	51

Sparnaður/tap í kílómetrum m.v. núverandi vegakerfi				
	Valkostur 1	Valkostur 2	Valkostur 3	Valkostur 4
Seyðisfjörður - Egilsstaðir	6	6	-9	-9
Neskaupstaður - Egilsstaðir	-	23	20	-
Eskifjörður - Egilsstaðir	-	7	4	-
Reyðarfjörður - Egilsstaðir	-	-	-	-
Reyðarfj. - Egilsst. (um jarðgöng)	-	-25	-28	-
Mjóifjörður - Egilsstaðir	-	6	3	3
Neskaupstaður - Seyðisfjörður	12	63	63	7
Eskifjörður - Seyðisfjörður	12	47	47	7
Reyðarfjörður - Seyðisfjörður	12	15	15	7



Helstu áhrifapættir sem velt er upp í greiningunni



Öryggi

- Óöryggi á vegum vegna færðar
- Aðgangur að löggæslu og slökkviliði
- Almannavarnir



Samgöngutengingar

- Tengsl við áætlunarflug
- Tengsl flugvalla og ferjusiglinga
- Tengsl milli bæjarkjarna



Atvinnumál

- Eitt atvinnusvæði
- Sveiflur í atvinnurekstri
- Heilsárs ferðapjónusta
- Nýfjárfestingar - áætlanir



Menntamál

- Tengsl við framhaldsskóla
- Tengsl við háskóla
- Tengsl við sí- og endurmenntun



Heilbrigðismál

- Aðgangur að heilbrigðisstofnunum
- Læknar á vakt
- Sjúkraflug



Íþróttir, félagsstörf og menningarmál

- Samnýting mannvirkja
- Slagkraftur
- Bætt framboð og fjölbreytni



Samstarf sveitarfélaga

- Sameining sveitarfélaga
- Samstarf í ákveðnum málaflokkum



Verslun og þjónusta

- Aðgangur að matvöru
- Fjölbreytni í verslun
- Opinber þjónusta

Valkostur 1: Fjarðarheiðargöng

Fjarðarheiðargöng

Vegurinn yfir Fjarðarheiði er eina akstursleiðin sem tengir Seyðisfjörð við önnur bæjarfélög á landinu. Næsta þéttbýlið er Egilsstaðir á Fljótsdalshéraði í um 27 km fjarlægð. Vegurinn yfir Fjarðarheiði liggur hæst í um 620 m. hæð yfir sjávarmáli. Færð á það til að spillast á Fjarðarheiði en á árunum 2010-2017 var að meðaltali ófært í 17 daga (eða hluta úr degi) á ári. Á þessu tímabili var mest lokun árið 2014 í samtals 31 dag.

Helstu kostir

Með Fjarðarheiðargöngum myndi öryggi í vegasamgöngum til Seyðisfjarðar stór batna og hægt væri að treysta því að fært yrði milli Seyðisfjarðar og Héraðs velflesta daga ársins. Göngin myndu stytta leiðina á milli Seyðisfjarðar og Héraðs um 6 km. Með göngunum myndi opnast fyrir þann möguleika að veita heitu og köldu vatni frá Héraði til Seyðisfjarðar. Göngin myndu einnig styðja við aukna vetrarferðapjónustu á Seyðisfirði þar sem ferðamenn þyrftu ekki að óttast ófærð á Fjarðarheiði. Göngin myndu styðja við sameiningu Seyðisfjarðarkaupstaðar við önnur sveitarfélög á Austurlandi og auka samstarf á ýmsum sviðum s.s. menningu, félagsmálum, íþróttum o.fl.

Lengd ganga: 13,2 km.

Hæð yfir sjávarmáli: Um 130 m beggja vegna

Mat á áhrifum*

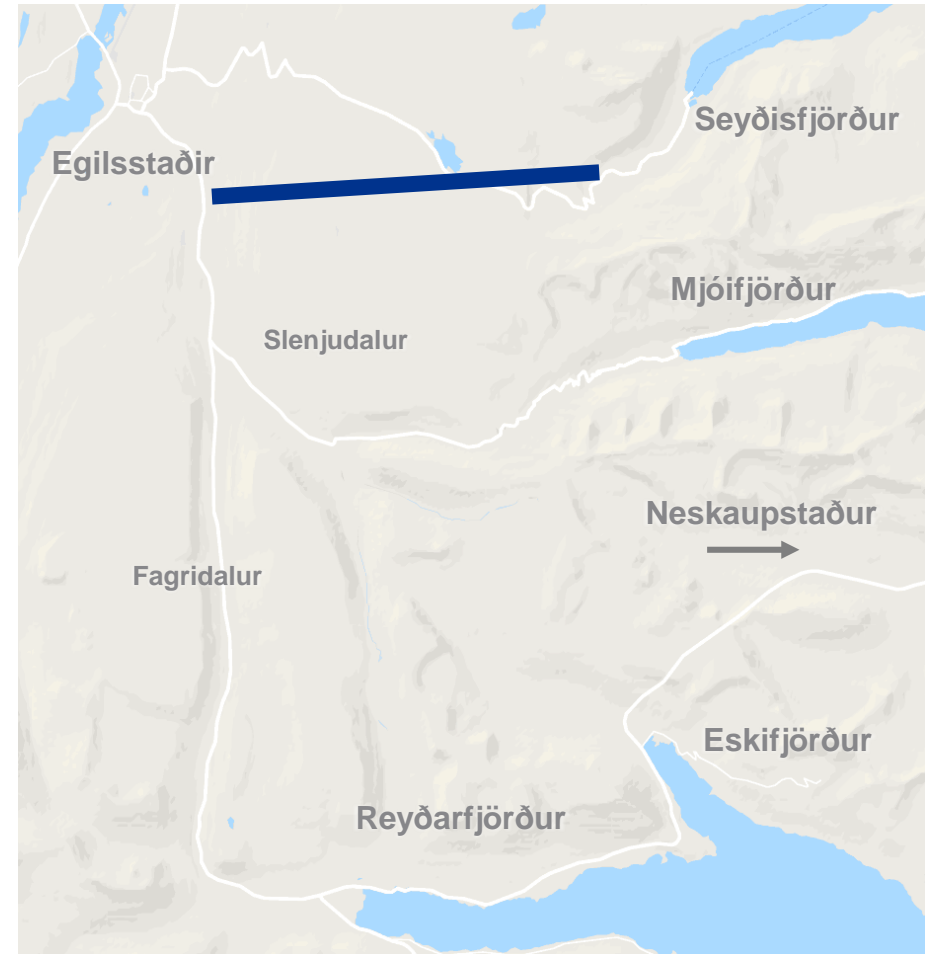
Fyrir Seyðisfjörð

1	2	3	4	
---	---	---	---	--

Fyrir Austurland

1	2	3		
---	---	---	--	--

* Huglægt mat byggt á viðtölum



Valkostur 1: Fjarðarheiðargöng

Öryggi

Ljóst er að öryggi Seyðfirðinga myndi stórbatna með tilkomu Fjarðarheiðarganga. Aðgangur að heilbrigðisþjónustu og sjúkraflugi yrði mun auðveldari sem og aðgengi ýmissa viðbragðsaðila utan Seyðisfjarðar. Öryggi annarra íbúa á Austurlandi myndi ekki breytast að ráði en þó yrðu betri tengingar við viðbragðsaðila á Seyðisfirði.

Samgöngutengingar

Samgöngutengingar að vetrarlagi yrðu mun tryggari en nú er. Aðgengi Seyðfirðinga að áætlunarflugi og akvegatengingum við nálægð byggðarlög yrði mun betra og óvissu í tengslum við færð yrði eytt að miklu leyti. Aðgengi annarra Austfirðinga og ferðamanna að Seyðisfirði myndi stórbatna og óvissu um færð yrði að miklu leyti eytt.

Atvinnumál

Fjarðarheiðargöng myndu tengja Seyðfirðinga við betur við atvinnusvæðin á Héraði, í Fjarðabyggð og víðar. Ferðapjónustuaðilar gætu í auknum mæli boðið þjónustu að vetri til og þar með stundað heilsárs ferðapjónustu á Seyðisfirði. Gera má ráð fyrir að gistinóttum myndi fjölga samhliða bættri nýtingu. Vilji ferðapjónustuaðila til að stunda heilsárs starfsemi kom skýrt fram í viðtölum. Þá myndu aðrar atvinnugreinar eins og sjávarútvegur og fleiri einnig njóta betri tenginga.

Menntamál

Greið tenging Seyðfirðinga við Menntaskólann á Egilsstöðum, áætlunarflug til Reykjavíkur (Háskólar) og tryggari tengingar við akstursleiðir til Akureyrar (Menntaskólinn á Akureyri, Verkmenntaskólinn á Akureyri og Háskólan á Akureyri). Tryggari tenging við Verkmenntaskóla Austurlands á Neskaupstað.

Heilbrigðismál

Greið tenging við Heilbrigðisstofnun Austurlands á Héraði (heilsugæsla) og bætt tenging við Umdæmissjúkrahúsið á Neskaupstað fyrir Seyðfirðinga. Eins myndi tenging við sjúkraflug á Egilsstaðaflugvelli verða örugg.

Íþróttir, félagsstörf og menningarmál

Seyðfirðingar og Héraðsmenn hafa staðið í ýmiskonar samstarfi t.a.m. hafa íþróttafélögin Höttur og Huginn staðið sameiginlega að knattspyrnuliði o.fl. Á Seyðisfirði er öflugt menningarlíf sem fólk hefur veigrað sér við að sækja vegna óöryggi varðandi færð yfir Fjarðarheið Hægt væri að nýta íþróttamannvirki á Seyðisfirði og Héraði betur að vetrarlagi með tilkomu öruggari færðar á milli staðanna i.

Samstarf sveitarfélaga

Nú standa yfir viðræður fjögurra sveitarfélaga (Seyðisfjarðarkaupstaðar, Fljótsdalshéraðs, Borgarfjarðarhrepps og Djúpavogshrepps) um sameiningu. Fjarðarheiðargöng myndu tvímælalaust styðja við þær viðræður og bæta samstarf þessar sveitarfélaga.

Verslun og þjónusta

Greið tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði. Miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi er á Egilsstöðum og flestir Austfirðingar sækja þangað. (Heimild: Byggðastofnun).

Valkostur 2: Hringtenging

Hringtenging

Valkostur 2 sem hér er nefndur „Hringtenging“ myndar hringtengingu á Mið-Austurlandi en til viðbótar við Fjarðarheiðargöng (Valkost 1) myndu bætast tvenn göng, annars vegar frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar og hins vegar frá Mjóafirði til Norðfjarðar.

Helstu kostir

Með hringtengingu hafa íbúar á Mið-Austurlandi val um tvær leiðir milli allra helstu þéttbýlisstaða. Þannig myndi öryggi í samgöngum aukast mikið fyrir alla íbúa svæðisins. Ekki þyrfti lengur að aka neina fjallvegi til að komast á milli staða. Aðgangur að heilbrigðisstofnunum myndi batna og tengingar við flug og siglingar yrðu öruggari. Slík tenging myndi styðja við samstarf á öllu Mið-Austurlandi og gæti leitt til sameiningar allra sveitarfélaga á Austurlandi. Göngin myndu rjúfa vetrareinangrun Mjófirðinga og Seyðfirðinga. Þessi kostur myndi einnig búa til nýja möguleika í ferðaþjónustu þar sem ferðamenn gætu ekið í hring í stað þess að heimsækja „botnlanga“ og þurfa að aka til baka. Hægt væri að leggja hita- og vatnsveitu til Seyðisfjarðar frá Héraði. Þessi valkostur myndi einnig stytta vegalengdir milli staða umtalsvert.

Lengd ganga: 12,3-13,9 km + 5,3-5,5 km + 6,0-6,8 km, samtals 23,6-26,2 km.

Hæð yfir sjávarmáli: 55/140 m Seyðisfjarðarmegin og 10 m Mjóafjarðarmegin, 20 m Mjóafjarðarmegin og 10-200 m Norðfjarðarmegin.

Mat á áhrifum*

Áhrif á Seyðisfjörð

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Áhrif á Austurland

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

* Huglægt mat byggt á viðtölum



Valkostur 2: Hringtenging

Öryggi

Öryggismál íbúa á öllu Mið-Austurlandi myndu batna til muna. Aðgangur að viðbragðsaðilum, heilbrigðisstofnunum o.fl. yrði traustur allt árið og ófærð hefði ekki teljandi áhrif.

Samgöngutengingar

Með hringtengingu hafa íbúar á Mið-Austurlandi val um tvær leiðir milli allra helstu þéttbýlisstaða. Ekki þyrfti lengur að aka neina fjallvegi til að komast á milli staða og tengingar við flug og siglingar yrðu öruggari. Hægt væri að leggja rafmagns- og fjarskiptakapla milli staða sem skiptir t.a.m. Mjófirðinga miklu máli.

Atvinnumál

Mið-Austurland yrði allt eitt atvinnusvæði þar sem íbúar þyrftu ekki að hafa teljandi áhyggjur af því að komast á milli vinnustaða og heimila innan svæðisins. Starfsfólk yrði hreyfanlegra og búseta myndi skipta minna máli.

Menntamál

Íbúar á svæðinu myndu hafa tryggar tengingar við allar menntastofnanir innan fjórðungsins. Hægt væri að fara út í meira samstarf í menntamálum, jafnvel varðandi leik- og grunnskóla.

Heilbrigðismál

Aðgengi að heilbrigðisstofnunum yrði óhindrað allan ársins hring. Einnig myndi þessi valkostur stytta leiðir t.a.m. Héraðsbúa, Seyðfirðinga og Mjófirðinga að Umdæmissjúkrahúsinu í Neskaupstað.

Íþróttir, félagsstörf og menningarmál

Hringtengingin myndi ýta undir samstarf og betri nýtingu íþróttamannvirkja á öllu Mið-Austurlandi. Einnig gætu íbúar sótt félagsstörf og menningarviðburði óhindrað allt árið. Líkt og með valkost 1 mætti bæta nýtingu íþróttamannvirkja.

Samstarf sveitarfélaga

Sveitarstjórnarmenn á svæðinu telja að þessi valkostur myndi styðja við sameiningu alls Austurlands í eitt sveitarfélag. Fram að því myndi framkvæmdin stuðla að auknu samstarfi á mörgum sviðum.

Verslun og þjónusta

Svæðið yrði allt eitt verslunar og þjónustusvæði með auknu samgönguöryggi og styttri vegalengdum milli staða.

Valkostur 3: T-tenging

T-tenging

Valkostur 3 sem hér er nefndur T-tenging er samheiti þriggja ganga sem grafin yrðu milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, Mjóafjarðar og Neskaupstaðar og Mjóafjarðar yfir í Slenjudal.

Helstu kostir og anmarkar

Með þessum valkosti myndi samgönguöryggi Seyðfirðinga batna talsvert og vetrareinangrun Mjófirðinga rofna. Til yrði hringtenging þá daga sem Fjarðarheiði væri fær, sem myndi stytta vegalengdir og m.a. fjölga möguleikum í ferðaþjónustu allt árið. Aftur á móti myndi leiðin milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða lengjast um 9 km ef ekki yrði farið um Fjarðarheiði og líklegt að krafa yrði um að vegurinn yfir Fjarðarheiði yrði þjónustaður áfram. Leiðin milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða yrði jafnframt um 15 km lengri en í valkostum 1 og 2. Þá er ekki talinn möguleiki á að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar þessa leið.

Lengd ganga: 5,3-5,5 km + 8,9-9,2 km + 6-6,8 km, samtals 20,2-21,5 km.

Hæð yfir sjávarmáli: 110-150 m í Mjóafirði og um 200 m í Eyvindarárdal.

Mat á áhrifum*

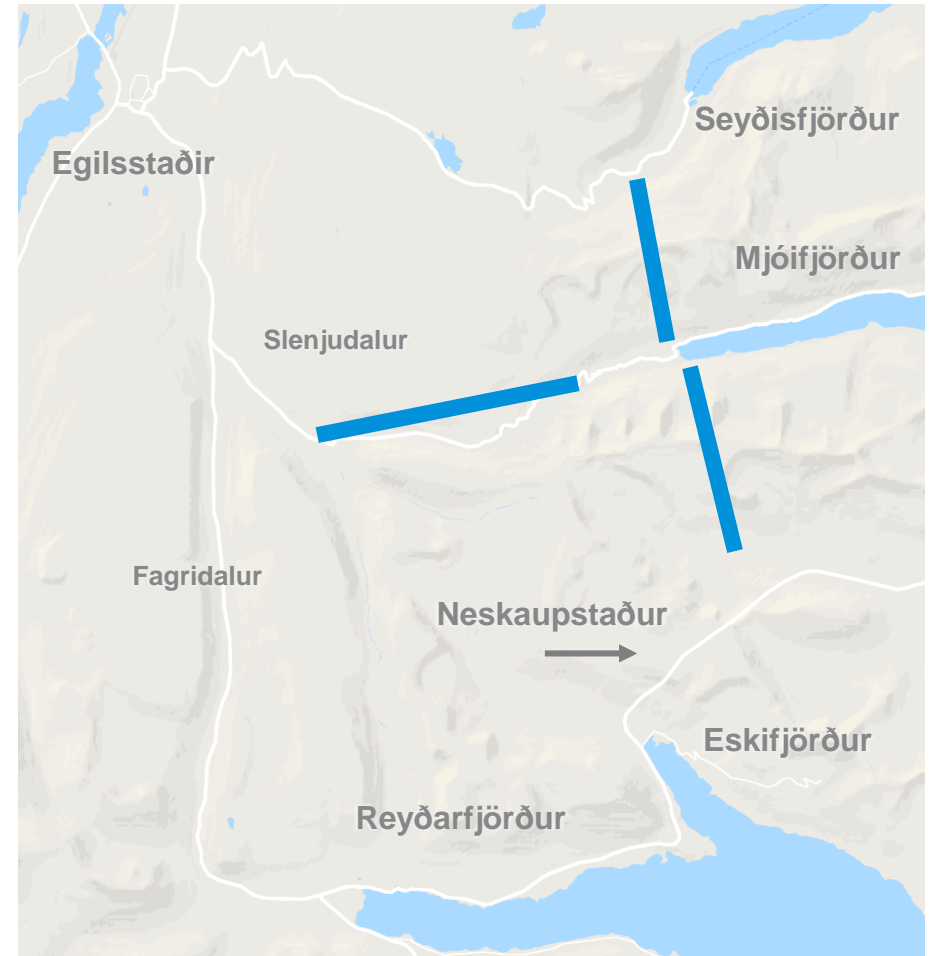
Áhrif á Seyðisfjörð

1	2	3		
---	---	---	--	--

Áhrif á Austurland

1	2	3	4	
---	---	---	---	--

* Huglægt mat byggt á viðtölum



Valkostur 3: T-tenging

Öryggi

Öryggi á Austurlandi myndi batna talsvert.

Samgöngutengingar

Samgöngutengingar myndu batna talsvert á Mið-Austurlandi. Þessi valkostur myndi stytta vegalengdir nokkuð og búa til hringtengingu þá daga sem Fjarðarheiði er fær. Einnig myndi þessi kostur styrkja tengingar við Egilsstaðaflugvöll og ferjusiglingar Norrænu til Seyðisfjarðar.

Atvinnumál

Mið-Austurland myndi styrkjast sem eitt atvinnusvæði og t.a.m. ættu Seyðfirðingar auðveldara með að sækja vinnu í Fjarðabyggð og öfugt. Þessi valkostur myndi einnig styðja atvinnuuppbyggingu í Mjóafirði m.a. í tengslum við hugmyndir um fiskeldi.

Menntamál

Íbúar á svæðinu myndu hafa tryggari tengingar við allar menntastofnanir innan fjórðungsins.

Heilbrigðismál

Íbúar á svæðinu hefðu greiðari aðgang að heilbrigðisstofnunum og stytta leiðir að Umdæmissjúkrahúsinu í Neskaupstað.

Íþróttir, félagsstörf og menningarmál

Hægt væri að nýta betur íþróttamannvirki á öllu Mið-Austurlandi. Einnig ættu íbúar auðveldara með að sækja félagsstörf og menningarviðburði óhindrað allt árið.

Samstarf sveitarfélaga

Þessi valkostur myndi styðja við aukið samstarf sveitarfélaga á svæðinu og jafnvel stuðla að sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi í eitt.

Verslun og þjónusta

Aukin verslunar- og þjónustusókn milli þéttbýliskjarna.

Valkostur 4: L-tenging

L-tenging

Þessi valkostur er myndaður úr tvennum göngum, annars vegar milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og hins vegar undir Mjóafjarðarheiði. Þannig yrði vetrareinangrun Mjófirðinga rofin og leið myndu samgöngur til Seyðisfjarðar batna. Með þessu yrði til hringtenging milli Seyðisfjarðar, Mjóafjarðar og Héraðs.

Helstu kostir og annmarkar

Þessi valkostur myndi rjúfa vetrareinangrun Mjófirðinga og stuðla að bættum tengingum Seyðfirðinga við aðra þéttbýlisstaði á Austurlandi árið um kring. Á móti kemur að þetta myndi lengja leiðina milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um 9 km ef ekki væri farið um Fjarðarheiði. Einnig er ekki talinn möguleiki á að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar þessa leið. Enginn viðmælenda taldi þessa leið vænlegri kost umfram aðra, þó að ljóst megi vera að þessi leið hugnist Mjófirðingum fremur en t.d. Fjarðarheiðargöng.

Lengd ganga: 14,2-14,7 km.

Hæð yfir sjávarmáli: Um 55 eða 140 m Seyðisfjarðarmegin og 10 m Mjóafjarðarmegin, 110-150 m í Mjóafirði og um 200 m í Eyvindarárdal.

Mat á áhrifum*

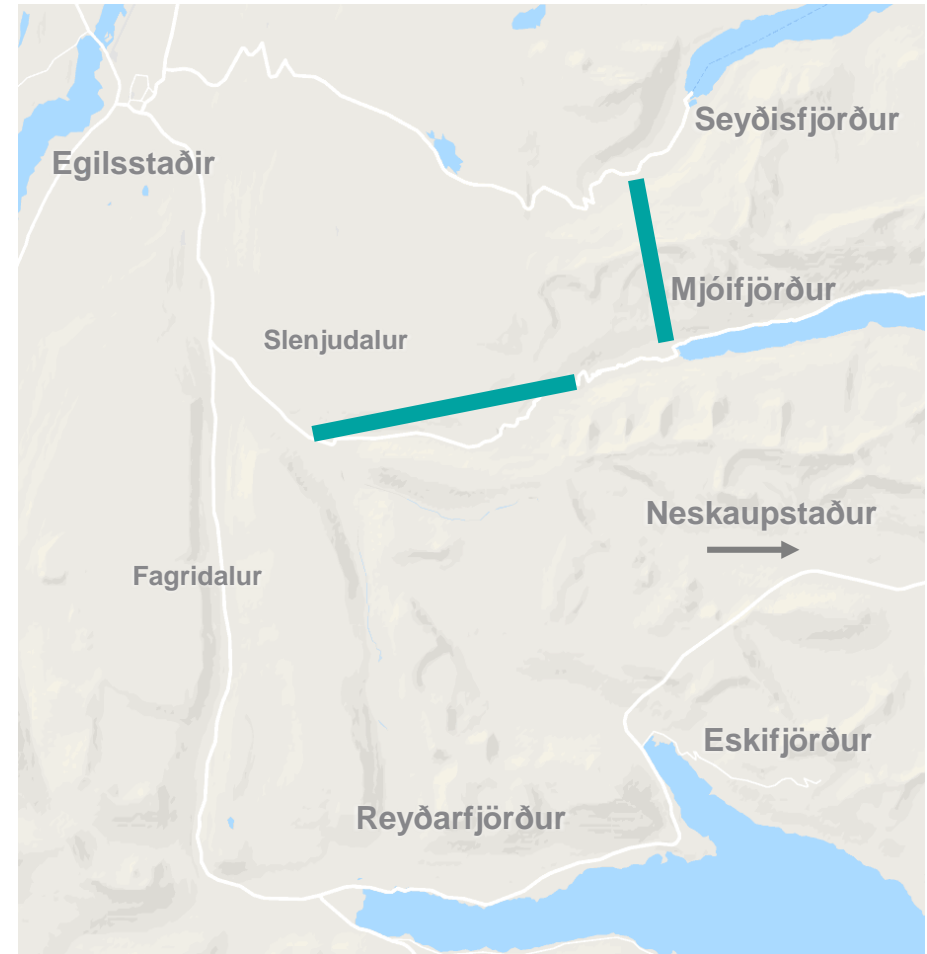
Áhrif á Seyðisfjörð

1	2			
---	---	--	--	--

Áhrif á Austurland

1	2	3		
---	---	---	--	--

Þar sem enginn viðmælenda taldi þennan kost vænlegan var ekki farið í frekari greiningu á honum.



* Huglægt mat byggt á viðtölum



Viðaukar

Samánburðartafla 1/2

	Fjarðarheiði 1	Fjarðarheiði + MFJ+NFJ 2	T-Göng 3	Mjóifjörður - Fagridalur 4	Óbreytt ástand 5
Samgöngutengingar	Greið tenging til Héraðs, við Egilsstaðaflugvöll og fjölda vegtenginga m.a. við Þjóðveg 1 bæði um Norður- og Suðurland.	Greiðar tengingar milli flestra þéttbýliskjarna á Austurlandi. Hringtenging um allt Mið-Austurland.	Greið tenging við Fjarðabyggð og um Þjóðveg 1 á Suðurlandi. Ótrygg tenging við Hérað og Þjóðveg 1 um Norðurland.	Ótryggar samgöngutengingar nema milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar.	Ótryggar tengingar við alla þéttbýlisstaði utan Seyðisfjarðar. Engin varaleið milli Héraðs og Fjarða.
Atvinnumál	Greið tenging við Hérað og nærsveitir, ótrygg tenging við Fjarðabyggð og nærsveitir. Óbreyttar tengingar við önnur atv. svæði.	Greið tenging við atvinnusvæði á Héraði og Fjarðabyggð. Óbreyttar tengingar við önnur atv. svæði.	Greið tenging við Fjarðabyggð. Ótrygg tenging við Hérað og nærsveitir. Óbreyttar tengingar við önnur atv. svæði.	Ótryggar tengingar við öll atvinnusvæði nema við Mjóafjörð.	Ótryggar tengingar við öll atvinnusvæði utan Seyðisfjarðar.
Menntamál	Greið tenging við ME, áætlunarflug til RVK, tryggari tengingar við MA, VMA og HA. Ótrygg tenging við VA.	Greið tenging við ME, VA, áætlunarflug til RVK, tryggari tengingar við MA, VMA og HA.	Greið tenging við VA en tengingar við áætlunarflug til RVK, MA, VMA og HA ótryggar.	Ótryggar tengingar við alla skóla utan Seyðisfjarðar.	Mjög ótryggar tengingar við alla skóla utan Seyðisfjarðar.
Hita- og vatnsveita	Hægt að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði.	Hægt að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði.	Ólíklega hægt að leggja hita- og vatnsveitu	Ólíklega hægt að leggja hita- og vatnsveitu	Ekki hægt að leggja hita og vatnsveitu
Viðbrögð við ófærð	Óveruleg þörf. Áfram þörf á Fagra- og Slenjudal vegna tenginga við Fjarðabyggð og Suðurland.	Hverfandi þörf.	Nokkuð dregur úr þörf - áfram þörf á Fagra- og Slenjudal vegna tenginga við Hérað og Norðurland.	Nokkuð dregur úr þörf - áfram þörf á Fagra- og Slenjudal vegna tenginga við Hérað, Fjarðabyggð o.fl.	Áfram þörf fyrir vetrarþjónustu á Fjarðarheiði og óbreytt ástand á Fagra- og Slenjudal.
Aðgangur að heilbrigðisstofnunum	Greið tenging við HSA á Héraði. Óbreytt tenging þaðan á Umdæmissjúkrahús á NESK.	Greiðar tengingar á heilbrigðisstofnanir á Héraði og NESK.	Greið tenging á Umdæmissjúkrahús á NESK en áfram ótrygg tenging á Hérað.	Áfram ótryggar tengingar við heilbrigðisstofnanir.	Verulega ótryggar tengingar við heilbrigðisstofnanir.

Samanburðartafla 2/2

	Fjarðarheiði 1	Fjarðarheiði + MFJ+NFJ 2	T-Göng 3	Mjóifjörður - Fagradalur 4	Óbreytt ástand 5
Sjúkraflug	Greið tenging við flugvöll á EGS.	Greiðar tengingar við flugvelli á EGS og NESK.	Greið tenging við flugvöll á NESK en ótrygg tenging við flugvöll á EGS.	Áfram ótryggar tengingar við flugvelli.	Áfram ótryggar tengingar við flugvelli.
Áætlunarflug	Greið tenging við áætlunarflug á EGS.	Greið tenging við áætlunarflug á EGS.	Tengingar batna en eru enn ótryggar við áætlunarflug á EGS.	Tengingar batna en eru enn ótryggar við áætlunarflug á EGS.	Áfram ótryggar tengingar við áætlunarflug á EGS.
Verslun og þjónusta	Greið tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði.	Greið tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði, Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði.	Greið tenging við verslunar- og þjónustu á Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði en ótrygg tenging við kjarna á Héraði.	Ótrygg tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði, Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði.	Ótrygg tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði, Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði.
Samstarf sveitarfélaga	Gæti stutt við yfirstandandi viðræður um sameiningu fjögurra sveitarfélaga. Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs.	Gæti stutt við sameiningu alls Austurlands í eitt sveitarfélag. Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs.	Gæti stutt við sameiningu alls Austurlands í eitt sveitarfélag. Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs.	Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs milli Seyðisfjarðarkaupstaðar og Fjarðabyggðar.	Getur tafið og/eða staðið í vegi fyrir frekara samstarfi og mögulegri sameiningu sveitarfélaga á Austurlandi.
Íþróttir	Auknir möguleikar í samstarfi og samnýtingu mannvirkja milli Héraðs og Seyðisfjarðar. Mögulega bætt tenging Héraðs við skíðasvæði í Stafdal.	Auknir möguleikar í samstarfi og samnýtingu mannvirkja á öllu Mið-Austurlandi. Bættar tengingar milli og við skíðasvæðin í Stafdal og Oddsskarði.	Auknir möguleikar í samstarfi og samnýtingu mannvirkja milli Seyðisfjarðar og Fjarðabyggðar. Bætt tenging skíðasvæða í Stafdal og Oddsskarði.	Auknir möguleikar fyrir Mjófirðinga að sækja íþróttastarf á Seyðisfirði. Annað óbreytt.	Óbreyttar tengingar. Getur staðið í vegi fyrir auknu samstarfi, sérstaklega að vetri til.

Viðmælendur

Seyðisfjörður

- Rúnar Gunnarsson, bæjarfulltrúi og yfirhafnarvörður
- Aðalheiður Borgþórsdóttir, bæjarstóri
- Benedikta Guðrún Svavarsdóttir, varabæjarfulltrúi framkvæmdastjóri farfuglaheimilisins
- Eygló Björk Jóhannsdóttir, bæjarfulltrúi og bókari
- Oddný Björk Daníelsdóttir, bæjarfulltrúi og sjálfstætt starfandi
- Þórunn Hrund Óladóttir, bæjarfulltrúi og aðstoðarskólastjóri
- Hildur Þórisdóttir, bæjarfulltrúi og forseti bæjarstjórnar

- Arnbjörg Sveinsdóttir, nefndarmaður, fyrrv. alþingismaður, gisti hússrekandi o.fl.
- Margrét Guðjónsdóttir, verslunarmaður, fyrrv. form. bæjarráðs
- Lárus Bjarnason, sýslumaður á Austurlandi
- Adolf Guðmundsson, nefndarmaður og rekstrarstjóri hjá SVN
- Ósk Ómarsdóttir, Smyril Line
- Margrét Vera Knútsdóttir, Smyril Line
- Guðrún Vilborg Borgþórsdóttir, Smyril Line
- Davíð Kristinsson, hótelsstjóri Aldan Hótel o.fl.

Fljótsdalshérað

- Gunnar Jónsson, bæjarfulltrúi
- Hannes Sigmarsson, bæjarfulltrúi
- Berglind Harpa Svavarsdóttir, bæjarfulltrúi
- Gunnhildur Ingvarsdóttir, bæjarfulltrúi
- Steinar Þorsteinsson, bæjarfulltrúi
- Anna Alexandersdóttir, bæjarfulltrúi og formaður bæjarráðs
- Björn Ingimarsson, bæjarstjóri

- Agnes Brá Birgisdóttir, þjóðgarðsvörður Vatnajökulspjóðgarðs
- Halldór B. Warén, framkvæmdastjóri Tehússins Hostel

Stjórn SSA

- Einar Már Sigurðarson, formaður og bæjarfulltrúi í Fjarðabyggð
- Gunnar Jónsson, bæjarfulltrúi á Fljótsdalshéraði
- Hildur Þórisdóttir, forseti bæjarstjórnar Seyðisfjarðarkaupstaðar
- Pálína Margeirsdóttir, bæjarfulltrúi í Fjarðabyggð
- Sigríður Bragadóttir, oddviti Vopnafjarðarhrepps

Viðmælendur frh.

Fjarðabyggð

- Rúnar Gunnarsson, bæjarfulltrúi
 - Sigurður Ólafsson, bæjarfulltrúi
 - Dýrunn Pála Skaftadóttir, bæjarfulltrúi
 - Pálína Margeirsdóttir, bæjarfulltrúi
 - Einar Már Sigurðsson, bæjarfulltrúi
 - Eydís Ásbjörnsdóttir, bæjarfulltrúi og formaður bæjarráðs
 - Jón Björn Hákonarson, bæjarfulltrúi og forseti bæjarstjórnar
 - Karl Óttar Pétursson, bæjarstjóri
-
- Gunnþór Ingvason, framkvæmdastjóri Síldarvinnslunnar
 - Magnús Þór Ásmundsson, forstjóri Alcoa Fjarðaáls

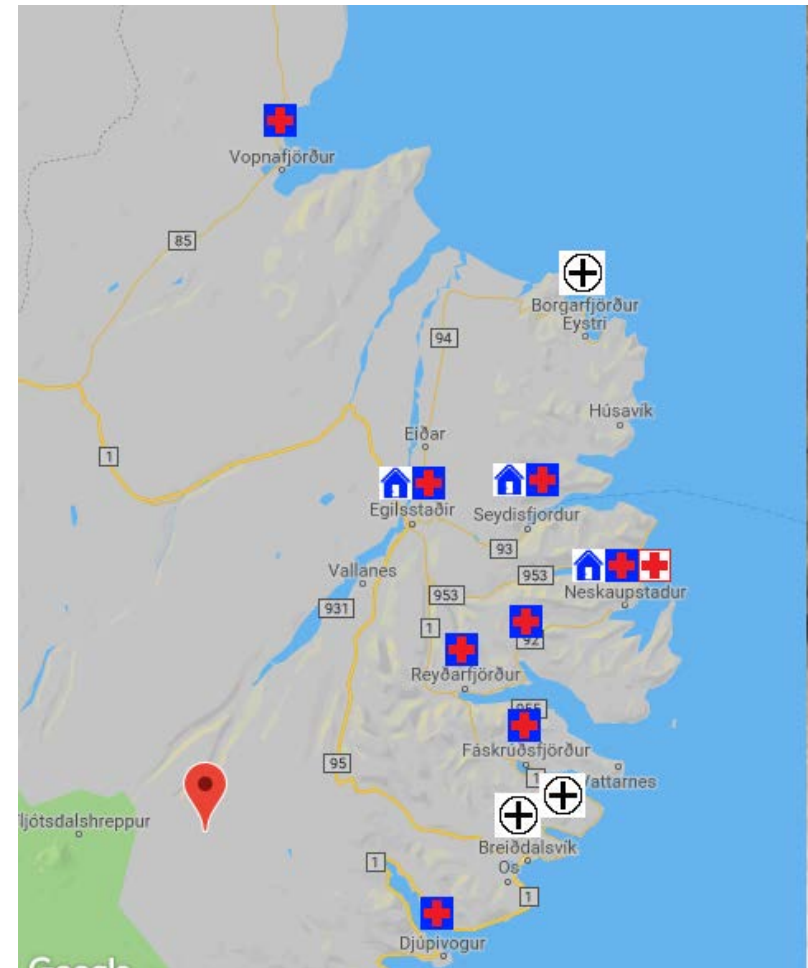
Heilbrigðis- og hjúkrunarstarfsemi

Heilbrigðisstofnun Austurlands

Heilbrigðisstofnun Austurlands (HSA) er með starfstöðvar um allan fjórðung. Alls eru starfandi átta heilsugæslustöðvar, þrjú heilsugæslusel og eitt sjúkrahús á vegum stofnunarinnar.

Á Umdæmissjúkrahúsi Austurlands í Neskaupstað eru fimm deildir, stoðdeildir og ein rannsóknastofa. Deildirnar eru handlækningadeild, lyflækningadeild, fæðingardeild, endurhæfingardeild, röntgendeild.

Þá er sérhæfð Alzheimerdeild á Seyðisfirði og ófærð á Fjarðarheiði hefur t.a.m. haft áhrif á heimsóknir ættingja þangað.



Fjöldi nemenda í framhaldsskólum á Austurlandi

ME - Fjöldi nemenda í dagskóla út frá sveitarfélögum				
	2015	2016	2017	2018
Fljótsdalshérað	148	140	148	129
Fjarðab.	77	75	70	57
Seyðisfj.	20	18	14	8
Borgarfj. ey	7	5	6	2
Djúpiv.	4	6	6	10
Breiðdalsv.	4	0	1	0
Vopnafj.	1	3	4	1
Aðrir	6	17	9	9
Heildarfj.	267	264	258	216

VA - Fjöldi nemenda í dagskóla út frá sveitarfélögum				
	2015	2016	2017	2018
Fljótsdalshérað	24	26	22	19
Fjarðabyggð	162	181	160	131
Seyðisfjörður	1	1	3	4
Borgarfjörður eystri	0	0	2	0
Breiðdalsvík	5	4	3	2
Aðrir	46	66	71	59
Heildarfjöldi	238	278	261	215



kpmg.com/socialmedia

© 2019 KPMG ehf. á Íslandi er aðili að alþjóðlegu neti KPMG, samtökum sjálfstæðra fyrirtækja sem aðild eiga að KPMG International Cooperative, svissnesku samvinnufélagi. Allur réttur áskilinn.

Nafn og vörumerki KPMG eru skráð vörumerki KPMG International.

11.06.2019

Unnið fyrir: Vegagerðina, þróunarsvið

Seyðisfjarðargöng – veðurfar að vetralagi við gagnamunna og vegtengingar.

Inngangur

Í tengslum við starf verkefnishóp um undirbúning að ákvörðun um Seyðisfjarðargöng þótti fýsilegt að kanna betur veðuraðstæður fyrir tvo valkosti hópsins. Annars vegar fyrir valkost 1: -jarðgöng undir Fjarðarheiði og hins vegar valkost 2: - jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur á milli Mjóafjarðar og Héraðs. Að auki er fjallað um jarðgöng á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar í Fannardal.

Efnistökin miðist einkum að þrennu:

1. Gerð verði skoðun og mat á veðurfari, einkum að vetrarlagi við mögulega gagnamunna og vegtengingar. Einkum lögð áhersla á veg í Mjóafirði undir Þverártindi og tengiveg frá Mjófjarðargöngum í Slenjudal að Fagradal. Einnig verði lítillega fjallað um veður við munna við Gufudal í Seyðisfirði og við Dalhús í Eyvindarárdal sem og tengingu til Fannardals á Norðfirði.
2. Auk almennra veðurgagna sem verður aflað og þau rýnd sem og greining á helstu snjókomu og illviðraáttum á þessum stöðum, verður aflað vitneskju hjá staðkunnugum og hún metin saman með hefðbundinni greiningu á veðri.
3. Snjóflóða- eða ofanflóðahætta verði skoðuð með staðkunnugum og mat lagt á það hvort og hvar sé þörf á frekara hættumati.

Vettvangsferð

Farið var í vettvangsferð 5. júní í Mjóafjörð og í Seyðisfjörð. Sigfús Vilhjálmsson var til leiðsagnar og frásagnar staðháttum í Mjóafirði auk Ara Guðmundssonar hjá Vegagerðinni Reyðarfirði.

Til viðbótar var rætt við:

Magnús Jóhannsson, Vegagerðinni Fellabæ og
Ármann Halldórsson vélamann Egilsstöðum.

Valkostur 1

Gangnamunni við Lönguhlíð (Egilsstaðir)

Við núverandi veg, Ágætlega þekkt veðurskilyrði og ekkert sérstakt sem þarfnast frekari athugunar við.

Gangnamunni við Dalhús (Egilsstaðir)

Valkostur við Lönguhlíð. Dalhús eru norðan við Eyvindará. Vegurinn kemur til með að liggja um Egilsstaðaskóg og á nýrri brú yfir ána. Veðurfar í skóginum á þessum slóðum er ágætlega þekkt. Skógurinn dregur úr vindi og veldur auknum loftkulda niðri við veg á veturnum. Almennt er snjólétt á þessum slóðum.

Gangnamunni gengt Gufufossi (Seyðisfjörður)

Á Seyðisfirði er gangnamunni fyrirhugaður neðan við Neðri Stafinn sunnan Fjarðarár við Gufufoss í um 130 m hæð (mynd 1). Snjóþyngsli eru sjaldnast til vandræða þetta neðarlega sem og áfram þá 3 km sem eru niður í Seyðisfjarðarkaupstað. Með þeirri undantekningu vitanlega þegar snjór er mikill og ófærð almenn m.a. á Seyðisfirði. Hugsanlega að skafi inn á nýjan veg niður að munnanum í V-átt með snjó ofan af heiði. Vel er þekkt hvað snjósöfnun eykst tilfinnanlega í A-átt í Mýrabrekku skammt ofan við Gufufoss og upp á Neðri Stafinn. Snjóflóð verða ekki á þessum slóðum og engir þekktir farvegir úr hlíðunum beggja vegna.



Mynd 1. Gufufoss í Seyðisfirði. Gangnamunni fyrirhugaður norðan við fossinn í svipaðri hæð til vinstri á myndinn.

Valkostur 2

Gangnamunni gegnt Gufufossi (Seyðisfjörður, svipað og Valk.1)

Sjá næstu umfjöllun hér á undan.

Gangnamunni nærri fjarðarbotni (Mjóifjörður)

Munninn er fyrirhugaður skammt neðan við bæinn Fjörð við Króadalsá. Ofan við hann er breiður stallur svokallaður Hnaus (mynd 2) og þar upp af rís Hvannstóðsfjall og Hrútatindur (1065 m). Æskilegt er að fram fari snjóflóðahættumat í fjarðarbotnum. Að sögn kunnugra eru engin snjóflóð þekkt á þessum stað eða nærri bænum Firði. Hinsvegar féll snjóflóð árið 1941 aðeins utan við fyrirhugaðan munna¹ og ekki útiloka að við aftaka aðstæður geti fallið snjóflóð úr snjósöfnunarsvæðum brattrar hlíða og/eða gilja hátt upp og fram af stallinum. Snjóflóðahættumat sker úr um það. Utar í Mjóafirði, á

¹ Í riti Ólafs Jónssonar, Skriðuföll og Snjóflóð;- er greint frá snjóflóði 22. febrúar 1941. Hjóp mikið flóð niður svonefndan Fjarðartanga við Króará. Á þeim stað og sjá má ryð-pramma í fjörunni skammt utan við fyrirhugaðan gangnamunna. Sópaði burt fjárhúsi, skúrum og bátum. Einn maður fórst í flóði þessu. Það hafði verið mjög snjólétt um veturinn, en daginn áður á flóði féll, snjóaði mjög mikið í frostlausu veðri. Á Vestdalseyri á Seyðisfirði féllu einnig snjóflóð þennan dag.

Skógahlíð og að Hesteyri eru þekktir snjóflóðafarvegir og þar hafa fallið stór snjóflóð í sjó fram.



Mynd 2. Umhverfi munna í botni Mjóafjarðar. Horft til norðurs að Hnaut. Glittir í Miðdegistind þar ofan og innan við.

Gangnamunni ofan við Prestagil í 110 m (Mjóifjörður)

Nýr vegur frá botni Mjóafjarðar upp Fjarðardal yrði um 3 km langur. Gangnamunninn er áætlaður sunnan við Fjarðará, skammt ofan við hið tilkomumikla Prestagil (mynd 3). Við eyðibýlið Fjörð færir vegur upp brekkufótinn um kjarlendi sem tekur tekur við inn af fjarðarbotninum. Þarna er ekki illviðrasamt, nema í V-átt á veturna eins og víða verður í fjarðarbotnum Austfjarða. Snjósöfnun er almennt ekki mikil þetta lágt, en nokkuð skefur í N-áttum fram af stöllum ofan og innan við Fjörð. Snjóþyngra er því heldur á norðanverðum Fjarðardalnum og oftast er áberandi minni snjór að sunnanverðu. Úr snarbrattri hlíðinni sunnan gangnamunnans eru snjóflóð eða skriðuföll óþekkt. Skriður hlaupa hins vegar oft úr Stóruðargili nokkru utan við Prestagil. Þarna inn með hlíðinni að sunnanverðu rignir stundum feykilega, einkum að sumar- og haustlagi.



Mynd 3. Af Mjóafjarðarvegi. Prestagil lengst til vinstri. Gagnamunni er fyrirhugaður neðan stallanna sunnan vegar fyrir miðri mynd.

Gangnamunni í Klifbrekkum 150 m (Mjóifjörður)

Litlu ofar en Prestagil og óverulegur munur er á veðri við þessa munna. Snjórinn eykst þó eftir því sem hærra er farið. Á seinni árum hefur vetrarhitinn hækkað, síðustu vetur liggja oft nokkuð glögg mörk í um 200 m hæð. Neðan þeirra er oftast minni snjór².

Gangnamunni við Innri Grjótá (Eyvindarárdalur)

Munni upp úr Mjóafirði er hugsaður nokkru neðan við mynni Slenjudals er í um 200 metra hæð yfir sjó við Innri Grjótá (mynd 4). Á núverandi vegkafla í Eyvindarársdal frá á Fagradal og að Innri Grjótá þykir ekki snjóþungt. Hins vegar illviðrsamt og hnútar niður af bröttum fjöllum.

² Um aldamótin (1997-2003) hlýnaði markvert með hækkuðum sjávarhita fyrir norðan og austan. Kemur m.a. fram í því að úrkoma á láglandi þegar vindur er af hafi fellur oftast sem slydda eða rigning, fremur en snjór. Tal um „snælinu“ 200 m. hæð byggir ekki á beinum mælingum heldur á reynslu þeirra sem glögg fylgjast með snjóalögum.

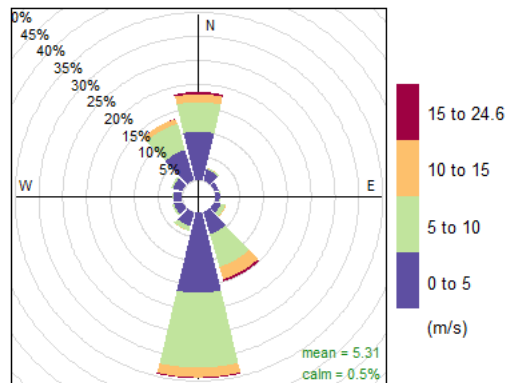


Mynd 4. Af Mjóafjarðarvegi og horft í norðausturátt. Gangnamunni er hugsaður til móts við Innri Grjótá, handan vegarins og hægra megin við myndarammann.

1. Fyrst er að telja SA-veður, en þekktur er strengurinn í Græfubrekkunum á Fagradal. Strengurinn liggur út Tungudal og Eyvindarárdal. Vindmögnun á milli fjallanna. Skarfrenningur er umtalsverður út þessa dali á vetrum þegar snjópungt er. En annars þykir fremur snjólétt á þessum slóðum og ágætt var fyrir úrkomu.
2. Í öðru lagi gerir stundum feykihörð NV-veður við Innri Grjótá. Stendur þá skáhalt og niður af Gagnheiðarhnjúki (949 m) Liðinn vetur þann 28. febrúar 2019 fauk bíll Ármanns Halldórssonar sem skilin var eftir yfir nótt. Snerist hann heilan hring. Því er er hugsanlega skeinuhættur hviðustaður þar sem hnútarnir skella niður við áætlaðan gangnamunna eða nærri honum. Vindmælingar á staðnum geta einar skorið úr um það.

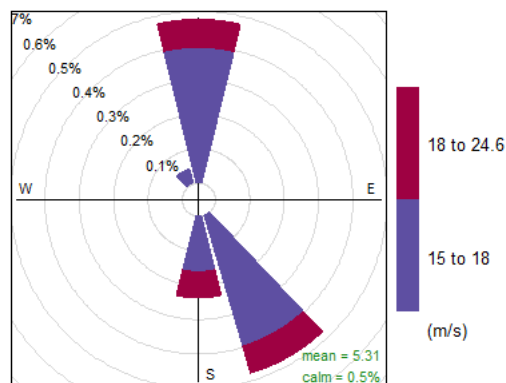
Vegna staðbundins hvassviðris og skarfnennings kom Vegagerðin fyrir nýrri veðurstöð efst í Græfubrekkum Fagradals í mars 2017. Eldri stöðin Fagridalur er staðsett sunnar á dalnum. Vindrós (mynd 5) sýnir glögglega þá landslagsþvingun sem gera má ráð fyrir. Nokkra athygli vekur hve allvhass vindur er í raun fátíður. Tíðni $f > 15$ m/s er ekki nema 1,2%. N-átt er þá algengust (mynd 6) sem og S-átt. SA-áttin er samt álíka hvöss að jafnaði. Mælirinn er heldur ofarlega í brekkunum þar sem skjól er orðið í A-áttum, sem síður er á Eyvindarárdal.

Vindrós: Græfur mars 2017- júní 2019



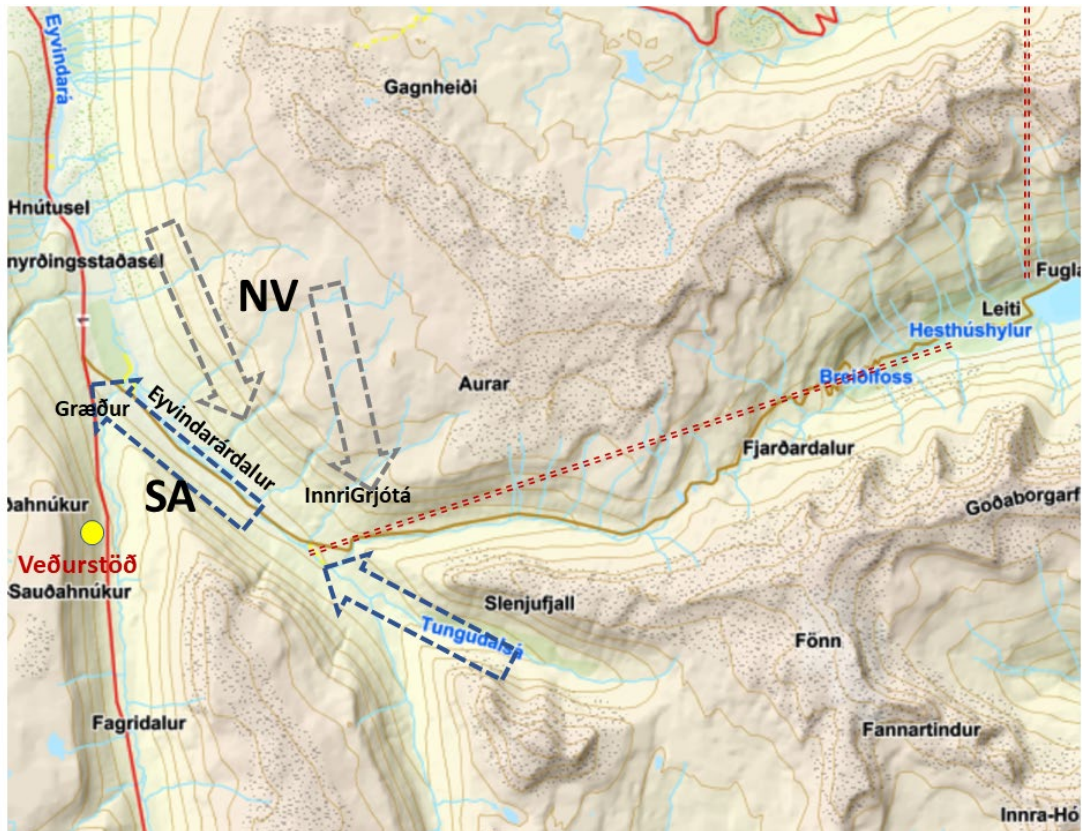
Mynd 5. Vindrós, Græfur frá mars 2017 - júní 2019. N= 19.890. Landslagsþvingun er einnennandi á Fagradal.

Vindrós: Græfur, $f > 15$ m/s



Mynd 6. Vindrós á Græfum fyrir allhvassan vind, $f > 15$ m/s. N=253.

Í mynni Slenjudals er veður oft leiðinlegt í A- og SA-átt, hvasst og skafrenningur, en í dag kveður mest að slíku í beygjunni ofan við Innri Grjótá og markvert ofan munnanum. Skefur þá ofan úr Slenjudal. Á mynd 7 er búið að draga fram helstu einkenni veðurs og ríkjandi óveðursáttir.



Mynd 7. Umhverfi Eyvindárdals frá gangnamunna að Fagradalsvegi. Mest kveður að SA-átt líkt og mælingar á veðurstöðinni á Græfum sýna glögg. Enn einnig í NV-átt. Lega gangna er ónákvæm. Kort fengið af lmi.is (Landmælingar).

Gangnamunni á Norðfirði (Fannardalur)

Úr Mjóafirði er gert ráð fyrir munna á svipuðum stað og til Eyvindárdals, þ.e. skammt innan við Prestagil í um 110 m. hæð. Í Fannardal hins vegar til móts við nýju Norðfjargöngin. NA-áttin er ríkjandi vindátt á Norðfirði og stendur hún í Fannardal af brúnum fjallgarðsins sem skilur að Norðfjörð og Mjóafjörð³. Þetta er líka hlesta ákomuvindátt að sögn heimamanna. Í NA-átt gat hér einkum áður snjóað mikið í Fannardal, sérstaklega innarlega í dalnum norðanverðum. Þar kæfir mikið fram af brúnum og niður hlíðarnar í dalnum öllum alveg út í Norðfjarðarsveit, en veðraskil er álitin vera við Naumamel. Vestanátt er þrálát og oft skefur með henni út dalinn. Áhrif landslags eru þau að með N-átt í lofti blæs gjarnan með V-átt út Fannardal.

³ Sjá greinargerð Veðurvaktarinnar fyrir hönnunardeild Vegagerðarinnar í febrúar 2008;- *Nokkur atriði um veðurfar að vetrarlagi í Fannardal á Norðfirði vegna valkosta fyrirhugaðra Norðfjarganga.*

Samantekt

- Almennt séð er veður ágætlega þekkt við gangnamunna og á tengivegum ganga undir Fjarðarheiði. Munnar eru nærri núverandi vegum bæði í Seyðisfirði sem og á Héraði. Í sjálfu sér ekkert þar sem þarfnast frekari athugunar eða skoðunar.
- Vegtenging í Mjóafirði á milli munna liggur um land sem hvorki er snjópungt né þekkt fyrir illviðri. Þó snjóflóð séu ekki þekkt nærri munninum úr Seyðisfirði í Mjóafjarðarbotn, er rétt að gert verði hættumat. Ekki síst þar sem snjóflóðasaga er vel þekkt á hlíðinni litlu utar.
- Samkvæmt reynslu þeirra sem best þekkja til getur verið að gangnamunni úr Mjóafirði við Innri Grjótá sé skeinuhættur hviðustaður í NV-átt. Rétt er að fram fari vindmælingar í 1 til 2 ár áður en staðsetning munnans verður staðfest.
- Á Slenjudal og allt vestur að Fagradalsvegi neðst í Græðubrekku er greinileg vindmöggnun í SA-átt. Skafrenningur er vísast tíður þegar lausamjöll er yfir, en á móti kemur er dalurinn er almennt snjóléttur og í úrkomuvári miðað við það sem algengast er á Austfjörðum.
- Fremur snjópungt þykir á Fannardal, einkum innantil og að norðanverðu. Sérstaklega áður fyrr, en nú þykir er snjóléttara í láglendi. Skefur gjarnan í NA-átt, sem er ríkjandi úrkomuátt, niður með fjallgarðinum á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Eins í tíðum N- og V-áttum og þá út dalinn.

Einar Sveinbjörnsson, veðurfræðingur
vedurvaktin@vedurvaktin.is

