

Samgönguáætlun

Í nágildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að næstu jarðgöng á Íslandi séu göng undir Fjarðarheiði. Í áætluninni er gert fyrir því að næstu göng á eftir Fjarðarheiðargöngum sé hringtenging frá Seyðisfirði með göngum til Mjóafjarðar og þaðan göngum til Neskaupstaðar.

Samkvæmt útreikningum Vegagerðarinnar er áætlað að hringtengingin kosti ríkissjóð um 88 milljarða króna.

Í nýframlögðum drögum að samgönguáætlun er tengingin slitin og henni frestað. Fyrst á dagskrá eru Fjarðarheiðargöng og svo er áframhaldandi tenging sú sjöunda í röðinni.

Þá er ráðgert að áfangaskipta uppbyggingu Suðurfjarðarvegar sem tengir saman Stöðvarfjörð og Breiðdalsvík við Fjarðabyggð. Áætluð verklok Suðurfjarðarvegar er á tímabilinu 2034- 2038.

Samgöngubætur í Fjarðabyggð

Ótækt er að bíða rúman áratug eftir Suðurfjarðarvegi. Vegarkaflinn frá Breiðdalsvík að Fáskrúðsfirði sá hættulegasti í landinu samkvæmt úttektum EuroRap, samtaka um gæðamat á vegakerfi Evrópu.

Stórhættulegar einbreiðar brýr tilheyra ekki nútíma samfélagi og á vegakaflanum eru fjórar slíkar, þar með talið brú yfir Sléttuá á Reyðarfirði sem ber þyngsta umferð einbreiðra brúa Austurlands. Yfir hana komast ekki stór vinnutæki og þurfa að bíða eftir vaði til að ferðast á milli fjarða.

Fjarðabyggð ein heild – göng um Suðurfirði

Það verður að forgangsraða samgöngubótum í Fjarðabyggð. Í stað ganga frá Norðfirði til Seyðisfjarðar í gegnum Mjóafjörð sem ætla má út frá

samgönguáætlun að séu á dagskrá eftir 20 – 30 ár ætti að horfa til þess að tengja Fáskrúðsfjörð – Stöðvarfjörð - Breiðdalsvík. Þannig stækkum við atvinnusvæði, forgangsröðum í þágu umferðaröryggis, eflum Suðurfirði Fjarðabyggðar og spörum ríkissjóði umtalsverða fjármuni til samgöngumála á Austurlandi næstu áratugi.

Í skýrslu Rannsóknarstofnunnar Háskólans á Akureyri um jarðgöng á Austurlandi sem gefin var út árið 2005 er fjallað um jarðgöng frá Fáskrúðsfirði til Stöðvarfjarðar annarsvegar og svo frá Stöðvarfirði til Breiðdalsvíkur hinsvegar.

Göng frá Fáskrúðsfirði til Stöðvarfjarðar yrðu 4,9 km að lengd og myndu leysa af hólmi hættulegasta vegkafla landsins, Suðurfjarðarveg.

Vegstytting 15 km en 8 km fyrir vegfarendur til og frá þorpínu í Stöðvarfirði. Með þeim yrði vegalengdin á milli Breiðdalsvíkur og Egilsstaða um 78 km en er nú um 82 km yfir Breiðdalsheiði. Í skýrslu RHA var heildarkostnaður við gerð gangna og vegskála áætlaður 2.6 mkr. sem yrði um 6.5 - 10 mkr. uppreiknað með tilliti til verðlagsþróunar hækkandi framkvæmdakostnaði.

Göng frá Stöðvarfirði til Breiðdalsvíkur eru 3,9 km að lengd og kæmu til með að stytta leiðina milli Breiðdals og Stöðvarfjarðar um 8 km. og koma í veg fyrir umferð um hinar stórhættulegu Kambanesskriður og grjóthruni þar. Þess má geta að skólahald í Breiðdalsvík og á Stöðvarfirði er háð umferð um skriðurnar. Alls var kostnaður við gerð gangna og skála var áætlaður árið 2005 um 2.1 mkr. sem uppreiknað yrði um 5.2-7.5 mkr. m.t.t verðlagsþróunar og framkvæmdakostnaðar.

30 milljarða sparnaður

Með breyttri forgangsröðun í drögum að samgönguáætlun mætti hagræða talsvert, öllum til góðs. Göng um Suðurfirði í stað uppbyggingar

á Suðurfjarðarvegi og hringtengingar frá Neskaupstað til Seyðisfjarðar myndu hæglega hagræða í framlögðum drögum samgönguáætlunar um 30 mkr. að lágmarki að ótöldum þeim rekstrarkostnaði sem til fellur í vetrarþjónustu á Suðurfjarðarvegi.

Þessi breytta forgangsröðun myndi efla byggð á Austurlandi, sérstaklega Suðurfirði, stækka atvinnusvæðið, draga umtalsvert úr flutningskostnaði til og frá Mjóeyrarhöfn og síðast en ekki síst forgangsraða m.t.t. umferðaröryggis og fjárhag ríkissjóðs. Sú hagkvæmni er allra hagur.