



## SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR

Kt.: 560269-4559 • Sími: 470 2300 • Fax: 472 1588  
Pósthólf 15 • Hafnargata 44 • 710 Seyðisfjörður  
Netfang: sfk@sfk.is • Veffang: www.seydisfjordur.is

*Alþingi*  
*Erindi nr. p 133/1282*  
*komudagur 28.2.2007*

**Samgöngunefnd Alþingis**  
**Nefndasvið Alþingis**  
**Austurstræti 8-10.**  
**150 Reykjavík.**

**Varðar: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007-2018,**  
**575.mál.**

**Umsagnaraðili: Seyðisfjarðarkaupstaður.**

**Almennt:** Bæjarstjórn Seyðisfjarðar fagnar því að meira fé sé nú sett til samgöngumála en nokkru sinni fyrr. Sérstaklega ber að fagna þeirri stefnubreytingu sem birtist í auknu fé til jarðgangnagerðar. Samgöngumál Seyðisfjarðar verða aldrei leyst á farsælan hátt nema með jarðgöngum. Seyðisfjarðarhöfn er annað “hlið Íslands” að umheiminum á sama hátt og Keflavíkurflugvöllur. Eina bílferjan sem gengur á milli Íslands og Evrópu kemur til Seyðisfjarðar. Fyrir ferðaþjónustu á Íslandi skipta þessar samgöngur gríðarlegu máli. Þessar siglingar hafa nú staðið óslitið síðan 1974. Í lok árs 2009 rennur úr gildi hluthafasamkomulag það sem gert var við smíði þeirrar Norrænu sem nú siglir. Þetta er nú í vetur annar veturinn sem Norræna siglir á vetraráætlun. Sífelldt eykst innflutningur og útflutningur með skipinu á vetrartíma. Með tilkomu vetrarsiglinganna kemur enn betur í ljós hversu mikill farartálmi Fjarðarheiðin er. Ef ekki hillir undir jarðgöng til Seyðisfjarðar þegar kemur að endurnýjun hluthafasamkomulags er ljóst að framtíð þessara siglinga eru í mikilli hættu. Á Seyðisfirði er sérhönnuð höfn fyrir þetta skip og litlar sem engar líkur eru á því að skipið verði látið sigla annað á Íslandi. Seyðisfjarðarkaupstaður hefur átt undir högg að sækja síðustu tvo áratugina, eins og fram kemur í meðfylgjandi fylgiskjali( gert fyrir þá sem vilja kynna sér stöðu mála á Seyðisfirði). Staðurinn má ekki við einu rothögginu enn sem óneitanlega myndi fylgja brotthvarfi Norrænu. Þá skal á það minnt að uppgangur á Austurlandi í tengslum við virkjanir og stóriðju hefur hingað til engu skilað á Seyðisfjörð.

**Krafa Seyðisfirðinga er því sú að inn í þingsályktunartillöguna komi skýrt ákvæði um að leysa skuli samgönguvandamál Seyðisfjarðar með jarðgöngum.**

Að frumkvæði SAMGANGA, félags áhugafólks um veggöng á Mið-Austurlandi, hafa sveitarfélögin á Mið-Austurlandi síðustu mánuði kynnt sér árangur af heilborun jarðganga við Kárahnjúka. Tilgáta SAMGANGA var að með því að bora Austfjarðagöng þ.e. veggöng milli Eskifjarðar, Norðfjarðar, Mjóafjarðar, Seyðisfjarðar og Héraðs í einum áfanga með heilbor, þá væri hægt að ná fram verulegri lækkun kostnaðar.

Seyðisfjarðarbær sem hefur gríðarlegra hagsmuna að gæta í málinu hefur nú látið vinna frumathugun á málinu, aflað upplýsinga um kaupverð búnaðar, reynslu frá Kárahnjúkum

og álits sérfræðinga um áætluð afköst og kostnað við framkvæmdina. Niðurstöðurnar lofa mjög góðu og benda til þess að búast megi við því að heildarkostnaður við verkið lækki um 30-35% samanborið við að hver göng yrðu boruð sérstaklega með sprengiaðferðinni. Vonir standa til að heildarkostnaður við verkið lækki úr kr. 23 milljörðum í u.þ.b. kr. 15 milljarða og að verkinu megi ljúka á 3,5 – 4 árum miðað við 12 ár ella.

Miðað við þessar kostnaðartölur og umferðarspá sem tekur mið af því umferðarstökki sem nú er á vegum á Mið-Austurlandi telst okkur til að arðsemi Austfjarðarganga verði 8 – 8,5%.

Heimamenn munu nú fá óháða fagaðila til að fara yfir þau gögn sem fyrir liggja og leggja mat á. Við vonum að þeirri vinnu ljúki á vormánuðum.

Með hliðsjón af þessum niðurstöðum mun bæjarstjórn Seyðisfjarðar leggja til við sveitarfélög á Mið-Austurlandi að kannaður verði sá möguleiki hvort nýta megi ákvæði nýrra vegalaga um heimildir til einkaframkvæmda í vegagerð. Austfjarðagöng með heilborun yrðu boðin út á vegum félags heimamanna enda liggi fyrir að ríkissjóður kaupi göngin á verði sprengiaðferðar án vaxta í fjórum áföngum, árin 2010, 2016, 2020 og 2026. Verkið sjálft yrði unnið á árunum 2010 – 2014. Lykilþáttur verkefnisins er að lækkun stofnkostnaðar greiði allan vaxtakostnað sem hlýst af því að göngin eru heilboruð í einum áfanga. Ávinningurinn er að göngin verða tilbúin allt að **15 árum** áður en þau koma til greiðslu hjá ríkissjóði, **vaxtalaust!**

Verði Norðfjarðargöng boðin út sérstaklega tapast 1.600 milljón króna hagkvæmni við gerð þeirra ganga. Þá yrði borleið breytt aðeins ef heilborun myndi verða fyrir valinu og borað beint milli Eskifjarðar og Mjóafjarðar með afleggjara til Norðfjarðar. Þannig myndi einskorðun við gerð Norðfjarðarganga koma í veg fyrir hagkvæmt framhald verkefnisins. Því skiptir sköpum að undirbúningi að útboði verði lokið áður en kemur til útboðs Norðfjarðarganga. **Það tekst ekki nema fé verði varið til rannsókna og hönnunar á næstu 24 mánuðum.**


**Seyðfirðingar gera því þá kröfu að skýrt verði tekið fram í jarðgangnakafla umræddrar þingsályktunar að þessi jarðgangnamöguleiki verði skoðaður sérstaklega og styrktur með rannsóknarfé og áætlanagerð, strax á árunum 2007-2009 og að Vegagerðinni verði falið að vinna að málinu með hagsmunaaðilum.**

Með tilkomu Austfjarðagangna yrði til gríðarlega sterkt samfélag á Miðausturlandi, þar sem hægt væri að fullnýta öll tækifæri sem svæðið býður upp á. Eins og staða samgangna á þessu svæði er nú, er það gjörsamlega vonlaust.

**Ef rétt er á samgöngumálum haldið er Austurland landshluti tækifæranna.**

Seyðisfirði 26.02.07

Fyrir hönd bæjarstjórnar Seyðisfjarðar.

  
Ólafur Hr. Sigurðsson, bæjarstjóri.



## SEYÐISFJARÐARKAUPSTAÐUR

Kt.: 560269-4559 • Sími: 470 2300 • Fax: 472 1588  
Pósthólf 15 • Hafnargata 44 • 710 Seyðisfjörður  
Netfang: sfk@sfk.is • Veffang: www.seydisfjordur.is

### **Viðbótaupplýsingar frá Seyðisfjarðarkaupstað vegna Samgönguáætlunar 2007-2018.**

Fyrir mörg sveitarfélög á Íslandi er eina raunhæfa samgöngubótin jarðgöng. Vetrareinangrun margra sveitarfélaga er enn staðreynd sem verður að leysa og þar skipta jarðgöng öllu máli, því á þann máta er verið að leysa málið til framtíðar. Síðan má heldur ekki gleyma því að erfiðir fjallvegir eru alltaf hindrun ekki bara á vetrum, eins og sumir virðast halda. Fjallvegur eins og Fjarðarheiði er hættuleg hindrun í þoku, roki, rigningu og hálfu ekki bara við snjóaaðstæður. Fyrir fólk sem ekki hefur búið við þessar aðstæður eru svona mál afgerandi þættir þegar kemur til búsetuákvörðunar.

Ef horft er til samgöngumála Seyðisfjarðar þá blasa eftirfarandi staðreyndir við. Búið er að ræða jarðgöng til Seyðisfjarðar mjög lengi eða síðan á sjöunda ártugnum. Af og til hefur þessi umræða orðið meira áberandi og skýrslur gerðar árin 1986,1993 og síðan aftur 2005(skýrsla RHA) og 2006 (viðbótarskýrsla RHA). Ætíð hefur þetta mál strandað á pólitískum ákvörðunum. Ljóst er að skilningur hefur þó oftast verið til staðar á að leysa samgönguvandamál Seyðisfjarðar en framkvæmd alltaf sett á bið vegna fjárskorts ríkisins.

Núna á síðustu vikum í tengslum við nýja Samgönguáætlun hefur þessi umræða um jarðgöng á Miðausturlandi náð nýjum hæðum. Sérstaklega hafa upplýsingar um heilborun gefið mönnum tilefni til að draga þær ályktanir að þarna sé kannski að finna lausnina á því að finna hagkvæma leið til að tengja allt miðausturland saman með fernum jarðgöngum allt frá Eskifirði til Héraðs um Norðfjörð, Mjóafjörð og Seyðisfjörð. Eins og samgönguráð veit þá hefur heilborun ekki verið talin hagkvæmur kostur nema göng sé a.m.k. 10 km að lengd og hefur það viðmið verið notuð af Landsvirkjun. Núna hefur Landsvirkjun aflað sér mikilvægrar þekkingar á heilborun og þar á bæ telja menn nú eftir reynsluna við Kárahnjúka að hagkvæmt sé að bora allt niður í 5 km (Jóhann Kröyer). Ljóst er að miklu máli skiptir í hvernig bergi er verið vinna. Núna hefur Seyðisfjarðarkaupstaður ráðið sér starfsmann sem er að afla upplýsinga um allt sem viðkemur heilborun. Sá starfsmaður er Sigurður Gunnarsson, hagfræðingur og f.v. sveitarstjóri á Fáskrúðsfirði. Hafið er jafnframt samstarf sveitarfélaganna þriggja Seyðisfjarðar, Fljótsdalshéraðs og Fjarðabyggðar um að skoða þennan möguleika nánar þegar upplýsingar frá Sigurði liggja fyrir. Samkvæmt fyrstu upplýsingum frá Sigurði virðist vera hægt að bora þessa rúmu 30km og ganga frá göngunum fyrir 480 milljónir/km en núna eru rauntölur Vegagerðarinnar um 720 m/km. Það sem sparast með því að fara alla leið með heilborun er u.þ.b. það sem kostar að fara í gegnum Fjarðarheiðina eina og sér með sprengiaðferðinni, sem hefur jú nánast aldrei komið til álita í alvöru vegna kostnaðar. Það er í ljósi þessa fráleitt að skoða ekki þennan möguleika nánar og það erum við sem sagt að láta gera.

## **Á eftirfarandi langar mig að minna:**

Um aldamótin 1900 var Seyðisfjörður í fararbroddi tækninýjunga og framþróunar og þar var mikil almenn velsæld svo vart þekktist annað eins á Íslandi.

Íbúatala var svipuð og á Akureyri eða rúmlega 1000 íbúar.

Í síðari heimsstyrjöldinni var Seyðisfjörður nánast lokaður af og þar höfðu bæði Bretar og Bandaríkjamenn stóra herstöð. Á þessum árum lögðust fiskveiðar nánast af á Seyðisfirði.

Á árunum milli 1960-1968 var Seyðisfjörður miðstöð síldarverkunar og vinnslu á Íslandi og gifurlegir fjármunir streymdu inn til ríkisins á þessum árum. Þegar síldin hvarf og fram yfir 1970 kom mjög erfitt tímabil á Seyðisfirði. Upp úr því fóru menn svo að veiða loðnu og samhliða hófst líka mikil uppsveifla í bolfiskveiðum með tilkomu skuttogaranna. Þarna hófst góðæristími mikillar uppbyggingar og mikið blómaskeið á Seyðisfirði sem stóð allt fram til síðari hluta níunda áratugarins. Þá náði íbúatala staðarins 1120 íbúum ( 1986). Síðan má segja að hallað hafi hratt undan fæti og er nú íbúatalan komin niður 726 og staðurinn að nálgast ákveðin hættumörk ekki síst með tilliti til aldurssamsetningar íbúa.

### **Á fyrrgreindu tímabili uppsveiflu voru á Seyðisfirði:**

Tvær öflugar vélsmíðjur, sem m.a. smíðuðu báðar fjölda stálbát.

Ein skipasmíðastöð sem byggði trébáta.

Á þessum vinnustöðum unnu talsvert á annað hundrað iðnaðarmanna. Þetta er allt horfið og menntaðir starfandi járníðnaðarmenn á Seyðisfirði eru nú 4 talsins.

Síldar- og loðnubræðslur voru tvær á Seyðisfirði en nú er ein eftir, þar hefur orðið mikill samdráttur í mannhaldi vegna bættrar tækni.

Tvö frystihús voru á Seyðisfirði og voru um 150 manns að vinna í þeim þegar mest var. Núna er sem betur fer ennþá eitt öflugt frystihús eftir á staðnum og þar vinna um 40 manns.

Tveir stórir togarar auk nokkurra smábáta voru gerðir út frá Seyðisfirði en núna er einn togari eftir og örfáir smábátar með lítinn kvóta. Útgerð togarans er mjög öflug og er útgerð hans ein fárra á Íslandi sem ekki hefur verið étinn af stóru sameinuðu sjávarútvegsfyrirtækjunum á Íslandi og ber að fagna því sérstaklega, á meðan svo er á Seyðisfjörður enn lífsvon.

Á Seyðisfirði hefur varla verið byggt hús síðan 1990 og því hefur öðrum iðnaðarmönnum fækkað mikið á tímabilinu.

Flestar ofangreindar hörmungar Seyðisfjarðar tengjast misgáfulegum stjórnvaldsaðgerðum eins og að flytja járníðnaðarverkefni til Póllands og Kína, kvótakerfið, samþjöppun aflaheimilda og óheft framsal á aflakvótum, svo eitthvað sé nefnt.


Ýmislegt jákvætt hefur þó gerst á þessum tíma. Seyðisfjörður hefur á síðustu árum aftur orðið mikill menningarbær og fjöldi ferðamanna hefur aukist jafnt og þétt. Þar skiptir auðvitað miklu máli að hér var byggð ný ferjuhöfn og ný Norræna hóf siglingar hingað árið 2003. Gríðarlega mikilvægt er fyrir Seyðisfjörð og reyndar allt Austur- og Norðurland að þessar samgöngur við Evrópu haldi áfram. Árið 2009 rennur út hluthafasamkomulag það sem gert var þegar nýja ferjan var byggð og miklar blikur eru á lofti varðandi framtíð þessara siglinga ef ekki verður farið að hilla undir samgöngubætur til og frá Seyðisfirði. Ný jarðgöng bæði til Héraðs og suður yrði gríðarleg styrking fyrir

Þessar ferjusiglingar og myndi væntanlega tryggja í sessi áframhaldandi siglingar ferjunnar til Íslands.

Rekstur sveitarfélaga af þeirri stærð sem Seyðisfjörður er nú í, er vægast sagt erfiður. Þjónustustig á Seyðisfirði er mjög hátt og ekki þarf að ráðast í neinar stórvægilega framkvæmdir þó að íbúum fjölgaði um 3-400 manns. Sú stærð af sveitarfélagi er auðveld í rekstri en líklegar verður þó að telja að tækifærið yrði gripið og þessi þrjú sveitarfélög sem tengdust með göngunum yrðu **sameinuð í eitt**. Það sveitarfélag yrði gríðarlega öflugt og væntanlega yrði íbúatala þess orðin 15 þús. á örskömmum tíma.

Því var spáð að áhrif af tilkomu álvers á Reyðarfirði yrðu jákvæð á öllu Miðausturlandi. Ljóst er að ef þessi göng koma ekki verða þessi áhrif **neikvæð** á Seyðisfjörð því þeir starfsmenn sem þegar hafa hafið vinnu hjá Fjarðaráli eru nú allir að skoða búsetuflutning til Reyðarfjarðar. Enginn þessara aðila hefur nokkurn áhuga á því að fara frá Seyðisfirði. Álver **án jarðgangna** á Miðausturlandi mun því bætast í safn þeirra aðgerða sem stjórnvöld hafa samþykkt sem styttir lífdaga byggðar í Seyðisfirði.

Seyðisfirði 26.02.07

  
Ólafur Hr. Sigurðsson  
Bæjarstjóri Seyðisfirði

Ólafur Hr. Sigurðsson, bæjarstjóri.