

Tillaga til þingsályktunar

um undirbúning jarðganga undir Fjarðarheiði.

Flm.: Arnbjörg Sveinsdóttir, Einar Már Sigurðarson,
Birkir J. Jónsson, Ólöf Nordal.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að hefja nú þegar undirbúning að gerð jarðganga undir Fjarðarheiði. Miðað verði við að rannsóknum og undirbúningi verði lokið í tæka tíð til að hægt verði að hefja framkvæmdir í beinu framhaldi af Norðfjarðargöngum eða ekki síðar en sumarið 2011.

Greinargerð.

Í fjöldamörg ár hefur verið í athugun að leysa samgöngumál á milli Seyðisfjarðar og annara hluta Austurlands með jarðgöngum. Erfiðleikar við að halda uppi samgöngum yfir Fjarðarheiði hafa sífellt aukist. Vegurinn yfir Fjarðarheiði er í 620 m hæð og verður þar með hæsti fjallvegur til þéttbýlisstaðar þegar Norðfjarðargöng hafa orðið að veruleika, en undirbúningi að gerð þeirra er lokið og talað um að bjóða framkvæmdina út næsta haust, 2009. Mikilvægi vegarins um Fjarðarheiði felst ekki síst í því að hann er eina vegtengingin við ferjusiglingarstað út úr landinu. Reglubundnar ferðir Norrænu frá Seyðisfirði er eina tenging landsins við meginland Evrópu með farþegasiglingum. Því þarf vegurinn um Fjarðarheiði að þjóna mikilli umferð ferðamanna og flutningabíla í tengslum við siglingar ferjunnar. Ekkert verður ofsagt um mikilvægi þess að slíkur vegur uppfylli ströng skilyrði varðandi öryggi vegfarenda.

Í þessari þingsályktunartillögu er gert ráð fyrir því að undirbúningi og rannsóknum vegna jarðganga undir Fjarðarheiði verði lokið þannig að hægt sé að ráðast í gerð þeirra strax í kjölfar Norðfjarðarganganna. Mörgum kann að þykja tímaramminn þröngur en á það ber að líta að mikið gagnamagn er til nú þegar vegna vinnu sem í árunna rás hefur verið lagt í m.a. af Seyðisfjarðarkaupstað, Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi og Vegagerðinni. Þá ber einnig að líta á að með tilliti til sögulegrar þróunar umræðunnar um jarðgöng á Austurlandi eru Norðfjarðargöng aðeins fyrsti áfangi stærri framkvæmdar sem hefur það að markmiði að gera Austfirði og Hérad að einu atvinnu- og þjónustusvæði og gjörnýta þannig möguleika þjónustustofanana á Austurlandi. Göng undir Fjarðarheiði yrðu annar áfangi þeirrar framkvæmdar og því rökrétt framhald jarðganga milli Eskifjarðar og Norðfjarðar.

Þróun umræðu.

Menn hafa lengi gælt við hugmyndir um jarðgöng til þess að leysa samgönguvanda Seyðisfirðinga. Upp og ofan hefur gengið í þeim efnum og umræðan risið mishátt eftir tímabilum. Er rétt að stikla hér á stóru í þróun hennar.

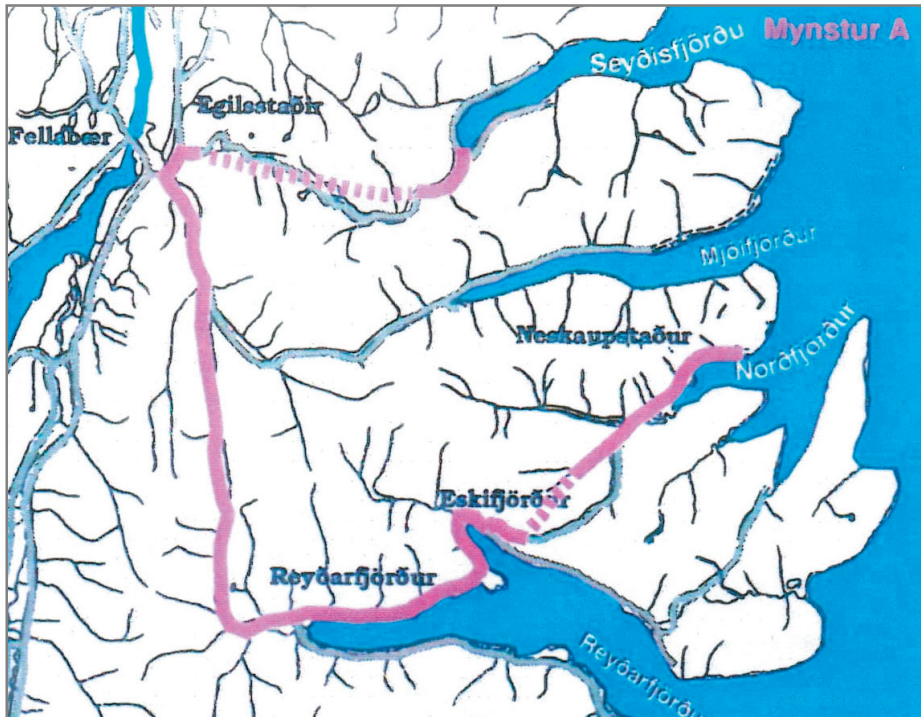
Á fundi Sambands sveitarfélaga á Austurlandi árið 1980 var samþykkt ályktun þar sem kom fram ósk um tengingu byggðarlaganna meðfram strandlengjunni á Mið-Austurlandi og

var í framhaldi af því lagt í vinnu við að kanna möguleikana á jarðgöngum milli Seyðisfjarðar, Mjóafjarðar og Norðfjarðar.

Haustið 1986 fór hópur áhugamanna um jarðgöng frá Austurlandi og Vestfjörðum til Færeyja þar sem hann kynnti sér jarðgangagerð. Má segja að í kjölfar þeirrar ferðar hafi nýr kraftur færst í málið.

Árið 1987 kom út á vegum samgönguráðuneytisins skýrsla um jarðgangaáætlun eftir nefnd undir stjórn Helga Hallgrímssonar hjá Vegagerðinni en auk hans voru í nefndinni Theodór Blöndal frá Seyðisfirði, Kristján Haraldsson frá Ísafirði og Benedikt Bogason frá Byggðastofnun. Í skýrslunni var vikið að þeim verkefnum sem njóta ættu forgangs við jarðgangagerð og var Fjarðarheiði ásamt Oddsskarði forgangsraðað á eftir göngum um Ólafsfjarðarmúla og göngum undir Botnsheiði og Breiðadalsheiði. Var gert ráð fyrir því að vinna við göng sem rjúfa ættu vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar gæti hafist 1998.¹ Öllum þessum verkefnum nema Austfjarðagöngunum er nú lokið.

Á árunum 1987–1988 réðu Seyðisfjarðarkaupstaður og Neskaupstaður jarðfræðinginn Björn Jóhannsson til þess að skoða jarðlög fjalla milli Seyðisfjarðar, Norðfjarðar og Héraðs. Ekki fengust peningar frá ríkinu til þessarar rannsóknar og var hún unnin á kostnað sveitarfélaganna.



Upphaflegar hugmyndir um jarðgöng undir Fjarðarheiði og Oddsskarði.

¹ Skýrsla nefndar um jarðgangaáætlun. Samgönguráðuneytið, mars 1987.

8. maí 1988 var haldin ráðstefna á vegum Seyðisfjarðarkaupstaðar og Sambands sveitarfélaga á Austurlandi undir yfirskriftinni „Byrjum að bora“ þar sem samgöngumál Seyðisfirðinga voru til umræðu. Á henni var samþykkt áskorun til stjórnvalda um að hefja sem fyrst framkvæmdir. Meðal fyrirlesara á ráðstefnunni voru Helgi Hallgrímsson frá Vegagerðinni, Bjarni Einarsson frá Byggðastofnun, Björn Jóhannsson jarðfræðingur og Jónas Hallgrímsson.

1988 skipaði þáverandi samgönguráðherra, Steingrímur J. Sigfússon, nefnd sem vinna átti að undirbúningi jarðgangagerðar á Austurlandi og gera tillögur um leiðir til fjármögnunar. Í nefndinni voru Helgi Hallgrímsson vegamálastjóri, Sveinn Guðmundsson, Vopnafirði, Þorvaldur Jóhannsson, Seyðisfirði, Ásgeir Magnússon, Neskaupstað, og Benedikt Bogason frá Byggðastofnun. Skilaði nefndin af sér skýrslu 1993. Tillaga hennar var að skipta framkvæmdum við jarðgangagerð á Austurlandi í þrjá áfanga. Í þeim fyrsta var að finna þrenn jarðgöng. Milli Héraðs og Mjóafjarðar, Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og loks Mjóafjarðar og Norðfjarðar til þess að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar en í seinni áföngum skyldi farið í að stytta vegalengdir milli annara þéttbýlisstaða á Austurlandi og tengja þá þessu miðsvæði. Nefndin skoðaði fleiri jarðgangakosti til styttingar vegalengdum, m.a. göng á milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar en gerð þeirra var lokið 9. september 2005. Var áætlað að koma mætti Austfjarðagöngunum inn á síðari hluta langtímasamgönguáætlunar, þ.e. árabilið 1998–2002. Taldi nefndin að ætla mætti að fjármögnun þessara jarðganga gæti tekið 10–15 ár þó að æskilegt væri að þau væru kláruð á 6–8 árum.² Skemmst er frá því að segja að þessi jarðgangahugmynd hefur enn ekki komið til framkvæmda en lífinu hefur verið haldið í henni og hún þróuð í nýjar áttir eins og glögg má sjá í starfi Samganga, sem eru samtök áhugafólks um jarðgöng á Mið-Austurlandi. Þá hefur Seyðisfjarðarkaupstaður lagt þónokkra fjármuni í undirbúningsvinnu vegna framkvæmdanna.

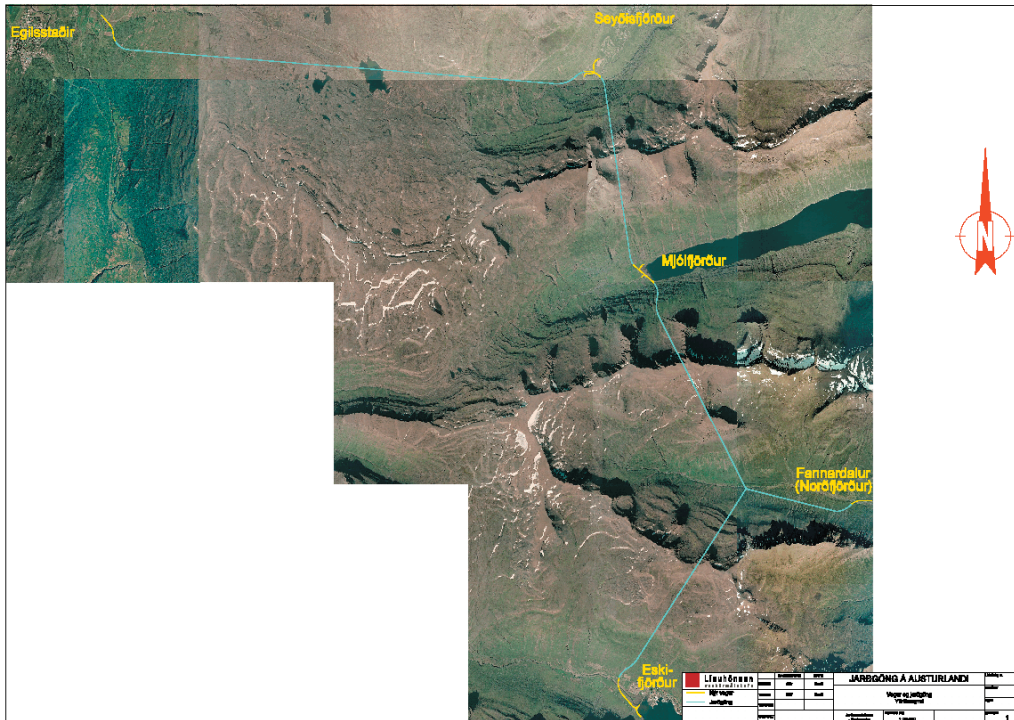
Á tímabilinu sem fór í hönd var það stefna ríkisstjórnarinnar að ekki yrði ráðist í frekari framkvæmdir við jarðgöng þar sem stór og mikil verkefni biðu við vegakerfið sjálft. Breyttist sú stefna með samþykkt þingsályktunar um langtímaáætlun í gerð jarðganga á Íslandi, en tillaga þar að lútandi var lögð fram að frumkvæði Arnbjargar Sveinsdóttur og Egils Jónssonar á 123. löggjafarþingi (356. mál).

Árið 2005 unnu Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson skýrslu fyrir Samband sveitarfélaga á Austurlandi. Þar er meðal annarra jarðgangamöguleika fjallað um jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Héraðs. Er þar fjallað um arðsemi slíkra ganga, áhrif þeirra á umferðaröryggi, byggðapróun og tengingu svæða.³ Sömu aðilar unnu skýrslu sem kom út í júní 2006 á vegum Rannsókn- og þróunarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri um samfélagsleg áhrif og arðsemi fernra jarðganga á Mið-Austurlandi. Niðurstöður hennar voru þær helstar að arðsemi verkefnisins yrði 1,75% en að göngin „myndu hafa í för með sér stórkostlega breytingu til batnaðar á möguleikum fólks í fjarðabyggðunum til innbyrðis samskipta og tengslum milli fjarðanna og Héraðs. Til yrði eitt atvinnusvæði sem teldi mörg þúsund íbúa“ eins og segir í skýrslunni.⁴

² Jarðgöng á Austurlandi – nefndarálit 1993. Vegagerðin.

³ Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson. Jarðgöng á Austurlandi: mat á samfélagsáhrifum og arðsemi. 2005. Akureyri. Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri fyrir Samband sveitarfélaga á Austurlandi.

⁴ Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson. Fern jarðgöng á Mið-Austurlandi sem ein framkvæmd: mat á samfélagsáhrifum og arðsemi. 2006. Akureyri. Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.



Útfærsla á hugmyndum um svokölluð Samgöng á milli Egilsstaða, Seyðisfjarðar, Mjóafjarðar, Norðfjarðar og Eskifjarðar. Önnur útfærsla yrði þó í Norðfirði vegna ákvarðana sem þegar hafa verið teknar um Norðfjarðargöng.

10. janúar 2007 boðaði stjórn Samganga til fundar á Reyðarfirði um jarðgangamál á Mið-Austurlandi. Þar mættu auk stjórnar Samganga, bæjarstjórar Fjarðabyggðar og Seyðisfjarðar og fulltrúi bæjarstjóra Fljótsdalshéraðs. Þá var á fundinum Tómas Már Sigurðsson, forstjóri Alcoa. Framsögurindi héldu Guðni Nikulásson, sem fjallaði almennt um jarðgangagerð á svæðinu, og Sigurður Gunnarsson, sem kynnti kosti heilborunar. Sigurður var í kjölfarið ráðinn til þess að vinna að málinu um skeið. Tók hann saman upplýsingar sem leggja átti fyrir samstarfsvettvang sveitarfélaganna þriggja um jarðgangagerð á svæðinu. Samantekt byggð á upplýsingum sem Sigurður safnaði um heilborun jarðganga kom síðan fyrir almennings-sjónir 23. apríl sama ár.⁵

Í kjölfar skýrslu Sigurðar Gunnarsson var skipuð nefnd sem kanna átti möguleika á heilborun jarðganga og er hún enn að störfum. Í henni eiga sæti bæjarstjórar Seyðisfjarðar, Fjarðabyggðar og Fljótsdalshéraðs, Hreinn Haraldsson, núverandi vegamálastjóri, frá Vega-gerðinni, og alþingismennirnir Einar Már Sigurðarson og Arnbjörg Sveinsdóttir.

Á fundi bæjarstjórnar Seyðisfjarðar 17. september 2008 tók málið nýja stefnu þegar bæjarstjórnin samþykkti eftirfarandi tillögu: „Bæjarstjórn Seyðisfjarðar samþykkir að leita allra

⁵ Sigurður Gunnarsson. Jarðgöng á Austurlandi. Athugun á arðsemi heilborunar. 2007. Seyðisfjarðar-kaupstaður.

leiða til að gerð verði jarðgöng á milli Seyðisfjarðar og Héraðs.“ Var þessi tillaga rökstudd með svohljóðandi greinargerð:

„Þjóðvegurinn frá Seyðisfirði til Egilsstaða er 27 km langur, en liggur hæst í meira en 600 metrum yfir sjávarmáli, herra en nokkur annar vegur sem er eina vegasamband þéttbýliskjarna á Íslandi við nágrannana.

Vegurinn er eina samgönguleið Seyðfirðinga landleiðis og skiptir því gríðarlega miklu máli að hann sé greiðfær allt árið um kring. Í áratugi hefur hann þjónað þeirri miklu umferð sem skapast hefur með bílferjunni Norrænu. Með lengingu á árlegu siglingatímabili ferjunnar kemur enn betur í ljós hversu mikill farartálmi Fjarðarheiðin er. Jafnvel þótt á björtum sumardegum sé, er vegurinn varasamur, hvað þá þegar færð spillist og hálka, snjór og skafbyljir bætist við.

Seyðfirðingar hafa lengi þrýst á að gerð verði jarðgöng til staðarins. Hugmyndir um bestu framkvæmd þess verks hafa verið breytilegar í árunna rás, nú síðast stórhuga tenging þéttbýliskjarna Mið-Austurlands með jarðgöngum allt frá Eskifirði um firði til Héraðs, kynnt undir vinnuheitinu „Samgöng“. Það hefur verið sannfæring okkar og er ennþá að slík mannvirkjagerð væri hagkvæmari öll í einu lagi frekar en hver jarðgöng ein og ein. Erfitt virðist vera að afla svo stórhuga framkvæmd fylgis í einum áfanga.

Áratuga, stórhuga barátta Seyðfirðinga fyrir jarðgöngum hefur litlu skilað. Seyðfirðingar hafa sýnt öðrum jarðgangafamkvæmdum í landinu mikinn skilning og staðið heilshugar að baki þeim. *Nú er einfaldlega komið að Seyðfirðingum. Við óbreytt ástand í samgöngumálum geta Seyðfirðingar ekki lengur búið.*⁶

Hér er tekin afdráttarlaus afstaða til þess að jarðgöng sem tengja Seyðisfjörð við nágrannabyggðir skuli liggja undir Fjarðarheiði. Var tillagan samþykkt með öllum greiddum atkvæðum bæjarfulltrúa og lögð fram sameiginlega af oddvitum meiri og minni hluta.

Þess má einnig geta að á aðalfundi Sambands sveitarfélaga á Austurlandi haustið 2008 var samþykkt ályktun sem felur í sér stuðning við jarðgangagerð undir Fjarðarheiði.

Rökstuðningur.

Fjöldamörg rök hníga að því að farið sé í framkvæmdir við göng undir Fjarðarheiði í allra nánustu framtíð. Verður nú vikið að þeim helstu.

Veður.

Veður geta gerst válynd á Fjarðarheiðinni sem eðlilegt má teljast um veg sem liggur í 620 m hæð yfir sjávarmáli. Þarf ekki mikinn vindhraða til þess að aðstæður verði erfiðar minni bílum og jafnvel hættulegar sökum blindu vegna skafrennings. Getur slíkt ástand verið viðvarandi dögum saman yfir vetrartímann og hamlað för um heiðina.

Skýrsla Rannsókn- og þróunarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri, sem unnin var fyrir Samband sveitarfélaga á Austurlandi 2005, snertir aðeins á veðurfarslega þættinum. Þar segir um það hvernig þátttakendur í könnun um samgöngur og ferðavenjur frá árinu 2002 svöruðu spurningu um áhættuþætti vegna reglubundinna ferða þeirra að vetrarlagi: „Hálka er sá áhættuþáttur sem vegfarendur á Austurlandi hafa oftast í huga vegna daglegra ferða og ófærð kemur næst í röðinni. Hvað þessi atriði snertir má fullyrða að þau jarðgöng sem hér eru til

⁶ Fundargerð 1620. fundar bæjarstjórnar Seyðisfjarðar.

umfjöllunar mundu bæta öryggi í samgöngum og draga úr þeim áhættuþáttum sem helst eru nefndir á Austurlandi.⁷

Guðni Nikulásson, rekstrarstjóri Vegagerðarinnar í Fellabæ, hefur 40 ára reynslu af snjómokstri og viðhaldi á veginum um Fjarðarheiði. Í bréfi dagsettu 20. mars 2009 segir Guðni um veðurfar á Fjarðarheiði: „Frá 1969 og til 1981 voru mjög erfiðir vetur flest árin að því er varðar snjóþyngsli á Fjarðarheiði með tilheyrandi skafrenningi og samgönguferfiðleikum. Síðan 1982 hafa vetur óneitanlega verið snjóminni ef litið er á heildina, þó hafa komið erfiðir vetur og sérstaklega erfiðir kaflar á Fjarðarheiði flesta vetur. Samkvæmt meðfylgjandi yfirliti fyrir árin 2006–2009 kemur fram að umferð um Fjarðarheiði á undir högg að sækja 20–40 daga hvern vetur vegna skafrennings. Sérstaklega er erfitt að vera á ferð í skafrenningi fyrir minni bíla þegar snjógöng eru orðin samfelld 10–15 km. Mín skoðun er sú að Fjarðarheiði sé í dag lang erfiðasti fjallvegur landsins sem nýtur daglegrar vetrarþjónustu. Fjarðarheiði er í 550–620 m hæð yfir sjó á meira en 10 km löngum kafla. Í miklum skafrenningi er oft mjög hættulegt að vera á ferð á þessum fjallvegi.“

Kostnaður við snjómokstur á Fjarðarheiði er talsverður eins og sjá má í eftirfarandi töflu sem byggist á upplýsingum frá Vegagerðinni.

Kostnaður við snjómokstur á Fjarðarheiði.		
	Beinn kostnaður	Með 15% álagi
2006	31 millj. kr.	36 millj. kr.
2007	30 millj. kr.	35 millj. kr.
2008	32 millj. kr.	37 millj. kr.

Lokunardagar.

Samkvæmt upplýsingum frá Guðna Nikulássyni, rekstrarstjóra Vegagerðarinnar í Fellabæ, varð röskun á umferð um Fjarðarheiði í 21 dag árið 2006, 35 daga árið 2007, 39 daga árið 2008 og 17 daga það sem af er þessu ári, til mars 2009, sbr. eftirfarandi töflu. Er þá ekki endilega um að ræða að vegurinn sé lokaður heilan dag heldur getur einnig verið um að ræða lokun hluta úr degi. Þessar tölur gefa hins vegar að mati þeirra sem til þekkja raunsannasta mynd af ástandinu.

Ljóst er að um umtalsverða röskun er að ræða sem stefnir öryggi íbúa Seyðisfjarðar í nokkra hættu enda er vegurinn um Fjarðarheiði sá eini sem liggur til bæjarins.

⁷ Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson. Jarðgöng á Austurlandi: mat á samfélagsáhrifum og arðsemi. 2005. Akureyri. Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri fyrir Samband sveitarfélaga á Austurlandi. (Bl. 44.)

Röskun á umferð um Fjarðarheiði.

2006		2007		2008		2009	
Dags.	Klst.	Dags.	Klst.	Dags.	Klst.	Dags.	Klst.
15. jan.	14	3. jan.	16,5	5. jan.	16	11. jan.	10,5
16. jan.	12	7. jan.	10	18. jan.	17,5	15. jan.	10,5
17. jan.	12	8. jan.	16,5	19. jan.	16	18. jan.	12
18. jan.	10	9. jan.	9,5	20. jan.	15	20. jan.	10
23. mar.	12	11. jan.	14,5	22. jan.	12	22. jan.	13,5
26. mars	9,5	15. jan.	12,5	1. feb.	15,5	23. jan.	12,5
28. mars	20	11. feb.	15	2. feb.	16,5	4. feb.	15
29. mars	16	14. feb.	17	3. feb.	17,5	13. feb.	12
30. mars	9	15. feb.	15	4. feb.	13,5	25. feb.	19
31. mars	8	21. feb.	16,5	6. feb.	19	2. mars	15,5
1. apríl	14,5	22. feb.	16	7. feb.	12,5	3. mars	10
16. apríl	13,5	23. feb.	10	8. feb.	11,5	4. mars	15
17. apríl	12	24. feb.	13,5	23. feb.	9	5. mars	14
21. maí	11,5	25. feb.	11	28. feb.	11	9. mars	13,5
22. maí	15	27. feb.	14	6. mars	14	11. mars	Mokstri hætt
23. maí	9	2. mars	16,5	13. mars	10,5	12. mars	14,5
27. okt.	9,5	3. mars	10	14. mars	16,5	14. mars	12
28. okt.	9,5	5. mars	15	24. mars	10		
29. okt.	10	6. mars	13,5	26. mars	13		
13. nóv.	10	9. mars	22	28. mars	18,5		
14. nóv.	15,5	10. mars	10	29. mars	16		
15. nóv.	15	13. mars	11	31. mars	19,5		
		18. mars	16,5	1. apríl	18		
		19. mars	14	2. apríl	14		
		10. apríl	13	3. apríl	16,5		
		18. maí	12,5	4. apríl	16		
		19. maí	10	5. apríl	14,5		
		25. maí	10,5	11. apríl	15,5		
		23. sept.	11	12. apríl	8		
		24. sept.	11,5	10. maí	10		
		24. nóv.	10	26. nóv.	14		
		30. nóv.	10	27. nóv.	Mokstri hætt		
		2. des.	13	28. nóv.	11,5		
		3. des.	11,5	29. nóv.	10,5		
		4. des.	17,5	1. des.	12		
				7. des.	13,5		
				12. des.	12,5		
Dagar alls	21		35		39		17

Umferðaröryggi.

Á aðalfundi björgunarsveitarinnar Ísólfis á Seyðisfirði í desember 2008 kom fram að af 28 neyðarútköllum sveitarinnar vegna aðstoðar á landi árið 2006 hafi 23 verið vegna ökumanna sem þurftu aðstoðar við á Fjarðarheiði. Það gerir 82% neyðarútkalla ársins. Árið 2007 voru útköllin vegna Fjarðarheiðar 21 og 2008 voru þau um 40, þar af eitt útkall þar sem 10 bílar

voru í vandræðum á sama tíma. Að auki má geta þess að björgunarsveitin á Héraði sinnir einnig útköllum á Fjarðarheiði þannig að heildarfjöldi útkalla björgunarsveita vegna aðstoðar á Fjarðarheiði er meiri. Vinnustundir björgunarsveita vegna útkalla á Fjarðarheiði eru því fjöldamargar og ljóst að ávinningur af jarðgöngum yrði þónokkur hvað þetta atriði varðar.

Mikil þróun hefur orðið í vegagerð og í tækni við snjómokstur. Það leiðir til þess að nauðsyn jarðganga til að rjúfa vetrareinangrun hefur minnkað. Á móti kemur að þó að talið sé fært yfir heiðina leggur almenningur ekki í fara yfir á dögum eins og lýst hefur verið hér að framan, þegar skafrenningur og blinda valda mjög hættulegum akstursskilyrðum. Fjöldi árekstra hefur orðið á heiðinni við þessi skilyrði. Má því segja að huglægt sé heiðin lokuð almenningi, þó svo að hörðustu atvinnubílstjórar láti slíkar aðstæður alla jafna ekki tefja sig.

Byggðasjónarmið.

Það sýnir sig í byggðaþróun á Austurlandi að nauðsynlegt er að stytta vegalengdir til að skapa betri atvinnu- og þjónustusvæði. Reynslan af Fáskrúðsfjarðargöngum hvað þetta varðar er góð. Þar var unnt að tengja suðurfirði Austfjarða við atvinnusvæðið á Mið-Austurlandi og naut svæðið þannig góðs af þeim stórfamkvæmdum sem farið var í á Reyðarfirði og óumdeilanlegt er að efldu mjög atvinnulíf og treystu búsetuskilyrði á svæðinu. Með jarðgöngum undir Fjarðarheiði yrði unnt að tengja Seyðisfjörð með tryggari hætti sama atvinnu- og þjónustusvæði, með þúsundum íbúa.

Að þessum þætti málsins er vikið í flestum þeim skýrslum sem unnar hafa verið um málið enda ljóst að byggðasjónarmið vega þungt við ákvörðun jarðgangaframkvæmda. Þannig segir í skýrslu nefndar samgönguráðherra frá 1993: „...en mikilvægasti þátturinn í þessu samhengi eru samgöngubætur, sem tengja saman byggðarlög með þeim hætti að úr verði allfjöldmenn atvinnu- og þjónustusvæði. Líta má á slík svæði sem þróunar- og vaxtarsvæði, sem geti haft aðdráttarafl, þegar fólk velur sér búsetu. Til að svo megi verða, þurfa þessi vaxtarsvæði að vera allfjöldmenn og fjarlægðir milli einstakra byggðarkjarna innan þeirra mega ekki vera of miklar.“⁸

Í skýrslu þeirri sem Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri vann fyrir Samband sveitarfélaga á Austurlandi segir um áhrif jarðganga undir Fjarðarheiði á byggðaþróun: „Göng undir Fjarðarheiði mundu efalítið stuðla að mun meiri þjónustusókn til Héraðs en nú er og styðja með því við það markmið „að treysta búsetuskilyrði á landsbyggðinni með því að efla þau byggðarlög sem eru fjölmennust, hafa mest aðdráttarafl fyrir fólk og bestu möguleika til uppbyggingar atvinnulífs, skóla, menningarlífs og opinberrar þjónustu“. Þess vegna er byggðaþróun metin sem tveir plúsar, ++.“

Mannaflapörf.

Með vaxandi atvinnuleysi hefur það verið stefna stjórnvalda að forgangsraða samgönguframkvæmdum þannig að mannaflafrekar framkvæmdir miðað við kostnað á hvert ársverk verði settar í forgang. Í skýrslu Vegagerðarinnar og Háskólans á Akureyri kemur fram að hvað það varðar eru jarðgangaframkvæmdir í öðru sæti, á eftir brúargerð og á undan almennri vegagerð og yfirlögn. Það er því augljóst að við þær aðstæður sem nú eru uppi í þjóðfélaginu er skynsamlegt að hafa jarðgangaframkvæmdir framarlega í forgangs röðinni.⁹

⁸ Jarðgöng á Austurlandi – nefndarálit 1993. Vegagerðin. (Bl. 11.)

⁹ Jón Þorvaldur Heiðarsson. Mannaflapörf og tækjanotkun í vegagerð. Áfangaskýrsla, apríl 2008. Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri fyrir rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar.

Fylgiskjal I.

Vegagerðin:

Norrfjarðargöng. Ýmsar mögulegar jarðgangaleiðir.

