

Borgum v/ Norðurlóð
600 Akureyri
Sími 460-8900
rha@unak.is
<http://www.rha.is>



VESTFJARÐAVEGUR (60) UM DYNJANDISHEIÐI OG BÍLDUDALSVEGUR (63)

Mat á samfélagsáhrifum

Janúar 2019

Höfundur

Hjalti Jóhannesson

R18-049-SAM

© RHA-Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2019

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

RHA-S-01-2019

ISSN 1670-8873 (vefútgáfa)

L-ISSN 1670-8873 (prentútgáfa)

Skýrsla unnin fyrir Vegagerðina

EFNISYFIRLIT

HELSTU NIÐURSTÖÐUR	5
1. INNGANGUR	7
2. LÝSING FRAMKVÆMDAR	8
3. GÖGN OG AÐFERÐIR	10
4. GRUNNSTAÐA NOKKURRA SAMFÉLAGSPÁTTA	12
4.1. STAÐHÆTTIR OG SVEITARFÉLÖG	12
4.2. MANNFJÖLDI OG BÚSETUMYNSTUR.....	13
4.3. MANNFJÖLDAPRÓUN.....	13
4.4. BÚFERLAFLUTNINGAR	18
4.5. SAMSETNING MANNFJÖLDANS OG BAKGRUNNUR ÍBÚA	19
4.6. ATVINNULÍF OG TEKJUR	25
5. INNVIÐIR.....	50
5.1. FASTEIGNIR	50
6. ANDINN Í SAMFÉLAGINU	54
7. HELSTU SAMFÉLAGSÁHRIF OG MÓTVÆGISAÐGERÐIR.....	56
7.1. LÍKLEG ÁHRIF Á SAMFÉLAG OG BYGGÐ	56
7.2. MISMUNANDI ÁHRIF VEGLÍNA	59
7.3. MÓTVÆGISAÐGERÐIR	62
HEIMILDASKRÁ	63
VIÐMÆLENDASKRÁ.....	71
VIÐAUKI, VEGLÍNUR Í VATNSFIRÐI	72

MYNDIR

Mynd 1: Framkvæmdasvæði nýs Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði og hluta Bíldudalsvegar	8
Mynd 2: Mannfjöldaþróun á sunnanverðum Vestfjörðum, 2001=100	15
Mynd 3: Mannfjöldaþróun á norðanverðum Vestfjörðum, 2001=100.....	15
Mynd 4: Mannfjöldaþróun í byggðarkjörnum á sunnanverðum Vestfjörðum, 2001=100	17
Mynd 5: Mannfjöldaþróun í byggðarkjörnum á norðanverðum Vestfjörðum, 2001=100	17
Mynd 6: Aðfluttir umfram brottflutta alls 2001-2017	18
Mynd 7: Fjöldi kvenna á hverja 100 karla á sunnanverðum Vestfjörðum 2001-2018.....	19
Mynd 8: Samsetning mannfjöldans á öllu áhrifasvæðinu eftir aldri og kyni 2001	20
Mynd 9: Samsetning mannfjöldans á öllu áhrifasvæðinu eftir aldri og kyni 2008	21
Mynd 10: Samsetning mannfjöldans á öllu áhrifasvæðinu eftir aldri og kyni 2018	21
Mynd 11: Framfærsluhlutfall íbúa, 0-19 ára, eftir byggðarkjörnum á sunnanverðum Vestfjörðum.....	22
Mynd 12: Framfærsluhlutfall íbúa 65 ára og eldri eftir byggðarkjörnum á sunnanverðum Vestfjörðum	23
Mynd 13: Hlutfall íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum með erlent ríkisfang 2001-2018.....	24
Mynd 14: Hlutfall íbúa á norðanverðum Vestfjörðum með erlent ríkisfang 2001-2018.....	24
Mynd 15: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2015	26
Mynd 16: Áætluð stærð vinnumarkaðar í Vesturbyggð og á Tálknafirði.....	27
Mynd 17: Landaður afli í Bolungarvík, á Bíldudal, Ísafirði, Patreksfirði og Tálknafirði 2001-2017	28
Mynd 18: Afli sem landað var á Vestfjörðum 2001-2017 eftir staðsetningu kaupanda.....	29
Mynd 19: Helstu fiskeldisfyrirtæki á Íslandi og svæði þar sem sjókvíaeldi er heimilt eða bannað	30
Mynd 20: Nautgripabú í árslok 2015	33
Mynd 21. Dreifing sauðfjárbúa og afurðastöðva í árslok 2015	34
Mynd 22: Þjónustusókn íbúa á Vestfjörðum samkvæmt þjónustukönnun	35
Mynd 23: Þjónustusókn íbúa á norðanverðum Vestfjörðum samkvæmt þjónustukönnun	36
Mynd 24: Þjónustusókn íbúa Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps	37
Mynd 25: Aðgengi íbúa að heilbrigðisþjónustu á Íslandi eftir vegakerfinu, þ.e. sérhæfð sjúkrahús, heilsugæslustöðvar og sjúkrahús með vaktþjónustu og skurðstofu	38
Mynd 26: Aðgengi íbúa að framhaldsmenntun á Íslandi eftir vegakerfinu	39
Mynd 27: Almannaþingarnefndir 2017	40
Mynd 28: Gestakomur Íslendinga og útlendinga til Vestfjarða 2000-2017	40
Mynd 29: Gistinætur Íslendinga og útlendinga á Vestfjörðum 2000-2017, allar tegundir gististaða	41

Mynd 30: Útivist og ferðamennska á helsta áhrifasvæði framkvæmdarinnar	43
Mynd 31. Áhugaverðir staðir á sunnanverðum Vestfjörðum	44
Mynd 32: Dynjandi, einn vinsælasti ferðamannastaður á framkvæmdasvæðinu	45
Mynd 33. Almenningsamgöngur á Vestfjörðum	45
Mynd 34: Vestfjarðavegur liggur nærri Hótel Flókalundi og skapar hættulegar aðstæður	47
Mynd 35: Sundlaug fyrir botni Reykjarfjarðar við Bíldudalsveg	47
Mynd 36: Mánaðarlegt atvinnuleysi í sveitarfélögunum á norðan- og sunnanverðum Vestfjörðum	48
Mynd 37: Meðalkaupverð sérbýlis á landinu, Vestfjörðum og Ísafirði 2000-2017	50
Mynd 38: Fermetraverð húsnæðis eftir landshlutum á föstu verðlagi 2018	51
Mynd 39: Árleg fasteignavelta í Ísafjarðarbæ, Tálknafjarðarhreppi og Vesturbyggð 2011-2017	51
Mynd 40: Árlegur fjöldi kaupsamninga í Ísafjarðarbæ, Tálknafjarðarhreppi og Vesturbyggð 2011-2017	52
Mynd 41: Hlufall allra íbúðarkaupenda sem eru kaupa íbúð í fyrsta sinn á 2. ársfjórðungi 2017 og 2018 eftir landshlutum	53
Mynd 42: Orðský myndað úr svörum við opinni spurningu í þjónustukönnun um annað sem Vestfirðingar vildu koma á framfæri	55

TÖFLUR

Tafla 1: Samanburður veglína, vegalengdir milli staða.....	9
Tafla 2: Nokkrar núverandi vegalengdir til og frá nokkrum stöðum á Vestfjörðum.....	12
Tafla 3: Mannfjöldaþróun á áhrifasvæðinu 2001-2018.....	14
Tafla 4: Mannfjöldi í byggðakjörnunum 2018 og breytingar hans	16
Tafla 5: Búferlaflutningar einstakra sveitarfélaga 2001-2017, fjöldi aðfluttra umfram brottflutta	19
Tafla 6: Sauðfjárnú eftir stærð á sunnanverðum Vestfjörðum.....	33

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

- Uppbygging vegar um Dynjandisheiði mun stytta leiðina milli sunnanverðra og norðanverðra Vestfjarða um 1 - 7 km.
- Með Dýrafjarðargöngum og nýjum vegi um Dynjandisheiði verða rúmlega 140 km á milli Patreksfjarðar og Ísafjarðar, í stað 178 nú. Bylting verður á vetrarumferð því leiðin sem ekin er að vetrarlagi styttist úr 444 km eða um u.þ.b. 300 km. Umferð milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða mun aukast mikið vegna þessara miklu breytinga á tengingum.
- Þjónusta á Ísafirði verður aðgengileg fyrir íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum allan ársins hring og búast má við að minni þjónusta og verslun verði sótt til höfuðborgarsvæðisins frá sunnanverðum Vestfjörðum. Þjónusta og verslun getur styrkst á Ísafirði, þar sem notendum hennar fjölgar. Þjónusta og verslun á sunnanverðum Vestfjörðum mun eiga í harðari samkeppni innan fjórðungsins.
- Vegalengdin milli Bíldudals og Reykjavíkur um Dynjandisheiði er 44 km styttri en leiðin um Hálfmán og Kleifaheiði og verður nýr vegur mikil breyting, s.s. fyrir flutning afurða og aðfanga fyrir fiskeldi.
- Eftir allar fyrirhugaðar framkvæmdir á Vestfjarðavegi getur vegalengd milli Ísafjarðar og Reykjavíkur orðið 391-402 km eftir því hvaða leiðir verða valdar sem er 53-64 km stytting miðað við Djúpveg. Ætla má að umferð milli Vestfjarða og vestanverðs landsins færist að verulegu leyti yfir á Vestfjarðaveg.
- Möguleikar skapast á flæði vinnuafis milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða, s.s. iðnaðarmanna. Vegalengdir milli svæðanna verða of miklar fyrir daglega atvinnusókn.
- Vestfirðir verða í auknum mæli eitt menningarsvæði. Unnt verður að sækja menningar- og íþróttaviðburði, halda fjölskyldutengslum og fleira milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða.
- Starfsemi almannavarna og björgunarsveita verður auðveldari en áður og öryggi eykst. Unnt verður að fara stystu leið milli svæða með viðbragðsaðila, t.d. ef til kasta almannavarnakerfisins kemur.
- Eðli ferðaþjónustu á Vestfjörðum mun breytast. Nútímalegir vegir gera öllum tegundum ferðamanna, farartækja og ferðavagna kleyft að fara um svæðið. Til verður hringtenging um Vestfirði; hringvegur 2 í áfangastaðaáætlun fyrir Vestfirði.

Ferðamannastaðir verða aðgengilegri og fjölsóttari. Þar sem um náttúruleg fyrirbæri er að ræða eykst álag, t.d. við Dynjanda og Látrabjarg.

- Áningarstaðir, s.s. Hótel Flókalundur, munu færast í alfaraleið milli Vestfjarða og megin vegakerfis landsins, sem kallar eftir aukinni þjónustu og umsvifum rekstraraðila allt árið. Heilsársþjónustan felur í sér aukið öryggi vegfarenda.
- Við það að heilsársferðamennska eykst má búast við fjölgun heilsársstarfa í greininni. Nýting innviða ferðaþjónustu batnar við aukinn aðgengileika landshlutans allt árið.
- Stytting leiðarinnar frá Ísafirði til sunnanverðra Vestfjarða, s.s. til Dynjanda, skapar tækifæri og breytir ferðamennsku. Það getur t.d. bætt nýtingu bíla og mannskapar að skoðunarferðir þangað með farþega skemmtiferðaskipa taka styttri tíma.
- Aukin tækifæri skapast til að halda úti almenningssamgöngum milli svæða á Vestfjörðum og við höfuðborgarsvæðið.
- Þingeyrarflugvöllur verður aðgengilegur bæði frá sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum og gætu betri aðstæður skapast þar fyrir flug til og frá landshlutanum.
- Búast má við áhrifum á fasteignamarkað vegna fjölgunar íbúa og aukinna atvinnutækifæra, m.a. í fiskeldi og ferðaþjónustu, sem bættar samgöngur renna frekari stoðum undir.
- Nýr vegur um Dynjandisheiði, tengdar vegabætur og aukin samskipti vegna þessa geta bætt búsetuskilyrði fólks á sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum. Svæðið verður fýsilegri kostur fyrir fyrirtæki, m.a. verður auðveldara og ódýrara að flytja aðföng og afurðir. Þessi áhrif samgöngubótanna hjálpa til að veita viðspyrnu þegar kemur að íbúafjölda sem leiðir af sér aukna eftirspurn og rennir stoðum undir samfélagið og viðgang þess. Ef vel tekst til með samgöngubætur styrkist svæðið og getur betur þróast á eigin forsendum og nýtt staðbundnar auðlindir, landfræðilegar aðstæður og önnur tækifæri.

1. INNGANGUR

Verkefni þetta felst í að meta helstu samfélagsáhrif nýs Vestfjarðavegar (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegar (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Verkið var unnið með vísan til tillögu að matsáætlun framkvæmdarinnar frá maí 2018. Áhersla á samfélag, í matsáætlun, var þó í vinsun áhrifaþátta takmörkuð við annars vegar útivist og ferðamennsku og hins vegar heilsu og hljóðvist. Samkvæmt beiðni verkkaupa var vikið frá þeirri áætlun og nokkrir aðrir þættir er snúa að samfélaginu teknir til skoðunar, umfram það sem upphafleg áætlunin gerði ráð fyrir.

RHA - Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri vann árið 2010 skýrsluna „Vegur um Dynjandisheiði – mat á samfélagsáhrifum.“ Nokkur atriði valda því að ástæða var talin til að skoða samfélagsáhrifin aftur árið 2018. Breytingar höfðu orðið á áætlunum Vegagerðarinnar frá 2010, þannig að endurbygging hluta Bíldudalsvegar var orðin hluti af framkvæmdinni. Þá hafði mögulegum veglínunum verið breytt frá árinu 2010 og meiri áhersla lögð á að veglínurnar fylgi sem mest núverandi vegi. Mismunandi veglínur voru einnig betur skilgreindar og komnar inn sem ákveðnir valkostir í tillögu að matsáætlun (Helga Aðalgeirsdóttir, Kristján Kristjánsson, Sóley Jónasdóttir & Reynir Óli Þorsteinsson, 2018). Loks höfðu orðið breytingar á tímasetningum annarra framkvæmda á Vestfjarðavegi sem tengjast Dynjandisheiði og sem hafa áhrif á það hvenær samfélagsáhrif koma fram. Þannig er vinna við Dýrafjarðargöng langt komin en tafir hafa hins vegar orðið á Vestfjarðavegi milli Bjarkalundar og Skálaness. Mikil óvissa er um hvenær tekst að hefja framkvæmdir við að endurnýja þann veg.

Þar sem um endurtekið mat er að ræða verður sjónum í þessari rannsókn einkum beint að samfélagsþáttum, sem talið er að hafi breyst frá árinu 2010. Einkum eru það atvinnuhátta-breytingar, með auknu fiskeldi og ferðaþjónustu sem hafa leitt til annarrar samfélagsþróunar en fyrirsjáanleg var árið 2010. Verður nánar gerð grein fyrir þessu í kafla 3.

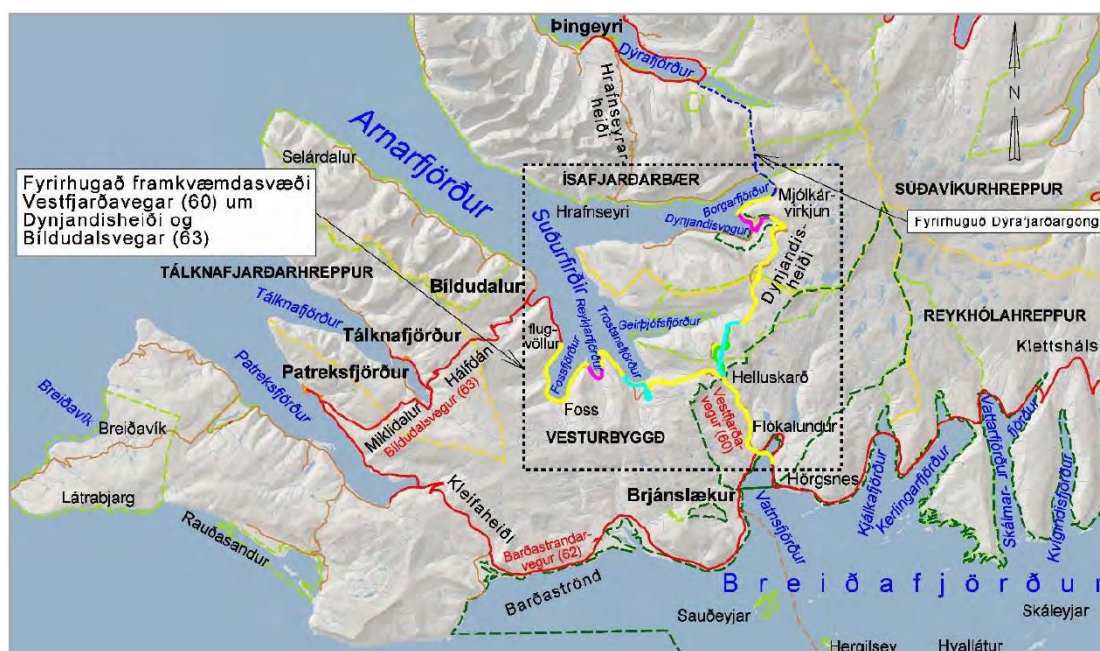
Aðalhöfundur skýrslunnar er Hjalti Jóhannesson en Helga Einarsdóttir kom að gagnasöfnun. Öðrum starfsmönnum RHA sem komu að yfirllestri og komu með góðar ábendingar er þökkuð sín aðkoma. Þá er þakkað þeim viðmælendum sem rætt var við og lögðu fram miklar upplýsingar um samfélagið á Vestfjörðum og áhrifum breyttra samgangna á það.

2. LÝSING FRAMKVÆMDAR

Framkvæmdin felst í að endurbyggja Vestfjarðaveg nr. 60 um Dynjandisheiði á kafla frá Hörgsnesi í Vatnsfirði, langleiðina að Mjólkárirkjun í Borgarfirði, þ.e. að væntanlegum Dýrafjarðargöngum. Einnig verður Bíldudalsvegur nr. 63 endurbyggður á kafla frá Bíldudalsflugvelli að Helluskarði á Dynjandisheiði. Þetta er einn síðasti áfanginn í gerð vegar sem myndar heilsárs hringtengingu um Vestfirði; ásamt Dýrafjarðargöngum sem eru í byggingu og áætlað að verði lokið síðla árs 2020 og kaflanum milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi, sem ekki hefur enn hafist vinna við vegna skipulagsmála.

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018). Vegurinn um Dynjandisheiði er að uppistöðu frá árinu 1959 og er honum ekki haldið opnum yfir háveturinn milli Hótel Flókalundar í Vatnsfirði og Þingeyri. Sama gildir um Bíldudalsveg frá Fossi að Helluskarði á Dynjandisheiði. Heilsársvegur um Dynjandisheiði mun því breyta samgöngukerfinu í landshlutanum mjög mikið.

Nýr vegur um Dynjandisheiði verður á bilinu 35-40 km langur eftir því hvaða leið verður valin en núverandi vegur er 41 km. Nýi vegarkafllinn á Bíldudalsvegi verður um 28 km langur eða álíka og núverandi vegur sem er 29 km. Nokkrar veglínur koma til greina og verða bornar saman í mati á umhverfisáhrifum vegarins.



Mynd 1: Framkvæmdasvæði nýs Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði og hluta Bíldudalsveg (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018).

Framkvæmdin tengist, eins og fyrr segir, frekari endurbótum á Vestfjarðavegi nr. 60 sem er önnur meginleiðin til Vestfjarða en hin er Djúpvegur nr. 61. Um þessar mundir er verið að gera

Dýrafjarðargöng, milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar, sem bæði opnar fyrir vetrarumferð og styttir Vestfjarðaveg um 27,4 km. Þá hefur staðið yfir vinna við að endurbyggja Vestfjarðaveg um Barðastrandarsýslu. Hluti Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi hefur þó verið í biðstöðu í rúman áratug vegna kærumála og ágreinings (Hjalte Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2017). Hafa ber í huga við mat á samfélagsáhrifum Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði og hluta Bíldudalsvegar að af þessum vegum verða ekki fyllileg not fyrir en hinir tveir samgönguþröskuldarnir á þessari leið, sem nefndir voru í upphafi kaflans, verða einnig fjarlægðir. Veglínunum sem til greina koma er lýst í töflunni að neðan og í viðauka er að finna uppdrátt með veglínunum í Vatnsfirði.

Tafla 1: Samanburður veglína, vegalengdir milli staða (Helga Aðalgeirsdóttir, 2018a, 2018d).

Dynjandisheiði	Km	Athugasemdir, lýsing og frávik frá grunnveglínu
Núverandi vegur	40,6	
Veglína F	34,9	Grunnveglína. Liggur m.a. um mörk lands og sjávar en fylgir núverandi vegi þar sem það er hægt vegna hæðar- og planlegu. Þverar Vatnsfjörð.
Veglína F2	5,2	Vegna athugasemda við tillögu að matsáætlun var lögð fram ný lína sem þverar Vatnsfjörð en kemur á land norðan Pennu við Flókalund og fylgir núverandi vegi framhjá hótelinu og yfir Pennu í Penningsdal að veglínu F.
Veglína F3	5,7/5,8	Vegagerðin ákvað að leggja fram nýja línu sem þverar Vatnsfjörð þar sem Barðastrandarvegur er í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi. Vestfjarðavegur liggur um T-vegamót, kemur á land sunnan Pennu og liggur að veglínu F í Penningsdal.
Veglína A1	8,9	Vegna athugasemda við tillögu að matsáætlun var lögð fram ný lína sem fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð, framhjá Hótel Flókalundi og yfir Pennu í Penningsdal að veglínu F.
Veglína A2	5,9	Þverar ekki Vatnsfjörð. T-gatnamót á vegi 60 við veg 62. Liggur nokkuð sunnan við Hótel Flókalund.
Veglína A3	5,8	Þverar ekki Vatnsfjörð. T-gatnamót á vegi 62 við veg 60. Vegur liggur rétt framhjá Hótel Flókalundi.
Veglína E	5,5	Jarðgöng norðan Helluskarðs.
Veglína B2	6,5	Frávik í veglínu milli Seljadalsvatns og Vatnahviltarvatns.
Veglína D	4,1	Veglína neðar í Meðalnesfjalli, u.þ.b. á sama stað og núverandi vegur, beygjuradísar minni en hönnunarviðmið og þ.a.l. lægri hönnunarhraði. Vegur hugsanlega minna sýnilegur frá Dynjanda en veglína F.
Bíldudalsvegur	Km	Athugasemdir, lýsing og frávik frá grunnveglínu
Núverandi vegur	29,1	
Veglína X	28,5	Grunnveglína sem m.a. liggur um mörk lands og sjávar en fylgir núverandi vegi þar sem það er hægt vegna hæðar- og planlegu.
Veglína Y	2,3	Liggur ekki um leirur í Reykjarfirði og er nær sundlaug þar en leið X.
Veglína Z	2,9	Liggur ekki um fjöru fyrir botni Trostansfjarðar og fylgir hlíðinni fyrir botni Sundals á annan hátt en leið X.

3. GÖGN OG AÐFERÐIR

Þetta verkefni er að hluta til uppfærsla á fyrri rannsókn, sem RHA vann, á samfélagsáhrifum endurbyggingar vegarins um Dynjandisheiði (Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson, 2010). Miklar atvinnuháttabreytingar hafa átt sér stað á Vestfjörðum frá því árið 2010. Einkum hefur fiskeldi aukist mikið en einnig hefur ferðaþjónusta eflst mikið á Vestfjörðum, líkt og annarsstaðar á landinu. Í tengslum við þessa atvinnuuppbyggingu hefur íbúaðróun, fasteignaverð, atvinnutekjur og fleira verið á aðra lund en lýst var í skýrslu RHA frá 2010. Þá hefur þörf fyrir bættar samgöngur aukist talsvert vegna þessara breyttu aðstæðna, svo sem hvað varðar þungaflutninga með aðföng og afurðir fiskeldis og vegna fleiri ferðamanna (Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2017).

Í ljósi ofangreinds og að höfðu samráði við Vegagerðina var ákveðið að vinsa matsþætti vegna samfélagsáhrifa í þessu verkefni þannig að sjónum verði einkum beint að stöðu eftirfarandi samfélagsþátta og líklegum áhrifum framkvæmdarinnar á þá:

- Íbúaðróun, búferlaflutningar og samsetning mannfjöldans.
- Fasteignir og verð þeirra.
- Atvinnutekjur og samsetning atvinnulífsins.
- Ferðaþjónusta og útivist.
- Andinn í samfélaginu.

Heimildaöflun er byggð á fyrirliggjandi gögnum frá aðilum á borð við Hagstofu Íslands, Byggðastofnun, Þjóðskrá Íslands, RHA - Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, Vegagerðinni og fleirum. Þá voru tekin átta sérfræðiviðtöl við aðila á Vestfjörðum. Viðtölin voru oftast tekin upp, með leyfi viðmælenda en ekki afrituð frá orði til orðs. Val viðmælenda var samkvæmt hentugleikaúrtaki, sem er oft notað í eiginlegum rannsóknum og miðast við að velja einstaklinga víðsvegar úr samfélaginu á áhrifasvæðinu. Komu þeir m.a. úr sveitarstjórnarmálum, fyrirtækjum í mismunandi geirum atvinnulífsins, atvinnu- og byggðaðróun, ferðaþjónustu og útivist.

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar er í tillögu að matsáætlun skilgreint sem: „svæði þar sem ætla má að umhverfisáhrifa framkvæmda og starfsemi þeim tengdum muni helst gæta.“ Í tillögu að matsáætlun er áhrifasvæði þessarar framkvæmdar nánar skilgreint sem: „... einkum sunnanverðir Vestfirðir, þ.e. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur. Einnig er litið til samfélagsáhrifa á norðanverðum Vestfjörðum, með Ísafjörð sem þungamiðju, og í Reykhólahreppi að austanverðu“ (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018).

Áhrifasvæði fyrir þessa rannsókn á samfélagsáhrifum er því skilgreint sem eftirfarandi sveitarfélög:

- Bolungarvík
- Ísafjarðarbær
- Reykhólahreppur
- Tálknafjarðarhreppur
- Vesturbyggð
- Súðavíkurhreppur

Búast má við að áhrif samgöngubótanna verði almennt meiri eftir því sem þau eru nær framkvæmdinni, þ.e. á sunnanverðum Vestfjörðum. Þar verða hlutfallslegar breytingar á samgöngum meiri, s.s. við það að vetrareinangrun verður aflétt og stytting leiða verður mikil. Helstu byggðakjarnar innan sveitarfélaga verða einnig skoðaðir með tilliti til íbúðapróunar og samsetningar mannfjöldans.

Rétt er að hafa í huga, sem ákveðinn fyrirvara í tengslum við mat á samfélagsáhrifum, að samgöngubætur á borð við nýjan Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði, Bíldudalsveg og tengdar framkvæmdir á Vestfjarðavegi skapa fyrst og fremst *forsendur eða tækifæri* fyrir tilteknum breytingum í samfélaginu.

4. GRUNNSTAÐA NOKKURRA SAMFÉLAGSPÁTTA

Margar áskoranir hafa mætt Vestfirðingum hvað varðar samfélags- eða byggðapróun landshlutans. Á vissan hátt má líta á samfélagspróun sem samkeppni milli svæða eða sem afleiðingu af slíkri samkeppni, því atvinnulíf og einstaklingar hafa tilhneigingu til að staðsetja sig þar sem aðstæður eru góðar og af því getur hlotist enn frekari vöxtur þar sem vel gengur en enn frekari samdráttur þar sem verr gengur (Hall og Ludwig, 2009). Þannig getur munur á samfélags- eða byggðapróun aukist milli svæða þegar tíminn líður. Ýmislegt getur hins vegar breytt þessari próun, t.d. þegar samkeppnisaðstaða svæða breytist vegna breyttra aðstæðna. Í samhengi Vestfjarða má nefna fiskeldi í þessu sambandi en á Vestfjörðum eru náttúrulegar aðstæður fyrir laxeldi í kvíum góðar og hefur laxeldið valdið því að talsverður vöxtur hefur orðið í atvinnugreininni í landshlutanum, einkum á sunnanverðum Vestfjörðum og fólki hefur tekið að fjölga á ný. Verður próunin rakin í stórum dráttum í þessum kafla.

4.1. Staðhættir og sveitarfélög

Staðhættir sem tengjast samfélagsáhrifum samgöngubóta varða einkum aðgengi og vegalengdir. Taflan að neðan sýnir helstu núverandi vegalengdir og fjallvegi.

Tafla 2: Nokkrar núverandi vegalengdir til og frá nokkrum stöðum á Vestfjörðum (Vegagerðin, e.d.).

	Km	Leið og hæstu fjallvegir
Patreksfjörður-Bíldudalur	30	Um Hálf dán (500 m).
Patreksfjörður-Tálknafjörður	18	Miklidalur (369 m).
Patreksfjörður-Ísafjörður, sumar ¹	173	Hálf dán, Suðurfirðir, Dynjandisheiði (500 m), Hrafnseyrarheiði (552 m), Gemlufallsheiði.
Patreksfjörður-Ísafjörður, vetur	417	Kleifaheiði (404 m), Barðastrandarsýsla, Þróskuldar, Steingrímsfjarðarheiði (439 m), Djúp.
Patreksfjörður-Reykjavík	392	Kleifaheiði, Barðastrandarsýsla, Svínadalur, Brattabrekka (402 m), Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng.
Bíldudalur-Reykjavík	376	Suðurfirðir, Helluskarð (468 m), Barðastrandarsýsla, Svínadalur, Brattabrekka, Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng.
Tálknafjörður-Reykjavík	393	Hálf dán (500 m), Suðurfirðir, Helluskarð, Barðastrandarsýsla, Svínadalur, Brattabrekka, Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng.
Ísafjörður-Reykjavík um Vestfjarðaveg (60)	447	Gemlufallsheiði, Hrafnseyrarheiði, Dynjandisheiði, Helluskarð, Barðastrandarsýsla, Svínadalur, Brattabrekka, Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng.
Ísafjörður-Reykjavík um Djúpveg (61)	455	Djúp, Steingrímsfjarðarheiði, Þróskuldar, Svínadalur, Brattabrekka, Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng.

¹ Hrafnseyrarheiði er að jafnaði lokuð stóran hluta vetrar og Dynjandisheiði er um 30 km löng og 500 m há þar sem hún er hæst og snjóalög geta verið mikil.

Nokkrir þröskuldar í samgöngukerfinu eru eftir á áhrifasvæðinu á sunnanverðum Vestfjörðum, einkum Dynjandisheiði og Hrafseyrarheiði, sem sigrast verður á með Dýrafjarðargöngum og Vestfjarðavegur um Gufudalssveit, sem hefur staðið fastur í skipulagsferli í um áratug.

Vesturbyggð og Tálknafjörður eru sveitarfélögin sem eru næst framkvæmdunum og þar sem mestra áhrifa má vænta. Þá má vænta mikilla áhrifa á norðanverðum Vestfjörðum með Ísafjörð sem miðju. Loks liggur Vestfjarðavegur á löngum kafla um Reykhólahrepp, sem ber ábyrgð á skipulagsmálum er varða veginn.

4.2. Mannfjöldi og búsetumynstur

Mannfjöldapróun endurspeglar í stórum dráttum samfélagsþróunina á hverju svæði. Ef vel gengur í atvinnulífi og búsetuskilyrði eru almennt hagnæm, t.d. samgöngur, þjónusta og aðrir innviðir, má vænta þess að mannfjöldi þróist upp á við. Miklar breytingar til fjölgunar benda til þess að ný tækifæri hafi skapast í samfélaginu sem dragi að sér íbúa en mikil fækkun bendir til áfalla af einhverju tagi. Hér að neðan verður fjallað um á hvern hátt þessir hlutir hafa þróast.

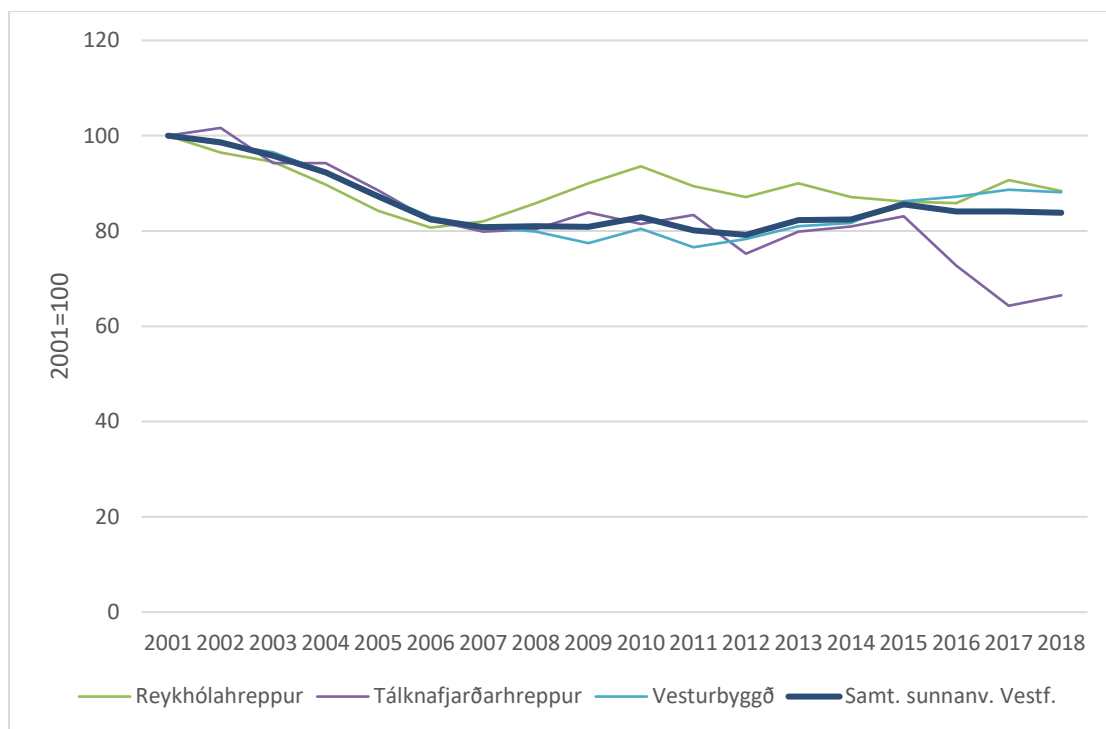
4.3. Mannfjöldapróun

Íbúapróunin á áhrifasvæðinu á Vestfjörðum hefur legið niður á við um langan tíma. Þannig fækkaði samtals um rúmlega 900 manns, í þeim sex sveitarfélögum sem hér eru til skoðunar, á tímabilinu 2001-2018 (Tafla 3). Á síðustu árum hefur dregið úr fækkuninni og í einu sveitarfélagi, Vesturbyggð, hefur orðið áberandi viðsnúningur, með tilkomu margra starfa í tengslum við fiskeldi og afleidd störf. Þá má einnig sjá að ákveðinni viðspyrnu hefur verið náð í Bolungarvík, Reykhólahreppi og víðar, þótt íbúum hafi í heildina fækkað frá aldamótum.

Tafla 3: Mannfjöldapróun á áhrifasvæðinu 2001-2018 (Hagstofa Íslands, e.d.-a).

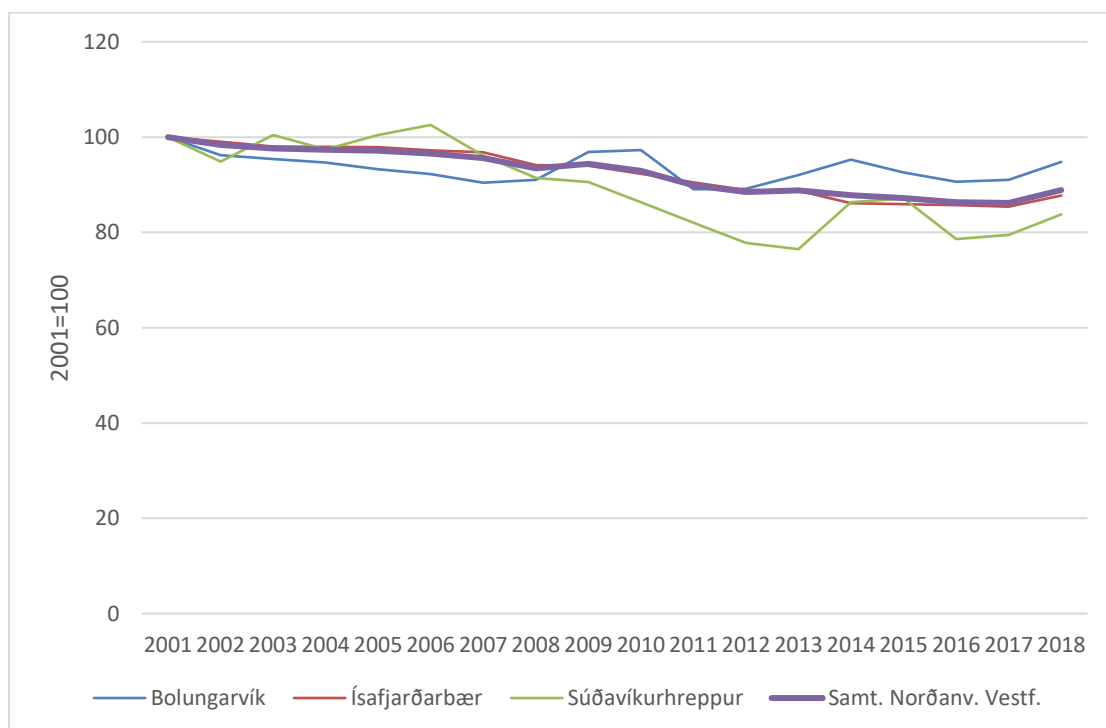
	Bolungar- vík	Ísafjarðar- bær	Reykhóla- hreppur	Tálkna- fjarðar- hr.	Vestur- byggð	Súðavíkur hreppur	Áhrifa- svæðið
2001	997	4.224	311	367	1.162	234	7.295
2002	959	4.184	300	373	1.141	222	7.179
2003	951	4.141	294	346	1.122	235	7.089
2004	944	4.139	279	346	1.073	228	7.009
2005	930	4.134	262	325	1.019	235	6.905
2006	920	4.108	251	302	964	240	6.785
2007	902	4.090	255	293	939	225	6.704
2008	908	3.976	267	295	928	214	6.588
2009	966	3.972	280	308	900	212	6.638
2010	970	3.899	291	299	935	202	6.596
2011	888	3.824	278	306	890	192	6.378
2012	889	3.755	271	276	910	182	6.283
2013	918	3.748	280	293	941	179	6.359
2014	950	3.639	271	297	949	202	6.308
2015	923	3.629	268	305	1.002	204	6.331
2016	904	3.623	267	267	1.013	184	6.258
2017	908	3.608	282	236	1.030	186	6.250
2018	945	3.707	275	244	1.024	196	6.391
Breyting 2001-2018	-5%	-12%	-12%	-34%	-12%	-16%	-12%
Breyting 2010-2018	-3%	-5%	-5%	-18%	10%	-3%	-3%

Á sunnanverðum Vestfjörðum er áberandi viðsnúningur íbúapróunar. Í Reykhólahreppi gerist þetta eftir árið 2007 en í Vesturbyggð verður viðsnúningurinn seinna. Þar er nokkuð samfelld fjölgun frá árinu 2011 og má tengja hana við uppbyggingu á fiskeldi á svæðinu enda eru sunnanverðir Vestfirðir eitt fárra svæða á landinu þar sem sjókvíaeldi er heimilt (Mynd 2)



Mynd 2: Mannfjöldaþróun á sunnanverðum Vestfjörðum, 2001=100 (Hagstofa Íslands, e.d.-a).

Á norðanverðum Vestfjörðum hefur orðið hlutfallslega minni fækkun en á sunnanverðum Vestfjörðum. Þar má sjá að í Bolungarvík hefur náðst ákveðin viðspyrna (Mynd 3). Nokkuð stöðug fækkun er áberandi í Ísafjarðarbæ en þar búa um 58% íbúanna á áhrifasvæðinu og hefur það hlutfall haldist nokkuð óbreytt frá aldamótum.



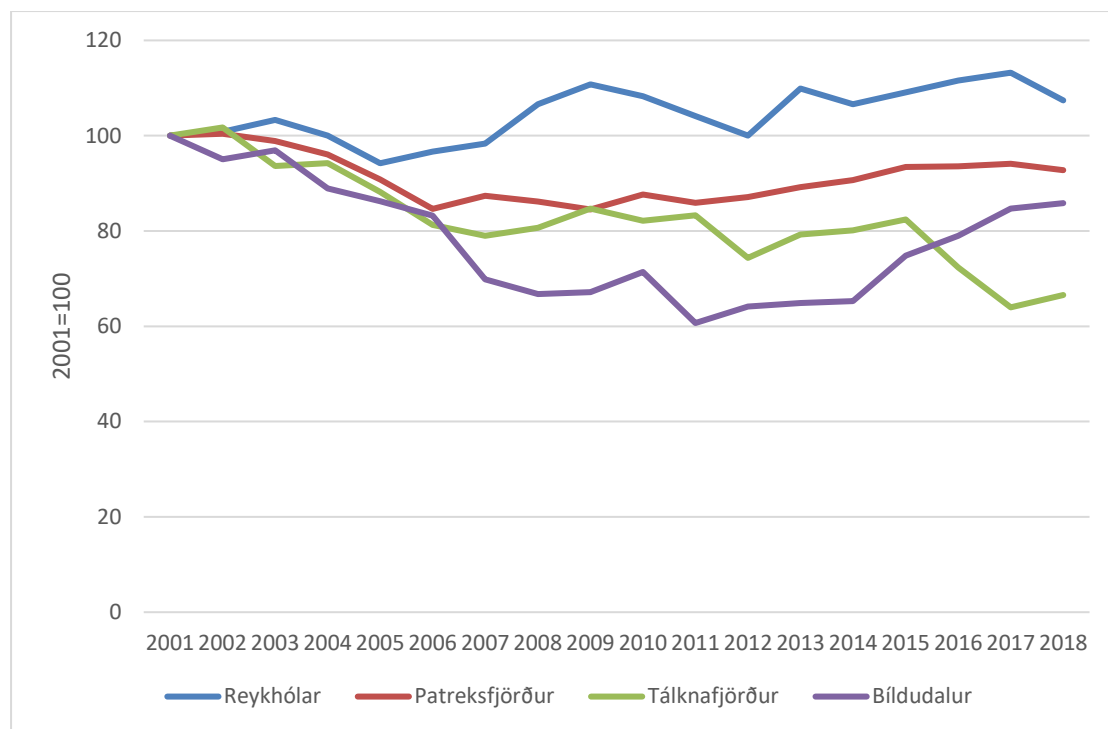
Mynd 3: Mannfjöldaþróun á norðanverðum Vestfjörðum, 2001=100 (Hagstofa Íslands, e.d.-a).

Þegar litið er til einstakra byggðakjarna, á áhrifasvæðinu, má sjá að milli árána 2001 og 2018 fækkaði íbúum afar mikið. Allt að 40% fækkun varð á Flateyri en einnig varð afar mikil fækkun víðar, s.s. á Tálknafirði, Suðureyri, Þingeyri og Bíldudal. Önnur og jákvæðari staða blasir þó við ef horft er til tímabilsins frá 2010. Síðan þá hefur þróunin verið jákvæðari á svæðinu, einkum þar sem atvinnulífið hefur tekið við sér vegna fiskeldis, þ.e. á Bíldudal og Patreksfirði (Tafla 4)

Tafla 4: Mannfjöldi í byggðakjörnum 2018 og breytingar hans (Hagstofa Íslands, e.d.-b).

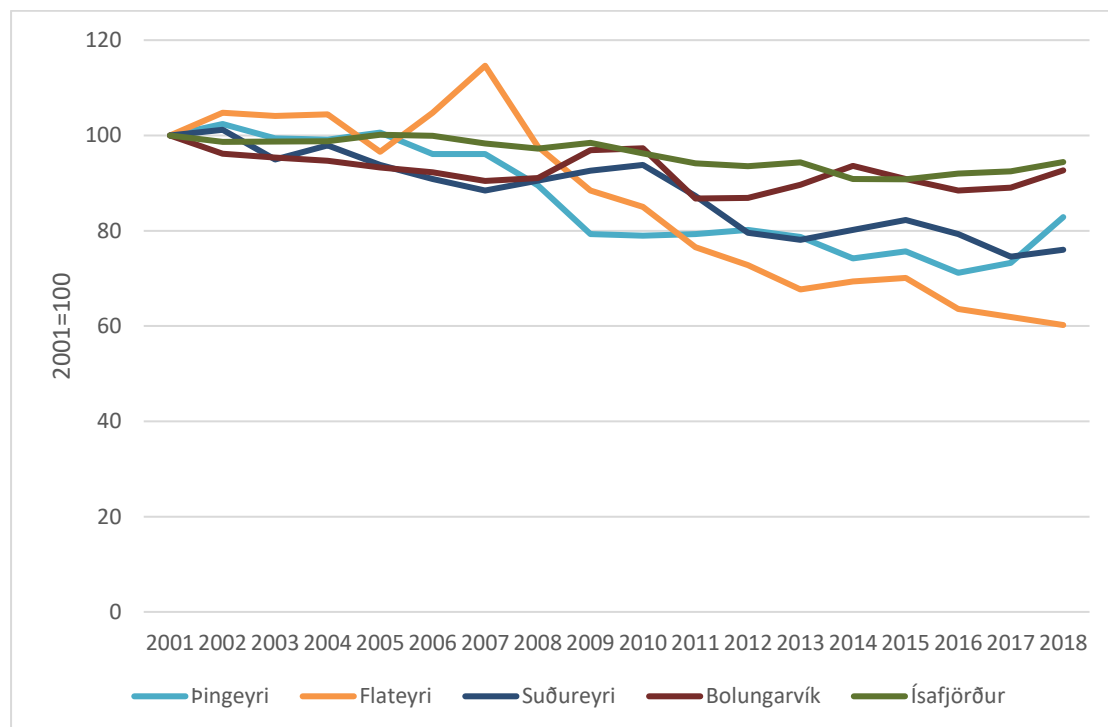
	Mannfjöldi	Breyting 2010- 2018	Breyting 2001- 2018
Reykhlólar	130	-1%	7%
Patreksfjörður	677	6%	-7%
Tálknafjörður	231	-19%	-33%
Bíldudalur	225	20%	-14%
Þingeyri	276	5%	-17%
Flateyri	177	-29%	-40%
Suðureyri	257	-19%	-24%
Bolungarvík	924	-5%	-7%
Ísafjörður	2.625	-2%	-6%

Þróunin í byggðakjörnum á sunnanverðum Vestfjörðum yfir allt tímabilið frá 2001 sést betur á næstu mynd (Mynd 4). Þróunin er ansi sveiflukennd, sérstaklega eftir 2006. Það stefndi í afar mikla fækkun á Bíldudal en upp úr 2010 má sjá að það hætti að fækka og eftir 2014 snérist þróunin við og hefur fjölgað allmikið síðan. Má rekja þessa þróun til starfa við fiskeldið á staðnum og kalkþörungavinnslu. Neikvæða íbúapróun á Tálknafirði eftir 2015 má hins vegar rekja til þess að það ár var fyrirtækið Þórsberg selt úr þorpínu (Ingi Freyr Vilhjálmsson, 2015). Við það fluttu margar fjölskyldur á brott.



Mynd 4: Mannfjöldaþróun í byggðarkjörnum á sunnanverðum Vestfirðum, 2001=100 (Hagstofa Íslands, e.d.-b).

Í byggðarkjörnum á norðanverðum Vestfirðum hefur einnig fækkað, síst þó á Ísafirði og í Bolungarvík. Á Flateyri hefur fækkað mest eða um heil 40%, þó má sjá að samkvæmt tölunum fjölgaði mikið eitt ár; 2007 en fækkaði afar hratt eftir það (Mynd 5).

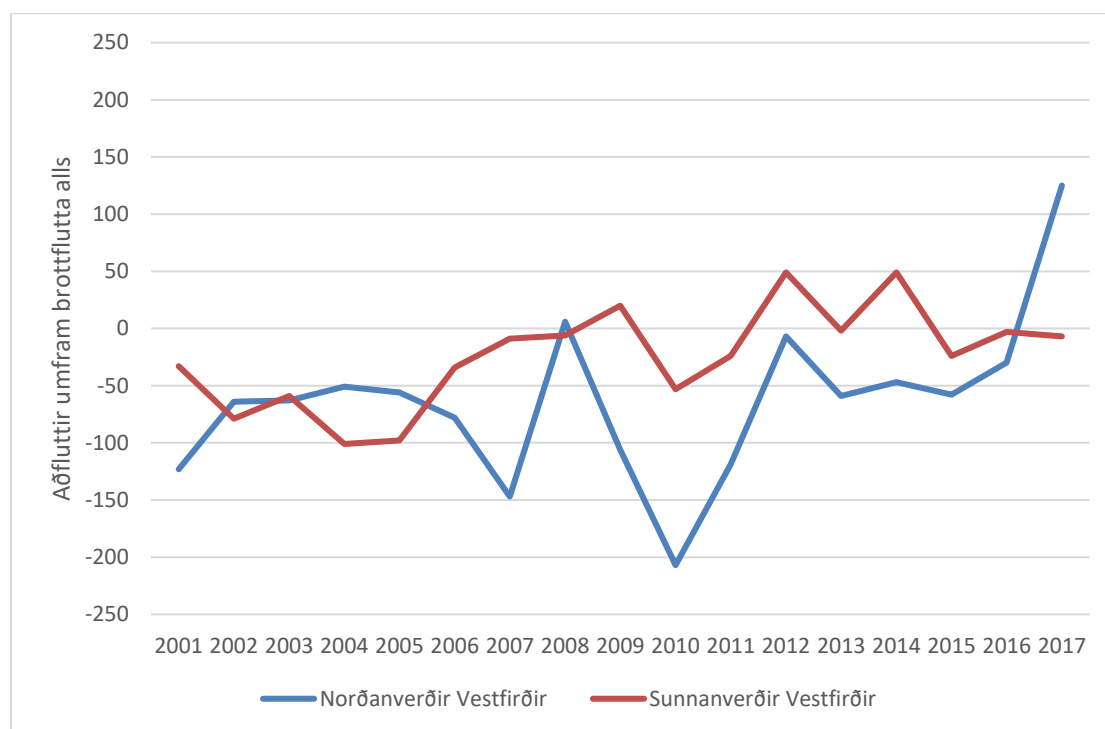


Mynd 5: Mannfjöldaþróun í byggðarkjörnum á norðanverðum Vestfirðum, 2001=100 (Hagstofa Íslands, e.d.-b).

Það er til marks um hversu atvinnutengd íbúáþróunin er, að árið 2007 varð stórt fyrirtæki í skjávarútvegi gjaldþrota á Flateyri og við það misstu um 120 manns vinnuna, þar af 65 í landvinnslu (Vísir, 2007).

4.4. Búferlaflutningar

Sjá má að búferlaflutningar hafa heldur verið að færast til jákvæðari vegar á Vestfjörðum á undanförunum árum og er viðsnúningurinn meira sýnilegur á sunnanverðum Vestfjörðum. Mynd 6 sýnir þessa þróun yfir tímabilið 2001-2017.



Mynd 6: Aðfluttir umfram brottflutta alls 2001-2017 (Hagstofa Íslands, e.d.-c).

Þegar litið er til búferlaflutninga einstakra sveitarfélaga og þróunin í þeim skoðuð yfir tímabilið 2001-2017 sem heild, kemur eftirfarandi í ljós (Tafla 5). Tæplega 1.500 manns fluttu frá sveitarfélögunum, umfram þá sem fluttu til þeirra en milli landsvæða fluttu 2.273 umfram þá sem fluttu til þessara sveitarfélaga frá öðrum landshlutum. Jákvæðu tölurnar skýrast af íbúum sem fluttu til svæðisins frá útlöndum, umfram þá sem fluttu til útlanda. Þessir flutningar ná ekki að vega upp tilflutning mannfjöldans frá Vestfjörðum til annarra landshluta en þeir hægja þó á fækkuninni sem annars yrði. Þessir búferlaflutningar breyta smám saman samsetningu mannfjöldans á svæðinu þannig að sífellt fleiri íbúar eiga rætur að rekja til útlanda. Í næsta kafla verður fjallað um hvernig samsetning mannfjöldans hefur breyst, ekki síst vegna búferlaflutninganna.

Tafla 5: Búferlaf lutningar einstakra sveitarfélaga 2001-2017, fjöldi aðfluttra umfram brottflutta (Hagstofa Íslands, e.d.-c).

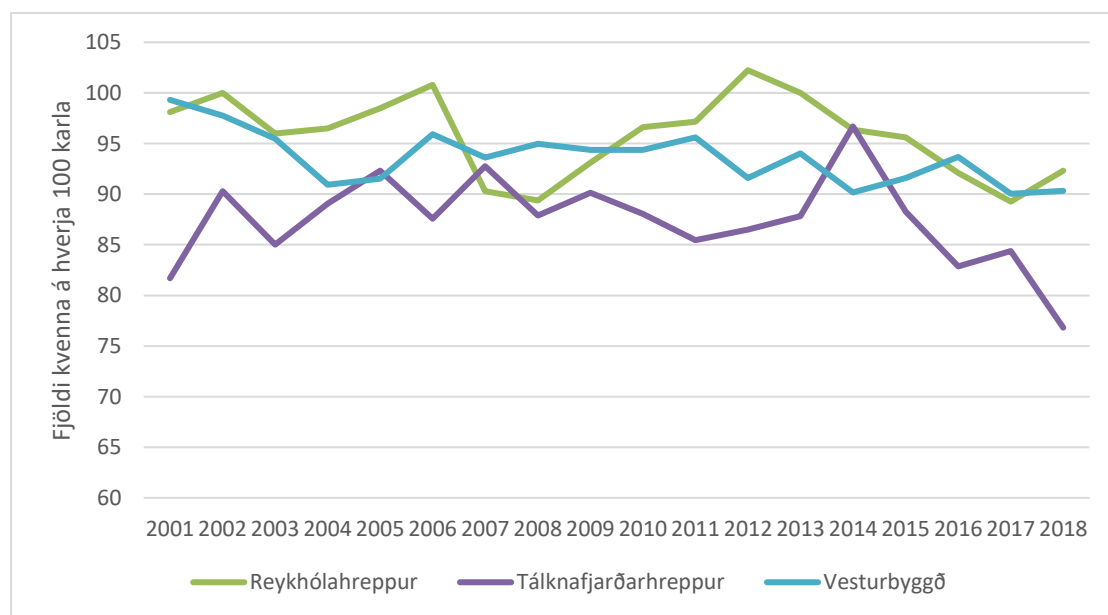
	Alls	Milli sveitarfélaga innan landsvæðis	Milli landsvæða	Milli landa
Bolungarvík	-162	5	-323	156
Ísafjarðarbær	-879	41	-1.288	368
Reykholahreppur	-49	-2	-62	15
Tálknafjarðarhreppur	-162	12	-196	22
Vesturbyggð	-203	-21	-328	146
Súðavíkurhreppur	-43	-16	-76	49
Öll	-1.498	19	-2.273	764

4.5. Samsetning mannfjöldans og bakgrunnur íbúa

Hér að neðan verður litið til samsetningar mannfjöldans á áhrifasvæðinu á Vestfjörðum út frá nokkrum sjónarhornum. Í sumum tilvikum verður litið til einstakra sveitarfélaga en annars til sunnanverðra Vestfjarða eða sunnan- og norðanverðra Vestfjarða sem heildar.

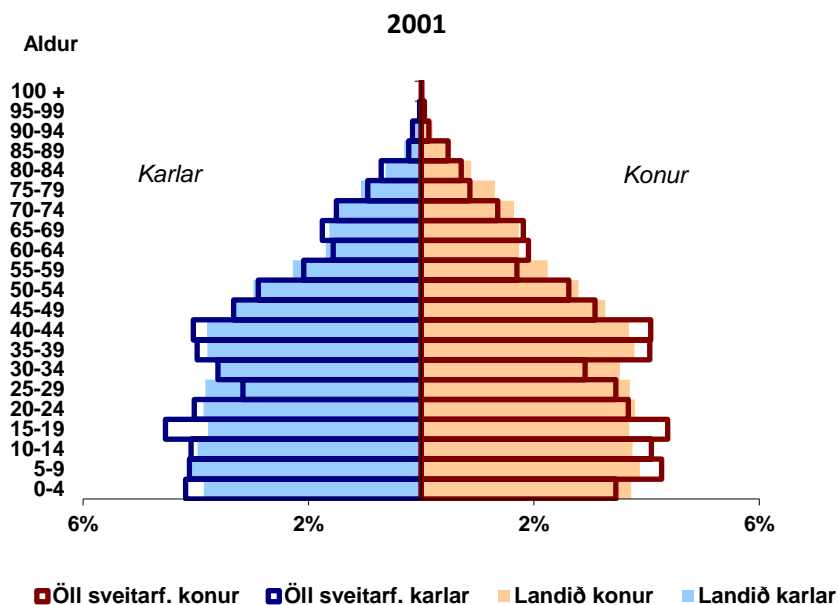
4.5.1. Samsetning mannfjöldans eftir kyni og aldri

Þegar hlutfall kvenna af 100 körlum á sunnanverðum Vestfjörðum er skoðað frá aldamótum til 2018, kemur í ljós að konurnar eru almennt færri, enda er það alþekkt að konur flytja frekar til fjölmennari staða og svæða en karlar. Staðan er einna best hvað þetta varðar í Reykhólahreppi en lökust í Tálknafjarðarhreppi. Þar hefur hún heldur versnað á undanförunum árum og voru aðeins 77 konur þar á hverja 100 karla 1. janúar 2018 (Mynd 7).



Mynd 7: Fjöldi kvenna á hverja 100 karla á sunnanverðum Vestfjörðum 2001-2018 (Hagstofa Íslands, e.d.-a).

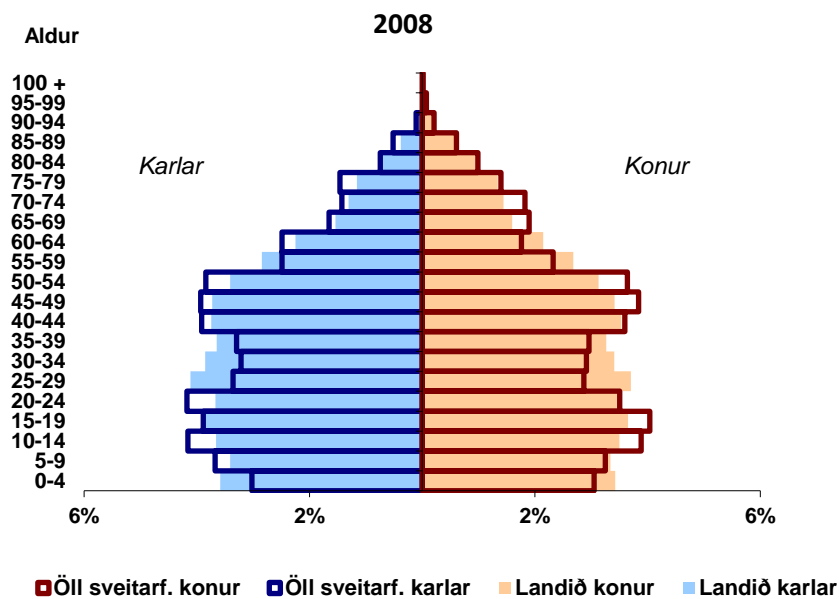
Mannfjöldapíramídi fyrir öll sveitarfélögin á sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum árið 2001 sýnir að nokkuð margir, hlutfallslega, voru á fertugsaldri á svæðinu. Hins vegar vantaði nokkuð í hóp þeirra sem voru á þrítugsaldri, miðað við stöðuna á landinu sem heild (Mynd 8).



Mynd 8: Samsetning mannfjöldans á öllu áhrifasvæðinu eftir aldri og kyni 2001 (Hagstofa Íslands, e.d.-a).

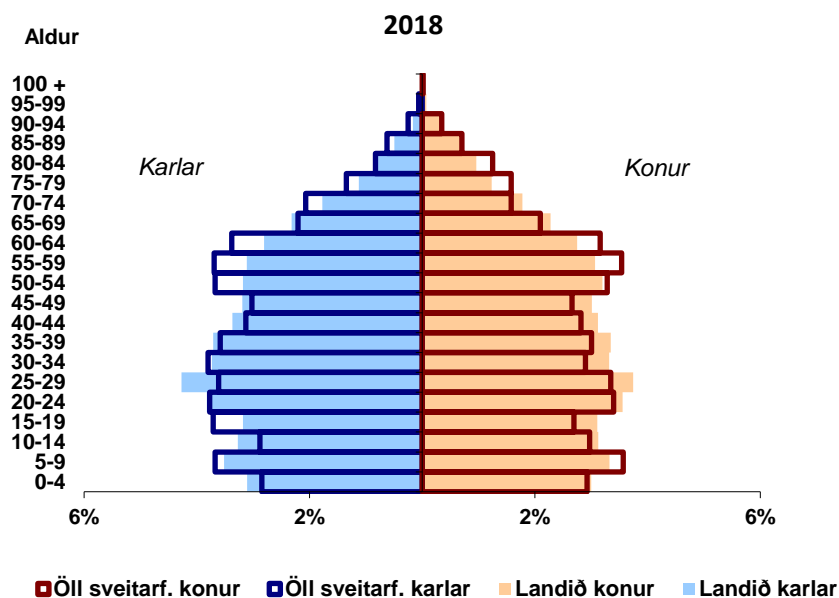
Mannfjöldapíramíðarnir sýna hlutfall hvers fimm ára aldurflokks karla eða kvenna af heildarfjölda íbúa viðkomandi svæðis á tilteknum tímamarki. Heildregnar línur sýna þetta hlutfall aldursflokka og kynja af heildar mannfjölda á viðmiðunarsvæðunum á Vestfjörðum (karlar blátt og konur appelsínugult). Skyggðu svæðin sýna til samanburðar hvernig staðan var í viðkomandi aldurshópum og kyni á landinu öllu.

Áberandi er 2008 hve vantar í aldurshópum 25-39 ára, bæði hjá konum og körlum en svo eru stórir hópar upp að 55 ára aldrinum. Einnig er áberandi að yngstu börnin eru áberandi hlutfallslega færri en á landinu öllu sem eðlilega tengist fámenni í aldurshópum ungra fullorðinna.



Mynd 9: Samsetning mannfjöldans á öllu áhrifasvæðinu eftir aldri og kyni 2008 (Hagstofa Íslands, e.d.-a).

Árið 2018 hefur þessi fjölmenni hópur íbúa enn færst upp aldursþíramíðann og er núna á aldrinum 50-64 ára.

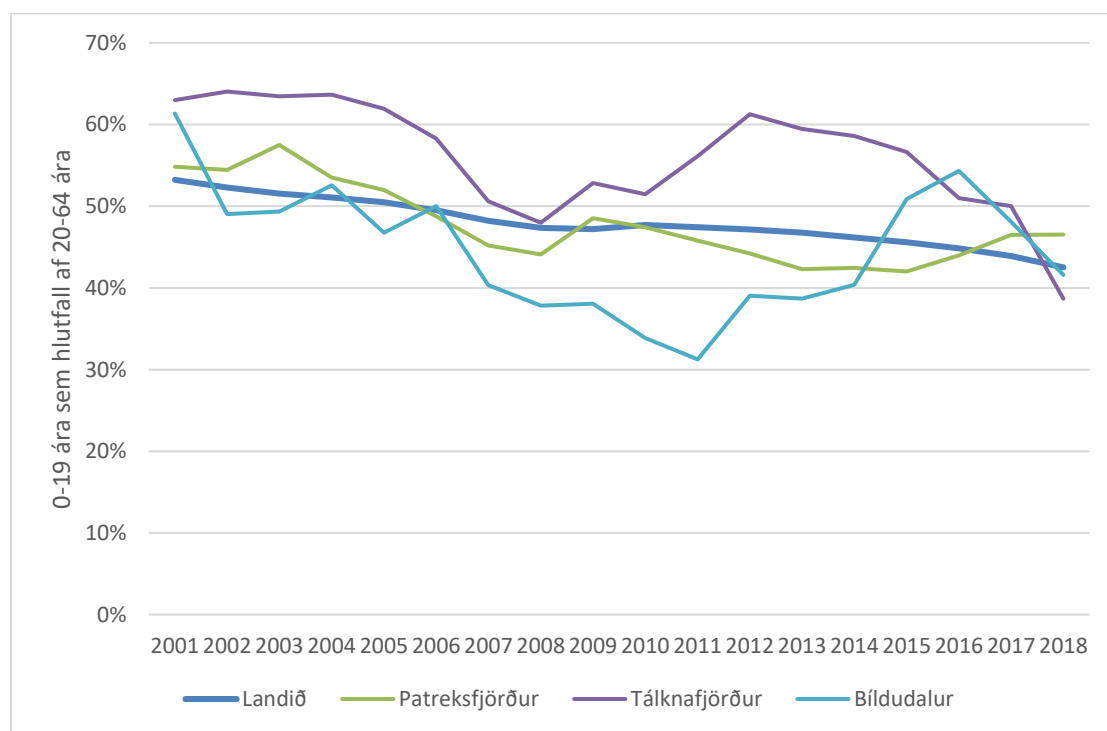


Mynd 10: Samsetning mannfjöldans á öllu áhrifasvæðinu eftir aldri og kyni 2018 (Hagstofa Íslands, e.d.-a).

4.5.2. Framfærsluhlutföll íbúa

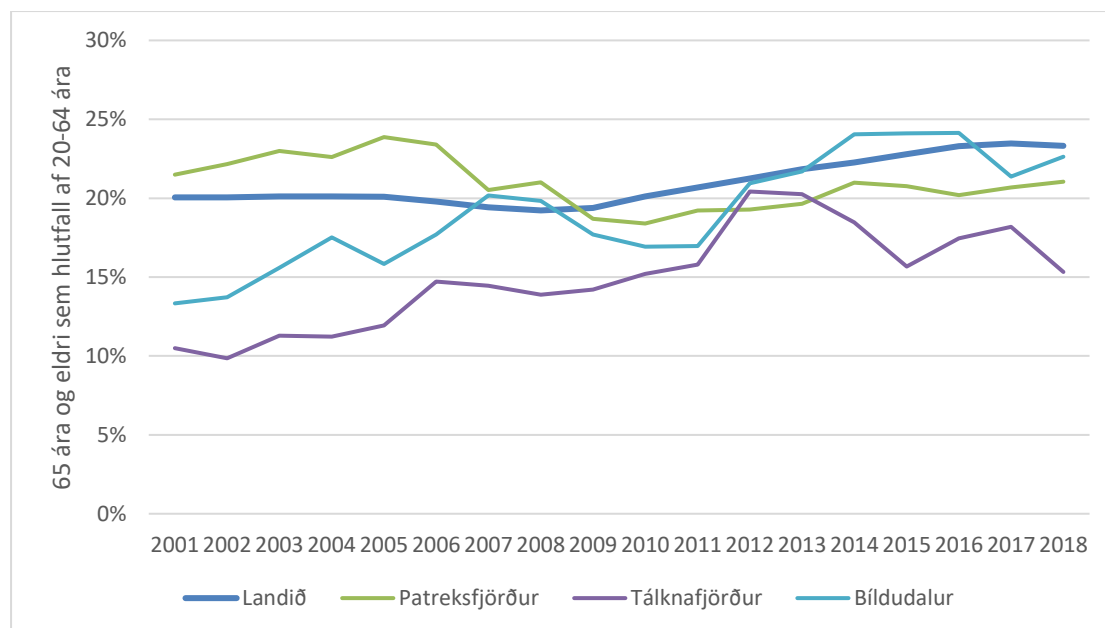
Framfærsluhlutföll má t.d. nota til að skoða hver sé þjónustuþörf á viðkomandi svæði (t.d. þjónusta skóla, heilbrigðisstofnana, heimaþjónustu og elliheimila). Það eru frekar þeir sem yngri eru (19 ára og yngri) og eldri borgarar (65 ára og eldri) sem njóta ýmiss konar þjónustu. Hlutföllin sýna hversu margir á virkasta vinnualdri (20-64 ára) standa að baki þessum hópum. Þegar aldurssamsetningin er skoðuð með þessum hætti kemur fram talsverður munur milli sveitarfélaga og tímabila. Færri börn fæðast og fólk lifir orðið almennt lengur þannig að almennt er framfærsluhlutfall yngra fólks að lækka en eldri borgara að hækka.

Hlutfall 0-19 ára hefur verið að lækka á sunnanverðum Vestfjörðum, líkt og annarsstaðar á landinu. Hraðar gerðist þetta fram að efnahagshruninu 2008. Eftir það dró úr lækkun þess á Tálknafirði og Bíldudal en áfram hélt lækkunin á Patreksfirði. Eftir 2016 hefur lækkunin verið nokkuð hröð (Mynd 11).



Mynd 11: Framfærsluhlutfall íbúa, 0-19 ára, eftir byggðarkjörnum á sunnanverðum Vestfjörðum (Hagstofa Íslands, e.d.-a)

Hlutfall eldri borgara hefur verið afar sveiflukennt í byggðarkjörnunum á sunnanverðum Vestfjörðum en hefur almennt verið að hækka. Það hefur hækkað mest á Bíldudal og er orðið svipað og á landinu öllu eða um 23%. Á Tálknafirði lækkaði framfærsluhlutfallið eftir 2012. Á Patreksfirði lækkaði það fram til ársins 2010 en hefur aðeins hækkað síðan þá og var um 21% í ársbyrjun 2018 (Mynd 12).

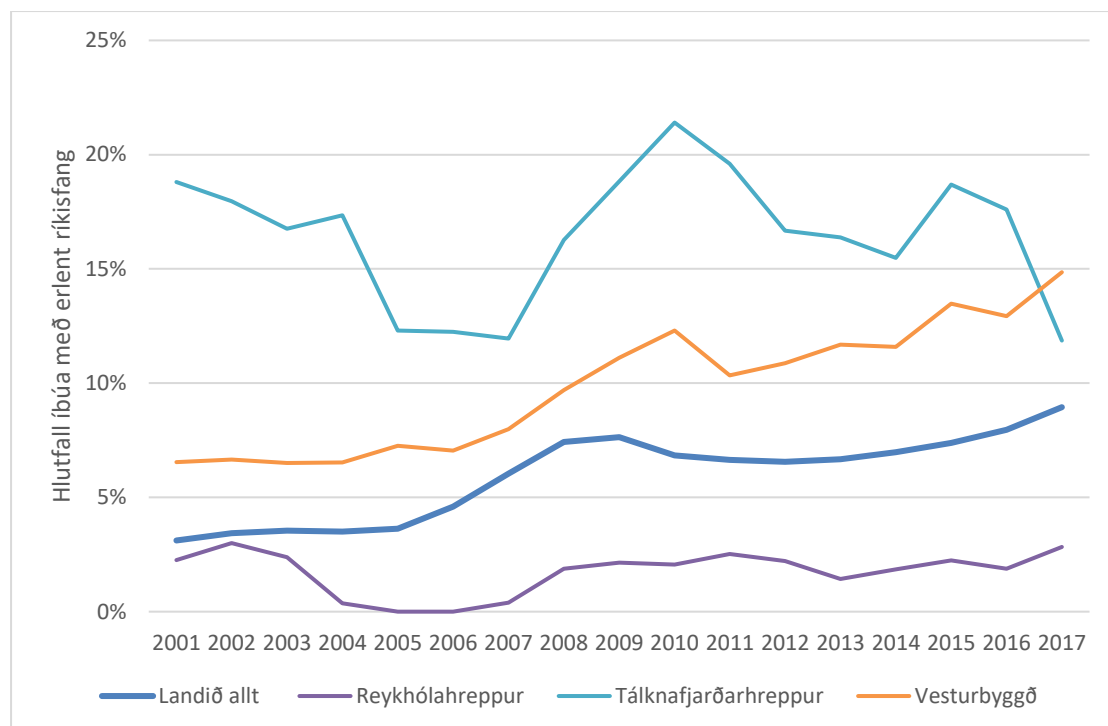


Mynd 12: Framfærsluhlutfall íbúa 65 ára og eldri eftir byggðarkjörnum á sunnanverðum Vestfjörðum (Hagstofa Íslands, e.d.-a)

4.5.3. Uppruni eftir ríkisfangi

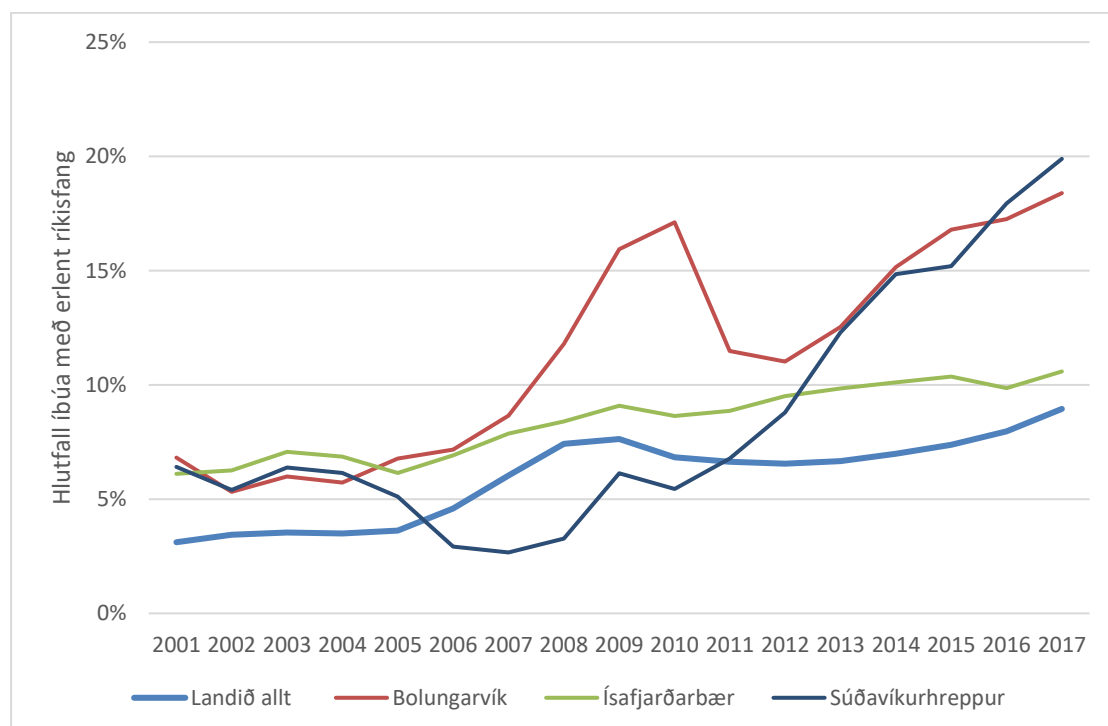
Hlutfall erlendra ríkisborgara hefur verið að hækka á landinu en þó misjafnlega eftir því hvernig árar í efnahagslífinu. Þannig fjölgaði erlendum ríkisborgurum hratt til 2008 en fækkaði síðan og tók aftur að fjölga um 2013 með uppsveiflunni í ferðapjónustu.

Í Vesturbyggð hefur hlutfall erlendra ríkisborgara hækkað nokkuð stöðugt frá aldamótum en meiri tröppugangur hefur verið í þróuninni í Tálknafjarðarhreppi. Almennt flytja erlendir ríkisborgarar til þess að sækja sér tækifæri til atvinnu og þannig er fjöldi þeirra nátengdur því hvernig árar í atvinnulífinu. Á Tálknafirði var hlutfall erlendra ríkisborgara orðið afar hátt í byrjun aldarinnar eða tæp 20% en lækkaði skarpt fram að hruni. Það hækkaði síðan í 21% árið 2010 og hefur lækkað síðan og mjög skarpt eftir 2015 en þá lagði fiskvinnsla á staðnum niður starfsemi. Athyglisvert er hve hlutfall erlendra ríkisborgara er lágt í Reykhólahreppi og mun lægra en á landinu öllu. Greinilegt er að þróunin þar er að þessu leyti í engu samræmi við Vesturbyggð og Tálknafjarðarhrepp (Mynd 13).



Mynd 13: Hlutfall íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum með erlent ríkisfang 2001-2018 (Hagstofa Íslands, e.d.-d).

Á norðanverðum Vestfjörðum hefur verið nokkuð stöðugt hækkanði hlutfall erlendra ríkisborgara í Ísafjarðarbæ og hefur hlutfall þeirra verið heldur hærri en á landinu í heild, eða 11% árið 2018 a móti 9%.



Mynd 14: Hlutfall íbúa á norðanverðum Vestfjörðum með erlent ríkisfang 2001-2018 (Hagstofa Íslands, e.d.-d).

Afar sveiflukennd þróun hefur verið í Bolungarvík en þar varð afar skörp hækkun eftir 2007 og fram til 2010 en fækkaði til 2012. Síðan hefur hlutfall erlendra ríkisborgara hækkað mikið þar og er um 18%. Hins vegar lækkaði hlutfall erlendra ríkisborgara afar mikið í Súðavíkurbreppi fram til 2007, sem er svipuð þróun og í Tálknafjarðarhreppi. Frá 2007 hefur hlutfallið hækkað mjög hratt og er nú orðið um 20% eða nálægt tvöfalt hærra en landsmeðaltalið (Mynd 14).

Almenn þróun virðist í þá átt að íslenskum ríkisborgurum er að fækka með brottflutningi meðan erlendir ríkisborgarar eru að flytja á svæðið í auknum mæli. Þannig er samsetning mannfjöldans á svæðinu smám saman að breytast og hlutfall erlendra ríkisborgara af heildarmannfjölda að hækka.

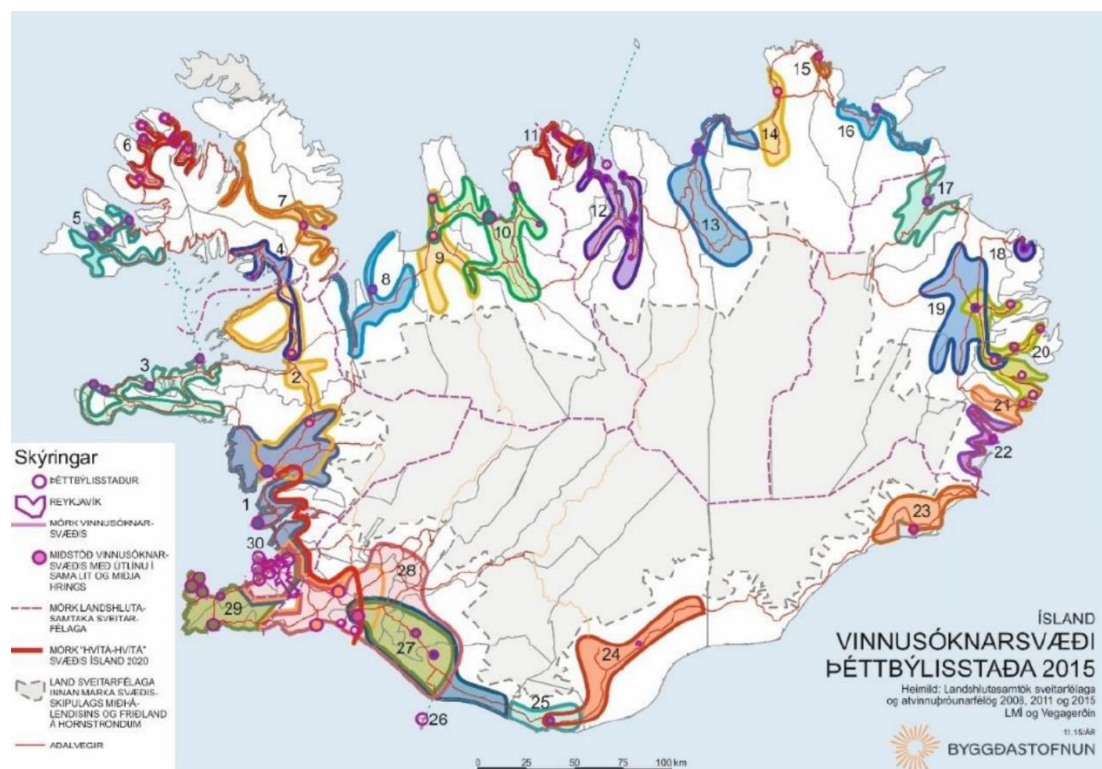
4.6. *Atvinnulíf og tekjur*

Tölulegar upplýsingar um heildstæða þróun atvinnulífs einstakra sveitarfélaga eða landshluta² eru takmarkaðar en þó eru til næg gögn til þess að fá heildarmynd af stöðu og þróun undanfarinna ára. Á vegum Vestfjarðastofu³ hefur staðið yfir undirbúningur að svæðis- skipulagi Vestfjarða, sem meðal annars fjallar um þær atvinnugreinar sem eru í hvað mestum vexti, með áherslu á sjálfbæra þróun og náttúruvernd. Þetta meginviðfangsefni snertir einnig samgöngur og aðra innviði sem þjóna atvinnulífinu. Í greinargerð til undirbúnings skipulaginu (Verkís og EFLA, 2017) kemur fram að þess er vænst að verulegar breytingar verði á samkeppnisstöðu Vestfjarða þegar Dýrafjarðargöng og nýr vegur um Dyjandisheiði tengja saman norðan- og sunnanverða Vestfirði með heilsárssamgöngum og leiðin frá Vestfjörðum til vestanverðs landsins stýttist mikið.

Atvinnulífið á Vestfjörðum hefur tekið miklum breytingum undanfarin ár. Breytingarnar eru mestar á sunnanverðum Vestfjörðum, þar sem hefur átt sér stað mikil aukning í laxeldi. Einnig eru þari og kalkþörungar nýttir í iðnaðarframleiðslu, sem er ákveðin sérstaða atvinnulífs á svæðinu og hefur svæðið náttúrulegt forskot þegar kemur að tilteknum tegundum land- og sjávarnyttja. Um langt skeið hefur verið samdráttur í útgerð og fiskvinnslu á svæðinu.

² Með þeirri undantekningu helst að árið 2011 var gert manntal í tengslum við aðildarumsókn að ESB þar sem unnt var að sjá stöðu atvinnumála svæða á borð við Vestfirði.

³ Sjálfseignarstofun, stofnuð í árslok 2017, sem samanstendur af Atvinnuþróunarfélagi Vestfjarða og Fjórðungssambandi Vestfirðinga. Undir Vestfjarðastofu heyrir einnig Markaðsstofa Vestfjarða, menningarfulltrúi og öll starfsemi Atvinnuþróunarfélags Vestfjarða.



Mynd 15: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2015 (Árni Ragnarsson, 2017).

Myndin hér að framan sýnir stærð svæða fyrir daglega vinnusókn⁴ út frá helstu þéttbýlisstöðum, eins og staðan var 2015⁵. Sjá má að vinnusóknarsvæði sitt hvorum megin við Dynjandisheiði tengjast ekki og að sjálfsögðu ekki heldur svæðin sitt hvorum megin við Hrafnseyrarheiði. Með öðrum orðum, tvö aðskilin vinnusóknarsvæði eru á því áhrifasvæði sem hér er til skoðunar.

Vesturbyggð hefur, í samvinnu við verkfræðistofuna EFLU, unnið að greiningu á uppbyggingu innviða, aðstöðusköpun og uppbyggingu þjónustu í Vesturbyggð (Eva Dís Þórðardóttir, Jónas Hlynur Hallgrímsson, Reynir Sævarsson, Ingi Ingason & Gerður B. Sveinsdóttir, 2018). Þar kemur fram að nokkrir vaxtarverkir í tengslum við innviði, s.s. hafnir og á fasteignamarkaði, hafa fylgt auknum umsvifum í atvinnumálum í Vesturbyggð, sérstaklega í fiskeldi og ferðaþjónustu. Þegar haldnir voru fundir með fulltrúum atvinnurekstrar á svæðinu kom í ljós, þegar spurt var um atriði sem talin eru standa vexti og viðgangi atvinnulífsins fyrir þrifum, að samgöngur á milli byggðalaga og til og frá sveitarfélaginu voru ávallt efst á blaði.

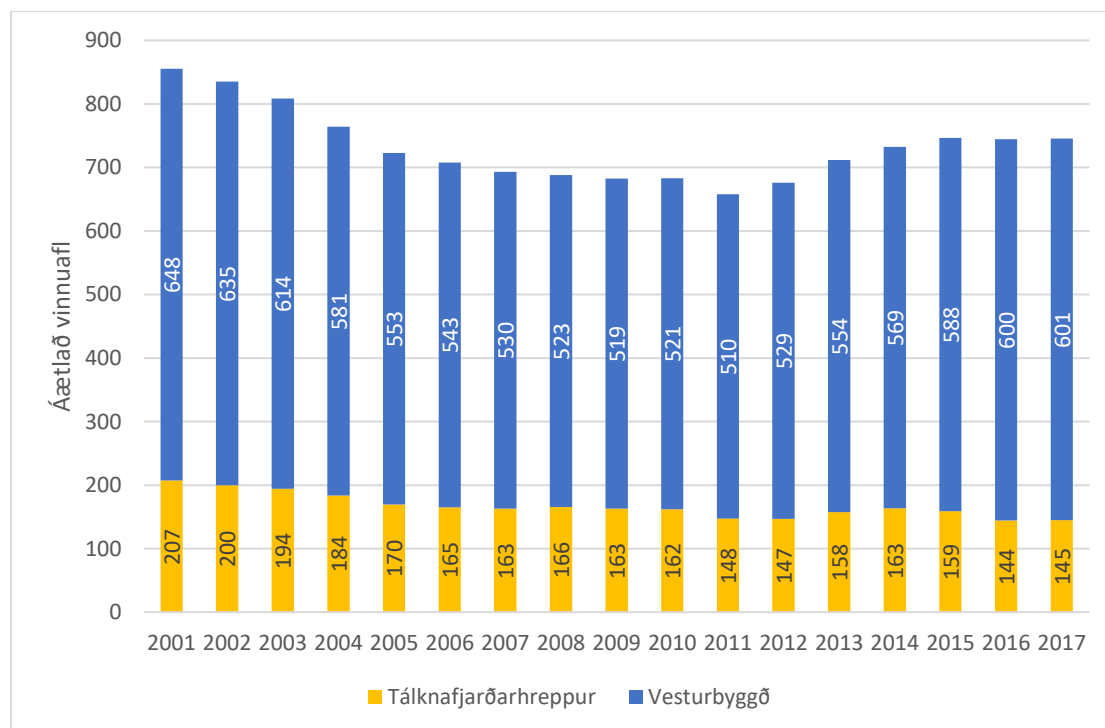
⁴ Oft er miðað við að vegalengd fyrir daglega atvinnusókn út frá tilteknum vinnustað jafngildi um 45 mínútna akstri aðra leið.

⁵ Ekki hafa orðið breytingar á samgöngum síðan og staðan því óbreytt hvað vinnusókn varðar.

Þó heildstæðar upplýsingar um stöðu atvinnumála svæðisins liggi ekki fyrir þá eru ýmsar vísbendingar um þróun helstu atvinnuvega og verður fjallað stuttlega um þær hér í framhaldinu.

4.6.1. Áætluð stærð vinnumarkaðar

Samkvæmt gögnum Vinnuálastofnunar var áætluð stærð vinnumarkaðar í Vesturbyggð og Tálknafirði samtals 746 manns árið 2017 en var 855 manns í upphafi aldarinnar. Það fækkaði um 200 manns á vinnumarkaði fram til 2011 en síðan þá hefur verið jafn stígandi vegna nýrra atvinnutækifæra á svæðinu við fiskeldi, kalkþörungavinnslu, ferðaþjónustu og fleira. Þrátt fyrir þetta vantar enn mikið upp á að sama fjölda sé náð á vinnumarkaði og var í upphafi aldarinnar. Mynd 16 sýnir einnig að fjölgun á vinnumarkaði hefur stöðvast eftir 2015.

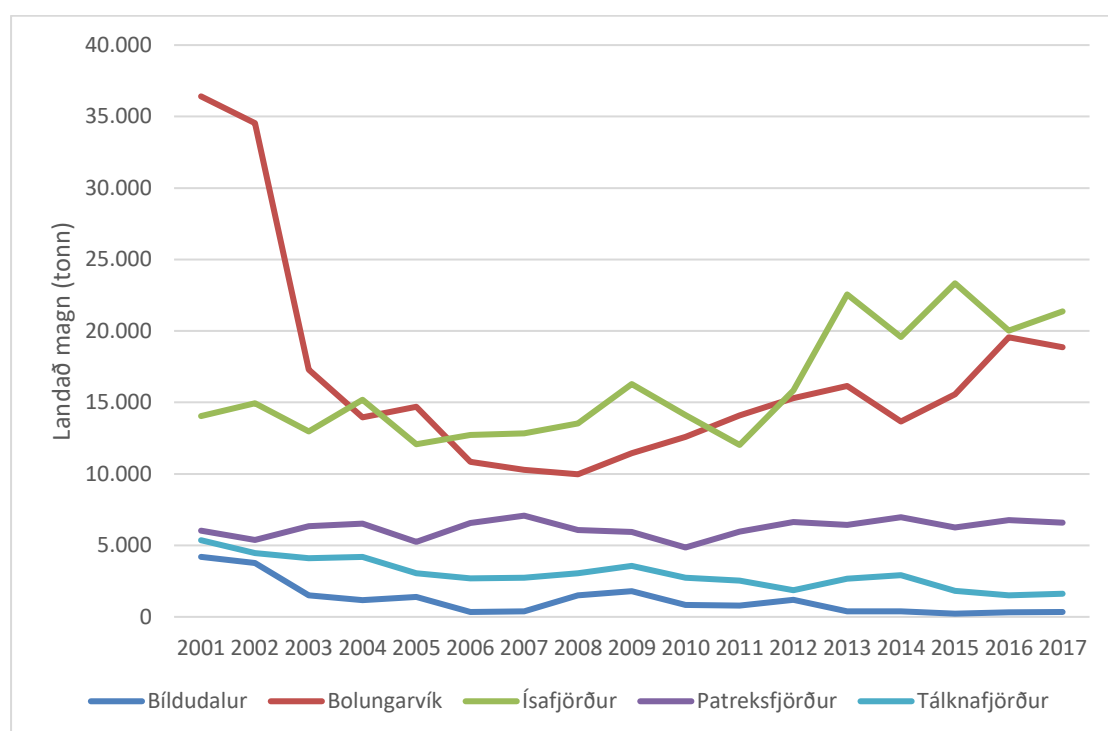


Mynd 16: Áætluð stærð vinnumarkaðar í Vesturbyggð og á Tálknafirði (Vinnuálastofnun, e.d.).

Á norðanverðum Vestfjörðum var vinnuaflið rúmlega 3.000 manns um aldamót og hefur hliðstæð þróun verið í gangi og á sunnanverðum Vestfjörðum en samt ekki jafn miklar breytingar hlutfallslega, enda er vinnumarkaðurinn stærr og fjölbreyttari. Þar fækkaði á vinnumarkaði, líkt og á sunnanverðum Vestfjörðum, fram til ársins 2011 en hefur fjölgað lítillega síðan og taldist vinnuaflið vera tæplega 2.800 manns árið 2017.

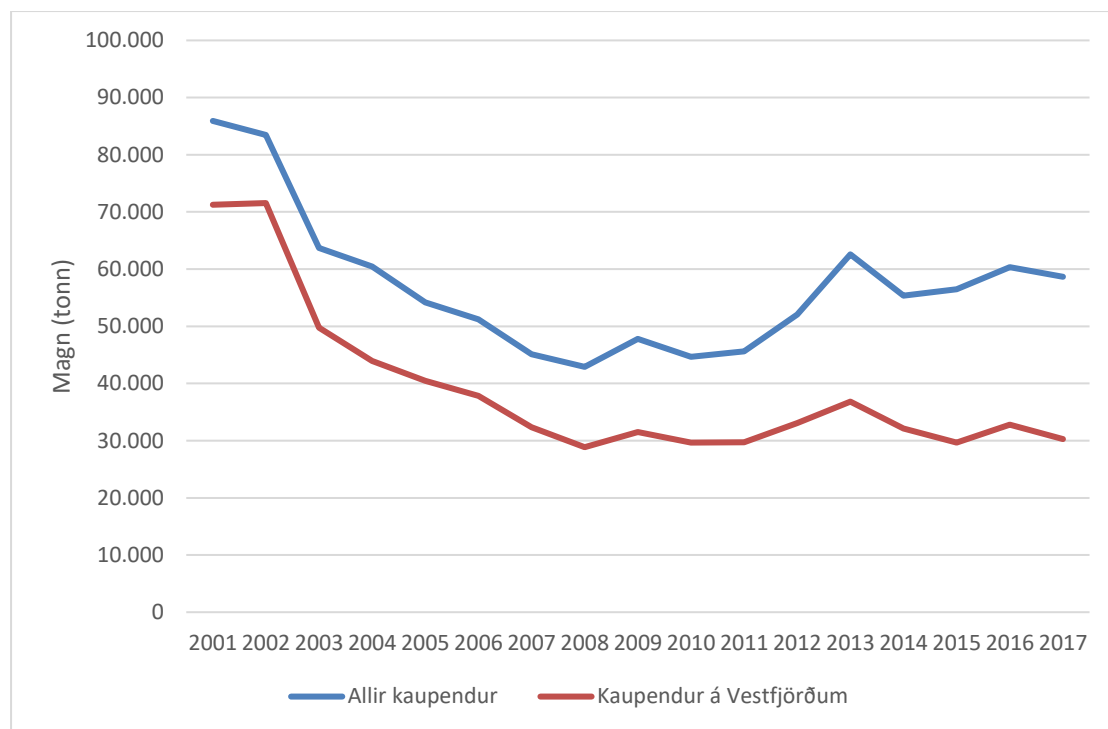
4.6.2. Sjávarútvegur og fiskvinnsla

Samdráttur hefur orðið í útgerð frá sunnanverðum Vestfjörðum, sem endurspeglast í lönduðum afla á Bíldudal og Tálknafirði (Mynd 17). Frá aldamótum er Patreksfjörður eini staðurinn á sunnanverðum Vestfjörðum sem hefur haldið sínum hlut og rúmlega það en mikill samdráttur hefur orðið á hinum stöðunum. Á norðanverðum Vestfjörðum er meira magni landað en áður en það er nokkuð sveiflukennt, sérstaklega er áberandi samdráttur í Bolungarvík á fyrstu árum aldarinnar en aukning hefur orðið síðan. Á Ísafirði hafa verið talsverðar sveiflur milli ára en almennt séð hefur verið lítilsháttar aukning undanfarin ár. Sjómenn voru í verkfalli í lok árs 2016 og fram í miðjan febrúar 2017, sem hafði áhrif á atvinnuleysistödlur annarra, s.s. í fiskvinnslu (Haukur Már Gestsson, Bjarki Vigfússon & Þór Sigfússon, 2017).



Mynd 17. Landaður afli í Bolungarvík, á Bíldudal, Ísafirði, Patreksfirði og Tálknafirði 2001-2017 (Hagstofa Íslands, e.d.-e).

Næsta mynd sýnir staðsetningu kaupenda afla sem landað er á höfnum Vestfjarða (ekki er unnt að sjá einstaka staði innan Vestfjarða sérstaklega í gögnunum). Sjá má að magn afla, sem keyptur er af aðilum innan landshlutans, hefur dregist saman.



Mynd 18. Afli sem landað var á Vestfjörðum 2001-2017 eftir staðsetningu kaupanda (Hagstofa Íslands, e.d.-f).

Hins vegar aukast kaup aðila utan landshlutans á afla eftir 2008 og eru það aðallega kaupendur frá höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum. Þessir landshlutar standa landfræðilega og samgöngulega vel gagnvart útflutningi á ferskum fiski frá Keflavíkurlugvelli og höfnum höfuðborgarsvæðisins. Þannig hefur dregist saman magn afla sem kemur til vinnslu á Vestfjörðum, þótt heildarmagnið hafi aftur aukist á síðustu árum. Ætla má að svipuð þróun gildi um einstök svæði innan Vestfjarða. Líklega er það til marks um þessa þróun að fiskvinnsla Þórsbergs á Tálknafirði lokaði haustið 2015, þar sem töpuðust yfir 40 störf (Sigurður Árnason, 2017a). Lokun fyrirtækisins leiddi til fækkunar íbúa á Tálknafirði, hlutfallslega meira meðal íbúa sem eru af erlendu bergi brotnir.

4.6.3. Fiskeldi

Fiskeldi er vaxtargreinin á sunnanverðum Vestfjörðum, enda eru aðstæður góðar og er þetta eitt fárra svæða landsins þar sem sjókvíaelði er heimilt. Sunnanverðir Vestfirðir eru því eitt mikilvægasta svæði landsins fyrir atvinnugreinina. Mynd 19 sýnir þetta ágætlega (Helgi Bjarnason, 2017).



Mynd 19. Helstu fiskeldisfyrirtæki á Íslandi og svæði þar sem sjókvíaeldi er heimilt eða bannað (Helgi Bjarnason, 2017).

Árið 2017 voru fyrirliggjandi leyfi fyrir ríflega 40.000 tonna fiskeldi á sunnanverðum Vestfirðum frá Patreksfirði norður í Arnarfjörð (Sigurður Árnason, 2017a). Landssamband fiskeldisstöðva hefur áætlað að afleidd störf við fiskeldi séu um 0,8 störf ofan á hvert eitt starf í greininni. Gerir sambandið ráð fyrir að rúmlega 100 afleidd störf skapist fyrir hver 10.000 framleidd tonn eða samtals 230 bein og afleidd störf (Sigurður Árnason, 2017a). Þá er, samkvæmt sömu heimild, talið að heildarlaunagreiðslur fyrir bein störf vegna 10.000 tonna framleiðslu væru um 780 milljónir kr. á ári. Miðað við útsvarsprósenta 14,52%⁶ gætu útsvarstekjur til sveitarfélaga verið um 106 milljónir kr. á ári af 10.000 tonna framleiðslu og til viðbótar um 85 milljónir í útsvarstekjur af afleiddum störfum.

Arnarlax á Bíldudal er stærsta fiskeldisfyrirtæki landsins. Árið 2016 hafði Arnarlax leyfi fyrir 15.000 tonna eldi í Arnarfirði, Tálknafirði og Patreksfirði. Hjá Arnarlaxi voru framleidd um 6.500 tonn af laxi 2016 og starfsmenn voru þá um 100 talsins. Þá hefur verið unnið mat á umhverfisáhrifum þess að framleiða 10.000 tonn á vegum fyrirtækisins í Ísafjarðardjúpi (Skipulagsstofnun, 2017).

⁶ Hámarksútsvar og jafnframt það algengasta.

Heimild Matvælastofnunar um að veita starfsleyfi fyrir 10.700 tonna ársframleiðslu á laxi í sjókvím í Patreksfirði og Tálknafirði var þó afturkölluð af úrskurðarnefnd umhverfis- og auðindamála, 4. október 2018 (Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðindamála, nr. 6/2018 Fjarðalax) en Alþingi setti í kjölfarið lög sem tryggja rekstrarleyfi til bráðabirgða í eitt ár, meðan unnið er að úrbótum á valkostagreiningu í umhverfismati, sem úrskurðarnefndin gerði athugasemdir við (Alþingi, nr. 108 10. október 2018). Annað stórt laxeldisfyrirtæki á svæðinu er Arctic Fish sem rekur seiðaeldisstöð í Tálknafirði. Hjá fyrirtækinu störfuðu um 20 manns árið 2016. Bæði Arnarlax og Arctic Fish eru með starfsemi víðar um Vestfirði (Landssamband fiskeldisstöðva, e.d.).

Í skýrslu Bygðastofnunar (Sigurður Árnason, 2017a) var m.a. greint frá athugun sem gerð var meðal sveitarfélaga um áhrif fiskeldis. Þegar spurt var um áhrif á tekjur og gjöld sveitarfélaganna kom m.a. fram að í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi hafi orðið aukning í útsvarstekjum og hafnargjöldum vegna aukinna umsvifa í fiskeldi. Í Vesturbyggð hafi rekstur hafnarsjóðs batnað eftir erfið rekstrarár. Í Tálknafjarðarhreppi hafi verið ráðist í innviðaupbyggingu vegna fiskeldis og gert nýtt aðal- og deiliskipulag fyrir íbúðabyggð, auk skipulagsvinnu vegna hafnarsvæðis og uppbyggingar tveggja seiðaeldisstöðva. Í Vesturbyggð hafi sömuleiðis verið unnið deiliskipulag fyrir athafnasvæði og gerðar breytingar á aðalskipulagi vegna fiskeldis, ásamt endurbótum á hafnarmannvirkjum. Umfang þessa séu nokkrar m.kr. sem hafi verið fjármagnað úr rekstri sveitarfélaganna. Í Ísafjarðarbæ var gert ráð fyrir að fjölgun starfa muni hafa bein áhrif á útsvarstekjur sveitarfélagsins. Þá sé gert ráð fyrir nýbyggingum í tengslum við uppbygginguna, um 330 m.kr. tekjum vegna gatnagerðargjalda og um 90 m.kr. á ári í fasteignagjöld af þessu viðbótarhúsnæði.

Í Vesturbyggð er atvinnustig nokkuð hátt og störfum hefur fjölgað mikið. Hlutfallsleg stærð eins fyrirtækis, Arnarlax, með 100 störf, segir til um mikilvægi greinarinnar fyrir sveitarfélagið og afkomu þess. Um er að ræða fjölbreytt störf, að megninu til heilsársstörf, bæði á sjó og í landi. Í Vesturbyggð hefur fjölgað störfum háskólamenntaðra, kvenna og millistjórnenda skv. upplýsingum frá viðmælendum.

Ýmis sérhæfð, afleidd, starfsemi þrífst í tengslum við fiskeldið. Þannig er í Tálknafirði köfunarfyrirtæki og fyrirtæki er framleiðir rafeindabúnað fyrir fiskeldi. Auknar rannsóknir í tengslum við fiskeldi hafa rennt styrkari stoðum undir rekstur Náttúrustofu Vestfjarða. Vesturbyggð hefur lagt áherslu á að eftirlits- og rannsóknastofnanir sem tengjast fiskeldinu hafi starfsstöðvar á sunnanverðum Vestfjörðum, í stað þess að eftirlitinu verði sinnt frá höfuðborgarsvæðinu. Vesturbyggð sér fyrir sér að miðstöð fræðslu, rannsókna og eftirlits í fiskeldi verði staðsett á sunnanverðum Vestfjörðum í framtíðinni. Í aðgerðaáætlun fyrir

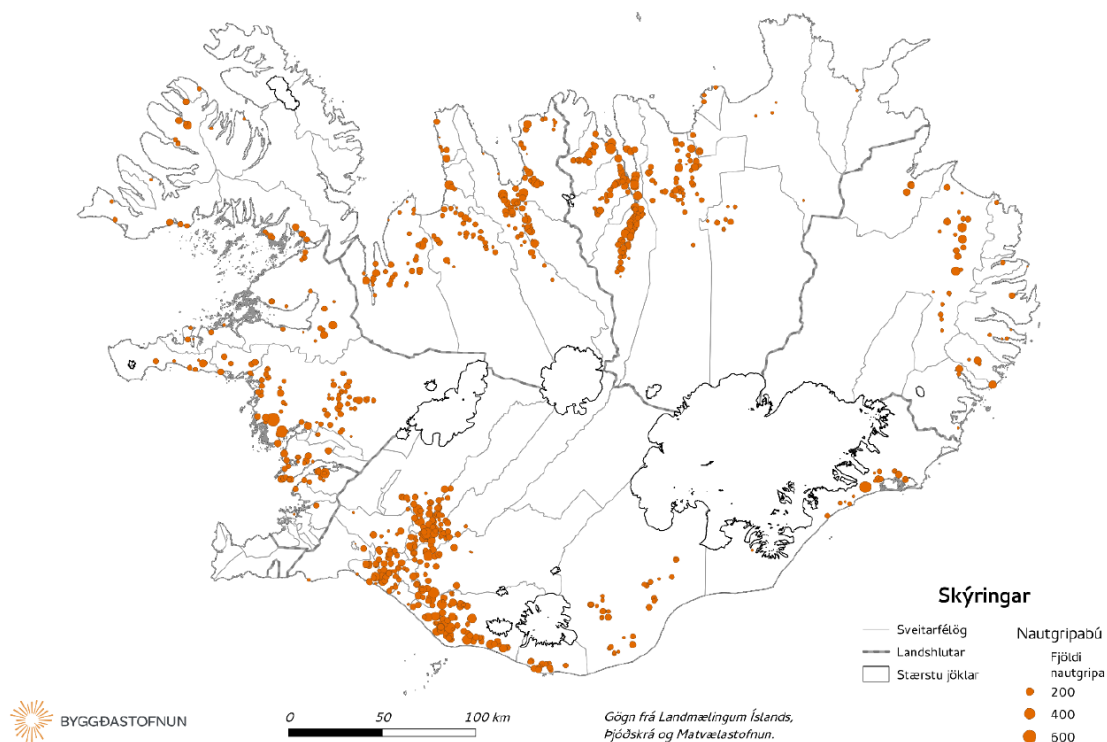
Vestfirði (Nefnd um samfélags og atvinnuþróun á Vestfjörðum, 2016) var verkefni sem stefndi að því að endurvekja starfsemi fræðaseturs Háskóla Íslands á Patreksfirði í rannsóknum tengdum fiskeldi. Einnig var þar áætlun um að staðsetja starfsstöð MATÍS á Patreksfirði.

Fiskeldi hefur mikil áhrif á búsetu á sunnanverðum Vestfjörðum. Þannig áætlaði Byggðastofnun, vorið 2017, að í Tálknafjarðarhreppi byggðu sextán fjölskyldur afkomu sína á fiskeldi. Það sýnir hve mikil áhrif þetta hefur á þjónustu í sveitarfélaginu að níu fjölskyldnanna voru með samtals 19 börn á grunnskólaaldri en í leik- og grunnskóla Tálknafjarðar eru samtals 56 börn.

Fiskeldi á mikið undir greiðum samgöngum til og frá sunnanverðum Vestfjörðum. Árið 2017 óku átta flutningabílar, að jafnaði með 40 feta gámavagna, daglega með aðföng og afurðir til og frá Arnarlaxi (Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2017). Áætlað er að fjórir aðrir álíka stórir flutningabílar aki daglega að og frá svæðinu vegna annarrar starfsemi á svæðinu. Aðstæður eru mjög erfiðar fyrir þessa flutninga á þeim hluta Vestfjarðavegar um Barðastrandarsýslur, sem enn á eftir að endurnýja, þ.e. á kaflanum á milli Bjarkalundar og Skálaness.

4.6.4. Landbúnaður

Á sunnanverðum Vestfjörðum eru sex bú með mjólkurkúr og eitt nautgripabú án mjólkurframleiðslu. Í dag er næsta afurðastöð fyrir mjólk í Búðardal sem er 239 km frá Patreksfirði. Á norðanverðum Vestfjörðum eru 11 bú með nautgripi og eru níu þeirra með mjólkurkúr (Sigurður Árnason, 2016). Í Bolungarvík er mjólkurafurðastöðin Arna, sem var stofnsett árið 2011, í kjölfarið á því að fyrri mjólkurafurðastöð var lokað á Ísafirði og við blasti að öll mjólk af Vestfjörðum yrði flutt til vinnslu annarsstaðar. Sérhæfir fyrirtækið sig í vinnslu laktósafrírra mjólkurvara (Arna, e.d.).

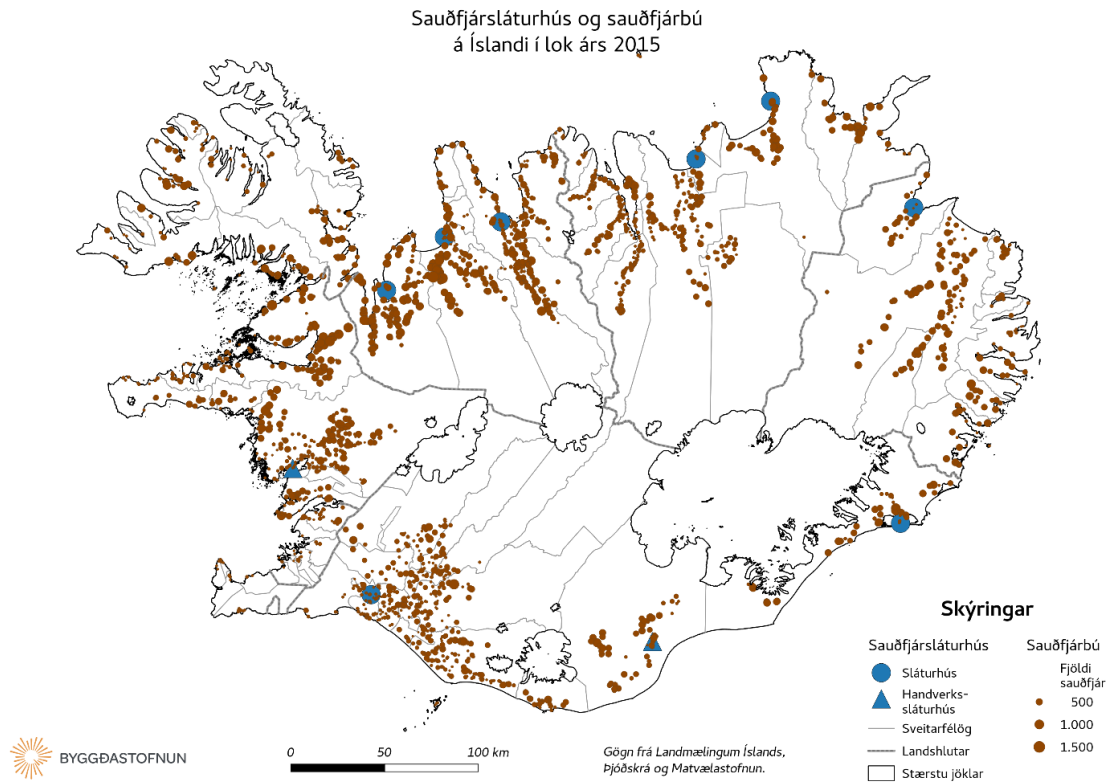


Mynd 20: Nautgripabú í árslok 2015 (Sigurður Árnason, 2016).

Sauðfjárnú á sunnanverðum Vestfjörðum eru samtals 22 og eru flest lítil en þrjú eru með yfir 600 fjár. Á norðanverðum Vestfjörðum eru 72 bú, þar af 40 í Ísafjarðarbæ. Yfirlit má sjá á töflunni hér að neðan.

Tafla 6: Sauðfjárnú eftir stærð á sunnanverðum Vestfjörðum (Sigurður Árnason, 2017b).

	1-199	200-399	400-599	600+	Samtals
Vesturbyggð	12	5	1	3	21
Tálknafjarðarhreppur	1				1
Bolungarvíkurkaupstaður	17	1			18
Ísafjarðarbær	27	7	2	4	40
Súðavíkurhreppur	10	4			14



Mynd 21. Dreifing sauðfjárþúa og afurðastöðva í árslok 2015 (Sigurður Árnason, 2017b).

Landbúnaðurinn er orðinn háður samgöngum um langan veg. Næsta sauðfjársláturhús er á Hvammstanga í 320 km fjarlægð frá Patreksfirði og 367 km frá Ísafirði. Þrátt fyrir að aðstæður fyrir sauðsjárþúskap ættu að teljast allgóðar á Vestfjörðum hefur sá búskapur látið undan síga, líkt og víða um land, þar sem svipað háttar til. Hafa ber í huga að flestir sauðfjárþændur og/eða makar þeirra sinna öðrum störfum samhliða búskapnum sökum þess að vinnuálag er árstíðabundið og til að gera afkomu ásættanlegri. Aðgengi að fjölbreyttum og hentugum störfum á viðkomandi svæði er mikilvægt og getur hjálpað til við að halda sauðfjárþúskap þar gangandi (Hjalte Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2015).

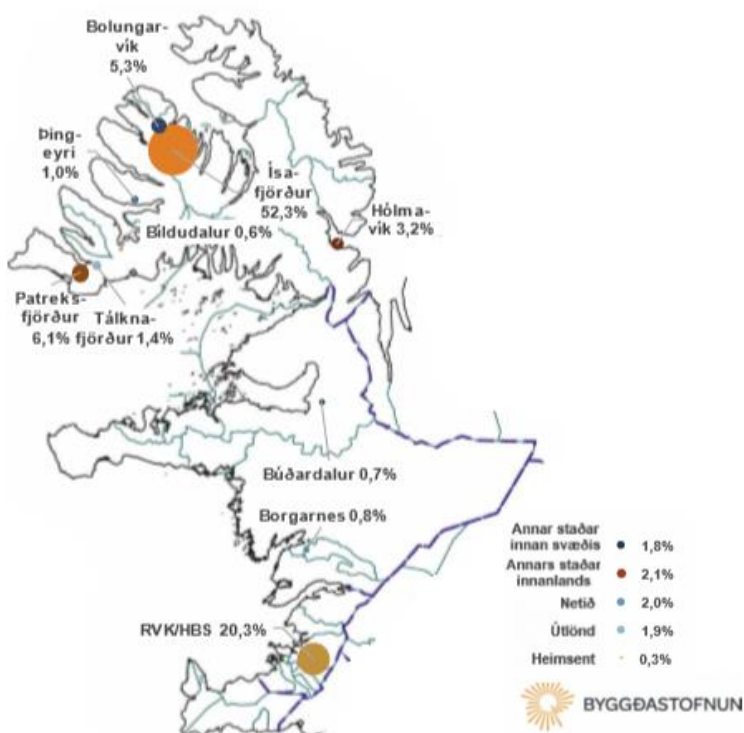
4.6.5. Þjónusta

Sunnan- og norðanverðir Vestfirðir eru sitt hvort afmarkaða þjónustusvæðið fyrir flesta almenna þjónustu. Er þetta vegna mikilla vegalengda og ástands vegakerfis, bæði milli svæðanna og út fyrir Vestfirði. Svæðin þurfa að vera sjálfu sér nóg með ýmislegt, því landfræðilegar aðstæður og samgöngur valda því að ekki er auðvelt að skreppa til næsta þjónustukjarna og sækja sér það sem mann kann að vanhaga um hverju sinni. Á þetta sérstaklega við um sunnanverða Vestfirði, sem er fámennara svæði. Ísafjörður er helsti þéttbýliskjarninn á norðanverðum Vestfjörðum, sem er fjölmennara svæði og er því unnt að bjóða þar upp á fjölbreyttari þjónustu.

Samkvæmt greiningu Byggðastofnunar eru þjónustustörf fyrirtækja á sunnanverðum Vestfjörðum fjölbreyttust á Patreksfirði. Árið 2014 voru 32 þjónustupættir til staðar þar, 25 þjónustupættir voru á Tálknafirði og 14 á Bíldudal. Eitthvað var um að mismunandi þjónustupættir væru í boði á stöðunum þremur. Þannig var heildarfjöldi þjónustupátta nokkuð meiri en 32. Á norðanverðum Vestfjörðum var þjónusta fjölbreyttust á Ísafirði eða alls 51 þjónustupáttur. Bolungarvík er með 31 þjónustupátt, eða svipað og Patreksfjörður (Árni Ragnarsson, 2017).

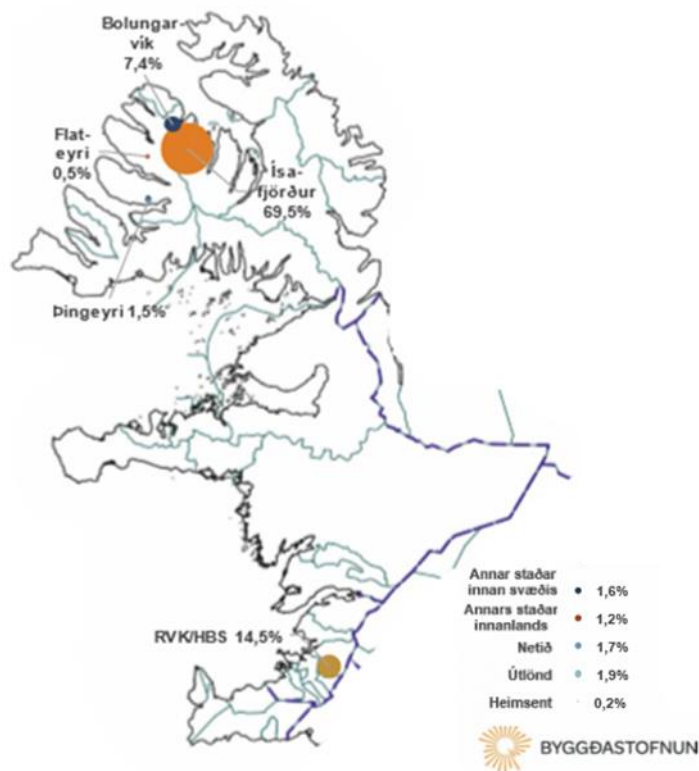
Meðal nýjunga í þjónustuframboði á sunnanverðum Vestfjörðum eru almenningssamgöngur milli Patreksfjarðar, Tálknafjarðar og Bíldudals. Um er að ræða tilraunaverkefni og þrjár ferðir eru farnar milli staðanna á hverjum degi.

Sú þróun er algeng að þjónusta verði æ sérhæfðari og í boði á færri stöðum vegna tæknibreytinga, krafna um stærri rekstrareiningar og aukinnar sérhæfingar. Jafnt aðgengi íbúa að þjónustu ríkisins hefur mjög verið til umræðu í tengslum við þessa þróun. Þetta er staðfest í könnun Byggðastofnunar en hún hefur gert kannanir á þjónustusókn íbúa eftir landshlutum. Í slíkri rannsókn sem fram fór á Vestfjörðum kom í ljós að þjónustusókn er ólík eftir svæðum innan landshlutans. Á Vestfjörðum sem heild sækir rúmlega helmingur svarenda þjónustu til Ísafjarðar en einn af hverjum fimm til höfuðborgarsvæðisins. Þjónustusókn íbúa á Vestfjörðum sem heild má sjá á næstu mynd (Mynd 22).



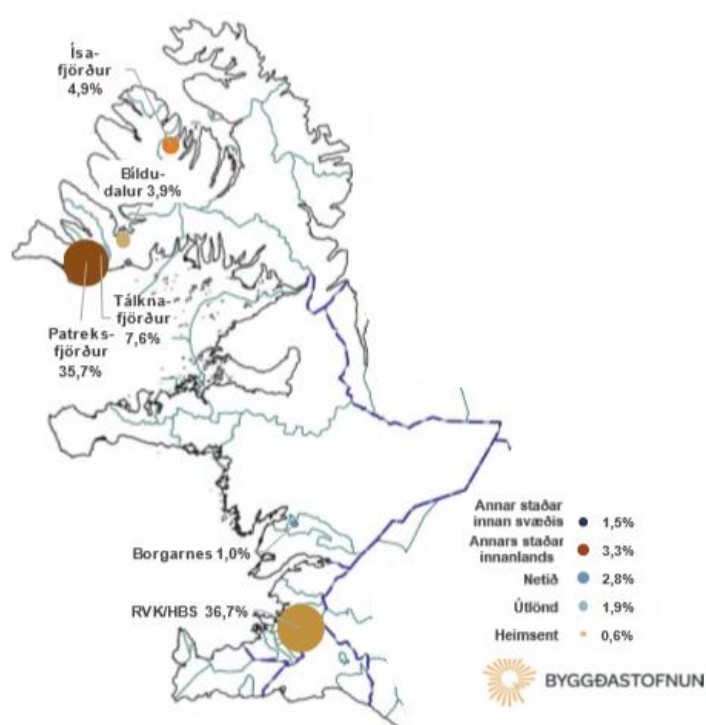
Mynd 22: Þjónustusókn íbúa á Vestfjörðum samkvæmt þjónustukönnun (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018).

Á norðanverðum Vestfjörðum sækir meirihluti íbúa þjónustu til aðila á sama svæði, einkum til Ísafjarðar en íbúar á svæðinu sóttu um 15% þjónustunnar til höfuðborgarsvæðisins. Þannig má sjá að svæðið er sjálfu sér nógt um þjónustu að verulegu leyti.



Mynd 23: Þjónustusókn íbúa á norðanverðum Vestfjörðum samkvæmt þjónustukönnun (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018).

Á sunnanverðum Vestfjörðum, eða í Vesturbyggð og á Tálknafirði, sækja íbúar tæplega helming þjónustu til aðila á sama svæði en hins vegar um 37% til þjónustuaðila á höfuðborgarsvæðinu (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018). Mynd 24 sýnir ágætlega hversu nán tengsl sunnanverðir Vestfirðir hafa við höfuðborgarsvæðið í þessu tilliti en hins vegar eru lítil tengsl við norðanverða Vestfirði. Það kemur ekki á óvart þegar staða samgangna milli þessara svæða Vestfjarða er höfð í huga.

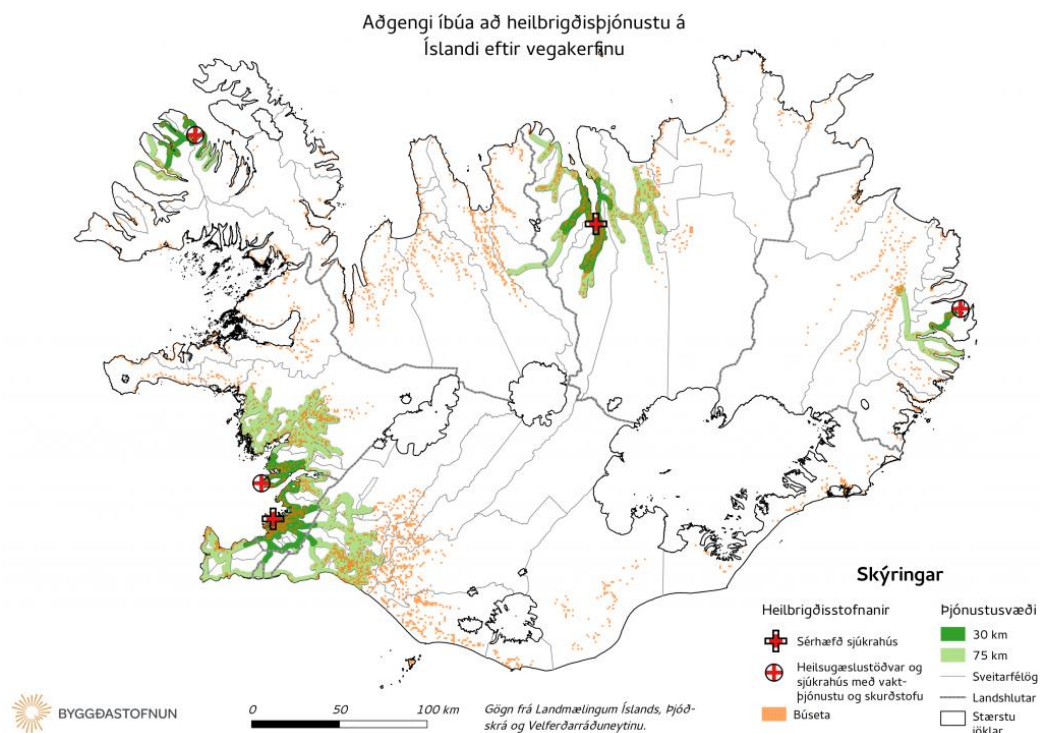


Mynd 24: Þjónustusókn íbúa Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018).

Byggðastofnun hefur einnig látið kortleggja aðgengi íbúa að ýmissi þjónustu, miðað við að vegakerfið sé notað til að sækja sér þjónustuna (Byggðastofnun, e.d.).

Kortin sýna að algengara er að íbúar á sunnanverðum Vestfjörðum lendi utan tiltekinnar eða ásættanlegrar vegalengdar, sem miðað er við fyrir sókn í ýmsa þjónustu, heldur en íbúar á norðanverðum Vestfjörðum.

Mynd 25 hér að aftan sýnir að það er í raun lítil hluti landsins en hins vegar stærstur hluti íbúa sem lendir innan 75 km fjarlægðar frá sérhæfðu sjúkrahúsi eða heilsugæslustöð og sjúkrahúsi með vaktþjónustu og skurðstofu. Norðanverðir Vestfirðir eru á meðal svæða þar sem aðgengi er gott samkvæmt þessu. Langar vegalengdir eru frá sunnanverðum Vestfjörðum í sérhæfða heilbrigðisþjónustu, sérstaklega á veturna.



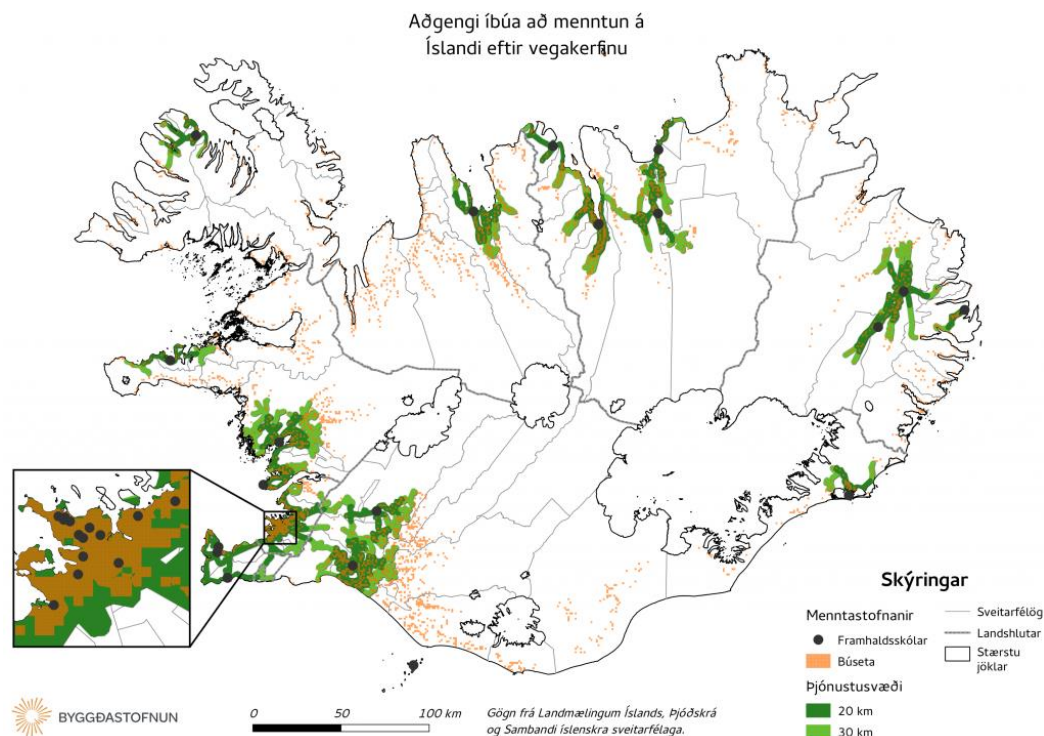
Mynd 25: Aðgengi íbúa að heilbrigðisþjónustu á Íslandi eftir vegakerfinu, þ.e. sérhæfð sjúkrahús, heilsugæslustöðvar og sjúkrahús með vaktþjónustu og skurðstofu (Byggðastofnun, e.d.).

Heilsugæslustöð og sjúkrarymi eru á Patreksfirði, svo og hjúkrunarrými sem eru samrekin með heilbrigðisstofnuninni. Heilsugæslustöðin á Patreksfirði þjónustar íbúa í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi og læknir fer vikulega til Tálknafjarðar og Bíldudals. Á Ísafirði er heilsugæslustöð og sjúkrahús með vaktþjónustu og skurðstofu. Þar er einn fárra staða á landsbyggðinni, þar sem enn er boðið upp á fæðingarþjónustu. Heilsugæslustöðin þar þjónar íbúum á norðanverðum Vestfjörðum, þ.e. í Ísafjarðarbæ, Bolungarvík og Súðavíkurhreppi. Læknar heilsugæslunnar fara í hverri viku til Bolungarvíkur, Súðavíkur, Suðureyrar, Flateyrar og Þingeyrar (Heilbrigðisstofnun Vestfjarða, e.d.).

Til eru upplýsingar um sjúkraflug allt aftur til ársins 2003 og á þeim tíma hefur fjöldi sjúkrafluga staðið nokkuð í stað á Vestfjörðum en fjölgað í öðrum landshlutum sem fjær liggja höfuðborgarsvæðinu. Á sunnanverðum Vestfjörðum er sjúkraflug stundað frá Bíldudalsflugvelli en þangað er yfir fjallvegi að fara fyrir íbúa Patreksfjarðar og Tálknafjarðar. Sjúkraflug frá Vestfjörðum var árið 2015 rúmlega 6 flug á hverja 1.000 íbúa sem er á móta og á Norðurlandi eystra og Suðurlandi (Árni Ragnarsson, 2017).

Svipað gildir um aðgengi að framhaldsmenntun að stór svæði landsins lenda utan þeirrar vegalengdarviðmiðunar sem Byggðastofnun notar. Í þessu samhengi er viðmiðunin 30 km og sunnanverðir Vestfirðir lenda utan þjónustusvæðis fyrir framhaldsmenntun. Raunveruleikinn er þó aðeins flóknari en kort Byggðastofnunar sýnir (Mynd 26). Um langt skeið hefur verið

rekin framhaldsskóladeild á Patreksfirði frá Fjölbrautaskóla Snæfellinga í Grundarfirði og mun það fyrirkomulag hafa reynst vel. Aðgengi að framhaldsmenntun er hins vegar samkvæmt þessari viðmiðun gott á norðanverðum Vestfjörðum. Á Ísafirði er bæði boðið upp á verknám og bóknám á framhaldsskólastigi.

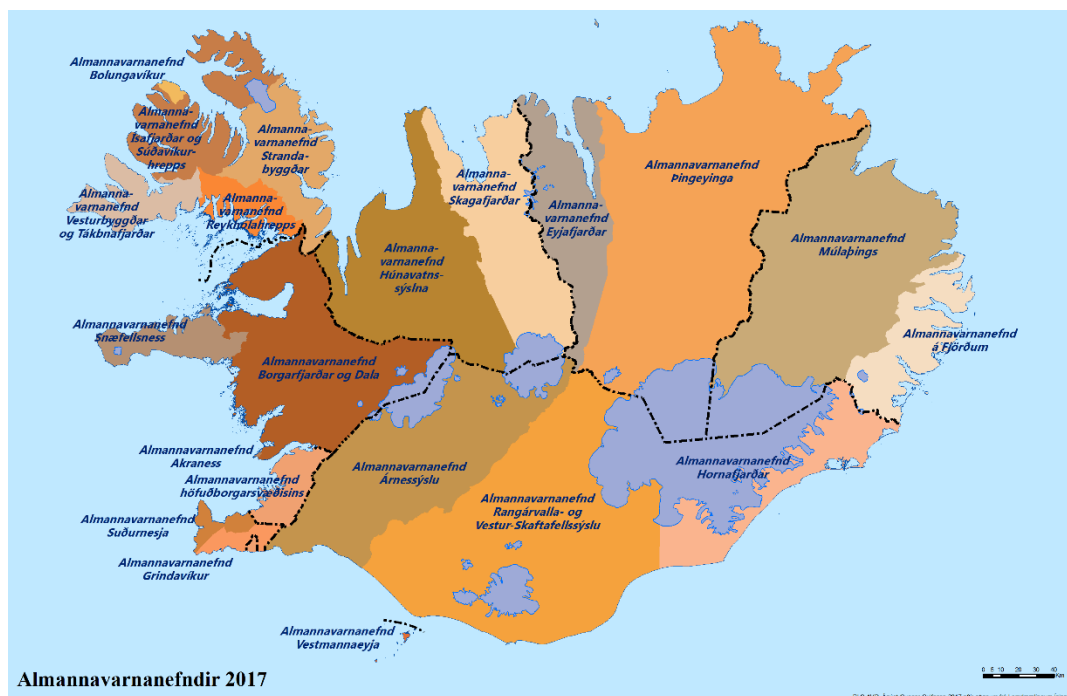


Mynd 26: Aðgengi íbúa að framhaldsmenntun á Íslandi eftir vegakerfinu (Byggðastofnun, e.d.).

Samþjöppun þjónustu hefur einnig verið að eiga sér stað í ýmsum einkarekstri s.s. bönkum og tryggingafélögum. Meðal annars gerist þetta vegna tæknibreytinga og krafna um hagræðingu. Þannig voru rök VÍS fyrir að loka um helmingi skrifstofa sinna og að segja upp 13 manns í september 2018, að það væri „í samræmi við framtíðarsýn [fyrirtækisins] um að verða stafrænt þjónustufyrirtæki“ (Stefán Ó. Jónsson, 2018). Svipað gildir um Vestfirði og mörg önnur byggðarlög að þessi samþjöppun bitnar þungt á þeim. Annað dæmi um þessa þróun er að Landsbankinn lokaði útibúi sínu á Tálknafirði í maí 2015. Sveitarstjórn mótmælti og vísaði til þess að umsvif hefðu verið að aukast á svæðinu, að þjónustuframboð sem þetta væri mikilvægt fámennu samfélagi og að þjónustustörfín skiptu samfélagið miklu máli.

Þrátt fyrir að ekki sé fært stystu leið milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða stóran hluta ársins hefur verið sameinað í rekstri ríkisins þannig að aðeins er eitt lögregluumdæmi í landshlutanum og hefur lögreglustjórinn aðsetur á Ísafirði. Aðrar starfsstöðvar eru á Patreksfirði og Hólmavík.

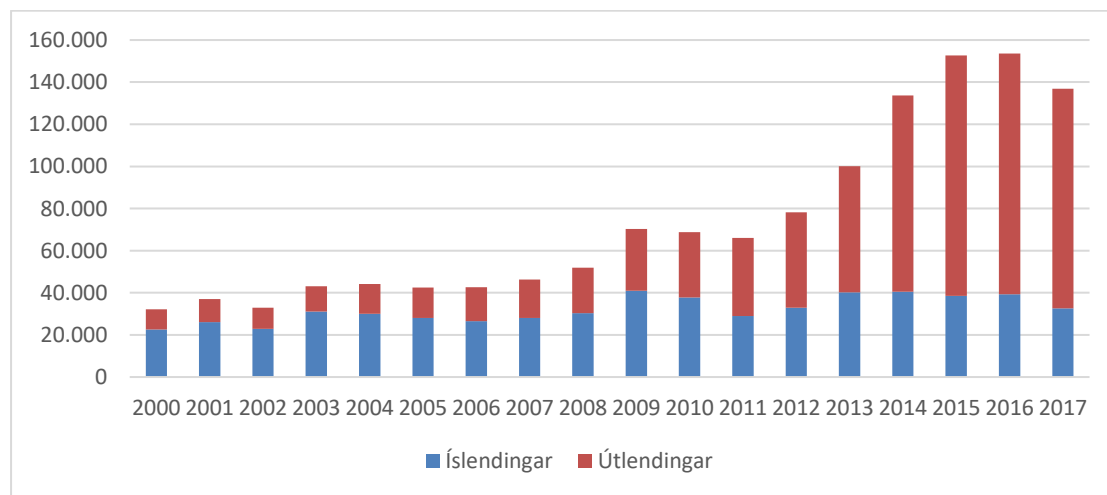
Almannavarnir teljast líklega ekki beint til þjónustu en eru hér nefndar, þar sem þær varða mjög öryggi íbúa svæðisins. Fimm almannavarnanefndir eru á Vestfjörðum, þar á meðal er ein í Vesturbyggð og Tálknafirði (Mynd 27). Almannavarnanefndir koma að stefnumótun og skipulagningu almannavarna á sínu svæði og í þeim sitja meðal annars lögreglustjórar, fulltrúar úr sveitarstjórn og fulltrúar sveitarstjórna, sem sinna verkefnum í þágu öryggis borgaranna.



Mynd 27: Almannavarnanefndir 2017 (Ríkislögreglustjórnin, e.d.).

4.6.6. Ferðaþjónusta og útivist

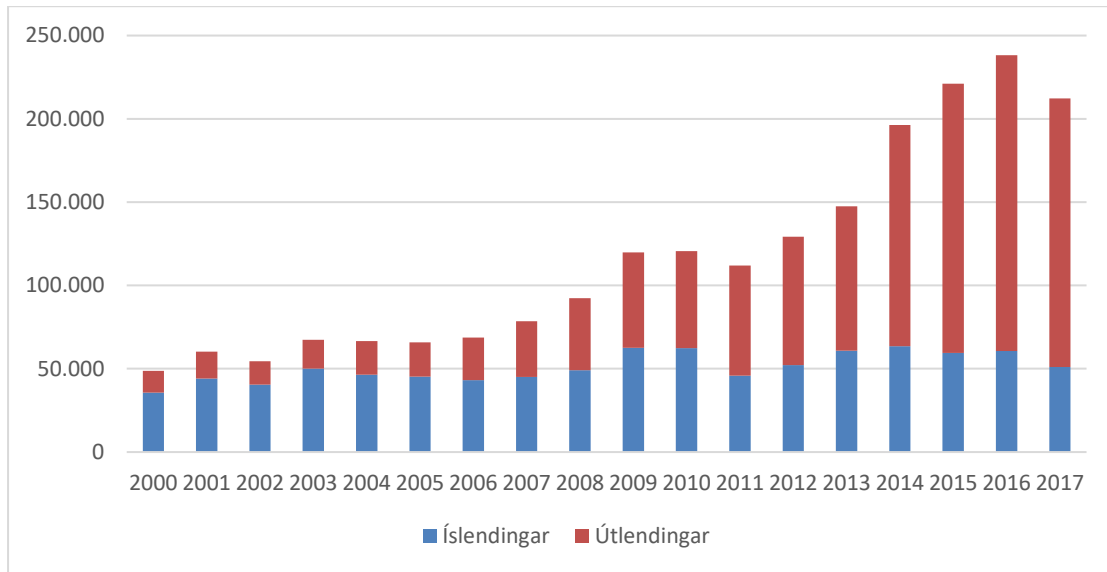
Komum ferðamanna til Vestfjarða fjölgaði tæplega fimmfalt frá aldamótum til 2016 en þeim fækkaði talsvert árið 2017 (Mynd 28). Erlendir ferðamenn eru orðnir mikill meirihluti gesta en hlutfallið milli Íslendinga og útlendinga hefur u.þ.b. snúist við frá aldamótum.



Mynd 28: Gestakomur Íslendinga og útlendinga til Vestfjarða 2000-2017 (Hagstofa Íslands, e.d.-g).

Þróun gistinátta var svipuð á þessu tímabili. Hlutdeild Vestfjarða í gistináttafjölda á landinu hefur verið að lækka í þeirri ferðamannabylgju sem gengið hefur yfir á undanförunum árum og var aðeins 2,5% árið 2017. Ef höfuðborgarsvæðið er tekið út fyrir sviga er hlutdeild Vestfjarða 4,6% samanborið við um 42% á Suðurlandi.

Vestfirðir eiga það sammerkt með landshlutum fjarri höfuðborgarsvæðinu að þar fækkar gistinóttum hlutfallslega, meðan þeim fjölgar á Suðurlandi, Suðurnesjum og Vesturlandi (Markaðsstofa Vestfjarða, 2018).



Mynd 29: Gistinætur Íslendinga og útlendinga á Vestfjörðum 2000-2017, allar tegundir gistaða (Hagstofa Íslands, e.d.-g).

Könnun, meðal erlendra ferðamanna, sumarið 2016, sýndi að 20% þeirra heimsóttu Vestfirði. Af þeim kom hærra hlutfall til landsins með Norrænu (60%) en með flugi (40%). Flestir komu frá Íslandi (26%), Þýskalandi (19%), Bandaríkjunum (13%), Frakklandi (8%) og Bretlandi (7%) (Maskína, e.d.).

Samkvæmt ferðapjónustugreiningu, sem gerð var 2016, er meirihluti þeirra sem heimsækja Vestfirði að koma í fyrsta skipti til Íslands eða Vestfjarða. Yfirgnæfandi ástæða fyrir heimsókn til Vestfjarða er náttúran (Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða, Ferðamálasamtök Vestfjarða & Markaðsstofa Vestfjarða, 2016).

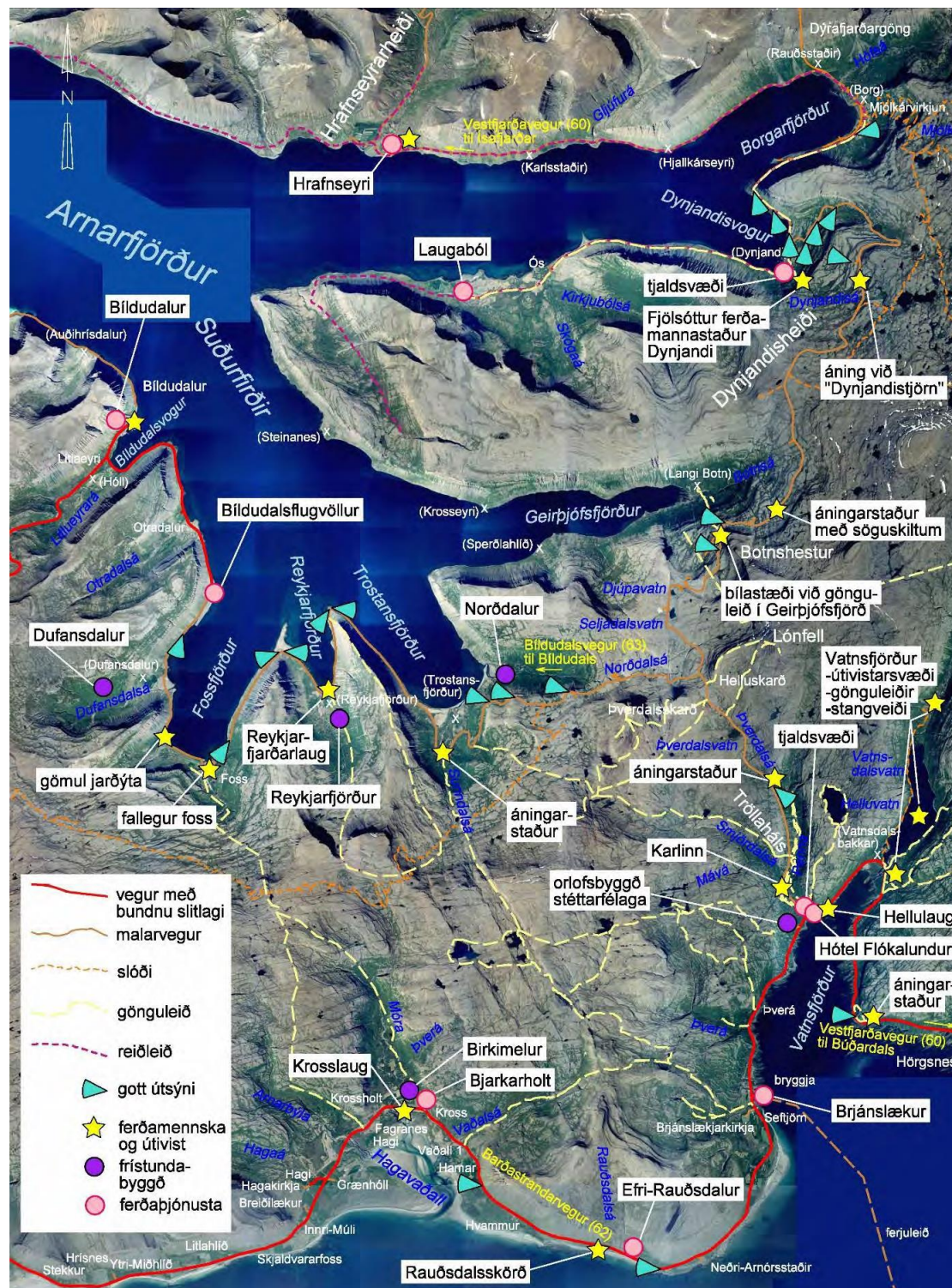
Mikil uppbygging hefur verið í aðstöðu fyrir ferðamenn, m.a. á sunnanverðum Vestfjörðum. Þar er um að ræða uppbyggingu hótela, gistaða, safna og ýmissar afþreyingar.

Hótel Flókalundur er sá gistaður fyrir ferðamenn sem er nálægastur fyrirhugaðri framkvæmd. Vestfjarðavegur liggur í raun um hlaðið á hótelinu. Hóтелиð er um þessar mundir aðeins rekið yfir sumartímann en áform eru um stækkun þess og að það breytist í

heilsárgistingu, m.a. vegna þess að við endurbætur Vestfjarðavegar og styttingu leiðarinnar, umfram Djúpveg, má búast við mikilli fjölgun ferðamanna og annarra sem eiga leið framhjá hótelinu. Í umsögn Pennu ehf., eiganda Hótels Flókalundar, við drög að matsáætlun Vegagerðarinnar um Vestfjarðarveg, frá í júlí 2017, kom fram andstaða við veglínur sem færa umferðina frá hótelinu þar sem slíkt muni hafa neikvæð áhrif á rekstur hótelsins.

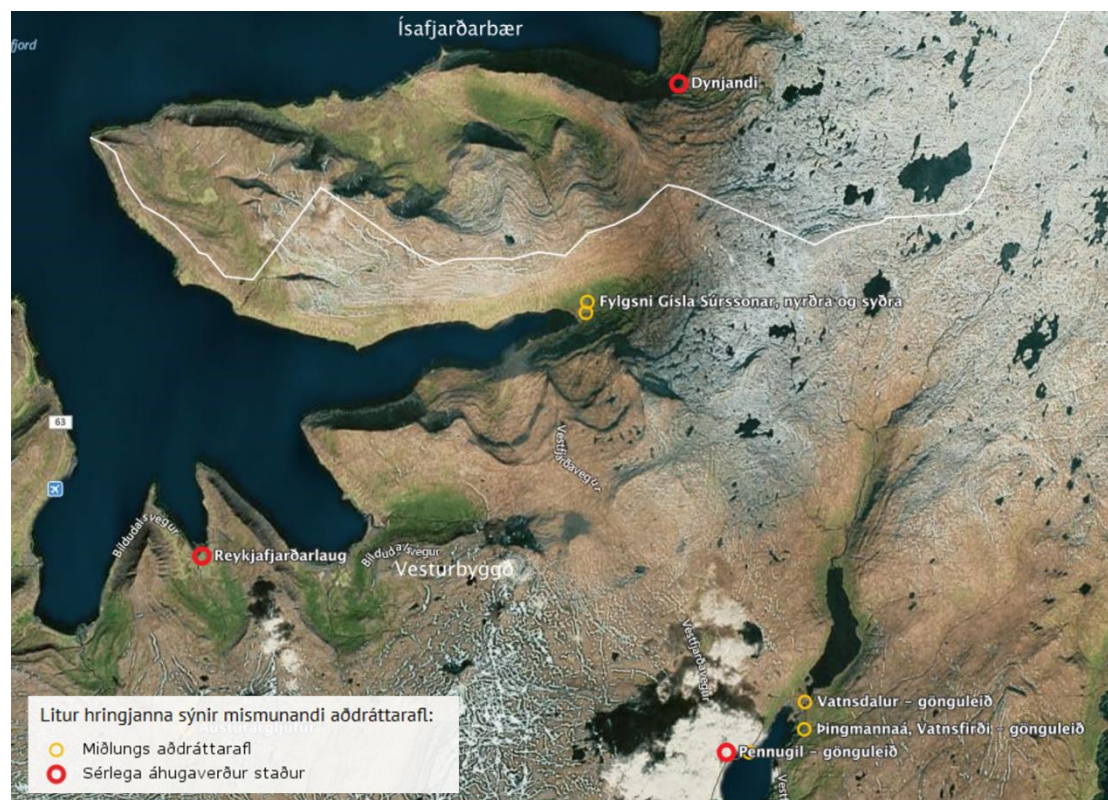
Stærsta hótelið á sunnanverðum Vestfjörðum er Fosshótel Vestfirðir á Patreksfirði, sem er 40 herbergja og hefur nýlega verið mikið endurnýjað (Markaðsstofa Vestfjarða, e.d.). Hótel West á Patreksfirði er 18 herbergja hótél sem var nýlega allt endurnýjað. Það hýsti áður höfuðstöðvar Kaupfélags Vestur-Barðstrendinga (Markaðsstofa Vestfjarða, e.d.). Fjöldi annarra smærri gistimöguleika eru á svæðinu, auk afþreyingar, eins og glögglega má sjá á vef Markaðsstofu Vestfjarða (Markaðsstofa Vestfjarða, e.d.).

Helstu staðir fyrir útivist og ferðaþjónustu meðfram veglínunum/valkostum voru kortlagðir í matsáætlun (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018) og eru þeir allmargir (Mynd 30). Útsýnisstaðir eru þar á meðal, s.s. við Dynjanda, þar sem þess má vænta að nýr vegur muni blasa við en þó misjafnlega mikið eftir valkostum.



Mynd 30: Útivist og ferðamennska á helsta áhrifasvæði framkvæmdarinnar (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018).

Ferðamálastofa heldur úti vefsíðu, þar sem sjá má áhugaverða staði. Á sunnanverðum Vestfjörðum eru nokkrir slíkir eins og sjá má af eftirfarandi korti, sem fengið var af vef Ferðamálastofu. Á helsta áhrifasvæði framkvæmdarinnar, falla fossinn Dynjandi, Reykjarfjarðarlag og Pennugil í flokk sérlega áhugaverðra staða.



Mynd 31. Áhugaverðir staðir á sunnanverðum Vestfjörðum (Ferðamálastofa, e.d.).

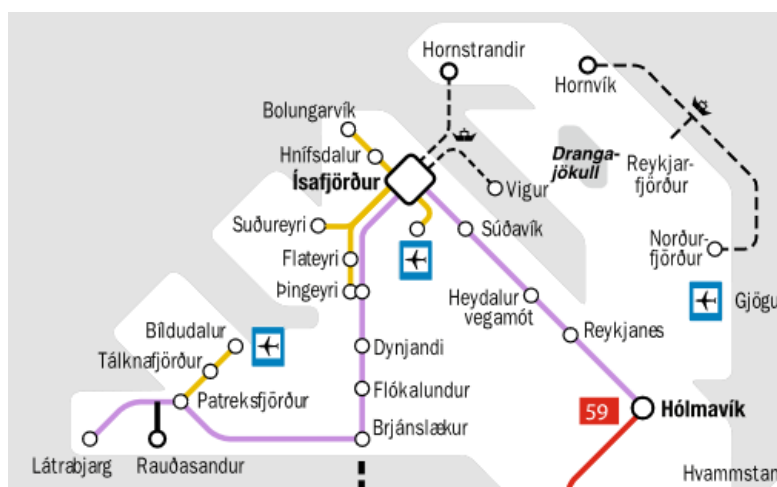
Nokkur svæði á sunnanverðum Vestfjörðum og á helsta áhrifasvæði þessarar framkvæmdar njóta verndar á einn eða annan hátt, jafnframt því hafa mikið aðdráttarafli fyrir ferðamenn og útivistarfólk. Vatnsfjörður fellur í flokk friðlanda og tilheyrir Vesturbyggð. Var Vatnsfjörður friðlýstur árið 1975 og tilgangur friðlýsingarinnar var að vernda náttúru landsins á þann hátt að fólki gefist kostur á að njóta hennar (Umhverfisstofnun, e.d.-a). Unnið er að friðlýsingu Látrabjargs. Breiðafjörður fellur í flokk svokallaðra „annarra friðaðra svæða“ og þar eru eyjar og fjörur verndaðar með lögum. Dynjandi nýtur friðunar í flokknum náttúruvætti og er jafnframt einn vinsælasti áningarstaður ferðamanna á áhrifasvæðinu (Umhverfisstofnun, e.d.-b). Aðgengi að Dynjanda hefur ekki verið gott utan sumartímans vegna slæmra samgangna.

Samkvæmt upplýsingum frá hafnarstjóra Ísafjarðarbæjar hefur komum skemmtiferðaskipa til Ísafjarðar fjölgað um 12-15 á ári síðustu 5-6 ár. Gert er ráð fyrir að fjölgi úr 106 skipakomum árið 2018 í um 130 árið 2019. Farþegafjöldi margra þessara skipa er á bilinu 2 til 4 þúsund. Fjölgun ferða að Dynjandafossi vegna þessara skipakoma hefur verið áberandi síðustu ár. Samkvæmt sömu upplýsingum má gera ráð fyrir að rútur sem fara með farþega skemmtiferðaskipa að Dynjanda geti verið 15-20 á dag „á stórum skipadögum“ (Helga Aðalgeirsdóttir, 2018c). Nokkuð er einnig um að farþegum skemmtiferðaskipa hafi verið hleypt í land í Dynjandisvogi en engar tölur eru til um fjölda þessara ferðamanna (Markaðsstofa Vestfjarða, 2018).



Mynd 32: Dynjandi, einn vinsælasti ferðamannastaður á framkvæmdasvæðinu (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018).

Almenningssamgöngur eru stundaðar af Westfjord Adventures sem er með áætlunarferðir milli Ísafjarðar og Patreksfjarðar yfir sumarið (Markaðsstofa Vestfjarða, 2018). Þá eru áætlunarferðir milli Patreksfjarðar, Bíldudals og Tálknafjarðar. Farnar eru þrjár ferðir á virkum dögum, tvær á daginn og ein á kvöldin. Flugrúta ekur til og frá Bíldudalsflugvelli í tengslum við áætlunarflug úr byggðarkjörnunum þremur (Vesturbyggð, e.d.).



Mynd 33. Almenningssamgöngur á Vestfjörðum (Hugarflug ehf. og Ingi Gunnar Jóhannsson, 2018).

Gefin hefur verið út Áfangastaðaáætlun Vestfjarða þar sem fjallað er um stöðu svæðisins, hvað ferðaþjónusta varðar og framtíðarstefnumótun. Þar kemur fram að nokkrar áskoranir blasa við svo sem stutt ferðamannatímabil. Þá eru samgöngur erfiðar og ekki næg þjónusta og afþreying í boði á veturna. Vestfirðir líða fyrir það, ásamt fleiri landshlutum, að dreifing ferðamanna um landið er ekki mikil (Markaðsstofa Vestfjarða, 2018).

Vestfirðir eru utan hringvegarins sem veldur verra aðgengi. Áfangastaðaáætlunin leggur áherslu á að samgöngur séu helsti Akkilesarhæll Vestfjarða í ferðaþjónustu. Þótt kyrrð og fámenni séu söluvænleg atriði fyrir ákveðna markhópa ferðamanna þá sé forsenda

ferðalagsins þó að komast á áfangastaði og milli þeirra. Samgöngur eru því lykilatriði í uppbyggingu ferðaþjónustu. Því til viðbótar kemur fram að einstakar framkvæmdir eða skortur/tafir á þeim, hafi verið einkar erfiðar fyrir ferðaþjónustuna og samfélagið. Þar eru sérstaklega tilgreindar tafir á endurnýjun Vestfjarðavegar um Gufudalssveit⁷, vetrarlokun vegarins norður í Árneshrepp um Veiðileysuháls, vegna legu og ástands hans, auk reglna um snjómokstur. Þá er tilgreind hin langa bið eftir vegi um Dynjandisheiði sem á ekki að hefja vinnu við fyrr en Dýrafjarðargöng verða tilbúin, samkvæmt framlagðri samgönguáætlun (Alþingi, nr. 149. löggjafarþing 2018–2019. Þingskjal 173 — 172. mál. Stjórnartillaga.).

Í SVÓT-greiningu sem gerð var í tengslum við Áfangastaðaáætlun Vestfjarða kom fram að meðal helstu veikleika ferðaþjónustunnar eru samgöngur „í allri sinni heildarmynd,“ eins og það er orðað þar, auk fjarlægðar frá hringveginum. Samgöngur og lítil og hæg uppbygging þeirra voru jafnframt nefnd sem ein helsta ógnun við ferðaþjónustuna.

Áskoranir eru taldar felast í bættu aðgengi að ferðamannastöðum vegna samgöngubóta. Átroðningur, sem er vegna takmarkaðra innviða á ferðamannastöðunum sjálfum, geti aukist vegna bættis aðgengis. Nokkrir áfangastaðir eru komnir að þolmörkum hvað varðar álag á náttúruna og það er áskorun að snúa þeirri þróun við og koma í veg fyrir að hún verði víðar. Látrabjarg er meðal staða sem áhyggjur beinast að nú þegar. Þá þarf að huga vel að málum við Dynjanda sem verður í alfararleið allt árið með opnun Dýrafjarðarganga (Markaðsstofa Vestfjarða, 2018) og það sama gildir væntanlega um áhrif nýs vegar um Dynjandisheiði á aðgengi að fossinum þótt það sé ekki nefnt sérstaklega í áætluninni.

Í aðgerðaáætlun með áfangastaðaáætluninni er efst á blaði að byggja upp öruggar samgöngur sem henta ferðaþjónustu og flutningum. Áherslan er á að ljúka „hringvegi 2 um Vestfirði.“⁸ Sú hringtenging verði til með Dýrafjarðargöngum og nýjum vegi yfir Dynjandisheiði. Efla þurfi í tengslum við þetta heilsársferðaþjónustu á Vestfjörðum með stefnumótun, vöruþróun og kynningu (Markaðsstofa Vestfjarða, 2018).

Þar sem ferðaþjónusta eða afþreying er stunduð í grennd við veginn getur mismunandi lega hans haft áhrif á þessa þætti. Dæmi eru um að breyttar veglínur hafi skapað bættar aðstæður fyrir ferðaþjónustu og útivist. Þannig skapaði þverun Reykjafjarðar í Djúpi bættar aðstæður fyrir siglingaþróttir, aðallega kajakróður, þar sem fyllingin skapar skjól að innanverðu. Það er hentugt fyrir byrjendur en straumar í brúaropi geta skapað ákjósanlegar aðstæður til þjálfunar

⁷ Afleiðingar kærumála vegna veglínu um Teigsskóg sem Vegagerðin telur ákjósanlegasta kostinn.

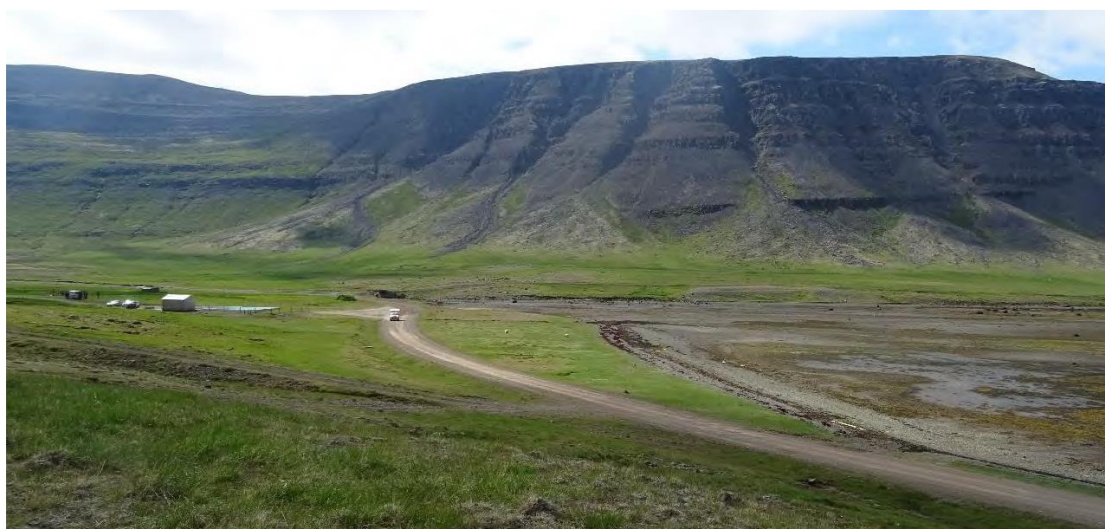
⁸ Viðmælendur hjá Vestfjarðastofu sögðu að frá þeirra bæjardyrum séð væri rétt að vegurinn fengi veganúmerið 2.

fyrir lengra komna. Talið er að bætta aðstæður að þessu leyti hafi örvað ferðamennsku í Reykjanesi (Helga Aðalgeirsdóttir, 2018b).



Mynd 34: Vestfjarðavegur liggur nærri Hótel Flókalundi og skapar hættulegar aðstæður (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018).

Við Hótel Flókalund er talsverð umferð ferðamanna. Liggur núverandi vegur afar nærri hótelinu og skapar það hættu (Mynd 34). Á þessum stað er merktur 50 km leiðbeinandi hraði (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018). Valkostur sem felst í veglínu A1 og A3 er á sama stað, veglína A2 er heldur fjær en grunnveglinan sem þverar Vatnsfjörð. Penna ehf. sem er eigandi og rekstraraðili hótelsins er með áætlun um að stækka hótelið m.a. vegna fyrirsjáanlegrar fjölgunar ferðamanna og almennt aukinnar umferðar um Vestfjarðaveg þegar vegabótum lýkur og stefnir á heilsársopnun.



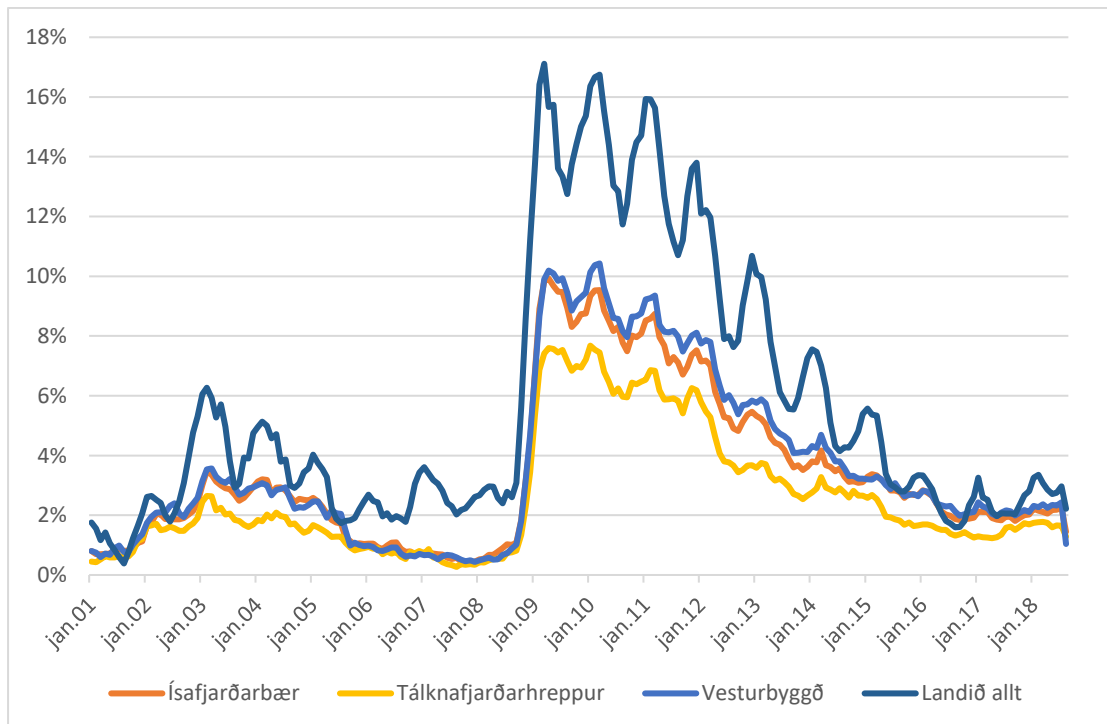
Mynd 35: Sundlaug fyrir botni Reykjarfjarðar við Bíldudalsveg (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2018).

Annar staður, þar sem ferðapjónusta og útvist eru stunduð við veginn, er sundlaugin í Reykjarfirði en veglína Bíldudalsvegur liggur rétt framhjá lauginni eða í aðeins 34-40 m fjarlægð (Mynd 35). Ofan laugarinnar er náttúruleg, þaðan sem vatni í sundlaugina er veitt.

Megin valkostur Bíldudalsvegur, þ.e. veglína X liggur fjær lauginni en núverandi vegur, þ.e. um fjöruna sem er hægra megin á myndinni, um 120 m fjær lauginni. Annar valkostur, veglína Y, liggur hins vegar nánast á sama stað og núverandi vegur, rétt við sundlaugina.

4.6.7. Atvinnuleysi

Atvinnuleysi á Vestfjörðum hefur verið minna en á landinu öllu, þrátt fyrir að sveiflurnar séu í stórum dráttum svipaðar og á landsvísu. Atvinnuleysi á Vestfjörðum var mun minna en á landinu að meðaltali á árunum eftir hrun. Ekki er að sjá að árstíðasveiflur í atvinnuleysi séu mjög miklar í þeim sveitarfélögum sem hér eru sýnd, þ.e. Vesturbyggð, Tálknafjarðarhreppi og Ísafjarðarbæ (Mynd 36). Til að einfalda myndina var valið að sýna aðeins þessi þrjú sveitarfélög en þróun atvinnuleysis í öðrum sveitarfélögum á Vestfjörðum var keimlík á þessu tímabili. Hinsvegar ber að hafa í huga að brottflutningur frá Vestfjörðum hefur verið mikill gegnum tíðina og fólki á vinnumarkaði hefur verið að fækka. Þetta getur haft þau áhrif að skráð atvinnuleysi verður minna en ella, fólk flytur oft burt til að leita eftir tækifærum í stað þess að sitja heima atvinnulaust (Pissarides og Wadsworth, 1989). Þar að auki segir atvinnuleysishlutfallið ekki til um það hvort störf skorti á tilteknum sviðum, s.s. sérfræðistörf.



Mynd 36: Mánaðarlegt atvinnuleysi í sveitarfélögum á norðan- og sunnanverðum Vestfjörðum (Vinnuálagstofnun, e.d.).

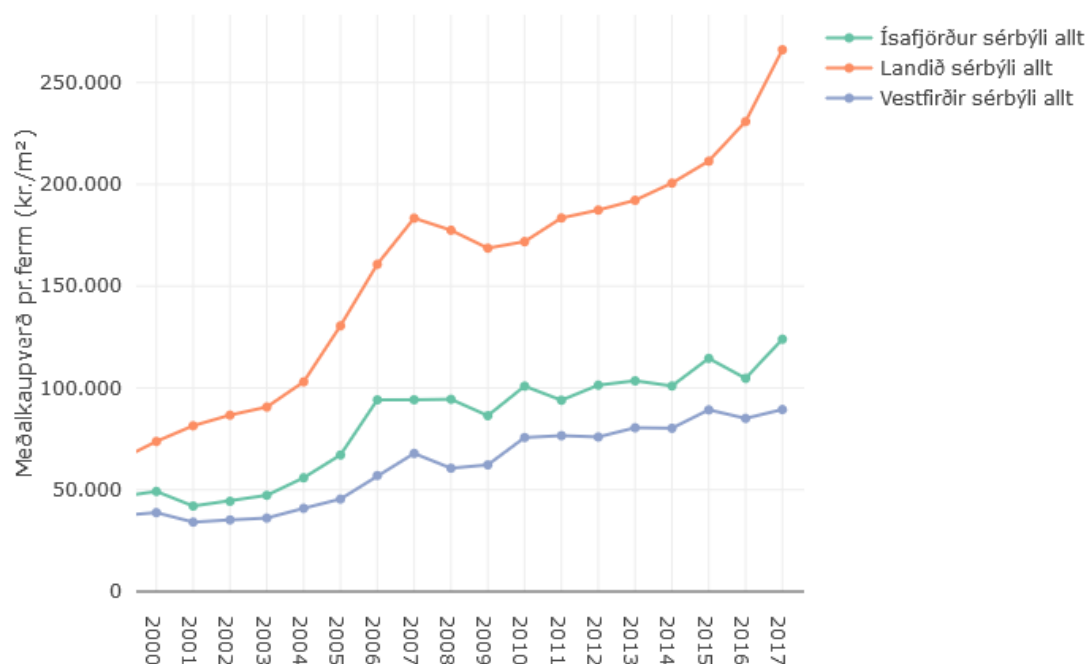
Skortur á slíkum störfum er meðal þeirra þátta sem geta hamlað því að ungt og menntað fólk setjist að í byggðarlögum á borð við Vestfirði. Fólk sem uppfyllir menntunar- og hæfiskröfur flytur hins vegar oft inn á þessi svæði þegar slík störf bjóðast og aðrar aðstæður eru hagfelldar s.s. þjónusta einkaaðila og hins opinbera (Árni Ragnarsson, 2017). Þannig getur samspil búferlaflutninga, þróunar vinnumarkaðar og annarra aðstæðna í samfélaginu reynst nokkuð flókið.

5. INNVIÐIR

Hvað innviði varðar þá var í þessari greinargerð ákveðið að beina sjónum að fasteignum en það var í samræmi við verksamning og áherslur verkkaupa.

5.1. Fasteignir

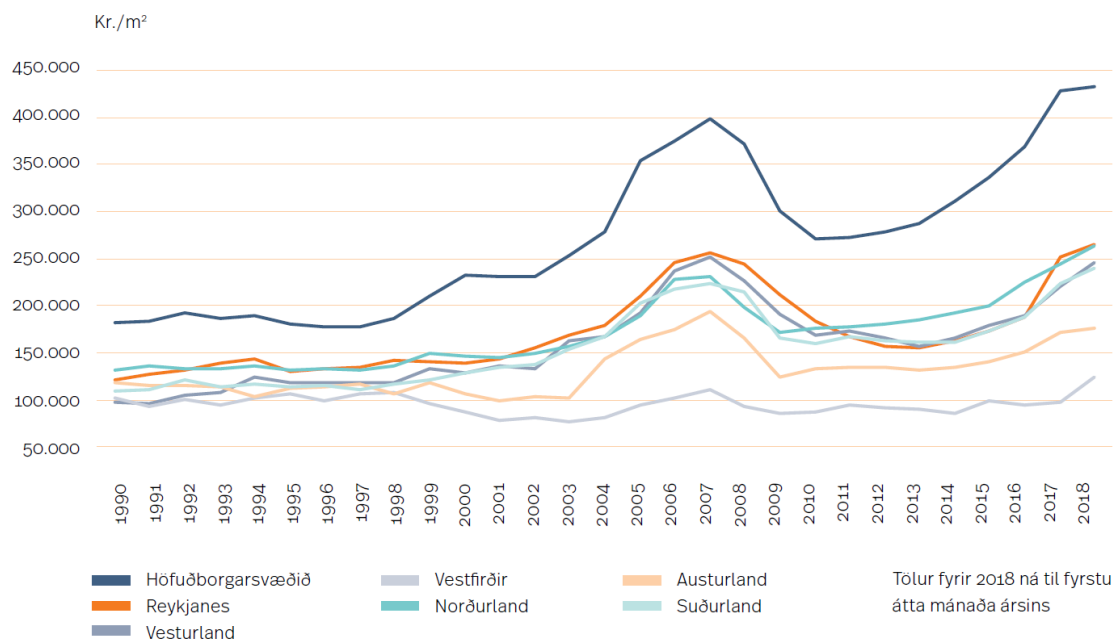
Breytingar í atvinnulífinu og samspil þeirra við bættar veltengingar geta valdið breytingum á fasteignamarkaði. Fasteignaverð á Vestfjörðum hefur verið mun lægra en á landinu að meðaltali, eins og sjá má á myndinni að neðan.



Mynd 37: Meðalkaupverð sérbylis á landinu, Vestfjörðum og Ísafirði 2000-2017 (Þjóðskrá Íslands, e.d.-a).

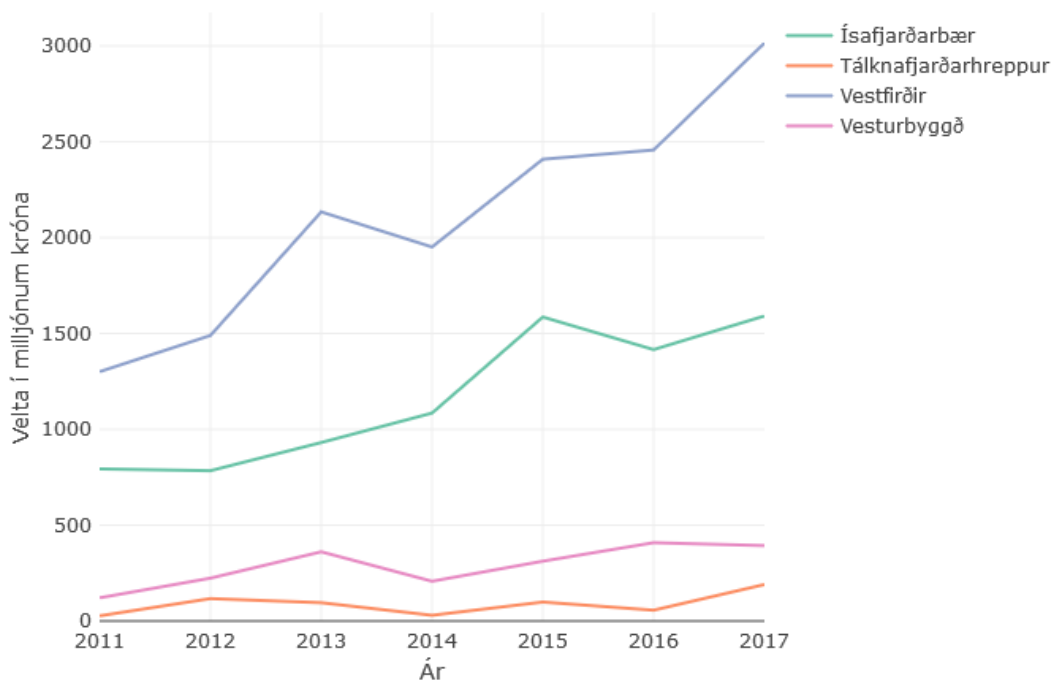
Árið 2017 var meðalverð sérbylis á Vestfjörðum aðeins 33,6% af meðalverði á landinu öllu og á Ísafirði var hlutfallið 46,5%. Ekki eru gefnar upp sambærilegar upplýsingar hjá Þjóðskrá fyrir fámennari staði en búast má við að verð þar sé almennt lægra en á Ísafirði.

Vestfirðir skera sig frá öðrum landshlutum hvað varðar þróun íbúðaverðs á föstu verðlagi. Meðalfermetraverð í fasteignaviðskiptum á Vestfjörðum árið 2017 var nánast það sama á föstu verðlagi og það var árið 1990 (mynd 38). Á árinu 2018 var fasteignaverð þó að hækka mikið á Vestfjörðum og hlutfallslega meira en í öðrum landshlutum (Íbúðalánasjóður og Velferðarráðuneytið, e.d.).



Mynd 38: Fermetraverð húsnæðis eftir landshlutum á föstu verðlagi 2018 (Íbúðalánasjóður og Velferðarráðuneytið, e.d.).

Velta á fasteignamarkaði hefur verið að aukast í sveitarfélögum á Vestfjörðum og eins og næsta mynd sýnir þá á um það bil helmingur veltunnar sér stað á Ísafirði. Þegar Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur eru einnig skoðaðir má sjá að velta þar er einnig að aukast, sérstaklega er aukning veltu áberandi í Vesturbyggð.



Mynd 39: Árleg fasteignavelta í Ísafjarðarbæ, Tálknafjarðarhreppi og Vesturbyggð 2011-2017 (Þjóðskrá Íslands, e.d.-b).

Um talsvert langan tíma hefur verið svokallaður markaðsbrestur á fasteignamarkaði Vestfjarða. Þannig hefur markaðsverð íbúðarhúsnæðis á Vestfjörðum undanfarin ár verið á bilinu 20%-35% af áætluðum byggingarkostnaði (Nefnd um samfélags og atvinnuþróun á Vestfjörðum, 2016). Í skýrslu um sóknaráætlun Vestfjarða 2015-2019 var talið að húsnæðisverð stafi a.m.k. að hluta til af því að kaupgeta meirihluta einstaklinga og fjölskyldna á svæðinu sé ekki mikil, þar sem töluvert sé af lágláunastörfum á svæðinu. Annað misræmi í markaðinum er sú staðreynd að flestir sækjast eftir búsetu í þéttbýli á meðan framboð á húsnæði er mest í dreifbýli. Í þéttbýli eru allar íbúðir í notkun sem eignaríbúðir eða til útleigu. Sífellt er meira um að húsnæði, bæði í dreifbýli og þéttbýli, sé nýtt sem frístundahús eða til útleigu fyrir ferðamenn. Nýbyggingar hafa verið í algjöru lágmarki á Vestfjörðum en á árabílinu 2010-2014 voru byggðar um 50 íbúðir, eða að meðaltali um 10 á ári.

Ein birtingarmynd markaðsbrestsins er það sem kallað var „eignaótti“ í skýrslu um samfélags- og atvinnuþróun á Vestfjörðum. Þetta birtist í því að nýbyggingar eru í lágmarki og tregða við kaup eða sölu eigna, nema þá helst í tengslum við frístundanotkun, eða í tengslum við ferðaþjónustu (Nefnd um samfélags og atvinnuþróun á Vestfjörðum, 2016). Stærstu sveitarfélögin skulda fé vegna félagslega húsnæðiskerfisins sem lagt var niður og halda sig því hlés. Þetta er staða sem þekkt er víðar af jaðarsvæðum landsbyggðarinnar.

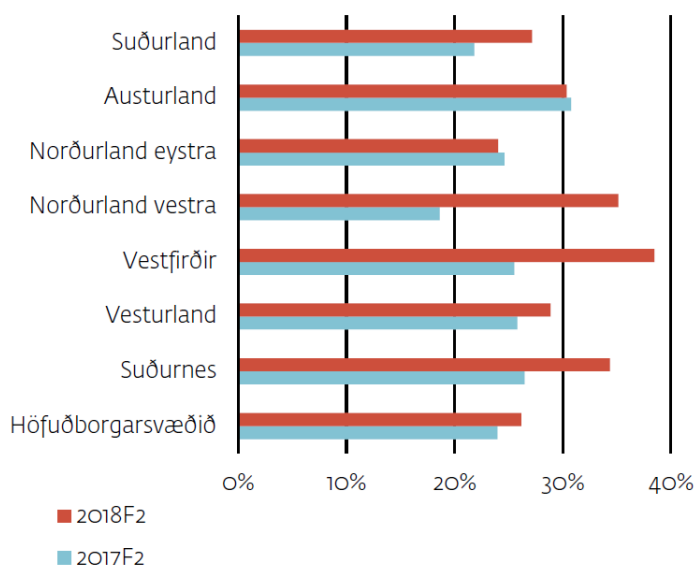


Mynd 40: Árlegur fjöldi kaupsamninga í Ísafjarðarbæ, Tálknafjarðarhreppi og Vesturbyggð 2011-2017 (Þjóðskrá Íslands, e.d.-b).

Þróun hvað varðar fjölda kaupsamninga á Vestfjörðum, í Vesturbyggð og á Tálknafirði hefur í stórum dráttum verið með svipuðum hætti og hvað varðar árlega veltu. Athyglisvert er þó að árið 2015 jókst veltan talsvert mikið í Ísafjarðarbæ og í landshlutanum öllum, á meðan kaupsamningum fækkaði, sem bendir til hlutfallslegrar verðhækkunar það ár eða að verðmætar fasteignir hafi skipt um hendur.

Nýbyggingar eru fremur fátíðar á Vestfjörðum og á svæðið það sammerkt með öðrum fámennum landshlutum. Nýleg skýrsla Íbúðarlánasjóðs og velferðarráðuneytisins bregður ljósi á þetta. Á fyrri hluta ársins 2018 var um 68% af heildarfjölgun íbúða á landinu á höfuðborgarsvæðinu. Einnig var talsverð uppbygging á Norðurlandi eystra, Suðurlandi, Vesturlandi og Reykjanesi. Hins vegar bættust aðeins við 11 íbúðir, samanlagt, á Vestfjörðum, Norðurlandi vestra og Austurlandi á fyrri helmingi ársins 2018. Þetta var innan við 1% af heildarfjölgun íbúða á landsvísi en þarna búa samtals um 7% landsmanna (Íbúðalánasjóður og Velferðarráðuneytið, e.d.).

Athyglisvert er að þeir sem eru að kaupa sér íbúð eru hlutfallslega fleiri á Vestfjörðum en annarsstaðar á landinu. Mynd 41 sýnir að á 2. ársfjórðungi 2018 voru hátt í 40% íbúðarkaupenda á Vestfjörðum að kaupa í fyrsta sinn, á meðan þetta hlutfall var í kringum fjórðungur á höfuðborgarsvæðinu og Norðurlandi eystra þar sem það var lægst (Íbúðalánasjóður, 2018).



Mynd 41: Hlutfall allra íbúðarkaupenda sem eru kaupa íbúð í fyrsta sinn á 2. ársfjórðungi 2017 og 2018 eftir landshlutum (Íbúðalánasjóður, 2018).

6. ANDINN Í SAMFÉLAGINU

Framkvæmdir í vegagerð, sérstaklega stór verkefni á borð við veg um Dyjandisheiði sem breyta miklu fyrir líf íbúa viðkomandi svæða, eiga margt sameiginlegt með öðrum stórum innviðaframkvæmdum. Þessar framkvæmdir geta haft áhrif á andann í samfélaginu á margan hátt og því meiri, eftir því sem nánd íbúanna við framkvæmdina er meiri. Sum áhrif koma fram áður en af framkvæmdum verður, svo sem væntingar íbúa um tiltekna breytingar. Þá getur skapast óvissa og erfiðar deilur milli þeirra sem eru fylgjandi og andvígir framkvæmdum og það minnkað samstöðuna í samfélaginu. Í tilviki Dyjandisheiðar virðist þó varla um slíkt að ræða. Engar erfiðar deilur hafa skapast um legu vegarins en um slík áhrif er meðal annars fjallað nokkuð ítarlega í þriðja áfanga Rammaáætlunar um vernd og orkunýtingu landsvæða (Stefán Gíslason, 2016). Ef hætt er við áformaðar framkvæmdir, eða þær tefjast, geta vonbrigði orðið í hlutfalli við væntingarnar. Þegar framkvæmdir hefjast skapast oft bjartsýni. Þetta endurspeglast til dæmis í aukinni framkvæmdagleði, sem smitast víða um samfélagið og veldur auknum áhrifum. Dæmi um þetta sást meðal annars á Austurlandi á framkvæmdatíma Kárahnjúkavirkjunar og Alcoa Fjarðaáls (Hjalti Jóhannesson, Enok Jóhannsson, o.fl., 2010).

Uppbygging í laxeldi á sunnanverðum Vestfjörðum á undanförunum árum hefur orðið lyftistöng fyrir samfélagið og eru jákvæð áhrif hennar á andann í samfélaginu sjáanleg. Á íbúafundi á Ísafirði 2017 var greint frá þessu. Guðrún Anna Finnbogadóttir, framleiðslu- og gæðastjóri sjávarútvegsfyrirtækisins Odda sagði þetta um breytingarnar á sunnanverðum Vestfjörðum:

Að búa í sveitarfélagi þar sem atvinnulífið er að vakna úr dvala er eins og að búa í vorinu. Hvert húsið á fætur öðru springur út, fullt af fólki sem kemur og vill fegra þau og bæta. Ný fyrirtæki spretta upp og gömlu fyrirtækin standa sterk eins og gamalt tré og eflast og auka kraft samfélagsins („Íbúafundur á Ísafirði í beinni,“ 2017).

Andinn í samfélaginu á Vestfjörðum einkennist af nokkurri bjartsýni og væntingum tengdum fiskeldi, ferðaþjónustu og fleiri vaxtarsprotum atvinnulífsins.

Vonbrigði með hæga uppbyggingu innviða er greinileg og kom fram í viðtölum að umræða um samgöngur sé orðin mjög þung. Samskipti voru jafnvel meiri milli fólks á sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum fyrir 20-25 árum en þau eru nú. Núna reiðum við okkur meira á vegasamgöngur en áður fyrr var flug milli einstakra staða innan landshlutans. Strandsiglingar eru nú takmarkaðar og ekkert flug milli svæðanna. Þessar slæmu aðstæður í dag eru að mati viðmælenda til þess fallnar að sundra landshlutanum. Þrátt fyrir þetta samgöngu- og samskiptaleysi sé búið að sameina ýmsa opinbera starfsemi ríkisins í stofnanir sem eiga að

þjóna öllum landshlutanum. Aðstæður eru að mati viðmælenda alls ekki til staðar til að gera það án þess að samgöngur séu áður komnar í gott lag.

Í Áfangastaðaáætlun Vestfjarða var komið inn á togstreitu milli heimamanna á Vestfjörðum og íbúa annarsstaðar, einkum á höfuðborgarsvæðinu, sem vilja vernda náttúru landshlutans. Í áætluninni var gerð SVÓT greining og þar kom meðal annars fram að meðal ógnana sem landshlutinn stendur frammi fyrir sé hugarfar suðvesturhornins, þjónustuaðila og íbúa (Markaðsstofa Vestfjarða, 2018).

Áhersla Vestfirðinga á samgöngur og hversu ofarlega þær er í hugum þeirra kemur mjög víða fram. Þannig var í könnun Byggðastofnunar á þjónustusókn Vestfirðinga spurt um *annað* sem íbúar vildu koma á framfæri. Ekki hafði verið spurt sérstaklega um samgöngur í könnuninni. Samgöngur voru þó greinilega mörgum svarendum efst í huga því eftirfarandi orðský myndaðist úr svörum (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018).



Mynd 42: Orðský myndað úr svörum við opinni spurningu í þjónustukönnun um annað sem Vestfirðingar vildu koma á framfæri (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018).

7. HELSTU SAMFÉLAGSÁHRIF OG MÓTVÆGISAÐGERÐIR

Hér verður fjallað um helstu áhrif sem líkleg eru á helstu þætti sem hafa verið til skoðunar í þessari skýrslu, þ.e. íbúabróun, atvinnulíf og tekjur, fasteignir, ferðaþjónusta og andann í samfélaginu. Einnig verða eftir atvikum nefndar mögulegar mótvægisáðgerðir. Hafa ber í huga samspil nýrrar Dyjandisheiðar og Dýrafjarðarganga sem saman opna nýja leið milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða og aðleiðis að suðvestanverðu landinu.

7.1. Líkleg áhrif á samfélag og byggð

Uppbygging vegarins um Dyjandisheiði mun samkvæmt fyrirbyggjandi tillögu að matsáætlun stytta leiðina milli sunnanverðra og norðanverðra Vestfjarða um 1 til 7 km,⁹ auk þess að vegurinn verður hannaður og byggður eftir nútímastöðlum og greiðfær samkvæmt því. Nauðsynlegt er að skoða framkvæmdina og áhrif hennar í samhengi við Dýrafjarðargöng, sem verða tilbúin á undan Dyjandisheiði en með gerð ganganna styttist Vestfjarðavegur um 27 km. Að báðum þessum framkvæmdum loknum verða rúmlega 140 km á milli Patreksfjarðar og Ísafjarðar um Vestfjarðaveg, sem er hlutfallslega mikil stytting á sumarleiðinni. Fyrir vetrarumferð er hins vegar óhætt að tala um byltingu því nú þarf að aka Djúpveg milli staðanna, þegar Hrafnseyrar- og Dyjandisheiðar eru lokaðar, eða alls 444 km. Styttingin á milli Patreksfjarðar og Ísafjarðar með Dýrafjarðargöngum og Dyjandisheiði verður því um 300 km. Milli Bíldudals og Ísafjarðar verða tæplega 120 km og verður vetrarstyttingin milli staðanna gríðarleg eða rúmlega 350 km. Vegalengdin milli Bíldudals og Reykjavíkur um Dyjandisheiði er 44 km styttri en leiðin um Hálfán og Kleifaheiði og nýr Bíldudalsvegur og vegur um Dyjandisheiði verður mikil breyting s.s. fyrir flutning afurða og aðfanga fyrir fiskeldi þar. Þá verða 413-419 km milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg nr. 60, eftir því hvaða veglína verður valin. Því til viðbótar verður frekari stytting og mun betri vegur þegar endurbyggingu Vestfjarðavegar um Gufudalssveit verður lokið. Mikil óvissa hefur lengi verið um þann veg og deilur um veglínur en stytting gæti numið 17-22 km eftir því hvaða leið verður valin¹⁰. Eftir allar þessar framkvæmdir getur vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur, um Vestfjarðaveg nr. 60, farið niður í 391-402 km, eftir því hvaða leiðir verða valdar. Þetta yrði því á bilinu 53-64 km stytting miðað við Djúpveg nr. 61 sem er mest notaður í dag en sú leið er 455 km.

⁹ Umfram 27 km styttingu vegna Dýrafjarðarganga.

¹⁰ Þ-H leið 22 km stytting, D2-leið 20 km stytting og R-leið 17 km stytting.

Í kjölfarið á ofangreindum framkvæmdum, sem allar bæta og stytta Vestfjarðaveg nr. 60, má ætla að umferð milli Vestfjarða og vestanverðs landsins færist að verulegu leyti yfir á Vestfjarðaveg. Umferð milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða mun einnig aukast mikið, enda er lokað milli svæðanna á veturna og samskipti lítil þá mánuði.

Þjónustusvæði út frá Ísafirði stækkar og verður aðgengilegt fyrir íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum allan ársins hring. Búast má við að minni þjónusta og verslun verði sótt til höfuðborgarsvæðisins frá sunnanverðum Vestfjörðum af þessum sökum. Það að uppland Ísafjarðar stækkar og verður fjölmennara vegna þessa, getur rennt frekari stoðum undir rekstur verslunar og þjónustu þar. Á sama hátt kann þjónusta og verslun sem er á sunnanverðum Vestfjörðum að eiga í harðari samkeppni innan fjórðungsins en áður. Þrátt fyrir að búið sé að skipuleggja ýmsa opinbera þjónustu innan Vestfjarða sem eina heild, s.s. heilbrigðisþjónustu, löggæslu og sýslumannsembætti, eru þjónustueiningarnar misstórar og þjónustuframboð mismikið. Þannig má sjá fyrir sér hagræði og bætt aðgengi, ekki síst í tilviki heilbrigðisþjónustunnar, þar sem Sjúkrahúsið á Ísafirði verður aðgengilegra fyrir íbúa sunnanverðra Vestfjarða.

Möguleikar skapast að einhverju leyti á flæði vinnuafis milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða. Þannig þarf atvinnulífið á sunnanverðum Vestfjörðum reglulega að nýta iðnaðarmenn frá Ísafjarðarsvæðinu og mun verða mun auðveldara að nýta sér þjónustu þessara iðnaðarmanna og ýmissar sérhæfðrar starfsemi fyrir þessa tvo fjölmennustu hluta Vestfjarða. Atvinnusókn milli svæða verður því að einhverju leyti möguleg og nauðsynleg þrátt fyrir að vegalengdir milli svæðanna verði of miklar fyrir daglega atvinnusókn.

Vestfirðir verða í auknum mæli eitt menningarsvæði. Unnt verður að komast milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða til að sækja sér menningu, til að halda fjölskyldutengslum og fleira í þeim dúr. Möguleikar skapast á eflingu íþróttar- og menningarstarfsemi, þar sem íbúar af stærra svæði eiga möguleika á að sinna slíkri starfsemi og sækja viðburði. Að mati þeirra sem hafa starfsmenn í vinnu sem eru ættaðir utan svæðisins og vanir meiri hreyfanleika en nú er í boði á Vestfjörðum skiptir þetta miklu máli fyrir lífsskilyrði á svæðinu.

Starfsemi almannavarna verður auðveldari en áður og öryggi getur batnað. Þannig verður fremur unnt að fara á milli svæða með björgunarfólk og aðra viðbragðsaðila á vetrum, t.d. ef snjóflóð falla eða annað á sér stað, þar sem til kasta almannavarnakerfisins kemur.

Eðli ferðaþjónustu á Vestfjörðum mun breytast. Svæðið verður í fyrsta lagi mun aðgengilegra með því að nútímalegir vegir gera öllum tegundum ferðamanna, farartækja og ferðavagna kleyft að fara um svæðið. Í öðru lagi verður til ný hringtenging um Vestfirði, það sem kallað er

hringvegur 2 í áfangastaðaáætlun fyrir Vestfirði, leið sem verður hægt að komast um allt árið. Þá verða ferðamannastaðir fjölsóttari og þar sem um náttúruleg fyrirbæri er að ræða eykst álag á þá staði. Dæmi um staði þar sem svo háttar til eru svæðið við Dynjanda og Látrabjarg.

Ferðamannastaðir og áningarstaðir á borð við Hótel Flókalund munu færast í alfaraleið milli Vestfjarða og megin vegakerfis landsins. Þetta mun kalla eftir aukinni þjónustu og umsvifum rekstraraðila. Þannig má sjá fyrir sér að Hótel Flókalundur (eða annar þjónustustaður á svipuðum slóðum) breytist í heilsársþjónustu við ferðamenn og aðra vegfarendur sem eiga leið um allt árið. Slík heilsársþjónusta felur einnig í sér að öryggi vegfarenda eykst.

Við það að heilsársferðamennska mun aukast má búast við að heilsársstörfum í greininni muni fjölga. Nýting innviða ferðaþjónustunnar, s.s. gististaða, mun batna við að landshlutinn verður aðgengilegri allan ársins hring.

Stytting leiðarinnar frá Ísafirði til sunnanverðra Vestfjarða mun skapa tækifæri og breyta ferðamennsku. Þannig mun stytting leiðarinnar frá Ísafirði til Dynjanda m.a. bæta nýtingu bíla og mannskapar þannig að mögulegt er talið að fara fleiri en eina skoðunarferð til Dynjanda á dag með farþega skemmtiferðaskipa sem koma til Ísafjarðar og þannig anna fólksflutningum með færri rútum en nú er.

Þverun Vatnsfjarðar við Flókalund skv. veglínu F og færsla vegarins frá hótelinu með veglínu A2 er álitaefni sem eigendur hótelsins hafa lýst áhyggjum af í umsögn við drög að matáætlun. Telja þeir að þetta geti haft neikvæð áhrif á reksturinn. Hins vegar virðist sem færsla vegarins, sérstaklega samkvæmt veglínu F geti einnig veitt tækifæri fyrir útivist og ferðaþjónustu á svæðinu. Nánar verður fjallað um möguleg mismunandi áhrif leiða á samfélag og ferðaþjónustu í kafla 7.2.

Aukin tækifæri skapast til að halda úti almenningssamgöngum milli svæða á Vestfjörðum og um sunnanverða Vestfirði, áfram til megin vegakerfis landsins. Að sjálfsögðu er þó hér einkum átt við höfuðborgarsvæðið.

Þingeyrarflugvöllur verður aðgengilegur bæði frá sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum. Má velta fyrir sér hvort betri aðstæður skapist þar fyrir uppbyggingu flugs til og frá landshlutanum. Þingeyrarflugvöllur er varaflugvöllur fyrir Ísafjörð og hefur lítið verið notaður undanfarin ár.

Búast má við áhrifum á fasteignamarkað vegna fjölgunar íbúa og aukinna atvinnutækifæra sem verða til vegna staðbundinna áhrifa, m.a. í fiskeldi og ferðaþjónustu sem bættar samgöngur renna frekari stoðum undir. Möguleg áhrif á húsnæði er að verð hækki og frekari grundvöllur skapist fyrir því að byggja ef það dregur saman með húsnæðisverði og

byggingarkostnaði. Sömuleiðis batnar grundvöllur fyrir ýmsa þjónustu á svæðinu svo sem varðandi framboð byggingarvara.

Almennt má ætla að nýr vegur um Dynjandisheiði og aukin samskipti vegna hans muni skapa tækifæri til að bæta búsetuskilyrði fólks á sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum. Svæðið verður fýsilegri kostur fyrir fyrirtæki vegna þess að auðveldara og ódýrara verður að koma vörum á markað. Þetta ætti því að veita viðspyrnu þegar kemur að íbúafjölda sem aftur leiðir af sér frekari eftirspurn og rennir stoðum undir samfélagið og viðgang þess á komandi árum og áratugum. Ef vel tekst til með samgöngubætur mun svæðið styrkjast og verða betur í stakk búið til að þróast á eigin forsendum og nýta staðbundnar auðlindir og landfræðilegar aðstæður og notfæra sér ýmis tækifæri til að byggðin geti dafnað og þróast.

7.2. Mismunandi áhrif veglína

Samfélagsleg áhrif geta að nokkru leyti orðið mismunandi eftir því hvaða veglínur verða fyrir valinu. Tvö sjónarmið komu einkum fram hjá viðmælendum þegar þeir voru spurðir almennt um val á mismunandi veglínunum, á þeim stöðum framkvæmdasvæðisins þar sem fleiri en einn valkostur er til staðar. Í fyrsta lagi vildu viðmælendur leggja áherslu á að þær veglínur yrðu fyrir valinu sem hámarka umferðaröryggi. Í öðru lagi kom fram það sjónarmið að veglínur, sem gætu orðið umdeildar vegna mögulegra neikvæðra áhrifa á náttúru, væru síður valdar því að þær gætu valdið töfum á framkvæmum. Slíkt væri afar slæmt því að út frá samfélagslegum hagsmunum sé mikilvægt að samgöngubæturnar komist sem fyrst á. Viðmælendur sögðu sporin hræða hvað varðar langar deilur og strandað skipulagsferli á Vestfjarðavegi um Gufudalssveit í Reykhólahreppi.

Viðmælendur í þessu verkefni lögðu því megináherslu á að nýir vegir væru sem öruggastir og uppfylltu hönnunarviðmið og staðla. Önnur atriði, s.s. hvort veglína liggja á meira áberandi stað eður ei væru víkjandi atriði en þó þurfi að vernda viðkvæma náttúru og menningarminjar eins og framast er unnt. F veglínan er grunnveglína Vegagerðarinnar yfir Dynjandisheiði en það eru nokkrir staðir sem koma til álita, hvað varðar mismunandi veglínur sem víkja frá grunnveglínunni. Þetta eru veglína sem kallast D í Dynjandisvogi og veglínur A1, A2, A3, F2 og F3 í Vatnsfirði. Veglína D fellur nokkuð betur að landinu, þar sem hún fylgir að verulegu leyti núverandi vegi en hún hefur þann ókost að uppfylla síður kröfur um umferðaröryggi og greiðfærni, þar sem hún nær ekki viðmiðum hönnunarstaðla.

Veglínur A1, A2, A3 og F2 í Vatnsfirði geta talist síðri kostir út frá áhrifum á samfélag og ferðaþjónustu. Ástæðan er meðal annars sú að veglínur A1, A3 og F2 liggja afar nærri Hótel Flókalundi, rétt eins og núverandi vegur og bæta því lítið aðstæður þar, hvað öryggi varðar

eða ónæði ferðamanna af umferð. Ætla má að hámarkshraði þurfi þá áfram að vera 50 km meðfram hótelinu, sem vegur upp umferðaröryggi en dregur úr greiðfærni vegarins fyrir þá sem aka í gegn. Veglína A2 liggur nokkru fjær Hótel Flókalundi og er því heldur ásættanlegri hvað þessi atriði varðar. Í tilviki veglína A2 og A3 yrðu T-gatnamót á Vestfjarðavegi 60 gagnvart Barðastrandarvegi 62 og einnig yrði fjaran aðskilin frá Hótel Flókalundi með veginum. Þetta myndi valda hindrunaráhrifum¹¹ milli Hótel Flókalundar, tjaldstæðisins þar fyrir ofan og fjörunnar, þar með talinnar Hellulaugar sem er vinsæll áfangastaður fyrir ferðamenn. Grunnveglinan, veglína F er greiðfærari og liggur fjær svæðum, þar sem búast má við gangandi vegfarendum. Hún leiðir til þess að minni umferð verður um innanverðan Vatnsfjörð. Það svæði mun fá á sig rólegra yfirbragð og fjaran verður aðgengilegri, þar með talin Hellulaug. Betri aðstæður skapast fyrir afþreyingu og náttúruskoðun, t.d. siglingaþróttir eins og kajakróður. Skjól við vegfyllingu skapar hentugar aðstæður fyrir byrjendur en straumar í brúaropi mynda aðstæður sem gætu nýst til þjálfunar fyrir lengra komna. Hér má vísa til reynslunnar frá Reykjanesi við Djúp þar sem aðstæður eru svipaðar og hafa örvað ferðamennsku.

Rekstraraðilum Hótel Flókalundar, Pennu ehf., hugnast best veglína A3 (Soffía Haraldsdóttir, 2018). Þeir telja að valkostir F, F3 og A2, sem færa umferðina fjær hótelinu, muni rýra rekstrarskilyrði ferðaþjónustu þar. Þá hafa þeir gert athugasemdir við þverun fjarðarins skv. veglínu F. Í athugasemdum þeirra við drög að matsáætlun, kom fram tillaga að útfærslu veglínu sem kölluð var „Flókalundur“ sem liggur nálægt hótelinu, svipað og veglína A3. Sem mótvægisáðgerð við hindrunaráhrif og slysaþættu var lagt til að gerð yrðu undirgöng undir veginn. Þá var lagt til að allur vegurinn fyrir botni Vatnsfjarðar verði færður niður í 70 km hraða á klst. Slíkt mun minnka greiðfærni vegarins en hins vegar draga úr slysaþættu og líklega auka upplifun á náttúru á svæðinu umfram leiðir A2 og A3 eins og þær eru lagðar fram af Vegagerðinni.

Í svörum við erindi skýrsluhöfundar til rekstraraðila Hótel Flókalundar, þar sem spurt var um sýn þeirra á áhrif mismunandi veglína á ferðaþjónustuna, kom m.a. fram að skipulagsráðgjafi þeirra telur að ef ný brú á Pennu yrði hönnuð með það fyrir augum að meðfram farveginum kæmi göngustígur undir brúna, væri búið að tryggja örugga leið gangandi vegfaranda frá hótelinu og tjaldstæðinu að fjörunni og inn eftir að Hellulaug. Vegna aðstæðna verði sett vegrið sjávarmegin, sem kæmi í veg fyrir gangandi umferð á þjóðveginum. Tryggja verði

¹¹ Á dönsku/norsku: Barriere effekt, eða áhrif sem vegur hefur sem hindrar för óvarinna vegfarenda milli svæða sitt hvorum megin.

aðgengi ferðafólks að gömlu brúnni og gönguleið uppeftir gilinu við Pennu. Varðandi spurningu skýrsluhöfundar um truflun af umferð fyrir gesti og ferðamenn almennt þá er svar rekstraraðilanna: „Hótel Flókalundur er á gatnamótum og var staðsett þar þess vegna. Hóтелиð þrífst á umferðinni þ.e. þeim sem fara um þjóðvegina. Truflunin er því þess vegna jákvæð“ (Soffía Haraldsdóttir, 2018). Varðandi þau atriði sem fjallað er um að ofan má sjá, að þar er lagt mat á mismunandi veglínur út frá rekstrarlegum hagsmunum hótelsins. Slíkir hagsmunir eru alla jafna þengri en hagsmunir samfélagsins, ferðaþjónustu og útivistarfólks almennt. Greiðfærni vegar minnkar við að hámarkshraði er á kafla lækkaður niður í þéttbýlishraða. Þá verður að setja fyrirvara við það að vegrið sjávarmegin kæmi í veg fyrir gangandi umferð á þjóðvegnum, því gangandi fólk hefur almennt tilhneigingu til að fara stystu leið. Ljóst er að sú útfærsla á tengingu, frá hótelinu og tjaldstæðinu að fjörunni, veldur því að fólk þarf að leggja talsverða lykkju á leið sína. Hvað það atriði varðar að truflun sé jákvæð þá gildir það örugglega ekki um þá sem vilja njóta útivistar og náttúruskoðunar í friðlandinu¹² og væntanlega ekki heldur um gesti sem dvelja í óhljóðvarðri gistingu á tjaldstæði.

Á Bíldudalsvegi um Reykjarfjörð háttar þannig til að vinsæl sundlaug, sem jafnframt er merkt sem sérlega áhugaverður staður á vefsíðu Ferðamálastofu, liggur rétt við núverandi veg. Veglína X, sem er grunnveglína, liggur hins vegar í fjöruborðinu um 120 m fjær sundlauginni. Veglína X beinir því hraðri og þungri umferð um Bíldudalsveg fjær ferðamannastaðnum og þeim gangandi vegfarendum sem eru á ferli kringum hann. Þá má ætla að upplifun ferðamanna á þessum stað verði jákvæðari ef vegurinn verður færður fjær lauginni. Aðgengi að ferðamannastaðnum ætti að vera álíka gott sama hvor kosturinn verður valinn.

Vestfjarðavegur 60 verður mun styttri en Djúpvegur í framtíðinni og umferð til og frá Vestfjörðum mun að verulegu leyti flytjast á þann veg. Þess vegna má almennt telja veglínur æskilegri sem ekki mynda T-gatnamót á Vestfjarðaveg og minnka því ekki greiðfærni af þeim sökum.

Í stóru samhengi þá skiptist framkvæmdin í tvo megin þætti, þ.e. annars vegar veg um Dynjandisheiði sem hluta af Vestfjarðavegi og hins vegar Bíldudalsveg. Forsvarsmenn laxeldisins í Arnarfirði, sem stendur fyrir mestum flutningum til og frá svæðinu, segja framkvæmdina í heild afar mikilvæga. Þó sé Bíldudalsvegur og Dynjandisheiði frá vegamótum við Helluskarð og að Vatnsfirði, sá kafli sem sé mest áriðandi að ljúka, með tilliti til hagsmuna

¹² „Vatnsfjörður var friðlýstur árið 1975. Tilgangur friðlýsingar er að vernda náttúru landsins á þann hátt að fólki gefist kostur á að njóta hennar“ (Umhverfisstofnun, e.d.-a).

fyrirtækisins og flutninga sem þarf að sinna vegna laxeldisins. Leiðin fyrir flutninga á aðföngum og afurðum frá Bíldudal stýttist mikið eða um u.þ.b. 44 km og verður greiðfærari.

7.3. Mótvægisáðgerðir

Með bættum samgöngum eykst umferð um svæðið og það kann að leiða til þess að grípa þurfi til einhverra mótvægisáðgerða til að vernda náttúru og auka öryggi vegfarenda.

Látrabjarg er meðal staða sem áhyggjur beinast að nú þegar, vegna mikillar umferðar ferðamanna. Þá telja forsvarsmenn ferðamála í landshlutanum að huga þurfi vel að málum við Dynjanda sem verður í alfaraleið og með gott aðgengi allt árið, með opnun Dýrafjarðarganga og nýs vegar um Dynjandisheiði. Gera þarf úrbætur á þessum ferðamannastöðum til að þeir geti tekið á móti ferðamannastraumnum án þess að viðkvæmt umhverfið verði fyrir skemmdum. Búið er að gera miklar úrbætur við Dynjanda en e.t.v. þarf að gera enn betur, þar sem ferðamönnum gæti fjölgað mikið utan sumartímans, þegar gróður liggur í dvala og jarðvegurinn er viðkvæmari fyrir traðki.

Verði veglína valin sem liggur nálægt Hótel Flókalundi (Veglína A2 og sérstaklega þó A3) er mikilvægt að farið verði í mótvægisáðgerðir til að verja gangandi vegfarendur og ferðamenn sem eru á ferli kringum hótelið, tjaldstæðið og milli þessa svæðis og fjörunnar við Vatnsfjörð, t.d. til og frá Hellulaug. Út frá umferðaröryggissjónarmiðum og að vissu leyti út frá ferðaþjónustu og útivist, væri þó æskilegast að veglína sem þverar Vatnsfjörð yrði fyrir valinu. Verði þverun fyrir valinu má hugsa sér að æskilegt sé að gera áningarstað við innanverðan Vatnsfjörð til að þeir sem vilja njóta náttúru svæðisins hafi gott aðgengi og geti lagt bílum sínum á hentugan stað þar.

HEIMILDASKRÁ

Alþingi. Lög um breytingu á lögum um fiskeldi, nr. 71/2008, með síðari breytingum

(rekstrarleyfi til bráðabirgða). , Pub. L. No. 108 10. október 2018.

Alþingi. *Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019–2023.* , No.

149. löggjafarþing 2018–2019. Þingskjal 173 — 172. mál. Stjórnartillaga.

Arna. (e.d.). Um Mjólkurvinnsluna Örnú. Sótt 18. september 2018 af [https://arna.is/um-](https://arna.is/um-fyrirtaekid/)

fyrirtaekid/

Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða, Ferðamálasamtök Vestfjarða og Markaðsstofa Vestfjarða.

(2016). *Ferðaðþjónustugreiningar 2015*. Ísafjörður: Markaðsstofa Vestfjarða. Sótt 26.

október 2016 af https://www.atvest.is/greiningar_utgafa_skyrslur/skra/93/

Árni Ragnarsson. (2017). *Stöðugreining 2017, Byggðapróun á Íslandi*. Sauðárkrókur:

Byggðastofnun. Sótt 20. september 2018 af

<https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/stodugreining-2017-04-06a.pdf>

Byggðastofnun. (e.d.). Kortabrunnur. Sótt 13. september 2018 af

<https://www.byggdastofnun.is/is/utgefid-efni/kortabrunnur>

Eva Dís Þórðardóttir, Jónas Hlynur Hallgrímsson, Reynir Sævarsson, Ingi Ingason og Gerður B.

Sveinsdóttir. (2018). *Innviðagreining fyrir atvinnulíf. Vesturbyggð - skýrsla í vinnslu*.

Reykjavík: EFLA. Sótt 17. september 2018 af [https://content.vesturbyggd.is/wp-](https://content.vesturbyggd.is/wp-content/uploads/2018/05/innvieagreining_vesturbygge_kafli_1.-3._dro-CC-88g.pdf)

content/uploads/2018/05/innvieagreining_vesturbygge_kafli_1.-3._dro-CC-88g.pdf

Ferðamálastofa. (e.d.). Áhugaverðir viðkomustaðir. Sótt 26. október 2018 af

<http://ferdamalastofa.gistemp.com/vefsjar/vidkomustadir/>

Hagstofa Íslands. (e.d.-a). Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2018 -

Sveitarfélagaskipan 1. janúar 2018. Sótt 27. júní 2018 af

http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__sveitarfe

log/MAN02005.px

Hagstofa Íslands. (e.d.-b). Mannfjöldi eftir byggðakjörnum, kyni og aldri 2011-2018. Sótt 27.

júní 2018 af

http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__Byggdakjarnar/MAN03106.px/

Hagstofa Íslands. (e.d.-c). Búferlaflutningar eftir sveitarfélögum og kyni 1986-2017. Sótt 27.

júní 2018 af

http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__buferlaflutningar__buferlaflinnanlands__buferlaflinnanlands/MAN01201.px/

Hagstofa Íslands. (e.d.-d). Mannfjöldi eftir kyni, sveitarfélagi, aldri og ríkisfangi 1998-2017.

Sótt 17. ágúst 2018 af

http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__3_bakgrunnur__Rikisfang/MAN04208.px/

Hagstofa Íslands. (e.d.-e). Afli og aflaverðmæti eftir fisktegund og löndunarhöfn 1982-2017.

Sótt 18. september 2018 af

http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__sjavarutvegur__aflatolur__londunarhafnir/SJA09042.px/

Hagstofa Íslands. (e.d.-f). Afli eftir landsvæði og staðsetningu kaupanda 1982-2017. Sótt 18.

september 2018 af

http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__sjavarutvegur__aflatolur__londunarhafnir/SJA09040.px/

Hagstofa Íslands. (e.d.-g). Gistinætur og gestakomur á öllum tegundum skráðra gististaða

1998-2018. Sótt 14. nóvember 2018 af

http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__ferdathjonusta__Gisting__3__allartegundirgististada/SAM01601.px/

- Hall, J. og Ludwig, U. (2009). Gunnar myrdal and the persistence of germany's regional inequality. *Journal of Economic Issues*, 43(2), 345–352.
- Haukur Már Gestsson, Bjarki Vigfússon og Þór Sigfússon. (2017). *Mat á þjóðhagslegum kostnaði verkfalls sjómanna*. Reykjavík: Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið. Sótt 17. desember 2018 af <https://www.stjornarradid.is/media/atvinnuvegaraduneyti-media/media/2017/170210-Mat-a-thjodhagslegum-kostnadi-verkfalls-sjomanna---SKYRSLA.pdf>
- Heilbrigðisstofnun Vestfjarða. (e.d.). Heilbrigðisstofnun Vestfjarða. Sótt 21. september 2018 af <http://www.hvest.is/>
- Helga Aðalgeirsdóttir. (2018a, 2. mars). Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur. Mögulegir valkostir, grunnmynd. Akureyri: Vegagerðin.
- Helga Aðalgeirsdóttir. (2018b, 14. september). FW: 60 Þverun Vatnsfjarðar. Sótt 14. september 2018 af
- Helga Aðalgeirsdóttir. (2018c, 23. október). FW: Dynjandi. Sótt 14. nóvember 2018 af
- Helga Aðalgeirsdóttir. (2018d, 19. desember). FW: Umbeðin svör vegna veglínu við flókalund. Sótt 9. janúar 2019 af
- Helga Aðalgeirsdóttir, Kristján Kristjánsson, Sóley Jónasdóttir og Reynir Óli Þorsteinsson. (2018). *Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ. Mat á umhverfisáhrifum. Tillaga að matsáætlun*. Vegagerðin. Sótt 7. september 2018 af [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/60-34_38_Tillaga_ad_matsaetlun/\\$file/60-34_38_M%C3%A1u_2018.05.14_Endanleg%20tillaga%20a%C3%B0%20mats%C3%A1%C3%A6tlun-net.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/60-34_38_Tillaga_ad_matsaetlun/$file/60-34_38_M%C3%A1u_2018.05.14_Endanleg%20tillaga%20a%C3%B0%20mats%C3%A1%C3%A6tlun-net.pdf)

Helgi Bjarnason. (2017, 24. mars). Íslensku firðirnir gætu borið allt að 200 þúsund tonna

framleiðslu. *Morgunblaðið*. Sótt 18. september 2018 af

https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1633873/?item_num=39&dags=2017-03-24

Hjalti Jóhannesson, Enok Jóhannsson, Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson, Sigrún Sif

Jóelsdóttir og Valtýr Sigurbjarnarson. (2010). *Rannsókn á samfélagsáhrifum álvers-*

og virkjunarframkvæmda á Austurlandi. Rannsóknarrit nr. 9: Lokaskýrsla –

stöðulýsing í árslok 2008 og samantekt yfir helstu áhrif 2002-2008. Akureyri:

Byggðarannsóknastofnun. Sótt af

[https://www.dropbox.com/preview/ESPN%20BRIDGES%20External/4.%20References%20\(folder%20for%20file%20transfers\)/Samfelagsahrif_alvers_og_virkjunar_Alandi_lokaskyrsla_2010.pdf?role=personal](https://www.dropbox.com/preview/ESPN%20BRIDGES%20External/4.%20References%20(folder%20for%20file%20transfers)/Samfelagsahrif_alvers_og_virkjunar_Alandi_lokaskyrsla_2010.pdf?role=personal)

Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson. (2015). *Samfélagsleg þýðing*

sauðfjárbúskapar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri. Sótt 18.

september 2018 af

https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2015/saudfjarraekt_rha-loka-br_300315.pdf

Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson. (2017). *Vestfjarðavegur. Samanburður á*

samfélagsáhrifum leiða D2 og Þ-H. Akureyri: Rannsóknamiðstöð Háskólans á

Akureyri. Sótt 7. september 2018 af

https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2017/vestfjardavegur_samfelagsahrif-rha_loka-1.pdf

Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson. (2010). *Vegur um*

Dynjandisheiði, mat á samfélagsáhrifum. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð

Háskólans á Akureyri. Sótt 12. september 2018 af

https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2010/R09035SAM_Dynjandisheidiskyrsla_280610-loka.pdf

Hugarflug ehf. og Ingi Gunnar Jóhannsson. (2018). Public Transport. Sótt 25. október 2018 af <http://www.publictransport.is/>

Ingi Freyr Vilhjálmsson. (2015, 3. september). Ætla að selja Þórsberg á milljarða eftir að öllum var sagt upp. *Stundin*. Sótt 11. október 2018 af <https://stundin.is/frett/oddi-ihugar-ad-kaupa-thorsberg/>

Íbúafundur á Ísafirði í beinni. (2017, 24. september). *Morgunblaðið*. Sótt 21. september 2018 af https://www.mbl.is/frettir/innlent/2017/09/24/buafundur_a_safirdi_i_beinni/

Íbúðalánasjóður. (2018). *Húsnæðismarkaðurinn, Mánaðarskýrsla*. Reykjavík:

Íbúðalánasjóður. Sótt 18. desember 2018 af <https://www.ils.is/library/4-Hagdeild-skrar/H%C3%BAsn%C3%A6%C3%B0ismarka%C3%B0urinn%20-%20%C3%81g%C3%BAst%202018.pdf>

Íbúðalánasjóður og Velferðarráðuneytið. (e.d.). *Húsnæðisþing 2018. Staða og þróun*

húsnæðismála. Íbúðalánasjóður og velferðarráðuneytið. Sótt 18. desember 2018 af https://www.ils.is/library/4-Hagdeild-skrar/Sta%C3%B0a%20og%20%C3%BEr%C3%B3un%20h%C3%BAsn%C3%A6%C3%B0ism%C3%A1la%202018_181114.pdf

Landssamband fiskeldisstöðva. (e.d.). Fyrirtæki í fiskeldi á Íslandi. Stærstu fyrirtækin í fiskeldi á Íslandi 2016. Sótt 18. september 2018 af <http://www.lf.is/is/fiskeldi-a-islandi-2/fyrirtaekin-i-fiskeldi-a-islandi/>

Markaðsstofa Vestfjarða. (2018). *Áfangastaðaáætlun Vestfjarða*. Reykjavík: Ferðamálastofa.

Sótt 26. október 2018 af <https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/DMP/afangastadaaetlun-vestfjarda.pdf>

Markaðsstofa Vestfjarða. (e.d.). Upplifðu Vestfirði. Sótt 26. október 2018 af

<https://www.westfjords.is/is/gisting-og-matur/hotel>

- Maskína. (e.d.). Foreign visitors in Iceland. Results from Iceland Tourist Board Survey. Sótt 14. nóvember 2018 af <http://maskina.is/maelabord/fms/>
- Nefnd um samfélags og atvinnubrúun á Vestfjörðum. (2016). *Aðgerðaáætlun fyrir Vestfirði*. Reykjavík: Forsætisráðuneytið. Sótt 18. september 2018 af <https://www.stjornarradid.is/media/forsaetisraduneyti-media/media/Skyrslur/nefnd-samfelags-atvinnuthroun140916.pdf>
- Pissarides, C. A. og Wadsworth, J. (1989). Unemployment and the Inter-Regional Mobility of Labour. *Economic Journal*, 99(397), 739–755.
- Ríkislögreglustjórinn. (e.d.). Almannavarnanefndir. Sótt 7. desember 2018 af <https://www.almannavarnir.is/almannavarnir/almannavarnarnefndir/>
- Sigríður Elín Þórðardóttir. (2018). *Þjónustukönnun Vestfirðir*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 20. september 2018 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/5-vestfirdir-loka.pdf>
- Sigurður Árnason. (2016). *Dreifing nautgripa á Íslandi*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 18. september 2018 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Byggdabrunnur/nautgripaeraekt.pdf>
- Sigurður Árnason. (2017a). *Byggðaleg áhrif fiskeldis*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 18. september 2018 af https://www.byggdastofnun.is/static/files/Fiskeldi/byggdaleg_ahrif_fiskeldis.pdf
- Sigurður Árnason. (2017b). *Dreifing sauðfjár á Íslandi miðað við haustásetningu 2016*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 18. september 2018 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Byggdabrunnur/dreifing-saudfjar-2016-uppf.pdf>

- Skipulagsstofnun. (2017). *10.000 tonna framleiðsla á laxi í sjókvíum í Ísafjarðardjúpi á vegum Arnarlax. Ákvörðun um matsáætlun*. Reykjavík: Skipulagsstofnun. Sótt 18. september 2018 af <http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1229/201611009.pdf>
- Soffía Haraldsdóttir. (2018, 19. desember). Hjalti Jóhannesson, landfræðingur Rannsóknarmiðstöð Háskólans á Akureyri. Sótt 19. desember 2018 af
- Stefán Gíslason. (2016). *Verkefnisstjórn 3. áfanga verndar- og orkunýtingaráætlunar. Drög að lokaskýrslu til umsagnar 11. maí til 3. ágúst 2016*. Reykjavík: Verkefnisstjórn 3. áfanga verndar- og orkunýtingaráætlunar 2013-2017. Reykjavík. Sótt 8. febrúar 2018 af <http://www.ramma.is/media/verkefnisstjorn-gogn/RA3-Lokaskyrsla-Tillaga-160511.pdf>
- Stefán Ó. Jónsson. (2018, 21. september). Uppsagnir og lokanir hjá VÍS. *Vísir*. Sótt 21. september 2018 af <http://www.visir.is/g/2018180929895/uppsagnir-og-lokanir-hja-vis>
- Umhverfisstofnun. (e.d.-a). Vatnsfjörður, Vesturbyggð. Sótt 19. desember 2018 af <https://ust.is/einstaklingar/nattura/fridlyst-svaedi/vestfirdir/vatnsfjordur-vesturbyggd/>
- Umhverfisstofnun. (e.d.-b). Náttúra. Sótt 26. október 2018 af <https://ust.is/einstaklingar/nattura/>
- Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðindamála. *Kæra á ákvörðun Umhverfisstofnunar frá 13. desember 2017 um að veita starfsleyfi fyrir 10.700 tonna ársframleiðslu á laxi í sjókvíum í Patreksfirði og Tálknafirði*. , No. 6/2018 Fjarðalax.
- Vegagerðin. (e.d.). Vegalengdir. Sótt 21. júní 2018 af <http://www.vegagerdin.is/vegakerfid/vegalengdir/>

- Verkís og EFLA. (2017, 11. apríl). Minnisblað. Svæðisskipulag fyrir Vestfirði. Ákvörðun sveitarfélaga. Sótt 13. september 2018 af http://vestfirdir.is/stefnumotun_sveitarfelaga/skjol_tengd_stefnumotun/skra/844/
- Vesturbyggð. (e.d.). Almenn-ings-sam-göngur. Sótt 26. október 2018 af <https://vesturbyggd.is/thjonusa/samgongur/almenningsamgongur/>
- Vinnumálastofnun. (e.d.). Atvinnuleysistöður í excelskjölum, Greining á atvinnuleysistöðum eftir bakgrunni. Sótt 19. júní 2018 af <https://www.vinnumalastofnun.is/um-okkur/tolfraedi-og-utgefid-efni/atvinnuleysistolur-i-excelskjolum>
- Vísir. (2007, 18. maí). Kambur hættir útgerð og fiskvinnslu á Flateyri. Sótt 11. október 2018 af <http://www.visir.is/g/200770518076>
- Þjóðskrá Íslands. (e.d.-a). Söluverð. Sótt 6. desember 2018 af <https://skra.is/markadurinn/talnaefni/soluverd/>
- Þjóðskrá Íslands. (e.d.-b). Árleg fasteignavelta og fjöldi kaupsamninga. Sótt 18. desember 2018 af <https://skra.is/markadurinn/talnaefni/arleg-fasteignavelta-og-fjoldi-kaupsamninga/>

VIÐMÆLENDASKRÁ

Aðalsteinn Óskarsson, sviðsstjóri byggðasviðs Vestfjarðastofu, viðtal 4. desember 2018.

Bryndís Sigurðardóttir, sveitarstjóri Tálknafjarðarhrepps, viðtal 16. nóvember 2018.

Díana Jóhannsdóttir, sviðsstjóri atvinnusviðs Vestfjarðastofu, viðtal 22. nóvember 2018.

Guðmundur Gunnarsson, bærarstjóri Ísafjarðarbæjar, viðtal 16. nóvember 2018.

Magnús Ólafsson, Arkitekt, viðtal 18. desember 2018.

Ólafur Haraldsson, Hótel Flókalundi, viðtal 17. desember 2018.

Rebekka Hilmarsdóttir, bærarstjóri Vesturbyggðar, viðtal 23. nóvember 2018.

Sigríður Ó. Kristjánsdóttir, framkvæmdastjóri Vestfjarðastofu, viðtal 4. desember 2018.

Víkingur Gunnarsson, framkvæmdastjóri Arnarlax, viðtal 22. nóvember 2018.

