

Borgum v/ Norðurslóð
600 Akureyri
Sími 460-8900 Fax 460-8919
rha@unak.is
<http://www.rha.is>



VEGUR UM DYNJANDISHEIÐI

Mat á samfélagsáhrifum

Júní 2010

*Hjalti Jóhannesson
Jón Þorvaldur Heiðarsson
Valtýr Sigurbjarnarson*

R09035SAM

Skýrsla unnin fyrir Vegagerðina

EFNISYFIRLIT

	Bls.
1. HELSTU NIÐURSTÖÐUR.....	5
2. INNGANGUR.....	7
3. AFMÖRKUN VERKEFNIS.....	8
3.1. MARKMIÐ RANNSÓKNAR.....	8
3.2. GÖGN OG AÐFERÐIR	8
3.3. LÝSING Á DYNJANDISHEIÐI.....	9
3.4. MÖRK RANNSÓKNARINNAR.....	12
3.6. VÆNTINGAR HEIMAMANNA.....	13
4. LÝSING Á SAMFÉLAGI OG BYGGÐ.....	16
4.1. MANNFJÖLDI	17
4.2. VINNUMARKAÐUR	20
4.3. TEKJUR OG EFNAHAGUR	21
4.4. FYRIRTÆKI.....	24
4.5. SVEITARFÉLÖG OG SAMSTARF ÞEIRRA	25
4.6. HÚSNÆÐISMÁL	28
4.7. VERSLUN OG ÞJÓNUSTA, NÝTING OG ÞJÓNUSTUSÓKN ÚT FYRIR SVÆÐIÐ.....	30
4.8. INNVIÐIR, VEGIR, HAFNIR, FLUGVELLIR	32
4.9. FERÐAÞJÓNUSTA.....	35
4.10. SAMFÉLAG OG LÍFSSTÍLL, FÉLAGASTARFSEMI	36
4.11. SJÚKRAHÚS OG HEILSUGÆSLA	37
4.12. SKÓLAR, NEMENDAFJÖLDI, MENNTUN	38
5. ÁHRIF Á SAMFÉLAG OG BYGGÐ Á REKSTRARTÍMA.....	40
5.1. BREYTT SAMSKIPTI MILLI STAÐA	40
5.2. UMFERÐARSPÁ	46
5.3. MANNFJÖLDI	48
5.4. VINNUMARKAÐUR	49
5.5. TEKJUR OG EFNAHAGUR	49
5.6. FYRIRTÆKI.....	49
5.7. SVEITARFÉLÖG OG SAMSTARF ÞEIRRA	50
5.8. HÚSNÆÐISMÁL	53
5.9. VERSLUN OG ÞJÓNUSTA, NÝIR MÖGULEIKAR	54
5.10. INNVIÐIR.....	56

5.11.	FERÐAÞJÓNUSTA.....	57
5.12.	SAMFÉLAG OG LÍFSSTÍLL, FÉLAGASTARFSEMI	58
5.13.	SJÚKRAHÚS OG HEILSUGÆSLA	58
5.14.	SKÓLAR, NEMENDAFJÖLDI OG MENNTUN.....	59
6.	ÁHRIF Á FRAMKVÆMDATÍMA	61
	HEIMILDIR	62
	VIÐAUKI 1: MÖGULEIKAR Á BREYTTU VEGAKERFI.....	65
	VIÐAUKI 2: NOKKRAR HEIMILDIR ER VARÐA SAMFÉLAGSÁHRIF	
	SAMGÖNGUBÓTA.....	66

MYNDIR

	Bls.
Mynd 1. Líkan um þróun samgangna og áhrif á samfélagið.....	9
Mynd 2. Nokkrir möguleikar á breyttu vegakerfi á sunnanverðum Vestfjörðum með tilkomu nýs vegar um Dynjandisheiði (ath. kortið sýnir gróflega mismunandi leiðir) ...	10
Mynd 3. Lengd og hæð nokkurra fjallvega í samanburði við Dynjandisheiði.....	11
Mynd 4. Lengd og hæð mismunandi valkosta um veglínu á Dynjandisheiði	12
Mynd 5. Sveitarfélögin á Vestfjörðum og helstu þéttbýlisstaðir	13
Mynd 6. Þróun mannfjölda 1997-2009, 1997=100.....	17
Mynd 7. Samsetning mannfjöldans eftir kyni og aldri í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi 1. janúar 2010.....	18
Mynd 8. Samsetning mannfjöldans eftir kyni og aldri í Ísafjarðarbæ 1. janúar 2010.....	19
Mynd 9. Samsetning mannfjöldans eftir kyni og aldri í Reykhólahreppi 1. janúar 2010	19
Mynd 10. Áætluð þróun vinnumarkaðar (16-74 ára) tímabilið 2003-2009 þar sem 2003=100 21	
Mynd 11. Útsvarstekjur á íbúa í sveitarfélögum á athugunarsvæðinu og landinu öllu tímabilið 2002-2008	22
Mynd 12. Hagvöxtur 2003-2008 greindur á atvinnugreinar	23
Mynd 13. Fasteignamat á nokkrum stöðum á landinu árið 2010	30
Mynd 14. Bundið slitlag á Vestfjörðum í árslok 2009.....	34
Mynd 15. Mögulegar veglínur úr Dynjandisvogi til sunnanverðra Vestfjarða	41

TÖFLUR

	Bls.
Tafla 1. Mannfjöldi í sveitarfélögunum á áhrifasvæðinu 1. janúar 2010.....	17
Tafla 2. Áætlaður fjöldi á vinnumarkaði í sveitarfélögum á áhrifasvæðinu 2009	20
Tafla 3. Hagvöxtur 2003-2008 eftir landshlutum	23
Tafla 4. Skipting framleiðslu á atvinnugreinum og landshluta árið 2008.....	24
Tafla 5. Stærð íbúðarhúsnæðis á Bíldudal, Tálknafirði og Patreksfirði.....	28
Tafla 6. Stærð atvinnuhúsnæðis á Bíldudal, Tálknafirði og Patreksfirði.....	29
Tafla 7. Vegalengdir milli staða sem einkum varða þessa rannsókn, greint í bundið slitlag og malarvegi	33
Tafla 8. Vegalengdir milli staða og hlutfall bundins slitlags	33
Tafla 9. Fjöldi nemenda í grunnskólum á athugunarsvæðinu og breyting 2001-2009	38
Tafla 10. Vegalengdir á Vestfjörðum fyrir og eftir Dýrafjarðargöng.....	41
Tafla 11. Vegalengdir á Vestfjörðum eftir Dýrafjarðargöng og nýjan veg um Dynjandisheiði eða veg framhjá heiðinni.	42
Tafla 12. Hlutfall vetrardagsumferðar af sumardagsumferð.....	42
Tafla 13. Umferð á Dynjandisheiði 2005-2008 og áætluð aukning vetrardagsumferðar með tilkomu vetrarþjónustu.....	43
Tafla 14. Reiknuð breyting á samskiptum samkvæmt samskiptalíkani.....	44
Tafla 15. Reiknuð breyting á samskiptum samkvæmt samskiptalíkani þar sem tekið er tillit til hækkaðs meðalhraða og þannig ferðatíma	44
Tafla 16. Reiknuð breyting á samskiptum samkvæmt samskiptalíkani þar sem tekið er tillit til breytts ferðatíma, vetraropunar og sparnaðar vegna aksturs á bundnu slitlagi	45

1. HELSTU NIÐURSTÖÐUR

- Skilgreint áhrifasvæði rannsóknarinnar eru einkum sunnanverðir Vestfirðir, þ.e. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur. Einnig litið til samfélagsáhrifa á norðanverðum Vestfjörðum, með Ísafjörð sem þungamiðju, og í Reykhólahreppi að austanverðu.
- Íbúafækkun í sveitarfélögum á áhrifasvæðinu hefur í flestum tilvikum verið umtalsverð og þess má m.a. sjá stað í aldurssamsetningu mannfjöldans þar sem ungt fólk er hlutfallslega fámennt í flestum sveitarfélögum. Samgöngur í samræmi við kröfur nútímans, þ.e. um Dýrafjarðargöng og nýjan veg í stað gamals um Dynjandisheiði munu bæta búsetuskilyrðin á sunnanverðum Vestfjörðum og rjúfa vetrareinangrun svæðisins og landshlutakjarnans á Ísafirði.
- Ákveðin „eyða“ er í vegakerfinu um Hrafnseyrarheiði, botn Arnarfjarðar og Dynjandisheiði, líklega alvarlegasta hindrunin í samgöngukerfi landshlutans. Samskipti milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða markast af þessu. Frá sunnanverðum Vestfjörðum er sjaldan sótt þjónusta til Ísafjarðarsvæðisins en þess í stað er nánast allt sótt suður sem ekki fæst heima fyrir. Það mun líklega taka nokkurn tíma að byggja upp hefð fyrir þjónustusókn milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða eftir að heilsárssamgöngur eru komnar á.
- Framhaldsnám er afar lítið sótt frá sunnanverðum Vestfjörðum til Ísafjarðar en útibú Fjölbrautaskóla Snæfellinga á Patreksfirði hefur verið í mikilli sókn. Bættar samgöngur gætu eflt Menntaskólann á Ísafirði en þar sem hefð hefur skapast fyrir skólasókn annað gæti slík breyting tekið langan tíma.
- Tekjur einstaklinga á svæðinu eru að meðaltali lakari en á landinu í heild en eftir efnahagshrunið hefur orðið hagvöxtur í landshlutanum eftir langt skeið stöðnunar eða samdráttar. Áberandi er hve þjónusta leggur minna til framléiðslunnar en í öðrum landshlutum þannig að þarna virðast vera sóknarfæri. Samgöngubæturnar munu smám saman auka þjónustusókn innan landshlutans og þannig renna styrkari stoðum undir margvíslega starfsemi innan hans.
- Verð fasteigna á Patreksfirði er lægst meðal 25 þéttbýlisstaða á landinu í árslok 2009. Þess má vænta að auðveldari sókn í ýmsa þjónustu frá

sunnanverðum Vestfjörðum til Ísafjarðarsvæðisins muni hafa jákvæð áhrif á húsnæðismarkaðinn þótt ekki sé unnt að bregða tölulegum mælikvarða á þau.

- Heilsársvegur milli Ísafjarðar og Patreksfjarðar tæplega til þess að gerðar verði miklar breytingar á mannahaldi heilbrigðisstofnana. Til þess verður vegalengdin of mikil. Einhver samlegðaráhrif í yfirstjórn gætu þó komið til greina.
- Dýrafjarðargöng og nýr vegur í stað núverandi vegar um Dynjandisheiði eru forsendur fyrir þeim tillögum sveitarstjórnarmanna sem snúa að aukinni samvinnu eða mögulegri sameiningu sveitarfélaga annars vegar á sunnan- og hins vegar á norðanverðum Vestfjörðum. Í sumum málaflokkum, s.s. sorpförgun er mikilvægt að geta skipulagt þjónustu sveitarfélaga yfir stór landsvæði.
- Nýr vegur yfir heiðina myndi varla hafa teljandi áhrif á rekstur flugvalla og flugsamgöngur á athugunarsvæðinu
- Af þeim valkostum sem helst koma til greina um nýja veglínu í stað núverandi vegar á Dynjandisheiði álíta skýrsluhöfundar að svokölluð leið 3, lítillsháttar austan núverandi vegar, ætti að vera fyrsti kostur. Hún er ásamt leið 2, sem liggur nánast í sömu línu og núverandi vegur, sú sem eykur samskipti mest milli sunnanverðra Vestfjarða og Ísafjarðarsvæðisins. Að auki er leið 3 sú sem eykur mest samskipti Ísafjarðarsvæðisins við aðra landshluta. Sú leið gæti skapað samlegðaráhrif til enn meiri samskipta þar á milli í tengslum við möguleg framtíðarverkefni s.s. veg um Þingmannaheiði eða styttingar um firði við norðanverðan Breiðafjörð.

2. INNGANGUR

Verkefni þetta er unnið að beiðni Eiríks Bjarnasonar verkfræðings hjá Vegagerðinni og afmörkun þess gerð í samráði við hann og vinnuhóp sem starfar með Vegagerðinni að undirbúningi vegar um Dynjandisheiði. Að hálfu Rannsókn- og þróunarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri unnu að verkefninu Valtýr Sigurbjarnarson, Jón Þorvaldur Heiðarsson og Hjalti Jóhannesson sem var verkefnisstjóri. Dr. Grétar Þór Eypórsson prófessor við HA, Vífill Karlsson lektor við HA og Hjalti Jóhannesson mynduðu saman verkefnisstjórn sem fundaði reglulega um framgang verksins.

Í vinnuhópi Vegagerðarinnar sitja Gísli Eiríksson Vegagerðinni Ísafirði, Eiður Thoroddsen Vegagerðinni Patreksfirði, Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir oddviti Tálknafjarðarhrepps, Eiríkur Bjarnason Vegagerðinni Reykjavík og Sigurður Pétursson Ísafirði. Starfsmaður vinnuhópsins er Kristján Kristjánsson Vegagerðinni Reykjavík.

Þessi skýrsla var unnin á tímabilinu febrúar til júní 2010. Mikið var byggt á upplýsingum frá viðmælendum, einkum á sunnanverðum Vestfjörðum og hjá Vegagerðinni. Er þeim öllum þakkað gott samstarf og veittar upplýsingar.

3. AFMÖRKUN VERKEFNIS

Verkefnið er afmarkað í samráði við Vegagerðina og heimamenn í vinnuhópi Vegagerðarinnar vegna heilsársvegar um Dynjandisheiði. Hér að neðan er fjallað nánar um markmið rannsóknarinnar, landfræðilega afmörkun hennar og þau svið samfélagsins sem rannsóknin beinist helst að.

3.1. Markmið rannsóknar

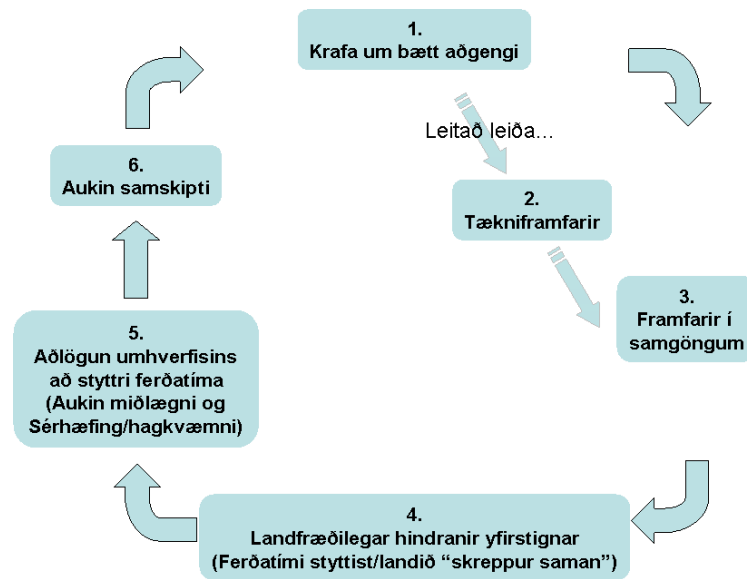
Markmið rannsóknarinnar samkvæmt verksamningi er að meta áhrif af tilkomu heilsársvegar yfir Dynjandisheiði á samfélag og byggð á því svæði sem rannsókn þessi tekur til. Gefin forsenda er að jarðgöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, svokölluð Dýrafjarðargöng séu samtímis til staðar. Þannig komast á heilsársamgöngur milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða, svo og leið frá norðanverðum Vestfjörðum að Þjóðvegi 1 um Þjóðveg 60. Út frá þessum forsendum er leitast við að fá mynd af því hvaða samfélagsleg áhrif yrðu af stórbættum samgöngum milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða. Einnig er litið til Reykhólahrepps að austanverðu. Í mati á öllum áhrifum er horft til áhrifa vegarins á notkunartíma, en ekki til tímabundinna áhrifa meðan verið er að byggja veginn. Þó er í 6. kafla dregið á nokkur atriði um áhrif á framkvæmdatíma.

3.2. Gögn og aðferðir

Í rannsókninni er í meginráttum stuðst við aðferðafræði sem hefur verið í þróun hjá Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) um árabíl þar sem skoðuð eru samfélagsleg og hagræn áhrif mismunandi samgöngubóta, sjá t.d. skýrslu Hjalta Jóhannessonar og Kjartans Ólafssonar (2004) og Hjalti Jóhannesson o.fl. (2008). Kjarninn í þessari aðferðafræði er að meta jöfnum höndum bæði efnahagsleg og félagsleg áhrif breytinga í vegakerfinu með aðferðum sem taka mið af sérkennum íslensks samfélags. Þá má einnig vísa til rannsóknar er Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson (2005) unnu og varðar samanburð vegtenginga á Vestfjörðum. Í viðauka er listi yfir nokkrar rannsóknir á þessu sviði sem gerðar hafa verið á undanförunum árum.

Hafa ber í huga að vegabætur fela ekki sjálfkrafa í sér breytingar á samfélaginu. Hins vegar felast í þeim *möguleikar til breytinga*. Það fer síðan eftir samfélaginu og þeim einstaklingum sem það samanstendur af að hve miklu leyti þessir möguleikar verða

að raunverulegum áhrifum. Eftirfarandi mynd lýsir ferli um þróun samgangna og áhrifum þeirra á þróun samfélagsins.



Heimild: Lloyd & Dicken (1977)

Mynd 1. Líkan um þróun samgangna og áhrif á samfélagið

Hér er um að ræða líkan sem Donald Janelle setti fram þar sem hann taldi að breytingar á samgöngum fylgdu ákveðnu ferli. Rannsóknin beinist einkum að því að sjá fyrir hvað kann að gerast í 5. stigi ferlisins: *Hvernig er líklegt að samfélagið á áhrifasvæðinu aðlagist þeim breytingum á samgöngum sem felast í Dýrarfjarðar-göngum og heilsársvegi um Dynjandisheiði?*

Rannsóknin byggir einkum á öflun opinberra gagna t.d. frá Hagstofu Íslands, Vegagerðinni, Sambandi íslenskra sveitarfélaga og sveitarfélögum á rannsóknarsvæðinu, ásamt upplýsingum frá Atvinnuþróunarfélagi Vestfjarða, Fjórðungs-sambandi Vestfjarða og ýmsum öðrum, sbr. heimildaskrá. Þá er einnig byggt á viðtölum við sérfræðinga í ýmsum málaflokkum sem rannsóknin tekur til og rætt við forsvarsmenn fyrirtækja sem hagsmuna eiga að gæta vegna starfsemi sem er háð góðum og tryggum samgöngum auk almennra íbúa, sbr. viðmælendaskrá.

3.3. Lýsing á Dynjandisheiði

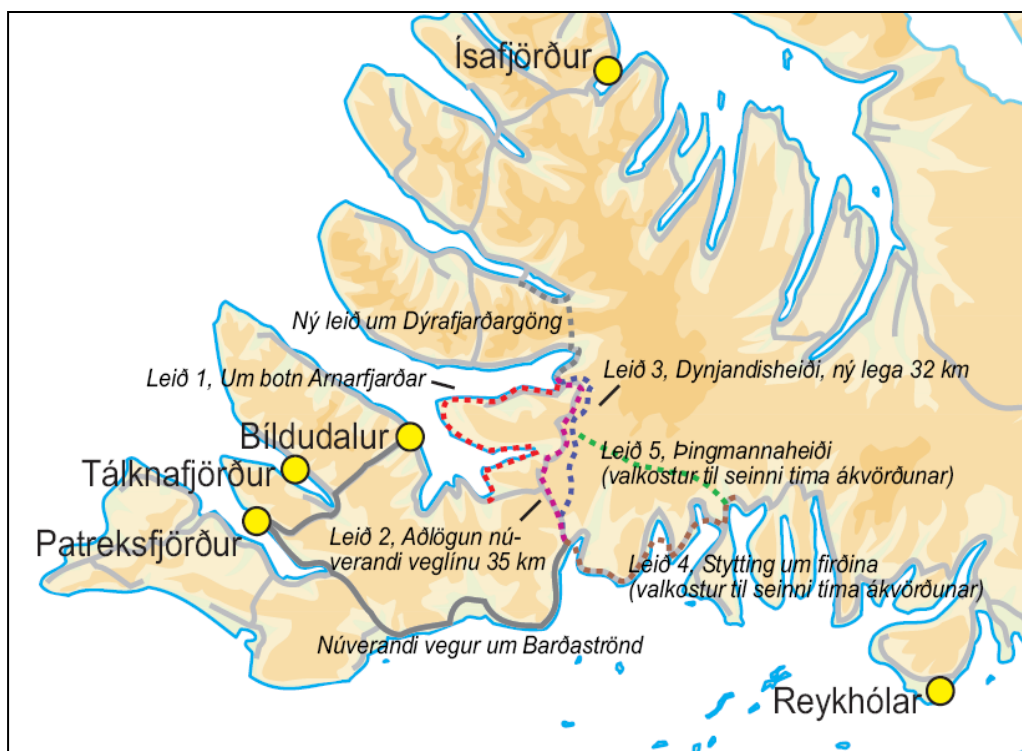
Vegurinn yfir Dynjandisheiði var fyrst opnaður fyrir bílaumferð árið 1959. Þá opnaðist akfær vegur til Ísafjarðar í fyrsta sinn og um leið tengingin milli Ísafjarðar og Barðastrandarsýslu. Heiðin er löng, t.d. eru 12 km úr Helluskarði norður á sýslumörk á háheiðinni. Skarðið er í 468 metra hæð yfir sjó, en hæst fer vegurinn á tveimur stöðum upp í 500 metra hæð. Í heild er heiðin talin fremur snjólétt miðað við

vestfirskar heiðar og landslag er víða flatt þannig að hægt er að byggja nýjan veg upp úr snjó, eins og nú er til skoðunar að gera. Þetta kemur m.a. fram í skýrslu frá Vegagerðinni árið 2005, *Greinargerð um leiðaval, Tröllatunguvegur eða Hólmavíkurvegur*. Þar segir á bls. 23:

Landslagi er allt öðruvísi háttað á Dynjandisheiði en Hrafnseyrarheiði, auk þess sem hún er lægri og snjóléttari. Það er þá talinn raunhæfur möguleiki að leggja veg, nothæfan að vetri, yfir hana.

Nokkrar leiðir eru bornar saman í skýrslunni, vetraraðstæður og hæð yfir sjó. Á bls. 26 segir:

Að þessu frátöldu er aðalspurningin hvernig samanburður á Dynjandisheiði og Steingrímsfjarðarheiði kæmi út. Vitað er að Dynjandisheiði er snjóléttari, en hún er hærri og lengri. Þar eru nú stundaðar veðurmælingar einkum til að kanna vindafar. Ekki er nema lítil almenn reynsla af vetrarferðum um Dynjandisheiði, enda er þar ekki vegur til vetrarferða.

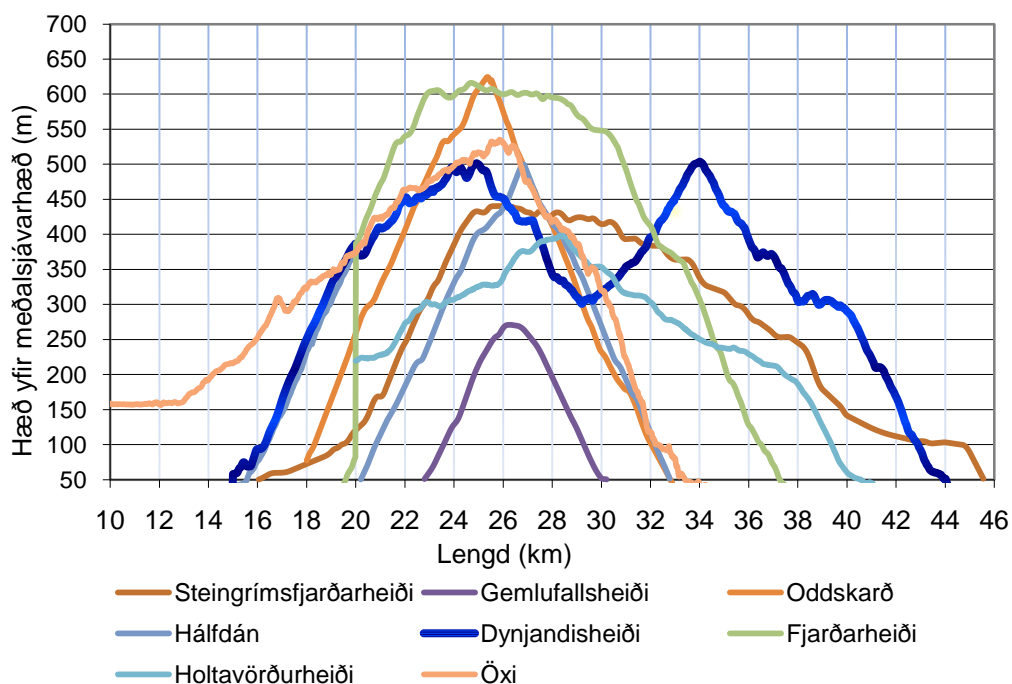


Mynd 2. Nokkrir möguleikar á breyttu vegakerfi á sunnanverðum Vestfjörðum með tilkomu nýs vegar um Dynjandisheiði (ath. kortið sýnir gróflega mismunandi leiðir)

Fleiri valkosti um veglínur er að finna á korti frá veggönnunardeild Vegagerðarinnar í viðauka, þ.e. valkosti 2a og 3a. Leið 2 fylgir mikið til núverandi leið um Dynjandisheiði og leið 3 að hluta en að mestu leyti þó í nýrri legu. Hún hefur þann kost að vera styttri en liggur hins vegar talsvert lengur í talsverðri hæð yfir sjávarmáli (sjá einnig Mynd 4). Leið 1 býr til láglandisleið frá sunnanverðum Vestfjörðum að

Dýrafjarðargöngum en lengir hins vegar mjög leiðina frá norðanverðum Vestfjörðum að hringveginum um Þjóðveg 60. Líta má á leiðir 4 og 5 sem valkosti til seinni tíma ákvörðunar, þ.e. möguleika sem gætu stýtt enn frekar leiðina um Þjóðveg nr. 60 frá norðanverðum Vestfjörðum að hringveginum.

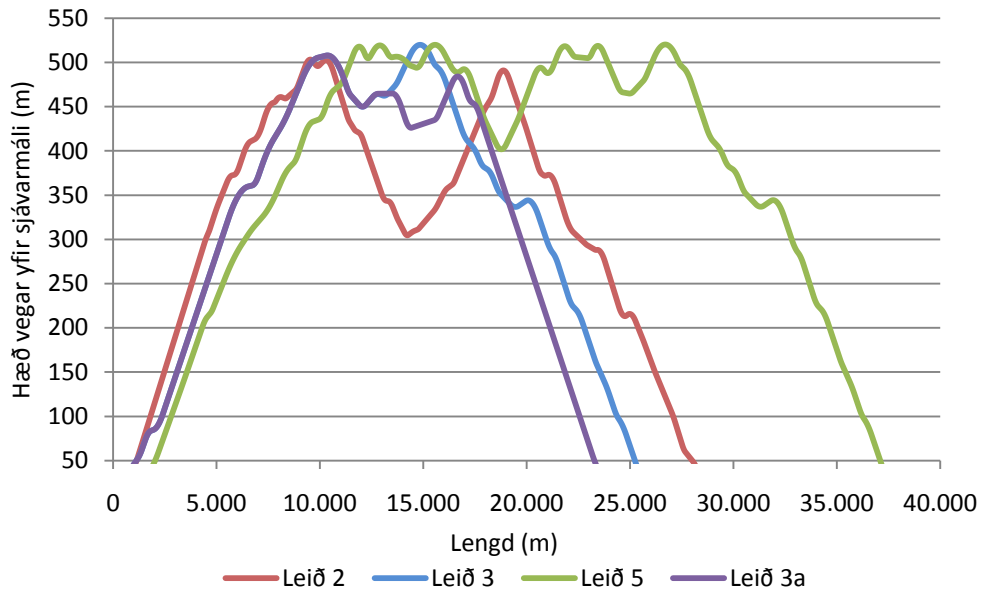
Á myndinni hér að neðan, sem fengin er frá veghönnunardeild Vegagerðarinnar, má sjá langsnið Dynjandisheiðar í samanburði við nokkra aðra fjallvegi. Þarna má vissulega sjá að vegurinn er í flokki með hæstu fjallvegum landsins.



Heimild: Kristján Kristjánsson (2010, 1. mars)

Mynd 3. Lengd og hæð nokkurra fjallvega í samanburði við Dynjandisheiði

Þegar nokkrir valkostir á veglínnum eru bornir saman (sbr. kortið hér að framan) kemur í ljós að hæð þeirra yfir sjó er nokkuð mismunandi og þetta ásamt vegalengdum hefur áhrif á tengsl svæða og þar með samfélagsáhrif.



Heimild: Kristján Kristjánsson (2010, 1. mars)

Mynd 4. Lengd og hæð mismunandi valkosta um veglínu á Dynjandisheiði

Af þessum valkostum er leið 2 líkust núverandi legu vegarins og liggur hún skemmst í mikilli hæð yfir sjó, leið 3 er aðeins lengur í mikilli hæð en er styttri. Leið 3a er ekki sýnd á kortinu að framan en hún liggur upp úr Arnarfirði um Mosdal. Leið 5 um Þingmannaheiði, sem í raun er „fram tíðarmúsík“, og sú sem lengst liggur í mikilli hæð. Leiðir 1 og 4 liggja nálægt sjávarmáli og eru ekki sýndar hér.

3.4. Mörk rannsóknarinnar

Áhrifasvæði vegarins

Landfræðileg mörk verkefnisins eru einkum sunnanverðir Vestfirðir, þ.e. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur. Þó verður einnig litið til samfélagsáhrifa á norðurfjörðunum með Ísafjörð sem þungamiðju og í Reykhólahreppi að austanverðu, enda er ljóst að bættar samgöngur milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða skipta miklu máli fyrir fleiri en þá sem búa í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi.



Mynd 5. Sveitarfélögin á Vestfjörðum og helstu þéttbýlisstaðir

3.5. Afmörkun áhrifaþátta

Áður en verkefnið hófst var leitað eftir sjónarmiðum fulltrúa heimamanna í vinnuhópi Vegagerðarinnar um áherslur og efnistöð. Lögðu þeir einkum áherslu á eftirfarandi þætti:

- Atvinnuvegi (þar sem dregin yrði fram sérstaða hvers svæðis)
- Áhrif á samstarf og sameiningu sveitarfélaga
- Nýtingu þjónustu
- Áhrif á flutningskostnað
- Samkeppnisstöðu svæðisins og fyrirtækja

Þá komu einnig fram ábendingar um að taka á þáttum sem varða mögulegan sparnað í opinberum rekstri og stækkun þjónustusvæða almennt. Var tekið mið af þessum ábendingum við afmörkun verkefnisins og ákvörðun um vægi einstakra áhrifaþátta í rannsókninni.

3.6. Væntingar heimamanna

Fjórðungssamband Vestfirðinga er samband sveitarfélaga á Vestfjörðum, sameiginlegur vettvangur þeirra og málsvari. Fjórðungssambandið hefur ætíð látið samgöngumál sig miklu varða og á árlegum Fjórðungsþingum hafa vegamál jafnan

verið mikið til umræðu. Á vegum samgöngunefndar sambandsins var unnin skýrslan *Samgöngur á Vestfjörðum*, dagsett 1. september 2008¹. Skýrslan er afrakstur vinnu fastanefndar sambandsins um samgöngumál við að endurskoða stefnu þess í samgöngumálum. Hún var lögð fyrir Fjórðungsþing í september 2008 og hlaut þar jákvæða afgreiðslu og má segja að skýrslan endurspegli vel áherslur heimamanna í samgöngumálum. Í samantekt á bls. 4 í skýrslunni kemur eftirfarandi fram:

...Nefndin leggur áherslu á að langtímalausnir í vegagerð séu strax nýttar við að tryggja heilsárstengingu milli atvinnu- og þjónustusvæða. Gerð jarðganga er lykilþáttur í því verkefni og það er krafa samgöngunefndar að héðan í frá verði jarðgangaverkefni á Vestfjörðum samfellt í vinnslu. Hraða þarf rannsóknum í þessum efnum og vinna í framhaldinu jarðgangaáætlun, sem horfi til verkefna í framhaldi af gerð Dýrafjarðarganga og jarðganga undir Dynjandisheiði.

Þarna er athyglisvert að ekki er minnst á möguleikann á veg yfir Dynjandisheiði en áfram lögð áhersla á jarðgöng undir heiðina eins og í fyrri skýrslum fastanefndar sambandsins um samgöngumál.

Í kafla um landsamgöngur (bls. 5) er lýst yfir stuðningi við markmið í fyrri ályktunum Fjórðungssambandsins, þ.e. að:

Í fyrsta lagi, að skipta Vestfjörðum í fjögur samgöngusvæði, þ.e. Ísafjarðarsýslu, Strandasýslu, Reykhólahrepp og Vestur Barðastrandasýslu. Í öðru lagi að setja fram þrjú meginatriði í eftirfarandi tímaröð:

1. Tenging innan samgöngusvæða Vestfjarða, þ.e. vegi með bundnu slitlagi milli þéttbýlisstaða, inn á flugvelli og inn á ferjustæði.
2. Tenging samgöngusvæða við þjóðvegakerfi landsins með uppbyggingu Vestfjarðavegar [nr. 60] og vegar í Ísafjarðardjúpi [nr. 61].
3. Tenging milli samgöngusvæða, með vegi um Arnkötludal og göng milli Dýrafjarðar og Arnafjarðar og göng áfram undir Dynjandisheiði.

Athyglisvert er að gert er ráð fyrir fjórum samgöngusvæðum áfram þrátt fyrir áformaðar tengingar milli svæða og veginn um Arnkötludal/Þröskulda. Ekki kemur fram hvað það er sem liggur til grundvallar þessari svæðaskiptingu². Við mat á samfélagsáhrifum af heilsársvegi yfir Dynjandisheiði skiptir mestu hvort dagleg atvinnusókn breytist eitthvað milli staða og svæða og einnig hvort líklegt er að bættar samgöngur hafi áhrif á það hvert fólk sækir þjónustu.

1

http://www.fjordungssamband.is/fv/upload/files/fjordungstthing53/samgongur_a_vestfjordum_september_2008.pdf

² Ekki er heldur um að ræða skilgreiningu á svæðunum fjórum í skýrslu samgöngunefndarinnar frá árinu 2004.

Það sem hér er til umfjöllunar í skýrslu fastanefndarinnar um samgöngumál snýr einkum að öðrum og þriðja tölulið hér að framan, þ.e. Dynjandisheiði á Vestfjarðavegi (nr. 60) þó að óskir heimamanna séu jarðgöng undir Dynjandisheiði en ekki hefðbundinn vegur.

4. LÝSING Á SAMFÉLAGI OG BYGGÐ

Þorpið Bíldudalur stendur við Arnarfjörð sunnanverðan, við Bíldudalsvog undir Bíldudalsfjalli. Staðurinn tilheyrði áður Bíldudalshreppi, en er síðan 1994 hluti af sveitarfélaginu Vesturbyggð, þegar Barðastrandarhreppur, Rauðasandshreppur, Bíldudalshreppur og Patrekshreppur sameinuðust. Á Bíldudal er nokkur sjávarútvegur, kalkþörungavinnsla, ýmis aðstaða fyrir ferðafólk, gisting, veitingarekstur og tjaldstæði. Flugvöllur er innar í firðinum um 5 km frá þorpinu.

Patreksfjörður tilheyrði áður Patrekshreppi, en er nú hluti sveitarfélagsins Vesturbyggðar. Byggðin við norðanverðan Patreksfjörð teygir sig frá Geirseyri, út með brattri fjallshlíð og niður á Vatneyri. Áður gekk þessi byggð undir nafninu Eyrar eða Vatneyri, en nú hefur nafnið Patreksfjörður fest sig í sessi. Umtalsverður sjávarútvegur er stundaður frá staðnum og þar er ýmis þjónusta, m.a. öll helsta þjónusta hins opinbera fyrir suðursvæði Vestfjarða. Stærð sveitarfélagsins er 1.339 km².

Þorpið Tálknafjörður stendur við samnefndan fjörð á milli Patreksfjarðar og Arnarfjarðar. Þegar kosið var um sameiningu sveitarfélaganna á þessu svæði árið 1994 felldu íbúar Tálknafjarðarhrepps sameiningartillöguna. Sjávarútvegur og fiskeldi er undirstaða atvinnulífs á staðnum, en þar er einnig ýmis þjónusta. Stærð sveitarfélagsins er 176 km².

Reykhláhreppur varð til í núverandi mynd árið 1987, með sameiningu allra hreppa Austur-Barðastrandasýslu. Sveitarfélagið nær frá Gilsfirði vestur í Kjálkafjörð og hefur innan marka sinna margar eyjar á Breiðafirði, m.a. Flatey. Reykhólar standa syðst á austanverðu Reykjanesi. Atvinnulífið mótast einkum af tvennu, landbúnaði og rekstri verksmiðju sem nýtir þang úr Breiðafirði. Stærð sveitarfélagsins er 1.090 km².

Ísafjörður er fjölmennasti byggðakjarni Vestfjarða. Bærinn stendur á Eyri við Skutulsfjörð, en byggðin teygir sig einnig upp í hlíðar Eyrarfjalls og inn í botn fjarðarins. Ísafjarðarkaupstaður varð hluti af Ísafjarðarbæ við sameiningu sveitarfélaga árið 1996. Á Ísafirði er sjávarútvegur mikilvægur, en einnig er þar, umtalsverður iðnaður og fjölbætt þjónusta, bæði á vegum hins opinbera og einkaaðila. Stærð sveitarfélagsins er 2.379 km².

4.1. Mannfjöldi

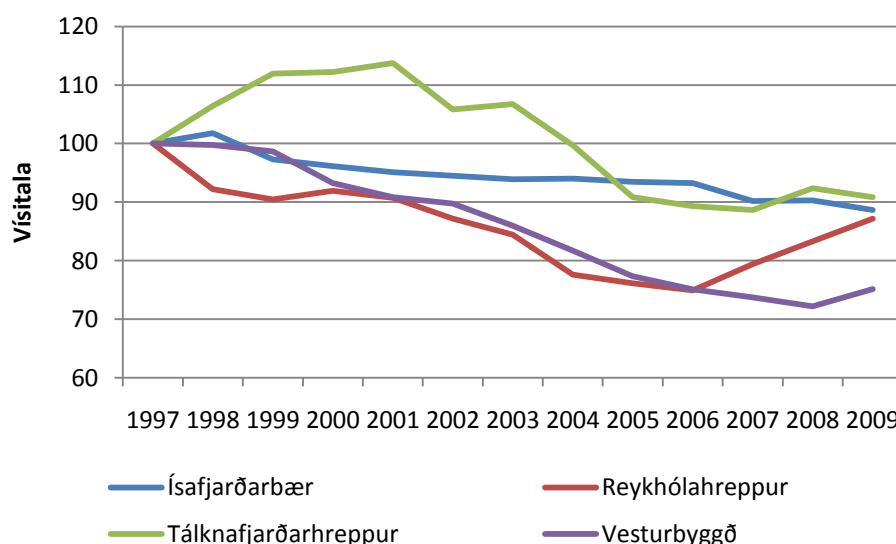
Þróun samfélaganna endurspeglast verulega í mannfjöldanum, breytingum á honum og samsetningu hans.

Tafla 1. Mannfjöldi í sveitarfélögum á áhrifasvæðinu 1. janúar 2010

Sveitarfélag	Helstu byggðarkjarnar
Vesturbyggð (935)	Patreksfjörður (640) og Bíldudalur (187)
Tálknafjarðarhreppur (299)	Tálknafjörður (285)
Reykhólahreppur (291)	Reykhólar (131)
Ísafjarðarbær (3.899)	Ísafjörður (2.677)

Heimild: Hagstofa Íslands

Íbúum í sveitarfélögum hefur fækkað mikið undanfarin ár. Mynd 6 sýnir þessa þróun sem vísitölu þar sem 1997 er viðmiðunarárið.



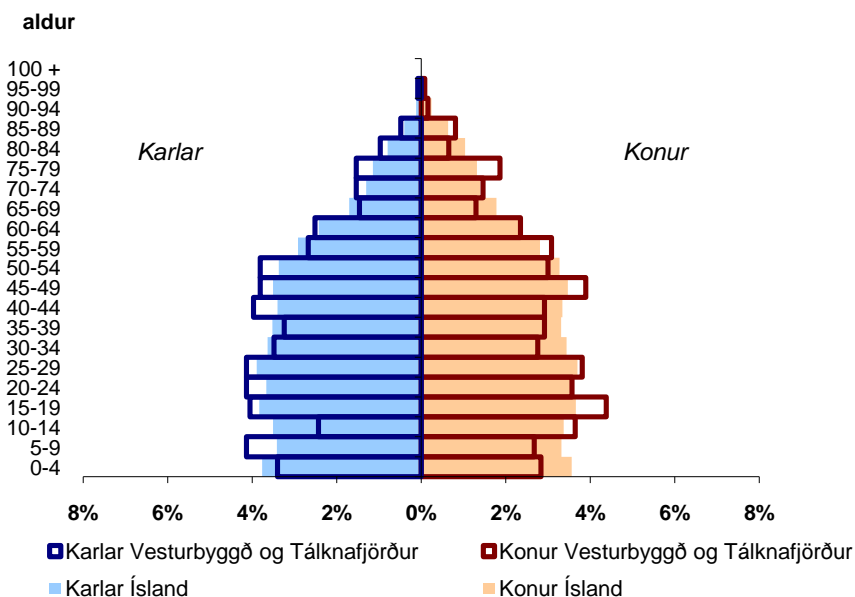
Heimild: Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Mynd 6. Þróun mannfjölda 1997-2009, 1997=100

Þrátt fyrir að mannfjöldun þurfi ekki endilega að vera markmið í sjálfu sér, þá er ljóst að á stöðum þar sem fækkar mikið, kvernast verulega úr samfélögum. Þannig bresta forsendur fyrir margvíslegri þjónustu og mannlífið verður fátæklega á ýmsan hátt. Í Vesturbyggð bjuggu 1.248 manns þann 1. desember árið 1997 en síðan hefur fækkað í 935 þann 1. janúar 2010, þ.e. um 25% sem er gríðarleg fækkun á þetta skömmum tíma. Í Ísafjarðarbæ hefur fækkað um nálægt 500 manns á árabílinu eða um 11% og hlutfallsleg fækkun er af svipaðri stærðargráðu í Tálknafjarðarhreppi (9%) og Reykhólahreppi (13%). Samtals voru 6.305 íbúar í þessum sveitarfélögum árið

1997 en 5.424 árið 2009 og hafði á tímabilinu fækkað um 881, þ.e. 14%. Eins og línurnar bera með sér hefur fækkunin í Ísafjarðarbæ verið nokkuð jöfn allt tímabilið og hið sama má segja um Vesturbyggð til ársins 2008 og Reykhólahrepp til ársins 2006. Í síðastnefnda sveitarfélaginu hefur fjölgað um 41 íbúa síðan 2006 og þeir eru aftur orðnir jafn margir og þeir voru árið 2002, þ.e. 292 talsins. Breytingarnar hafa verið sveiflukenndari á Tálknafirði, en þó umtalsverð fækkun á tímabilinu, þ.e. úr 327 í 297. Í Vesturbyggð varð viðsnúningur árið 2009, en þá voru íbúar 938 í stað 901 árið áður.

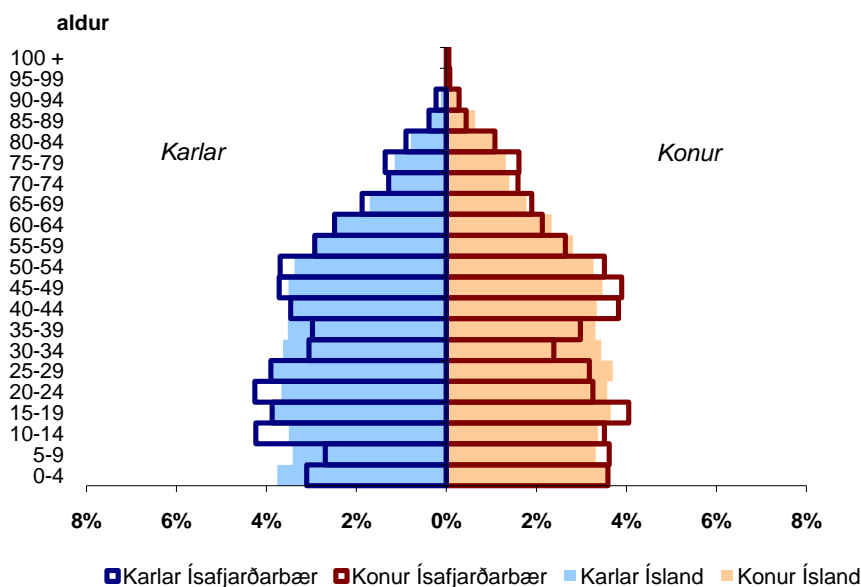
Sú þróun sem að framan er lýst hefur haft áhrif á samsetningu mannfjöldans eins og sést á mannfjöldapýramíðunum hér að aftan. Þar sem fólksfækkun með brottflutningi íbúa hefur verið viðloðandi um langan tíma er hlutfallslega færri fólk á aldrinum 25-40 ára. Þetta er vegna þess að tíðni búferlaflutninga er mest meðal þessa aldurshóps og því eru börn einnig hlutfallslega færri á brottflutningsstaðnum. Þessi staða er uppi hjá sveitarfélögum á sunnanverðum Vestfjörðum. Annað einkenni brottflutningsvæða er gjarnan að konur eru færri en karlar. Rannsóknir hafa sýnt að kjarnasvæði hafa meira aðdráttarafli fyrir konur einkum vegna fjölbreyttara atvinnulífs og þjónustu.



Heimild: Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Mynd 7. Samsetning mannfjöldans eftir kyni og aldri í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi 1. janúar 2010

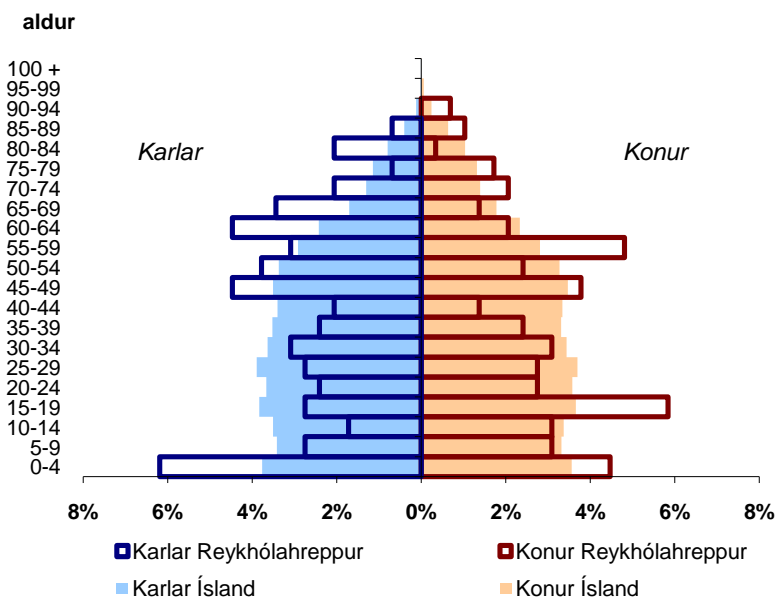
Í Ísafjarðarbæ má sjá svipuð einkenni enda hefur verið langvarandi fækkun íbúa þar. Raunar eru þessi einkenni meira áberandi þar hvað varðar aldursbilið 25-40 ára. Hlutföll kvenna og karla eru mjög jöfn í Ísafjarðarbæ.



Heimild: Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Mynd 8. Samsetning mannfjöldans eftir kyni og aldri í Ísafjarðarbæ 1. janúar 2010

Samsetning mannfjöldans í Reykhólahreppi er afar sérstök burtséð frá því að mannfjöldapýramídar eru jafnan skörðóttir á fámennum svæðum.



Heimild: Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Mynd 9. Samsetning mannfjöldans eftir kyni og aldri í Reykhólahreppi 1. janúar 2010

Fjölgunin sem hefur orðið eftir árið 2006 í Reykhólahreppi er undantekning frá þeirri reglu að almennt hafi fækkað í sveitarfélögum sem hér eru til athugunar og það setur sitt mark á samsetningu mannfjöldans. Ung börn eru mörg í sveitarfélaginu en samt sem áður sést greinilegt skarð í mannfjöldapýramíðann milli 20 og 45 ára. Karlar yfir miðjum aldri eru einnig áberandi margir. Samkvæmt fréttum af heimasíðu sveitarfélagsins³ hefur verið mikil frjósemi meðal íbúanna. Einnig kemur fram í annarri frétt frá 22. desember 2008 að þessi fjölgun hafi mest verið í dreifbýli hreppsins. Samkvæmt tölum Hagstofunnar hafa 30 flutt til sveitarfélagsins umfram brottflutta um fjögurra ára skeið 2006-2009. Mest stafar þetta af flutningum milli landsvæða. Samkvæmt samtali við sveitarstjóra voru erfiðleikar við að manna ýmis störf á vissu árabili, en frá árinu 2006 hefur orðið mikil breyting til batnaðar og margt fólk flutt í sveitarfélagið í atvinnuleit. Það er helsta skýringin á jákvæðri breytingu á fólksfjölda næstliðin ár.

4.2. Vinnumarkaður

Miðað við atvinnuþátttöku á landsbyggðinni má áætla að um 3.900 manns hafi verið á vinnumarkaði í sveitarfélögum á áhrifasvæðinu árið 2009⁴. Áætluð skipting þeirra eftir sveitarfélögum og þróun frá 2003 má sjá í töflunni að neðan.

Tafla 2. Áætlaður fjöldi á vinnumarkaði í sveitarfélögum á áhrifasvæðinu 2009

	Ísafjarðar- bær	Reykhóla- hreppur	Tálknafjarðar- hreppur	Vestur- byggð
Áætlaður fjöldi á vinnumarkaði	2.768	207	209	689
Breyting 2003-2009	-8%	2%	-18%	-13%

Heimild: Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Greinilegt er að fækkun þeirra sem eru á vinnumarkaði er hlutfallslega meiri á sunnanverðum Vestfjörðum. Athyglisvert er að fækkun fólks á vinnualdri er mest í Tálknafjarðarhreppi en það stafar væntanlega af hraðri fækkun íbúa þar eftir 2003. Þegar skoðuð er samsetning mannfjöldans eftir ríkisfangi í gögnum Hagstofunnar má sjá að Íslendingum í sveitarfélaginu fækkar eftir 2002. Íbúar með erlent ríkisfang eru flestir um svipað leyti 2001 (69) en fækkar til 2007 (24). Síðan hefur þeim fjölgað aftur og voru 64 í ársbyrjun 2010. Samkvæmt þessu er ekki hægt að rekja fækkunina

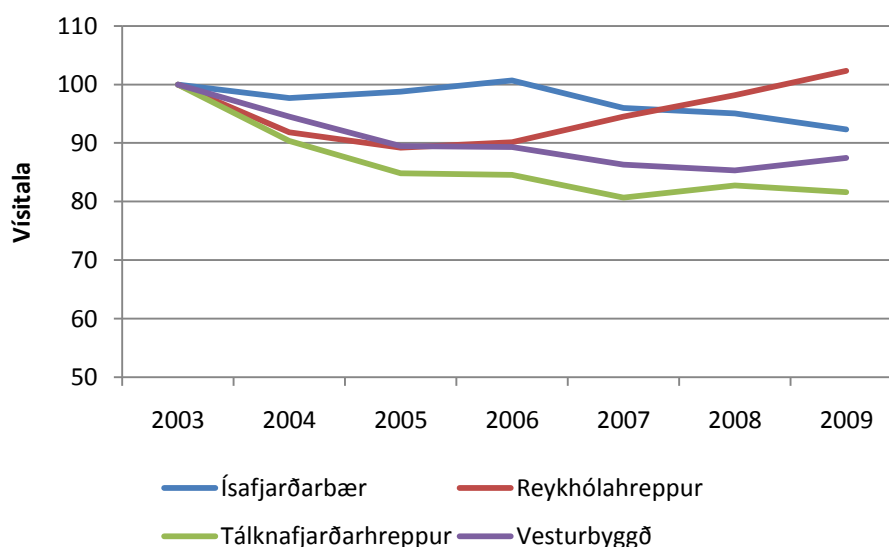
³ Sjá frétt á heimasíðunni 19. ágúst 2009:

http://www.reykholar.is/frettir/Jafnt_og_thett_fiolgar_i_Reykholahreppi_og_a_Reykholum/

⁴ Miðað við meðal atvinnuþátttöku 16-74 ára á landsbyggðinni sem var 80,4% árið 2009.

til erlends vinnuafis sem sé að hverfa til síns heima eftir að fjármálakreppan skall á héraendis. Ekki kemur á óvart mikil fækkun fólks á vinnualdri í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ þegar höfð er í huga almenn þróun mannfjölda þar í alllangan tíma.

Myndin hér að neðan sýnir þróun á fjölda þeirra sem voru á vinnumarkaði tímabilið 2003-2009⁵. Þróun þessara mála er lakari í Vesturbyggð og Tálknafirði en hinum tveimur sveitarfélögum. Fjölgun í Reykhólahreppi er augljóslega umtalsverð meðal þeirra sem eru á vinnumarkaðsaldri. Sjá má að árið 2006 er ákveðinn vendipunktur. Eftir þann tíma dregst vinnumarkaðurinn saman í Ísafjarðarbæ miðað við þær forsendur sem gefnar eru hér en hann stækkar hins vegar eftir 2006 í Reykhólahreppi.



Heimild: Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

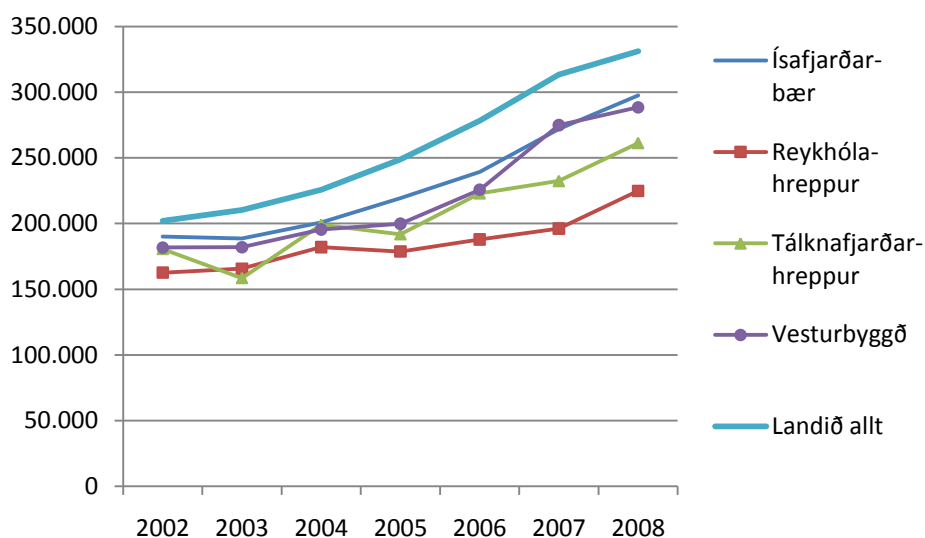
Mynd 10. Áætluð þróun vinnumarkaðar (16-74 ára) tímabilið 2003-2009 þar sem 2003=100

4.3. Tekjur og efnahagur

Hér er farin sú leið að nota útsvarstekjur til þess að átta sig á því hvernig efnahagur íbúa í einstökum sveitafélögum hefur verið að þróast á undanförunum árum. Upplýsingar um atvinnutekjur og fjölda starfandi eftir sveitarfélögum eru ekki aðgengilegar hjá Hagstofu þannig að leita verður annarra leiða. Útsvarstekjur á íbúa eiga að endurspeglar nokkuð vel atvinnutekjur í hverju sveitarfélagi (Mynd 11). Samkvæmt upplýsingum frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga hafa útsvarstekjur á

⁵ Miðað er við atvinnuþátttöku 16-74 ára á landsbyggðinni hvert ár 2003-2009.

Íbúa verið lægri í sveitarfélögum á athugunarsvæðinu en á landinu í heild tímabilið 2002-2008. Þá hafa sveiflur milli ára verið heldur meiri, sérstaklega í Tálknafjarðarhreppi á tímabilinu 2002-2005 en á þeim tíma fór að fækka nokkuð á staðnum en þó ber að hafa í huga að sveiflur eru jafnan meiri í fámennari sveitarfélögum. Álagningarprósenta er aðeins mismunandi milli einstakra sveitarfélaga. Þau sveitarfélög sem hér eru tilgreind voru öll með hámarks álagningu, 13,03% öll árin, nema hvað í Tálknafjarðarhreppi var álagningin 12,70% árið 2002 og 12,99% árin 2003 og 2004. Hlutfall álagningar fyrir landið allt er nokkru lægra en hámarkið, en engu að síður sýnir myndin muninn nokkuð vel.



Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga, www.samband.is

Mynd 11. Útsvarstekjur á íbúa í sveitarfélögum á athugunarsvæðinu og landinu öllu tímabilið 2002-2008

Þá er athyglisvert að sjá að í þessum samanburði eru útsvarstekjur lægstar í Reykhólahreppi en þar hefur verið íbúafjölgun, sérstaklega eftir 2006 eins og þegar hefur verið greint frá. Eins og sjálfsagt gildir um flesta staði á landsbyggðinni dró aðeins saman milli þeirra og landsmeðaltals útsvars árið 2008 enda kom kreppan einna harðast niður á höfuðborgarsvæðinu og nágrenni. Þar voru tekjur hæstar fyrir kreppu.

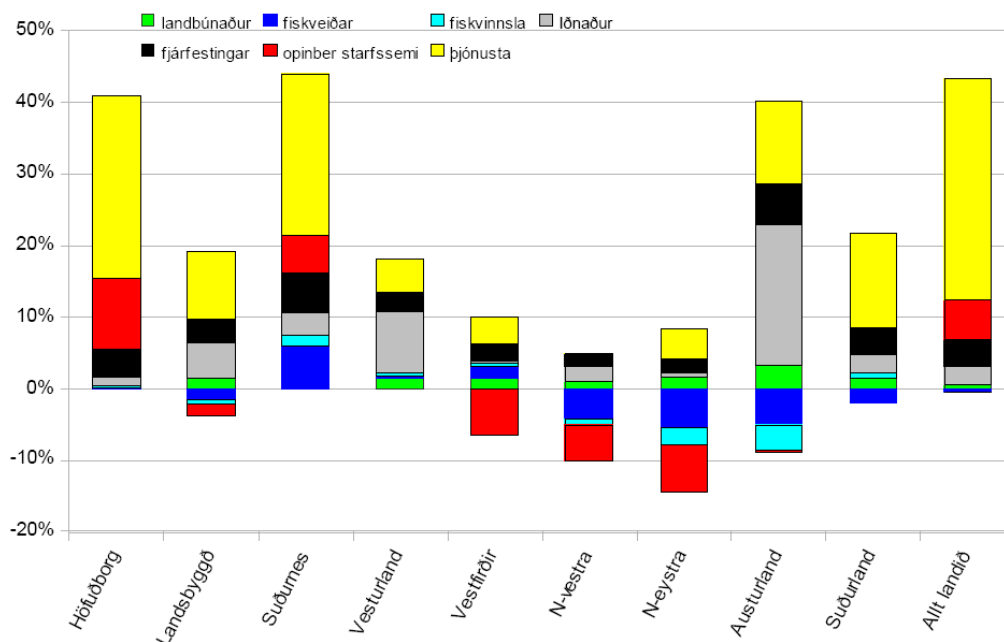
Samkvæmt athugun Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands á hagvexti einstakra landshluta tímabilið 2003-2008 (Sigurður Jóhannesson, 2010) jókst framleiðsla á Vestfjörðum milli árána 2007 og 2008 þar sem hún hafði dregist saman árin á undan. Þannig er landshlutinn, líkt og landsbyggðin að verulegu leyti í annarri stöðu en fyrir bankahrunið haustið 2008.

Tafla 3. Hagvöxtur 2003-2008 eftir landshlutum

	Höfuðborg	Landsbyggð	Suðurnes	Vesturland	Vestfirðir	Norðvestra	Norðeystra	Austurland	Suðurland	Landið allt
2004	10%	2%	4%	0%	3%	2%	1%	1%	5%	7%
2005	7%	7%	3%	10%	4%	-3%	1%	31%	3%	7%
2006	7%	3%	7%	10%	-3%	-7%	-9%	10%	9%	6%
2007	10%	3%	23%	-5%	-8%	2%	-4%	9%	-1%	7%
2008	2%	0%	3%	2%	9%	1%	5%	-17%	3%	1%
'03-'08	41%	15%	44%	18%	3%	-5%	-6%	31%	20%	31%

Heimild: Sigurður Jóhannesson (2010)

Taflan hér að framan sýnir að Vestfirðir eru meðal þeirra landshluta þar sem hagvöxtur er þetta tímabil og reyndar mælist mesti hagvöxturinn á landinu þar árið 2008. Þannig hefur orðið mikill viðsnúningur vegna núverandi stöðu efnahagsmála og gengis krónunnar.



Mynd 12. Hagvöxtur 2003-2008 greindur á atvinnugreinar

Heimild: Sigurður Jóhannesson (2010)

Í sömu skýrslu kemur einnig fram að opinber starfsemi hafi færst frá Vestfjörðum og Norðurlandi til höfuðborgarsvæðisins. Þá má einnig sjá að sjávarútvegur hefur færst frá Norður- og Austurlandi til Suðurnesja og Vestfjarða á þessu tímabili (Mynd 12).

Tafla 4. Skipting framleiðslu á atvinnugreinar og landshluta árið 2008

	Höfuð- borg	Lands- byggð	Suður- nes	Vestur- land	Vest- firðir	Norð- vestra	Norð- eystra	Austur- land	Suður- land	Landið allt
Landbúnaður	0%	6%	0%	4%	4%	10%	6%	4%	11%	2%
Fiskveiðar	1%	12%	11%	15%	24%	15%	10%	8%	10%	5%
Fiskvinnsla	1%	9%	8%	8%	17%	2%	8%	16%	8%	4%
Iðnaður	7%	11%	5%	24%	4%	8%	8%	18%	8%	8%
Fjárfestingar	8%	10%	13%	7%	7%	9%	9%	12%	10%	9%
Opinber starfssemi	25%	26%	21%	22%	27%	35%	32%	22%	27%	25%
Þjónusta	57%	27%	42%	21%	17%	21%	26%	20%	26%	47%
Alls	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Heimild: Sigurður Jóhannesson (2010)

Í skýrslunni kemur einnig fram hvernig framleiðslan skiptist á atvinnugreinar og kemur sérstaða Vestfjarða glögglega í ljós þar. Samanlagt eru fiskveiðar og fiskvinnsla með um 40% en á landsbyggðinni að meðaltali er þetta hlutfall um 20%. Þá er athyglisvert að þjónusta leggur minna til framleiðslunnar en í öllum öðrum landshlutum. Það má velta því fyrir sér hvort rekja megi það til fámennisins sem stendur undir takmarkaðri þjónustu og að auki sé mikið leitað eftir þjónustu út fyrir landshlutann.

4.4. Fyrirtæki

Í Vesturbyggð hafa fiskveiðar og fiskvinnsla löngum verið aðal atvinnuvegur íbúanna. Rækju- og bolfiskveiðar voru lengi stærstu þættir í atvinnulífi Bíldudals, en þessir atvinnuvegir hafa orðið fyrir nokkrum skakkaföllum á síðustu árum. Árið 2007 tók til starfa kalkþörungaverksmiðja í þorpinu og er hún fyrsta fyrirtæki sinnar tegundar á Íslandi⁶. Dæmi um fyrirtæki á Bíldudal er Perlufiskur og Lás ehf, trésmiðja og verktakafyrirtæki. Á Patreksfirði er talsverður fjöldi fyrirtækja, bæði í sjávarútvegi og ýmissi annarri starfsemi. Þar er einnig umtalsverð starfsemi á vegum hins opinbera. Nefna má sem dæmi Odda hf fiskvinnslu og útgerðarfyrirtæki og Fiskmarkað Patreksfjarðar. Bílaverkstæði er á staðnum og Byggingarfélagið Byggir hf, svo fátt eitt sé nefnt.

Tilvera byggðar í Tálknafirði markast að nokkru leyti af því að þar er góð höfn frá náttúrunnar hendi. Sveinseyraroddi er tangi sem lokar hluta fjarðarins og veitir um leið skjól fyrir úthafsöldunni, auk þess sem aðdýpi er mikið. Sjávarútvegur hefur ætíð verið helsti atvinnuvegur staðarins. Í seinni tíð hefur fiskeldi aukist, en heitar

⁶ Kalkþörungar eru m.a. notaðir í framleiðslu dýrafóðurs, matvæla og í lyfja- og snyrtivöruiðnaði. Sömuleiðis koma þeir að miklu gagni við hreinsun útblásturs frá verksmiðjum og til hreinsunar á súru vatni.

uppsprettur við norðanverðan fjörðinn hafa m.a. nýst vel við það. Dæmi um fyrirtæki á Tálknafirði eru Tungusilungur ehf og Þórsberg ehf, en einnig eru þar þjónustufyrirtæki og iðnaður t.d. Villimey sem framleiðir smyrsl úr íslenskum jurtum.

Í Reykhólahreppi eru landbúnaður og rekstur þörungaverksmiðjunnar í Karlsey aðal atvinnuvegirnir. Verksmiðjan var stofnuð 1975 nálægt þorpinu á Reykhólum og er sú eina sinnar tegundar á landinu en hún nýtir þagróðurinn á grunnsævi Breiðafjarðar og jarðhitann á svæðinu til að þurrka þaramjölið. Sveitarfélagið er stærsti einstaki vinnuveitandinn. Greint er frá verslun og þjónustu í kafla 4.7.

Á Ísafirði er góð höfn, enda hefur sjávarútvegur ávallt verið einn aðal atvinnuvegur Ísafirðinga. Frá Ísafirði er stunduð öflug útgerð og þar eru einnig fiskvinnslufyrirtæki, t.d. Hraðfrystihúsið-Gunnvör. Einnig eru þar framleiðslu- og þjónustufyrirtæki sem byggja afkomu sína á sjávarútvegi og vinnslu matvæla svo sem 3x Technology ehf. Fyrirtæki í flutningaþjónustu eru með starfsstöðvar á Ísafirði svo sem Flugfélag Íslands, Eimskip, Flytjandi og Samskip. Þá eru á staðnum þjónustufyrirtæki, t.d. Tækniþjónusta Vestfjarða og Verkís. Sparisjóður Vestfirðinga er á Ísafirði og útibú annarra fjármálastofnana. Jafnframt eru fjölmörg önnur fyrirtæki og þjónustuaðilar s.s vélsmiðjur, bifreiðaverkstæði, rafverktakar, byggingarverktakar, lögfræðingar og endurskoðendur, fiskmarkaðir, gistiheimili o.fl. Fjallað er nánar um þjónustu í kafla 4.7.

4.5. Sveitarfélög og samstarf þeirra

Sveitarfélög á Vestfjörðum eru tíu talsins og hefur fækkað um 18 frá árinu 1987. Í þessari skýrslu koma einkum fjögur þeirra við sögu, þ.e. Ísafjarðarbær, Vesturbyggð, Tálknafjarðarhreppur og Reykhólahreppur. Fjórðungssamband Vestfirðinga eru samtök sveitarfélaga á Vestfjörðum, sameiginlegur vettvangur þeirra og málsvari. Í árána rás hafa komið fram ýmsar tillögur um sameiningu sveitarfélaga í þessum landshluta og má í því samhengi m.a. vitna til skýrslunnar *Sameiningarkostir sveitarfélaga á Vestfjörðum*, sem unnin var að frumkvæði nefndar á vegum félagsmálaráðuneytisins árið 2004 í samvinnu við Fjórðungssamband Vestfirðinga. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram á bl. 16:

1987 Reykhólahreppur varð eitt sveitarfélag úr fimm sveitarfélögum sem voru í A-Barðastrandarsýslu, þ.e. Flateyjarhreppur, Múlahreppur, Gufudalshreppur og Geiradalshreppur og Reykhólahreppur sameinuðust.

1994 Vesturbyggð varð til úr fjórum sveitarfélögum sem áður voru Rauðasandshreppur, Barðastrandahreppur, Patrekshreppur og Bíldudalshreppur.

1996 Ísafjarðarbær varð eitt sveitarfélag sem áður var: Ísafjarðarkaupstaður, Suðureyrarhreppur, Flateyrarhreppur, Mosvallahreppur, Þingeyrarhreppur og Mýrarhreppur.

Árið 1994 var felld tillaga um sameiningu allra sveitarfélaga í Ísafjarðarsýslum. Á sama tíma synjuðu íbúar Tálknafjarðarhrepps tillögu um sameiningu sveitarfélaganna í Vestur Barðastrandasýslu. Íbúar Reykhólahrepps felldu tillögu árið 2002 um sameiningu við sveitarfélögin í Dalasýslu.⁷

Sú vinna sem fram fór á vegum Fjórðungssambandsins um sameiningarkosti leiddi í ljós að allar sveitarstjórnir horfðu til aukinnar samvinnu, sem síðar gæti leitt til frekari sameiningar, en helsta forsenda þess væru bættar heilsárs landsamgöngur. Settir voru fram þrír eftirfarandi kostir um sameiningu/samvinnu:

Tvö sveitarfélög:

- Allir hreppar í Strandasýslu og Reykhólahreppur eitt sveitarfélag með vegi um Arnkötludal (hugsanlega sameinast einnig Saurbæjarhreppi og Dalabyggð.)
- Bolungarvík, Ísafjarðarbær, Súðavíkurreppur, Tálknafjörður og Vesturbyggð eitt sveitarfélag.

Þrjú sveitarfélög:

- Allir hreppar í Strandasýslu og Reykhólahreppur eitt sveitarfélag með vegi um Arnkötludal (hugsanlega sameinast einnig Saurbæjarhreppi og Dalabyggð.)
- Ísafjarðarbær, Bolungarvík og Súðavíkurreppur eitt sveitarfélag.
- Vesturbyggð og Tálknafjörður eitt sveitarfélag.

Fjögur sveitarfélög:

- Ísafjarðarbær, Bolungarvík og Súðavíkurreppur eitt sveitarfélag.
- Vesturbyggð og Tálknafjörður eitt sveitarfélag
- Strandasýslan eitt sveitarfélag.
- Reykhólahreppur sameinist Saurbæjarhreppi, Dalabyggð og sveitarfélögum á Snæfellsnesi eða í Borgarfirði.

Þrátt fyrir þessa framsetningu er jafnan talað um fjögur samgöngusvæði, en það er hugsanlega ekki í takti við umræður um bættar samgöngur. Eru sveitarfélögin í Strandasýslu ekki á sama samgöngusvæði og Reykhólahreppur þegar vegur er kominn um Arnkötludal? Var sá vegur ekki ein af forsendum þess að hugsanlegt væri að sameina þetta svæði í eitt sveitarfélag? Hið sama mætti segja um norðan- og sunnanverða Vestfirði með tilkomu Dýrafjarðarganga og heilsársvegar um Dynjandisheiði.

Síðan þetta var sett fram hafa ýmsar tillögur litið dagsins ljós og m.a. hefur ráðherra sveitarstjórnarmála lýst því yfir að hann ætli sér að setja fram ákveðnar tillögur um sameiningu sveitarfélaga sem kosið verði um eigi síðar en í sveitarstjórnarkosningum

⁷ <http://www.felagsmalaraduneyti.is/media/efling/Vestfirdir.pdf>

árið 2014. Má þar nefna það sem fram kom á fundi á Ísafirði þann 15. janúar 2010, en í frétt frá ráðuneytinu er m.a. eftirfarandi að finna:

Á fundinum kynnti Kristján L. Möller, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, nýjar áherslur í sameiningarmálum sveitarfélaga sem meðal annars felast í því að tekið hefur til starfa nefnd til að kanna sameiningarkosti í öllum landshlutum og viðhorf sveitarstjórnarmanna og almennings til sameiningar. Sameiningarkostirnir verða síðan lagðir fyrir landsþing Sambands íslenskra sveitarfélaga í haust til umræðu. Að því loknu mun ráðherra leggja fyrir Alþingi áætlun um sameiningar sveitarfélaga til ársins 2014.⁸

Með bættum samgöngum hafa ýmsir kostir um sameiningu eða samvinnu orðið raunhæfir og eitt af því sem hefur komið fram í umræðum nýlega er að Vestfirðir frá Ísafjarðarbæ í norðri til Vesturbyggðar í suðri verði eitt sveitarfélag. Um það vitna m.a. ummæli Halldórs Halldórssonar bæjarstjóra í Ísafjarðarbæ og formanns Sambands íslenskra sveitarfélaga í ávarpi hans á ársþingi Fjórðungssambands Vestfjarða 2008 þar sem hann opnaði fyrir þá umræðu að Vestfirðir sameinuðust í eitt sveitarfélag.

Eins og framangreint ber með sér eru ýmsar hugmyndir í umræðunni um samstarf sveitarfélaga og/eða sameiningu þeirra. Fyrir utan það sem hefur verið nefnt um Fjórðungssamband Vestfjarða hafa sveitarfélögin með sér samstarf um ýmsa málaflokka. Má þar nefna Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða, Markaðsskrifstofu Vestfjarða, Menningarráð Vestfjarða og Vaxtarsamning Vestfjarða.

Sorpförgun er dæmi um málaflokk sem samvinna er um meðal sveitarfélaga. Kröfur um ýmsa þætti umhverfismála eru sífellt að aukast og mikilvægt er að leitað sé hagkvæmustu leiða. Nú er staðan þannig að Sorpbrennslan Funi sér um sorphirðu og sorpförgun í Ísafjarðarbæ. Rekin er sorpbrennslustöð í Engidal í Skutulsfirði og urðunarstaður við Klofning í Öndarfirði. Spilliefnum er eytt í Reykjavík en brotajárn fer til endurvinnslu. Samkvæmt lögum nr. 55/2003 er sveitarfélögum skylt að semja svæðisáætlun til 12 ára um meðhöndlun úrgangs. Þessi mál eru nú til skoðunar á Vestfjörðum og hugsanlegt er að breytingar verði á núverandi tilhögun.

En hver er reynslan af sameiningu sveitarfélaga hér á landi? Árið 2002 gaf RHA út bókina *Sameining sveitarfélaga – áhrif og afleiðingar. Rannsókn á sjö sveitarfélögum*,⁹ en höfundar hennar eru Grétar Þór Eypórsson, þáverandi forstöðumaður RHA og Hjalti Jóhannesson, sérfræðingur á sömu stofnun. Hér verður

⁸ <http://www.samgonguraduneyti.is/malaflokkar/sveitastjornarmal/frettir/nr/2891>

⁹ Árborg, Borgarfjarðarsveit, Dalabyggð, Fjarðabyggð, Skagafjörður, Snæfellsbær og Vesturbyggð.

aðeins getið nokkurra atriða sem snerta eitt af sveitarfélögum í rannsókninni, Vesturbyggð, auk nokkurra almennra þátta. Eftirfarandi kom fram í rannsókninni: „Með sameiningunum má fullyrða að sveitarfélögin hafa orðið sterkari einingar til uppbyggingar á þeim þjónustubáttum sem fólkið telur mikilvæga. Í nokkrum tilvikum var sameiningin alger forsenda þess að hægt yrði að ráðast í uppbyggingu grunngerðar í þágu uppbyggingar atvinnulífs og eflingu búsetuskilyrða“, (bls. 260). Þetta er almenn niðurstaða um áhrif og afleiðingar sameiningar þeirra sveitarfélaga sem rannsóknin tók til, en þess er jafnframt getið að engar tvær sameiningar eru fyllilega sambærilegar. Einnig kemur fram að stjórnsýsla eftir sameiningu virðist almennt skilvirkari og faglegr og að þjónustustig félagsþjónustu hafi víðast aukist. Nánar er fjallað um möguleg áhrif bættra veltengingar á stjórnsýslu og rekstur sveitarfélaga í kafla 5.6.

4.6. Húsnæðismál

Í þéttbýlisstöðunum á sunnanverðum Vestfjörðum er vannýtt húsnæði. Tálknafjörður sker sig þó úr varðandi íbúðarhúsnæði. Vannýtingin kemur fyrst og fremst til af því að fólki hefur fækkað og eftir stendur húsnæði sem ekki er eins vel nýtt og áður. Í næstu töflu má sjá tölur fyrir íbúðarhúsnæði í árslok 2008. Með því að deila húsnæðinu á hvern íbúa fæst nokkuð góð mynd af því hvernig húsnæðið er nýtt.

Tafla 5. Stærð íbúðarhúsnæðis á Bíldudal, Tálknafirði og Patreksfirði.

Íbúðarhúsnæði	Fjöldi íbúða 31/12 2008	Stærð íbúðarhúsnæðis 31/12 2008 (m ²)	Íbúafjöldi 1/1 2009	Meðalstærð íbúða (m ²)	Fermetrafjöldi á íbúa 31/12 2008 (m ²)
Þéttbýliskjarni					
Bíldudalur	116	15.235	176	131	86,6
Tálknafjörður	98	13.931	294	142	47,4
Patreksfjörður	330	46.278	617	140	75,0
Ísland í heild		17.791.787	319.368		55,7

Heimild: Gögn Fasteignaskrá og Hagstofa, útreikningar JPH

Af töflunni má sjá að um áramótin 2008-2009 var íbúðarhúsnæði verulega vannýtt á Bíldudal og Patreksfirði, þar er fermetrafjöldi á íbúa langt yfir landsmeðaltali. Nýtingin er hins vegar góð á Tálknafirði, þar er fermetrafjöldi á íbúa undir landsmeðaltali. Mannfjöldi hefur breyst á stöðunum frá þessum tímamarki. Ef gert er ráð fyrir að húsnæðið sé hins vegar hið sama þá voru samsvarandi tölur um

áramótin 2009-2010 eftirfarandi: Bíldudalur 81,5, Tálknafjörður 48,9 og Patreksfjörður 72,3.

Atvinnuhúsnæði er að sama skapi vannýtt á stöðunum þremur. Í næstu töflu má sjá samsvarandi tölur fyrir atvinnuhúsnæði um áramótin 2008-2009. Með atvinnuhúsnæði er hér átt við eftirfarandi flokka Fasteignaskrár: Verslunar- og skrifstofuhús, iðnaðarhús, vörugeymsla og sérhæfð eign.

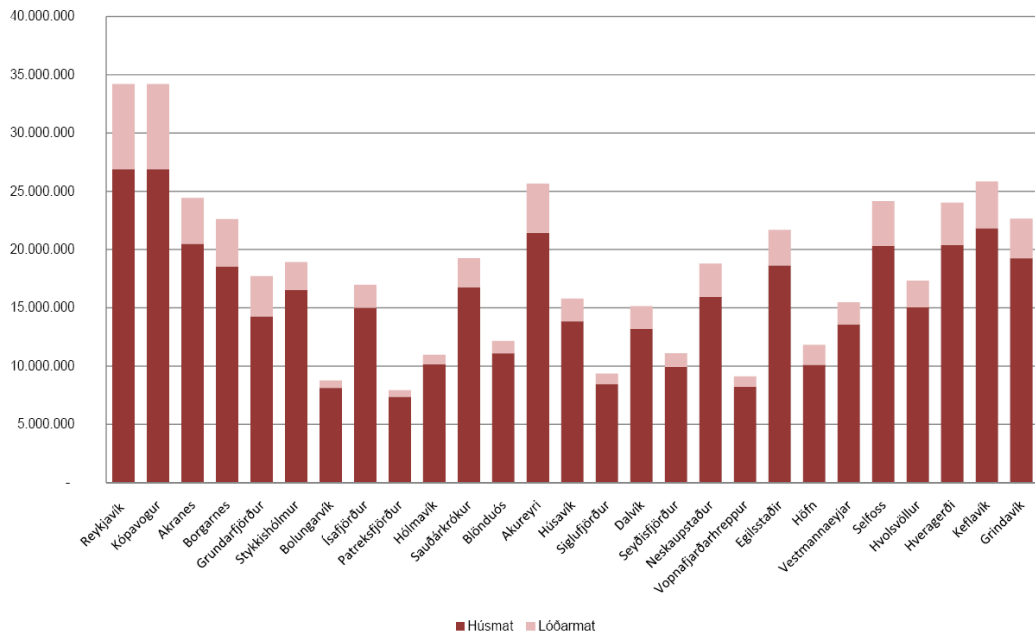
Tafla 6. Stærð atvinnuhúsnæðis á Bíldudal, Tálknafirði og Patreksfirði.

Atvinnuhúsnæði	Stærð atvinnuhúsnæðis 31/12 2008 (m²)	Íbúafjöldi 1/1 2009	Fermetrafjöldi á íbúa 31/12 2008 (m²)
Þéttbýliskjarni			
Bíldudalur	15.235	176	54,1
Tálknafjörður	13.931	294	56,4
Patreksfjörður	46.278	617	64,1
Ísland í heild	11.765.944	319.368	36,8

Heimild: Gögn Fasteignaskrá og Hagstofa, útreikningar JPH

Þar sem atvinnuhúsnæði er mun stærra á hvern íbúa en að meðaltali á Íslandi er ekki hægt að draga aðra ályktun en að um vannýtingu sé að ræða.

Húsnæðisverð er mjög lágt á sunnanverðum Vestfjörum. Byggðastofnun fékk Fasteignaskrá til að meta verðgildi sömu fasteignarinnar á 25 þéttbýlistöðum á Íslandi. Um var að ræða íbúð sem metin var á 34,2 mkr. á höfuðborgarsvæðinu. Niðurstaðan var sú að verð þessarar eignar var lægst á Patreksfirði af þeim stöðum sem skoðaðir voru og var verðgildi hennar þar metið 7,9 mkr. Það er ekki nema 23% af verði eins eignar á höfuðborgarsvæðinu. Á næstu mynd má sjá niðurstöðu þessa mats og miðast það við áramótin 2009-2010, tölurnar eru á verðlagi í febrúar 2009.



Heimild: Byggðastofnun, 2010

Mynd 13. Fasteignamat á nokkrum stöðum á landinu árið 2010

Gera má ráð fyrir að verð á atvinnuhúsnæði sé að sama skapi lágt á sunnanverðum Vestfirðum.

4.7. Verslun og þjónusta, nýting og þjónustusókn út fyrir svæðið

Á Ísafirði er mesta framboðið af vöru og þjónustu á Vestfjarðakjálkanum. Þjónustukjarnar eru einnig á Suðureyri, Flateyri og Þingeyri innan Ísafjarðarbæjar og auk þess í Bolungarvík, Súðavík, Hólmavík, Drangnesi, Bíldudal, Patreksfirði, Tálknafirði og Reykhólum. Hér er hins vegar nær eingöngu fjallað um Ísafjarðarbæ, Vesturbyggð, Tálknafjarðarhrepp og Reykhólahrepp, sbr. það sem kom fram í kafla 3 um afmörkun verkefnisins. Eins og fram kom í kafla 4.3. um tekjur og efnahag hér að framan er umfang þjónustu hlutfallslega lægra á Vestfirðum en í öðrum landshlutum.

Fjölbreytt atvinnustarfsemi er í Ísafjarðarbæ á vegum einkaaðila og opinberra aðila. Hér á eftir eru tilgreind fáein dæmi um fyrirtæki og stofnanir. Ekki er um tæmandi skrá að ræða enda er upptalningunni aðeins ætlað að gefa mynd af þeim fjölbreytileika sem fyrir er: Atvinnupróunarfélag Vestfjarða, Búnaðarsamband Vestfjarða, Byggðasafn Vestfjarða, Fiskistofa/veiðieftirlit, Fjórðungssamband Vestfirðinga, Fjölmenningssetur á Vestfirðum, Fræðslumiðstöð Vestfjarða, Funi endurvinnslustöð, Hafrannsóknastofnun, Héraðsdómur Vestfjarða, Íslandspóstur, Lífeyrissjóður Vestfirðinga, Neytendafélag Vestfjarða, Orkubú Vestfjarða, Matís,

Rauði kross Íslands svæðisskrifstofa, Ríkisútvarpið, Siglingastofnun Íslands, Skattstofa Vestfjarða, Svæðisskrifstofa málefna fatlaðra á Vestfjörðum, Svæðisvinnumiðlun Vestfjarða og Vegagerðin. Bankar og tryggingafélög eru með útibú á staðnum og olúfélög eru með starfsstöðvar. Á Ísafirði eru einnig ýmsar verslanir og önnur þjónusta sem íbúar af öðrum svæðum sækja, auk heimamanna á staðnum. Þar má nefna apótek, efnalaug, matvöruverslanir og byggingarvöruverslun, en með bættum samgöngum hefur orðið samþjöppun í líkri þjónustu og dæmi um það eru verslanir Bónus, Húsasmiðjunnar og Samkaups.

Í Vesturbyggð er fjölbætt þjónusta og öll opinber þjónusta á vegum ríkisins, fyrir sunnanverða Vestfirði er á Patreksfirði. Þar er t.d. skrifstofa sýslumanns og Tryggingastofnun ríkisins er með umboðsskrifstofu á staðnum. Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða er þar með starfsstöð og Íslandspóstur með afgreiðslu. Flutningafyrirtæki eru með þjónustu, bæði með vörur og fólk, landleiðis og sjóleiðina, en ferjan Baldur siglir um Breiðafjörð með viðkomu á Brjánslæk. Olúfélög veita þjónustu og tryggingafélög eru með umboðsskrifstofu. Þá er matvöruverslun, blómabúð, lyfjaverslun, hársnyrtistofur, gistiheimili, veitinga- og kaffihús. Ýmis önnur þjónusta er einnig í boði svo sem bifreiðþjónusta, steypustöð og margvísleg þjónusta iðnaðarmanna. Af þessari upptalningu má ráða að þarna séu allir algengustu þjónustubættir til staðar. Á Bíldudal er flugvöllur fyrir svæðið og þjónusta á vegum Íslandsflugs. Þar er einnig þjónusta olúfélags, póstafrgreiðsla, verktakaþjónusta, verslun, veitinga- og gistihús. Sparisjóður Vestfirðinga er með afgreiðslu bæði á Patreksfirði og Bíldudal. Þá ber þess að geta að grunnskóli er rekinn með starfsemi á Bíldudal, Patreksfirði og á Birkimel á Barðaströnd og sveitarfélagið veitir ferðamönnum þjónustu með rekstri upplýsingamiðstöðvar, tjaldsvæða og sundlauga. Eins og sjá má af upptalningunni að ofan er flest eða öll grunnþjónusta til staðar.

Á Tálknafirði er Sparisjóður Vestfirðinga, pósthjónusta, gistiheimili, veitingahús og verslanir. Einnig er þar bókhaldsþjónusta og bifreiðaskoðun. Á staðnum er grunnskóli, heilsugæslustöð, kirkja, upplýsingamiðstöð, tjaldsvæði og sundlaug.

Í viðtölum við nokkra íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum kom fram að þjónustusókn er gríðarmikil til Reykjavíkur. Algengast virðist vera að íbúar fari til Reykjavíkur allt frá því að fara annan hvern mánuð upp í að fara aðra hverja viku. Matvara er keypt í heimabyggð en í Reykjavíkurferðunum birgir fólk sig upp af mat í lágvöruverslunum. Nánast allur fatnaður, byggingarvörur og önnur sérvara er keypt í Reykjavík. Eitthvað

er þó um að fót séu keypt á netinu. Sú þjónusta sem er notuð í heimabyggð er svo sem lækniþjónusta á heilsugæslustigi, apótek, hársnyrting og bifreiðþjónusta. Lækniþjónusta á sérfræðistigi virðist öll vera sótt til Reykjavíkur og reyndar kom í ljós að þjónusta svo sem klipping og þjónusta við bílinn er einnig sótt að einhverju leyti til Reykjavíkur í þeim ferðum sem þangað eru farnar.

Þjónustusókn til Ísafjarðar frá sunnanverðum Vestfjörðum virðist vera nánast engin. Það er helst frá Bíldudal sem einhverjir íbúar fara stöku sinnum til Ísafjarðar til að kaupa m.a. í Bónus. Einn viðmælandi nefndi að ekki væri hægt að treysta samgöngum þangað nema 3 mánuði á ári. Stundum sé hægt að komast aðra leiðina en ekki sömu leið til baka vegna ófærðar. Viðmælendur allir fara einu sinni eða tvisvar til Ísafjarðar ár hvert en þá er aðalerindið að hitta vini og ættingja eða um sumarbíltúr/sumarferð er að ræða, ekki til að sækja þjónustu. Hins vegar eru þessar fáu ferðir til Ísafjarðar notaðar einnig til að fara í Bónus og fl. Ekki virðist um neina þjónustusókn að ræða til Borgarness eða Stykkishólms.

Í Reykhólahreppi er afgreiðsla sparisjóðs, matvöruverslun, gisti- og veitingaþjónusta, auk annarrar þjónustu svo sem flutningafyrirtækja og verktaka. Þá er á staðnum grunnskóli, heilsugæslustöð og kirkja. Að sögn sveitarstjóra, Óskars Steingrímssonar er þjónusta mest sótt til Reykjavíkur t.d. vegna endurskoðunar, verkfræðivinnu og tölvuþjónustu. Hið sama má segja um verslun, aðra en daglega matvöru.

4.8. Innviðir, vegir, hafnir, flugvellir

Innviðir er oft notað sem samheiti yfir opinbera grunngerð samfélagsins. Það á meðal annars við um tæknilega grunngerð s.s. samgöngu- og fjarskiptakerfi- og dreifikerfi orkufyrirtækja svo fáein atriði séu nefnd. Í þessum kafla er lögð áhersla á samgöngur á athugunarsvæðinu, enda eru þær helsta viðfangsefni þessarar skýrslu.

Vegir

Vegakerfið á athugunarsvæðinu er í mjög mismunandi ástandi. Eins og eftirfarandi tafla ber með sér er hlutfall vega með bundnu slitlagi annars vegar (Busl¹⁰) og með mól hinsvegar afar mismunandi. Það er allt frá því að vera að fullu með bundnu slitlagi í það að einungis 39% leiðarinnar sé með bundnu slitlagi, eins og er milli Bíldudals og Ísafjarðar. Þetta er eitt af því sem á eftir að breytast með

¹⁰ Busl = bundið slitlag

Dýrafjarðargöngum og heilsársvegi yfir Dynjandisheiði, enda eru allir nýir vegir með bundnu slitlagi.

Tafla 7. Vegalengdir milli staða sem einkum varða þessa rannsókn, greint í bundið slitlag og malarvegi

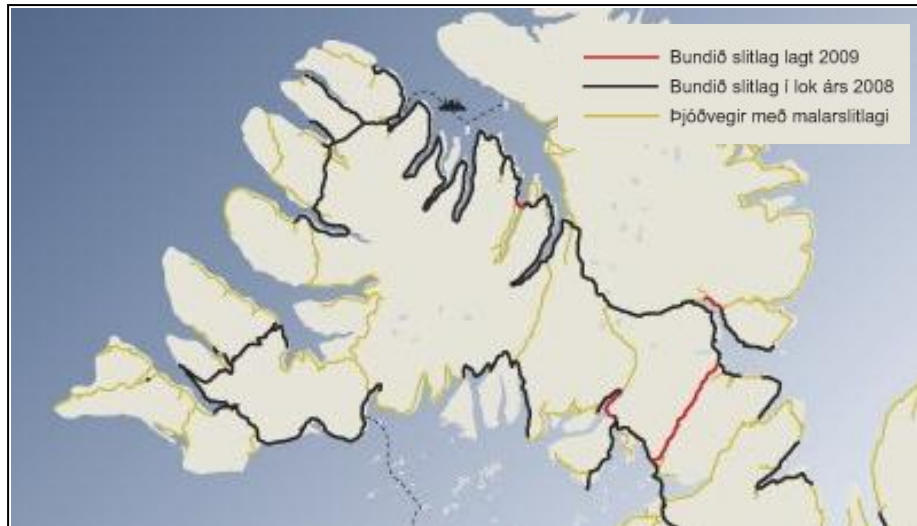
	Ísafjörður		Bíldudalur		Tálknafjörður		Patreksfjörður		Flókalundur		Reykhólar		Reykjavík	
	Km	Busl/möl	Km	Busl/möl	Km	Busl/möl	Km	Busl/möl	Km	Busl/möl	Km	Busl/möl	Km	Busl/möl
Ísafjörður			145	56/89	162	73/89	173	83/90	116	48/68	255	117/138	456	318/138
Bíldudalur	145	56/89			19	19/0	30	30/0	45	8/37	184	77/107	384	277/107
Tálknafjörður	162	73/89	19	19/0			18	18/0	62	25/37	201	94/107	401	294/107
Patreksfjörður	173	83/90	30	30/0	18	18/0			61	61/0	200	130/70	401	331/70
Flókalundur	116	48/68	45	8/37	62	25/37	61	61/0			139	69/70	339	269/70
Reykhólar	255	117/138	184	77/107	201	94/107	200	130/70	139	69/70			228	228/0
Reykjavík	456	318/138	384	277/107	401	294/107	401	331/70	339	269/70	228	228/0		

Heimild: Vegagerðin

Athyglisvert er þegar taflan er skoðuð hve hátt hlutfall vegarins milli Ísafjarðar og staðanna á sunnanverðum Vestfjörðum er með malarlitlagi eða um eða meira en helmingur leiðarinnar. Má sjá þetta sem áberandi „eyðu“ í vegakerfinu um Hrafnseyrarheiði, botn Arnarfjarðar og Dynjandisheiði á kortinu hér á eftir sem sýnir bundið slitlag á Vestfjörðum árið 2009 (Mynd 14).

Tafla 8. Vegalengdir milli staða og hlutfall bundins slitlags

	Busl/möl - % bundið itlag		
	Ísafjörður		
Bíldudalur	145	56/89	39%
Tálknafjörður	162	73/89	45%
Patreksfjörður	173	83/90	48%
Flókalundur	116	48/68	41%
Reykhólar	255	117/138	46
Reykjavík	456	318/138	70%



Heimild: Vegagerðin, 2009

Mynd 14. Bundið slitlag á Vestfjörðum í árslok 2009

Til áréttingar er einnig bent á mynd 2 sem sýnir í stórum dráttum legu veganna á svæðinu ásamt fyrirbyggjandi valkostum um breytingar þar á.

Hafnir

Í Vesturbyggð eru þrjár nokkuð stórar hafnir á Bíldudal, Brjánslæk og Patreksfirði. Auk þess er Haukabergrsvaðall¹¹, sem Hafnarstjórn Vesturbyggðar ber ábyrgð á gagnvart Fiskistofu, þ.e. að til staðar sé löggilt vog og að framkvæmdar séu lögbundnar skráningar.

Bryggjukantar í Bíldudalshöfn eru samtals 400 metrar, þar af er hafskipakantur 80 metrar og dýpi við hann er 10 metrar. Flotbryggja er fyrir smábáta. Bryggjukantar í Brjánslækjarhöfn eru 78 metrar. Mest dýpi sem er 4 metrar, er á 43 metra kafla við ferjubryggjuna. Flotbryggja er fyrir smábáta. Í Patreksfjaðrarhöfn eru bryggjukantar 629 metrar, þar af er hafskipakantur 170 metrar og dýpi við hann er 7-7,5 metrar. Gámavöllur er á hafskipakanti. Einnig er trébryggja fyrir meðalstóra fiskibáta og flotbryggja fyrir smábáta. Flutningaskip og tankskip leggjast við hafskipakant ásamt stærri fiskiskipum sem koma til að taka olíu¹².

Á Reykhólum er lítil höfn, sem einkum er notuð vegna þörungaverksmiðjunnar. Bryggjukantur er um 40 metra langur. Til stendur að byggja nýjan varnargarð og koma upp flotbryggju.

¹¹ Einkahöfn á Barðaströnd

¹² Heimild: <http://www.vesturbyggd.is/thjonusta/hafnir/>, sótt á vefinn 26.02.10

Flugvellir

Tveir áætlunarflugvellir eru á athugunarsvæðinu, á Bíldudal og á Ísafirði með Þingeyrarflugvöll skilgreindan sem varaflugvöll. Flugvöllurinn á Ísafirði er á Skípeyri undir brattri fjallshlíð austan megin í Skutulsfirði. Hann var tekinn í notkun 2. október 1960 og þaðan hefur síðan verið stundað áætlunarflug. Flugbrautin er 1.400 metra löng, með bundnu slitlagi, ásamt flugvélahlaði og bílastæðum. Áætlunarflug til Þingeyrar lagðist af árið 1996, en völlumurinn gegnir hlutverki sem varaflugvöllur fyrir Ísafjarðarflugvöll ef veður er óhagstætt á Ísafirði. Miklar endurbætur voru gerðar á Þingeyrarflugvelli árin 2005-2006 og nú getur Fokkervél Flugfélags Íslands lent á honum og tekið á loft með sama flugtaksþunga og á Ísafirði. Flugbrautin var lengd og er nú tæpir 1.100 metrar. Bundið slitlag hefur verið lagt á brautina ásamt flugvélahlaði og bílastæðum. Bíldudalsflugvöllur er nokkru innan við þorpið Bíldudal. Flugbrautin er 940 metrar og lögð bundnu slitlagi. Aðrir flugvellir á því svæði sem hér er til athugunar eru Patreksfjarðarflugvöllur, 799 metra braut og Reykhólaflugvöllur með 796 metra braut. Sá síðarnefndi var endurbættur sumarið 2009 og sett á hann nýtt malarlag. Hann er mikið notaður af þeim sem stunda einkaflug. Báðir vellirnir eru mikilvægir þar sem þeir gegna brýnu öryggishlutverki sem sjúkra- og varaflugvellir. Til framtíðar litið gætu þeir einnig nýst í uppbyggingu ferðaþjónustu, einkum Patreksfjarðarflugvöllur með tilliti til nálægðar hans við Látrabjarg, en það eykur kosti hans að hann er lagður bundnu slitlagi.

4.9. Ferðaþjónusta

Á Bíldudal er að finna gistiheimili, íbúðagistingu, veitingasölu, siglingar á sjóstöng og söguslóðir ásamt söfnum. Í Byltu, íþróttamiðstöð bæjarins, er íþróttasalur, gufubað og heitur pottur og tjaldsvæði í grenndinni. Einnig er 9 holu golfvöllur skammt frá þorpinu. Flugvöllur er nokkru innar í firðinum og í Reykjafirði er lítil sundlaug og jarðgerður heitur pottur með vatni úr náttúrulegri uppsprettu. Á Bíldudal er að finna áhugavert tónlistarsafn, Melódíur minninganna, sem Jón Kr. Ólafsson söngvari opnaði á heimili sínu árið 2000. Skrímslasafn var opnað sumarið 2009 og í miðju þorpinu er gömul smiðja sem er nú eins konar minjasafn. Bíliddælingar standa fyrir veglegum bæjarhátíðum á hverju ári. Annars vegar er þar um að ræða hátíðina Bíldudals grænar, sem fram fer annað hvert ár, en þess á milli er haldin hátíðin Hálf baun. Á hátíðum þessum er mikið lagt upp úr tónlistarviðburðum, leiklist og fjölskylduskemmtunum.

Á Patreksfirði er öll nauðsynleg þjónusta til staðar, svo sem gististaðir, tjaldsvæði, veitingastaðir og verslanir. Í hinni nýju íþróttamiðstöð Brattahlíð er útisundlaug og líkamsræktaraðstaða, og í næsta nágrenni þorpsins er golfvöllur. Nýlega hófst starfsemi Sjóráningjahússins, sem er safn og fræðslusetur um sjórán við Íslandsstrendur. Þá er Minjasafn Egils Ólafssonar að Hnjóti í Örlygshöfn. Einnig er boðið upp á skipulagðar útsýnissiglingar frá Patreksfirði og svo gengur ferjan Baldur frá Brjánslæk.

Þjónusta við ferðafólk hefur farið vaxandi í Reykhólahreppi og er þar m.a. að finna hótél, gistihús, tjaldsvæði, upplýsingamiðstöð, veitingastaði, Bátasafn Breiðafjarðar, og hlunnindasýninguna á Reykhólum. Þar í þorpinu er einnig nýleg útisundlaug, Grettislaug, og í Djúpadal er innilaug í einkaeigu. Í Reykhólasveit er fjölskrúðugt fuglalíf og staðurinn er gott fuglaskoðunarsvæði. Þar eru einnig margar fallegar gönguleiðir og margir sögufrægir staðir.

Á Tálknafirði eru gistiheimili, veitingastaðir, tjaldsvæði og ýmis önnur þjónusta fyrir ferðamenn, sem m.a. heimsækja oft handverkshús sem þar er. Við tjaldsvæðið er útisundlaug. Þá eru heitir pottar í fjallshlíðinni utar í firðinum. Pottarnir voru byggðir á sínum tíma af vertíðarsjómönnum sem þráðu að hvíla lúin bein í náttúrulegum potti. Þar er svolítill búningsaðstaða og er öllum heimilt að nota pottana og aðstöðuna án endurgjalds. Frá Tálknafirði er stutt yfir á Patreksfjörð og Bíldudal, rétt um klukkustundarakstur út á Látrabjarg og á Rauðasand og klukkustundar akstur út í Selárdal í Arnarfirði. Á Tálknafirði er hægt að leigja sér báta og búnað til að fara í sjóstangveiði.

Í Ísafjarðarbæ er öll þjónusta til staðar. Þar eru tvö hótél (þar af annað sumarhótél) og tvö gistihús auk annarra gistimöguleika. Tvö tjaldsvæði eru á Ísafirði, annað í Tungudal, hitt við Menntaskólann á Ísafirði, en heimavist skólans er nýtt sem Edduhótél yfir sumartímann. Nokkrir veitingastaðir eru í bænum, kaffihús og skemmtistaðir. Frá Ísafirði er boðið upp á siglingar um Djúp og til friðlandsins á Hornströndum. Í bænum er einnig að finna ýmsa afþreyingu, svo sem golfvöll, púttvöll og kajakleigu. Margar áhugaverðar gönguleiðir eru á svæðinu. Þá má nefna hin þekktu skíðasvæði Ísfirðinga í Tungudal og á Seljalandsdal.

4.10. *Samfélag og lífsstíll, félagastarfsemi*

Félagastarfsemi er einn þeirra þátta þar sem úrval fer mjög eftir þeim mannfjölda sem býr á viðkomandi svæði. Þannig á ekki að koma á óvart að fleira sé í boði af

Þessu tagi á norðanverðum Vestfjörðum. Þegar litið er til umfjöllunar um styrkveitingar Menningarráðs Vestfjarða (2010) má sjá að framboð áhugaverðra menningarviðburða er mikið á einstökum stöðum eða svæðum innan landshlutans. Við núverandi samgöngur er þetta hins vegar aðeins aðgengilegt fyrir íbúa takmarkaðs svæðis a.m.k. yfir háveturinn. Ljóst er að stór hluti þessara menningarviðburða beinist að ferðamönnum, þannig að menningartengd ferðaþjónusta er öflug í landshlutanum.

4.11. Sjúkrahús og heilsugæsla

Heilbrigðisstofnunin Patreksfirði skiptist í tvö svið, heilsugæslusvið og sjúkrasvið. Starfsmenn eru 30 og þar af eru tveir læknar. Heilsugæslustöð (heilsugæslusel) er á Tálknafirði og á Bíldudal sem heyrir undir Heilbrigðisstofnunina Patreksfirði.

Heilbrigðisstofnunin Ísafjarðarbæ samanstendur af sjúkrahúsi og heilsugæslu. Undir stofnunina heyra einnig heilsugæslustöðvarnar á Þingeyri og Flateyri og heilsugæslusel í Súðavík og á Suðureyri. Starfsmenn Heilbrigðisstofnunarinnar Ísafjarðarbæ eru 150-160 sem samsvara 105-110 fullum störfum. Þar af eru um 80-90 full störf í þeim hluta stofnunarinnar sem ekki sér um heilsugæslu. Þessi hluti stofnunarinnar skiptist í hjúkrunarsvið og sjúkrasvið.

Sami forstjóri er yfir Heilbrigðisstofnuninni Ísafjarðarbæ og Heilbrigðisstofnunni Bolungarvík. Við Heilbrigðisstofnunina Bolungarvík starfa um 30 manns. Undir hana fellur heilsugæslan í Bolungarvík en auk þess hjúkrunarheimili þar. Við stofnunina er einn læknir, tveir hjúkrunarfræðingar og einn sjúkraþjálfari.

Í þeim tilfellum sem sjúklingar þurfa sérhæfðari lækni meðferð en heilbrigðisstofnanirnar á Ísafirði og Patreksfirði geta veitt, fara sjúklingar yfirleitt til Reykjavíkur eða eru sendir þangað með sjúkraflugi, sé það nauðsynlegt. Vegna erfiðra samgangna hafa sjúklingar alla jafna ekki verið fluttir frá Patreksfirði til Ísafjarðar þótt sjúkrahúsið á Ísafirði gæti meðhöndlað þá.

Heilsugæslustöð er á Reykhólum, en hún er faglega og rekstrarlega hluti af heilsugæslustöðinni í Búðardal. Læknir og hjúkrunarfræðingar koma reglulega til Reykhóla og þá er hægt að fá afgreiðslu á algengum vörum úr apóteki. Annars er farið í Búðardal.

4.12. Skólar, nemendafjöldi, menntun

Grunnskóli Vesturbyggðar skiptist í þrjár deildir eftir staðsetningu. Á Patreksfirði eru 113 nemendur, 92 á Bíldudal og 21 á Birkimel. Mikið hefur fækkað í skólanum undanfarin ár eins og tafla að neðan sýnir. Húsnæði skólans á Patreksfirði er stórt og hefur hluti þess aldrei verið tekinn til notkunar fyrir kennslu. Í hluta húsnæðisins er bókasafn, fræðasetur o.fl. Talið er að tvöfalda mætti nemendafjölda skólans hvað varðar húsnæði.

Tálknafjarðarskóli er sameinaður leik-, grunn- og tónlistarskóli. Talsvert hefur fækkað í skólanum á undanförunum árum og voru nemendur 61 árið 2001. Húsnæði skólans er gott samkvæmt upplýsingum frá skólastjóra og hefur verið byggt tvisvar við það frá aldamótum. Það gæti rúmað um tvöfalt fleiri nemendur en eru þar nú.

Tafla 9. Fjöldi nemenda í grunnskólum á athugunarsvæðinu og breyting 2001-2009

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Breyt. 01-09
Tálknafjarðarskóli	61	62	59	60	48	45	48	44	40	-34%
Grunnskóli Vesturbyggðar	168	168	163	152	136	142	128	124	113	-33%

Heimild: Hagstofa Íslands

Nemendur í skólunum voru samtals 153 haustið 2009 og hafði þeim fækkað um 33% frá árinu 2001, eins og taflan hér að framan ber með sér (www.hagstofa.is). Báðir skólarnir eru heildstæðir, þ.e. þar er kennt nemendum í 1.-10. bekk.

Almennt eru skólar hagkvæmastir þar sem bekkjardeildir eru þokkalega stórar, þ.e. um eða yfir 20 að meðaltali því að þá er nýting á störfum kennara best (Vífill Karlsson, 2003). Skólar með 10 árganga eru því hagkvæmastir með í kringum 200 og 400 nemendur o.s.frv. að því gefnu að árgangastærðir séu tiltölulega jafnar. Skólar þar sem samkenntsla árganga er stunduð, geta náð svipaðri hagkvæmni við 100 nemenda stærð enda séu nemendur í hverri bekkjardeild að meðaltali um 20. Vandinn er að sveiflur í árgangastærðum koma illa niður á samkennsluskólum. Þróun nemendafjölda á sunnanverðum Vestfjörðum á næstu árum bendir til þess að dragi úr hagkvæmni í rekstri.

Fróðlegt er að skoða hvert nemendur hafa farið frá Reykhólahreppi, Vesturbyggð og Tálknafirði til að sækja sér framhaldsmenntun (Konráð Ásgrímsson, 2010, 27. maí). Á árabílinu 1997-2009 fóru flestir í Verkmenntaskólann á Akureyri (VMA) 144, en síðan kom Fjölbrautaskólinn við Ármúla (FÁ) 138, næstur í röðinni var Menntaskólinn að Laugarvatni (ML) 111, þá Fjölbrautaskóli Vesturlands (FV) 101 og í fimmta sæti er

Fjölbrautaskóli Snæfellinga (FS) 99. Menntaskólinn á Ísafirði (MÍ) er í sjöunda sæti með 91 nemanda.

Röðin breytist nokkuð ef tekið er fimm ára tímabilið 2000-2004. Enn er VMA í fyrsta sæti með 77 nemendur, þá ML með 67, síðan FÁ með 51, næst Fjölbrautaskólinn í Breiðholti með 46 og MÍ í fimmta sæti með 45 nemendur. Breytingin er mun meiri ef tímabilið 2005-2009 er skoðað. Þá er hinn nýi skóli í Grundarfirði, FS kominn til sögunnar (kennsla hófst haustið 2004) og er í fyrsta sæti með 99 nemendur frá áðurnefndum sveitarfélögum. Í öðru sæti er FÁ með 60, næstur er FV með 56, þá VMA með 49 og í fimmta sæti er Verkmenntaskóli Austurlands (VA) með 35 nemendur. MÍ er í áttunda sæti með 22 nemendur.

Samtöl við íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum styðja þessar upplýsingar. Samkvæmt þeim nýta framhaldsskólanemar sér flestir þann möguleika að vera við nám í Fjölbrautaskóla Snæfellinga í Grundarfirði í útibúi skólans á Patreksfirði. Þetta gildir fyrst og fremst um tvö fyrstu árin í framhaldsskóla.

Þegar einstök ár eru skoðuð kemur í ljós að árið 2005 komu fyrstu nemendurnir frá sunnanverðum Vestfjörðum í FS, 2 talsins, 6 árið eftir og frá haustinu 2007 hefur FS verið í fyrsta sæti nemenda þaðan. Á sama tíma hefur fækkað í MÍ og árið 2009 var þar aðeins einn nemandi frá sunnanverðum Vestfjörðum. Athygli vekur skólasókn til Neskaupsstaðar í Verkmenntaskóla Austurlands, en það er ekki skoðað nánar hér.

5. ÁHRIF Á SAMFÉLAG OG BYGGÐ Á REKSTRARTÍMA

Í þessum kafla verður lagt mat á áhrif bættra samgangna um Dynjandisheiði á tiltekin svið samfélagsins á sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum. Umfjöllun um þessi svið samfélagsins er í nokkurn veginn sömu röð innbyrðis og í fyrri kafla og byggir mat á breytingum á þeirri lýsingu sem þar er að finna.

5.1. Breytt samskipti milli staða

Eins og áður hefur komið fram eru samgöngur slæmar milli Ísafjarðarsvæðisins og sunnanverðra Vestfjarða. Það bitnar á samskiptum þarna á milli. Með bættum samgöngum er ekki vafi á því að samskipti milli Ísafjarðarsvæðisins og sunnanverðra Vestfjarða muni aukast. Umferð milli þessara landsvæða mun með öðrum orðum aukast. Hindranir í samgöngum milli þessara landsvæða má greina í nokkra þætti:

- Fyrst má nefna að leiðin er löng. Það er mikill munur á loftlínu og lengd vegarins. Einn stærsti krókurinn á veginum milli Ísafjarðar og sunnanverðra Vestfjarða er Hrafnseyrarheiðin.
- Í öðru lagi má nefna að vegurinn frá Dýrafirði yfir í Arnarfjörð um Hrafnseyrarheiði er með þeim verstu á landinu. Þetta er gamall malarvegur sem stenst ekki kröfur nútíma samgangna.
- Í þriðja lagi er vegurinn upp úr Dynjandisvogi til sunnanverðra Vestfjarða um Dynjandisheiði einnig mjög gamall og lélegur malarvegur.
- Í fjórða lagi má nefna að sökum þess hvað þessir vegir báðir eru fornfálegir, mjóir og lítið upphækkaðir, sem og vegna þess hvað þeir liggja hátt yfir sjó (Hrafnseyrarheiði 552 mys og Dynjandisheiði 500 mys) þá er þeim ekki haldið opnum allt árið. Nokkra mánuði flest ár eru þeir lokaðir yfir háveturinn. Hrafnseyrarheiði er verri hvað þetta varðar og þegar hún er lokuð er engin ástæða að halda Dynjandisheiði opinni. Það hefur því ekki reynt almennilega á það hversu erfitt eða auðvelt er að halda Dynjandisheiði, einni og sér, opinni yfir veturinn.

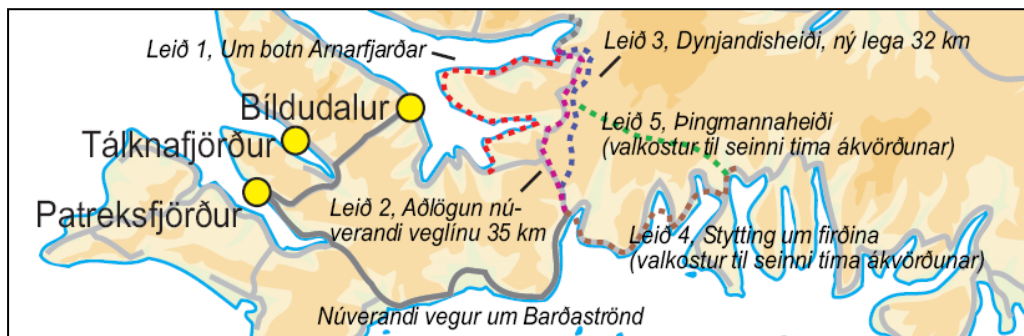
Með jarðgöngum milli Dýrafjarðar og Borgarfjarðar í Arnarfirði, Dýrafjarðargöngum, eru slegnar þrjár flugur í einu höggi. Krókurinn um Hrafnseyrarheiði er lagður af og styttist leiðin við það um 27 km. Með göngum verður til nýr og góður vegur milli Dýrafjarðar og Borgarfjarðar. Og að endingu yrði stærri hindrunin varðandi vetrarfærð, Hrafnseyrarheiðin, úr sögunni. Af þessum völdum mun verða mikil

umferðaraukning um Dynjandisheiði, jafnvel þótt vegurinn þar verði ekki bættur né honum haldið meira opnum yfir veturinn en verið hefur. Dýrafjarðargöng ein og sér munu auka samskipti mikið á Vestfjörðum.

Tafla 10. Vegalengdir á Vestfjörðum fyrir og eftir Dýrafjarðargöng

Vegalengdir (km)	Núverandi leið um Hrafnseyrarheiði	Eftir Dýrafjarðargöng (stytting 27 km)
Bíldudalur-Ísafjörður (um Arnarfjörð)	145	118
Tálknafjörður-Ísafjörður (um Arnarfjörð)	162	135
Patreksfjörður-Ísafjörður (um Arnarfjörð)	173	146
Patreksfjörður-Ísafjörður (um Kleifaheiði)	178	151

Heimild: Vegagerdin.is



Mynd 15. Mögulegar veglínur úr Dynjandisvogi til sunnanverðra Vestfjarða

Eftir stendur spurningin um hvaða áhrif það hefur að bæta leiðina yfir Dynjandisheiði eða fara framhjá heiðinni. Í fyrsta lagi á þann hátt að gera þar nútíma veg og í öðru lagi að ná þar fram þeim vegstyttingum sem hægt er. Nútímavegur ætti einnig að gera það kleift að halda leiðinni opinni allan veturinn á svipaðan hátt og á öðrum fjallvegum í nágrenninu svo sem yfir Hálfmán, Kleifaheiði, Klettsháls og Steingrímsfjarðarheiði. Það eru þessi áhrif af vegabótum yfir Dynjandisheiði sem eru viðfangsefni þessarar skýrslu.

Tafla 11. Vegalengdir á Vestfjörðum eftir Dýrafjarðargöng og nýjan veg um Dynjandisheiði eða veg framhá heiðinni.

Vegalengdir (km)	Leið 1 Ströndin í Arnarfirði	Leið 2 Lítið breytt veglína	Leið 3 Austan Lónfells
Bíldudalur-Ísafjörður (um Arnarfjörð)	126	115	118
Tálknafjörður-Ísafjörður (um Arnarfjörð)	143	132	135
Patreksfjörður-Ísafjörður (um Arnarfjörð)	154	143	145
Patreksfjörður-Ísafjörður (um Kleifaheiði)		148	145

Heimild: Byggt á upplýsingum frá Vegagerðinni

Hugum fyrst af því hvaða umferðaraukningar má vænta vegna þess eingöngu að leiðin yfir Dynjandisheiði yrði opin yfir veturinn. Hversu hlutfallslega meiri yrði umferðin um Dynjandisheiði ef vetrarþjónusta og lokunardagar væru þar sambærilegir og á Kleifaheiði, Klettshálsi og Steingrímsfjarðarheiði? Í skýrslunni „Samanburður vegtenginga á Vestfjörðum“ (Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2005) var gert ráð fyrir að hún yrði 20% meiri og var þá byggt á því að hlutfallið ÁDU/SDU¹³ var lægra á Hrafnseyrarheiði en við Ögur og á Klettshálsi. Í umferðartölum síðan hefur hlutfallið ÁDU/SDU hins vegar ekki verið lægra á Dynjandisheiði en á öðrum fjallvegum í nágrenninu. Hins vegar er augljóslega minni vetrardagsumferð¹⁴ á Dynjandisheiði sem hlutfall af sumardagsumferð en á öðrum fjallvegum í nágrenninu. Þetta hlutfall má sjá í næstu töflu.

Tafla 12. Hlutfall vetrardagsumferðar af sumardagsumferð

Hlutfallið VDU/SDU	Ögur	Klettsháls (332 mys)	Kleifaheiði (404 mys)	Dynjandisheiði (500 mys)
2005	0,33	0,14	0,35	0,08
2006	0,31	0,20	0,34	0,12
2007	0,30	0,16	0,33	0,10
2008	0,31	0,15	0,31	0,09
Meðaltal	0,31	0,16	0,33	0,10

Heimild: Gögn Vegagerðin, útreikningar JPH

Það er ekki augljóst hvað þetta hlutfall væri á Dynjandisheiði ef heiðin væri opin yfir veturinn. Þó má gera ráð fyrir að hlutfallið væri einhversstaðar á milli þess sem er við Ögur og yfir Klettsháls, 0,25 gæti verið nærri lagi. Ef umferðin að vetri er hækkuð í samræmi við það fyrir síðustu ár verður ÁDU aðeins hærri en áður. Sjá næstu töflu.

¹³ ÁDU er ársdagsumferð, meðalumferð á dag allt árið. SDU er sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní til september.

¹⁴ Skammstafað VDU sem er meðalumferð á dag mánuðina janúar til mars auk desember.

Tafla 13. Umferð á Dynjandisheiði 2005-2008 og áætluð aukning vetrardagsumferðar með tilkomu vetrarþjónustu

Umferð á Dynjandisheiði	ÁDU	SDU	VDU	Áætluð VDU með vetrarþjónustu	Aukning ÁDU
2005	63	106	8	16	4%
2006	60	95	11	15	2%
2007	68	114	11	17	3%
2008	64	108	10	16	3%

Heimild: Gögn Vegagerðin, útreikningar JPH

Eins og sést á síðasta dálkinum gefur þessi aðferð ekki mikla aukningu. Með vegi sem er opinn allt árið er líklegt að hefð verði til fyrir samskiptum sem nú eru mjög takmörkuð sökum stöðugar óvissu um vetrarfærð. Það gæti því verið að aukin samskipti vegna betri vetrarþjónustu séu vanmetin á þennan hátt. Af þeim sökum er notuð hæsta talan úr töflunni. Hér er því gert ráð fyrir að það eitt að halda veginum opnum yfir Dynjandisheiði yfir veturinn leiði af sér 4% aukningu umferðar.

Með nýjum vegi breytast vegalengdir. Með samskiptalíkani má áætla hvernig samskipti milli staða breytast við það (sjá t.d. Haynes og Fotheringham, 1984). Samskiptalíkanið (einnig kallað þyngdarlögmálslíkan) byggir á því að samskipti á milli tveggja staða séu í réttu hlutfalli við margfeldið á íbúatölu staðanna og í öfugu hlutfalli við fjarlægðina á milli þeirra í vissu veldi. Einnig má setja veldi á íbúafjöldann í vissum tilvikum. Út kemur þá nokkurs konar samskiptatala.

$$Samskiptatala = \frac{\text{Mannfjöldi á svæði A} \cdot \text{Mannfjöldi á svæði B}}{(\text{vegalengd á milli svæða A og B})^{\text{óþekkturveldisvísir}}}$$

Með vegstyttingu hækkar samskiptatalan og má gera ráð fyrir að umferð vaxi hlutfallslega jafn mikið og samskiptatalan. Hér er horft á samskipti milli annars vegar Bíldudals, Tálknafjarðar og Patreksfjarðar og hins vegar Ísafjarðar. Á fjarlægðina er notað veldið 2. Það er byggt á athugunum á umferðarbreytingu um Hvalfjörð (Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2007) sem og óbirtum rannsóknum¹⁵ á umferð milli Siglufjarðar og annarra staða á Norðurlandi eystra en þar virðist sem samskiptalíkanið með veldið 2 skýri umferðarmynstrið best. Í næstu töflu má sjá áætlaða samskiptabreytingu milli staða eingöngu vegna vegalengdabreytinga sem leiddu af nýjum vegi um Dynjandisheiði. Ávallt er miðað við að samskipti milli

¹⁵ Væntanleg bók um samfélagsáhrif Héðinsfjarðarganga, gefin út af Háskólanum á Akureyri 2010.

Bíldudals og Ísafjarðar sem og milli Tálknafjarðar og Ísafjarðar séu um stystu leið, þ.e. um Suðurfirði í Arnarfirði (framhá Bíldudalsflugvelli) en ekki um Kleifaheiði. Sá kostur að umferð milli Bíldudals og Ísafjarðar fari um Kleifaheiði væri líklega óviðunandi fyrir Bíldudal því sú leið er 60 km lengri en um Suðurfirði.

Tafla 14. Reiknuð breyting á samskiptum samkvæmt samskiptalíkani

Samskipta- breyting við Ísafjörð, út frá vegalengd	Leið 1 Ströndin í Arnarfirði	Leið 2 Lítið breytt veglína	Leið 3 Austan Lónfells	Leið a Um Mosdal
Bíldudalur	-13%	4%	-1%	-12%
Tálknafjörður	-12%	4%	0	-10%
Patreksfjörður	-5%	3%	7%	-2%

Af töflunni má sjá að niðurstaða líkansins er allt frá 13% minnkun á samskiptum milli Bíldudals og Ísafjarðar ef leið 1 er farin upp í 7% aukningu samskipta milli Patreksfjarðar og Ísafjarðar ef leið 3 er farin.

Varðandi leiðir 2 og 3 er hér gert ráð fyrir óbreyttum Bíldudalsvegi (63) upp úr Trostansfirði upp á núverandi Vestfjarðaveg (60). Í tilfalli leiðar 3 er síðan gert ráð fyrir að Bíldudalsvegur yrði lengdur með 5,3 km kafla með bundnu slitlagi inn á nýjan Vestfjarðaveg austan Lónfells.

En það er ekki eingöngu vegalengdin sem skiptir hér máli heldur einnig ferðatíminn. Hægt er að lengja þá vegarkafla þar sem hraðinn er minni en 90 km/klst. til að endurspeglar lengri ferðatíma og nota þessa nýju vegalengd í samskiptalíknið. Gert var ráð fyrir 70 km/klst. hraða á malarvegum á láglandi en 60 km/klst. hraða á Dynjandisheiði og Helluskarði alveg niður á láglandi. Samskiptalíkan sem tók mið af þessu, þ.e. að það eina sem skipti máli væri ferðatíminn, gaf eftirfarandi umferðaraukningu:

Tafla 15. Reiknuð breyting á samskiptum samkvæmt samskiptalíkani þar sem tekið er tillit til hækkaðs meðalhraða og þannig ferðatíma

Samskiptabreyting við Ísafjörð, út frá ferðatíma	Leið 1 Ströndin í Arnarfirði	Leið 2 Lítið breytt veglína	Leið 3 Austan Lónfells	Leið a Um Mosdal
Bíldudalur	27%	27%	22%	10%
Tálknafjörður	23%	24%	20%	9%
Patreksfjörður	20%	29%	34%	22%

Hér má sjá að þegar ferðatími er lagður til grundvallar mun nýr vegur auka samskipti mikið, allt frá 9% upp í 34% en misjafnt eftir stöðum og vegleiðum.

Líkleg samskiptaaukning er einhver blanda af áhrifum vegalengdar og ferðatíma. Það er ekki eingöngu vegalengdin sem skiptir máli þótt hún ráði mestu um aksturskostnaðinn. Það er heldur ekki eingöngu ferðatíminn sem skiptir máli þótt fólk verðleggi tíma sinn þannig að það sé tilbúið til að borga fyrir tímasparnað. Samskiptaaukningin er því einhvers staðar á milli þess sem kemur fram í tveimur síðustu töflum ef ekkert annað kæmi til. En það eru a.m.k. ein áhrif til viðbótar sem auka umferð ef nýr vegur verður gerður. Það er vegna breytingarinnar af malarvegi yfir á slitlag. Parna er um að ræða þægindin að þurfa ekki að hristast á malarvegi heldur geta ekið á sléttara yfirborði. Óhreinindin af malarvegum eru einnig hvítleið. Inn í þennan þátt kemur einnig minni aksturskostnaður þar sem gera má ráð fyrir að dýrara sé að aka á malarvegum en bundnu slitlagi. Ferðakostnaðarnefnd (sem ákveður akstursgjald ríkisstarfsmanna) miðar við að það sé 15% dýrara að aka á malarvegi en bundnu slitlagi. Rökstuðningur fyrir þessum 15% kostnaðarauka var hins vegar ekki ljós af hálfu ferðakostnaðarnefndar áður en þessari skýrslu var skilað. Ef gert er ráð fyrir að samskiptaaukning eingöngu vegna breytts ferðatíma sé nálægt lagi þegar þessi áhrif eru tekin með, sem og að samskiptaaukning verði 4% vegna vetraropunar þá yrði aukning samskipta vegna nýs vegar eftirfarandi:

Tafla 16. Reiknuð breyting á samskiptum samkvæmt samskiptalíkani þar sem tekið er tillit til breytts ferðatíma, vetraropunar og sparnaðar vegna aksturs á bundnu slitlagi

Samskiptabreyting við Ísafjörð, öll áhrif	Leið 1 Ströndin í Arnarfirði	Leið 2 Lítið breytt veglína	Leið 3 Austan Lónfells	Leið a Um Mosdal
Bíldudalur	32%	32%	27%	14%
Tálknafjörður	28%	29%	25%	13%
Patreksfjörður	25%	34%	39%	27%

Þegar þessi tafla er lögð til grundvallar má draga nokkrar ályktanir. Í fyrsta lagi er ljóst að leiðin um Mosdal stendur hinum öllum að baki. Hún leiðir af sér minni samskiptaaukningu en hinar leiðirnar. Sú leið kemur því vart til greina nema hún hafi verulega vegtæknilega eða stofnkostnaðarlega yfirburði. Eftir því sem næst verður komist hefur leiðin ekki þessa yfirburði og kemur þá ekki til greina. Engin leiða 1 til 3 er augljóslega best. Ef mið er tekið af stærsta þéttbýlinu, Patreksfirði, er leið 3 sú sem leiðir af sér mestu samskiptaaukninguna við Ísfjarðarsvæðið. Leið 1 er síst fyrir Patreksfjörð. Leiðir 1 og 2 eru svipaðar bæði fyrir Bíldudal og Tálknafjörð hvað samskiptaaukningu varðar. Hins vegar er leið 2 mun betri fyrir Patreksfjörð en leið 1. Færð á leið 1 ætti þó að vera betri en á leið 2 þar sem hún er láglendisleið en leið 2

fjallvegur. Hins vegar hefur leið 1 um ströndina meiri umhverfisáhrif en leið 2. Það er því auðveldast að útiloka leið 1 ef eingöngu er horft á líklega aukningu í samskiptum. Eftir standa leiðir 2 og 3 sem báðar koma fyllilega til greina.

Hér hefur eingöngu verið talað um nýjan veg í ljósi umferðar milli Ísafjarðarsvæðisins og sunnanverðra Vestfjarða. Það verður þó ekki eina umferðin á veginum. Frá Ísafirði eru nú 455 km til Reykjavíkur um Steingrímsfjarðarheiði. Um Hrafnseyrarheiði er vegalengdin milli þessara staða 457 km. Með 27 km styttingu vegna Dýrafjarðarganga fer vegalengdin niður í 430 km. Hjá Ísfirðingum er hefðin sú að fara um Djúpið og Steingrímsfjarðarheiði til Reykjavíkur en ef leiðin um Dýrafjarðargöng er orðin 25 km styttri ættu þeir að sjá hag í því að fara þá leið frekar en um Djúp. Fyrir íbúa Þingeyrar verður mun styttra til Reykjavíkur um Dýrafjarðargöng en um Djúp. Með nýjum vegi yfir Dynjandisheiði styttist leiðin enn frekar og fer vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur niður í 427 km ef leið 2 er farin en niður í 424 km ef leið 3 er valin. Hins vegar styttist leiðin milli Ísafjarðarsvæðisins og Reykjavíkur ekkert með því að fara leið 1. Samskipti Ísafjarðarsvæðisins við landshluta utan Vestfjarðakjálkans aukast því mest með því að fara leið 3. Það eru hagsmunir Ísafjarðarsvæðisins hvað þetta varðar að leið 3 verði valin.

Heilt yfir eru það leiðir 2 og 3 sem auka samskipti mest. Leið 3 virðist heldur sterkari í þessu sambandi en leið 2 og ætti leið 3 að vera fyrsti kostur hvað jákvæð samfélagsáhrif varðar.

Mynd 15 sýnir nýjar veglínur sem stytta leiðina frá Vestfjörðum til Reykjavíkur enn frekar. Það eru veglínur 4 og 5, annars vegar þveranir á þremur fjörðum í Breiðafirði og hins vegar veglína um Þingmannaheiði. Báðar eru þessar leiðir spennandi kostur sem þarf að huga að í framtíðinni því að í þeim felast töluverðar vegstyttingar.

5.2. Umferðarspá

Engar umferðarkannanir hafa verið gerðar á Dynjandisheiði svo höfundum sé kunnugt. Enginn veit því með vissu hvers eðlis umferðin er sem þar hefur verið undanfarin ár. Það er því ákaflega erfitt að álykta um hvernig þessi umferð breytist þegar búið er að gera Dýrafjarðargöng og auk þess nýjan veg yfir Dynjandisheiði eða um ströndina framhjá heiðinni. Einnig er spurning hversu nákvæmar þær umferðartölur eru sem Vegagerðin áætla á leiðinni. Það er hvorki umferðarteljari á Dynjandisheiði norðan Bíldudalsvegur né á Hrafnseyrarheiði. Árið 2008 áætlaði Vegagerðin að umferðin um heiðina hafi verið ÁDU 64 en bráðabirgðatala fyrir árið

2009 er ÁDU 93. Samsvarandi tölur fyrir Hrafseyrarheiði eru ÁDU 75 árið 2008 og ÁDU 82 árið 2009.

Eina leiðin til að gera umferðarspá er því að gefa sér vissar forsendur og vinna út frá þeim. Hér á eftir fer slík áætlun.

Gengið er út frá því að ÁDU 93 um Dynjandisheiði árið 2009 sé rétt tala. Samskiptalíkan bendir til þess að aðeins brot af þessari umferð hafi verið umferð milli sunnanverðra og norðanverðra Vestfjarða. Kannski ekki nema tíundi hluti eða ÁDU 9. Einhver annar hluti af ÁDU 93 var umferð milli Dýrafjarðar og suðvesturhornins. Hér er gert ráð fyrir að sú umferð hafi verið um ÁDU 14 og er þar stuðst við samskiptalíkan. Eftir stendur því ÁDU 70 um Dynjandisheiði sem var önnur umferð en þessi. Líklegast er að þetta hafi verið að stærstum hluta einhverskonar hringumferð á Vestfjörðum sem fór bæði Vestfjarðaveg og Djúpveg. Við Ögur í Ísafjarðardjúpi var umferðin ÁDU 151 (bráðabirgðatala) árið 2009. Ef gert er ráð fyrir að um 90% af ÁDU 70 á Dynjandisheiði hafi verið hringumferð um Vestfirði þá ætti sú umferð, um ÁDU 63, að hafa einnig komið fram við Ögur. Umferðin við Ögur sem ekki var hringumferð um Vestfirði hafi því verið um ÁDU 88 (þ.e. 151-63). Þessi umferð var væntanlega að stærstum hluta umferð fram og til baka milli Ísafjarðarsvæðisins og annarra landshluta utan Vestfjarða, þ.e. fyrst og fremst umferð milli Ísafjarðar og Reykjavíkur. Hér er komið að stórri spurningu. Hversu stór hluti þessarar umferðar hefði farið um Dýrafjarðargöng ef þau hefðu verið í boði 2009? Hversu sterk er hefð Ísfirðinga fyrir því að aka um Djúpið og Steingrímsfjarðarheiði? Hér er gert ráð fyrir að helmingur þessarar umferðar eða um ÁDU 44 hefði flutt sig úr Djúpinu yfir á Vestfjarðaveg 60 ef Dýrafjarðargöng og góður vegur yfir Dynjandisheiði hefðu verið í boði árið 2009. Hér er miðað við leiðir 2 eða 3 um Dynjandisheiði en þessi flutningur umferðar úr Djúpinu verður meiri ef leið 3 er farin heldur en leið 2. Mikilvægt er að átta sig á því að með leið 1 verður þessi flutningur umferðar úr Djúpinu mun minni. Í því tilfalli þyrfti þessi umferð að fara um núverandi veg um Dynjandisheiði sem ekki er upp á marga fiska.

Samskiptalíkan bendir til að umferð milli sunnanverðra og norðanverðra Vestfjarða muni u.þ.b. tvöfaldast frá því sem nú er með tilkomu bæði Dýrafjarðarganga og nýs vegar. Með það í huga hvað breytingarnar eru byltingarkenndar í samgöngum þarna á milli er alls ekki útilokað að aukningin verði enn meiri en þetta hvað sem samskiptalíkani líður. Hér er þó gert ráð fyrir að viðbótin verði áðurnefnd umferð ÁDU 9. Samtals má því áætla með þessum forsendum að umferðin um nýjan

Dynjandisheiðarveg hefði verið um ÁDU 146 (þ.e. 93+44+9) árið 2009 ef hann hefði verið til.

Dýrafjarðargöng og nýr vegur um Dynjandisheiði geta gert það að verkum að fleiri vilji aka Vestfjarðahringinn en nú sem og að heimamenn fjölgi ferðum sínum eitthvað til annarra landshluta. Hér er því gert ráð fyrir að umferðin um nýjan veg um Dynjandisheiði hefði verið eitthvað yfir ÁDU 150 árið 2009 ef hann og Dýrafjarðargöng hefðu verið til staðar á þeim tíma.

Líklegt er að umferð aukist áfram á Vestfjörðum sem og annars-staðar á landinu í framtíðinni. Gera má ráð fyrir að sú aukning verði einhvers-staðar á bilinu 1-4% á ári hverju næstu árin. Ef áætlun hljóðar upp á umferð sem er ÁDU 150 árið 2009 má því gera ráð fyrir að sú umferð verði komin í ÁDU 160-190 árið 2015 svo dæmi sé tekið.

Aftur verður þó að taka fram að þessi spá er miklum vafa undirorpin vegna lítilla upplýsinga um núverandi umferð á Dynjandisheiði.

5.3. Mannfjöldi

Eins og fram kom í kafla 4.1 hefur íbúum á Vestfjörðum fækkað mikið undanfarin ár.

Í þeim fjórum sveitarfélögum, sem hér eru einkum til umfjöllunar, Ísafjarðarbæ, Reykhólahreppi, Tálknafjarðarhreppi og Vesturbyggð voru samtals 6.305 íbúar árið 1997 en 5.424 árið 2009 og hafði á tímabilinu fækkað um 881, þ.e. 14%. Lítið er hægt að fullyrða um hver þróunin verði á næstu árum, en þó bendir ýmislegt til að ákveðnum botni sé náð í Reykhólahreppi og Vesturbyggð. Mynd 6 sýnir ákveðinn viðsnúning þar. Öll þessi sveitarfélög byggja mikið á útflutningi afurða og gengisskráning krónunnar er slíkri starfsemi mun hagstæðari núna en verið hefur um langt skeið. Einnig er aðdráttarafli höfuðborgarsvæðisins væntanlega minna en á síðast liðnum árum þar sem margar skýjaborgir fjármálaheimsins hafa hrunið til grunna. Þá er húsnæðisverð í þessum sveitarfélögum afar hagstætt, eins og nánar er fjallað um í kafla 5.7. Allt bendir þetta til þess að það dragi úr fólksfækkun eða jafnvel að íbúum fjölgi á næstu árum. Hitt er svo annað mál hvort og þá að hve miklu leyti heilsársvegur yfir Dynjandisheiði hefur á breytingar á fólksfjölda á þessu svæði. Almennt má segja að búsetuskilyrði batni með bættum samgöngum og augljóslega verður þessi landshluti fýsilegri til búsetu þegar veggöng verða komin undir Hrafnsýrarheiði og nýr vegur yfir Dynjandisheiði. Einkum mun það skipta máli fyrir samskiptin milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða, en einnig vegna viðskipta og samskipta við aðra landshluta, t.d. höfuðborgarsvæðið. Þá munu opnast alveg nýjar

víddir í ferðapjónustu með nefndum vegabótum, eins og nánar verður vikið að í kafla 5.10.

5.4. Vinnumarkaður

Vegalengd milli sunnanverðra Vestfjarða og Ísafjarðarsvæðisins verður of löng fyrir daglega atvinnusókn og því er ekki hægt að gera ráð fyrir að vinnumarkaðir breytist verulega. Hins vegar er ekki loku fyrir það skotið að unnt verði að sækja vinnu milli svæðanna í lengri lotum. Það skapast að minnsta kosti ákveðin tækifæri á slíku þannig að afkoma gæti reynst öruggari ef atvinna býðst ekki heima fyrir en unnt að sækja hana annað.

5.5. Tekjur og efnahagur

Tekjur og efnahagur á svæðinu sitt hvorum megin Dynjandisheiðar hefur verið að þróast með ámóta hætti. Það má sjá að almennt efnahagsástand hefur mjög áhrif á afkomuna á svæðinu og nýleg úttekt sem Byggingastofnun lét Hagfræðistofnun Háskóla Íslands gera (Sigurður Jóhannesson, 2010) bendir til þess að eftir að gengi krónunnar féll þá hefur hagvöxtur á Vestfjörðum snúist úr neikvæðum í jákvæðan. Ekki er unnt að sjá að samgöngubætur hafi áhrif á tekjur og efnahag að öðru leyti en því að þjónustusókn innan svæðisins mun aukast, sem mun að einhverju marki renna styrkari stoðum undir þjónustu í landshlutanum til lengri tíma lítið. Hafa ber í huga að hefð er fyrir þjónustusókn frá sunnanverðum Vestfjörðum til höfuðborgar-svæðisins og það tekur tíma að breyta því.

5.6. Fyrirtæki

Upplýsingar frá Atvinnuþróunarfélagi Vestfjarða (Magnús Ólafs Hansson, 2010, 31. maí) benda til þess að öruggar heilsárssamgöngur milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða geti nýst til að auka hagræðingu í atvinnulífi landshlutans. Þetta eigi m.a. við um útgerð. Útgerðir færa báta sína, áhafnir og veiðarfæri til milli svæða innan landshlutans eftir gæftum og veiði. Þannig hafa útgerðarmenn af norðursvæðinu t.d. flutt báta sína til suðursvæðisins á haustin meðan enn er fært landleiðina milli svæðanna. Samkvæmt sömu upplýsingum hefur það sýnt sig að fyrirtæki eru fljót að aðlagast sig að stærra athafnasvæði þegar unnt er að treysta samgöngum. Rímar þetta við upplýsingar frá fyrirtækjum á norðanverðum Tröllaskaga í rannsókn á samfélagsáhrifum Héðinsfjarðarganga (Hjalte Jóhannesson o.fl., 2001). Dæmi um svona áhrif er rekstur Gámapjónustu Vestfjarða er þjónar báðum svæðum og er

einnig nefnd í þessari skýrslu í tengslum við mögulega hagræðingu í sorpförgun sveitarfélaganna.

5.7. Sveitarfélög og samstarf þeirra

Eins og fram hefur komið eru sveitarfélög á Vestfjörðum nú tíu talsins, en í þessari skýrslu koma einkum fjögur þeirra við sögu, þ.e. Ísafjarðarbær, Vesturbyggð, Tálknafjarðarhreppur og Reykhólahreppur.

Með bættum samgöngum geta ýmsir kostir um sameiningu eða samvinnu orðið raunhæfir og eitt af því sem hefur komið fram í umræðum nýlega er að Vestfirðir frá Ísafjarðarbæ í norðri til Vesturbyggðar í suðri verði eitt sveitarfélag. Um það vitna m.a. ummæli Kristjáns L. Möller, ráðherra sveitarstjórnarmála og Halldórs Halldórssonar bæjarstjóra í Ísafjarðarbæ og formanns Sambands íslenskra sveitarfélaga, sem greint var frá í kafla 4.5.

Aðstæður í þeim sjö sveitarfélögum, sem nefnd eru í kafla 4.5 voru misjafnar eftir sameiningu og það átti einnig við um þau sem fyrir voru. Margt bendir til að það ráði nokkru um afstöðu íbúanna til þess hvort sameining hafi heppnast vel. Í sumum tilvikum var einn sterkur þéttbýliskjarni og dreifbýli sem sameinaðist, en í öðrum sameiningum voru fleiri þéttbýliskjarnar sem á sumum sviðum höfðu verið og eru í samkeppni.

Í Vesturbyggð er áberandi hve breytingin er mikil á fylgi fólks við sameininguna frá því að kosið var um hana þann 20. nóvember 1993,¹⁶ þar til rannsókn Grétars Þórs og Hjalta fór fram á árunum 2000-2002. Sameiningin var samþykkt í öllum hreppunum nema Tálknafjarðarhreppi. Ákveðið var að sameina þau sveitarfélög þar sem sameiningin var samþykkt og gefa Tálknfirðingum tækifæri til að kjósa aftur í ljósi þess. Þeir felldu sameiningu aftur í kosningum 16. apríl 1994.

Vesturbyggð varð því ekki það sveitarfélag sem að var stefnt og ætla má að það hafi síðar haft nokkur áhrif á afstöðu fólks í sveitarfélaginu samkvæmt nefndri rannsókn. Annað sem gæti haft áhrif á afstöðu manna er að suðursvæði Vestfjarða hefur átt mjög undir högg að sækja vegna mikillar fækkunar ársverka og íbúa. Hugsanlega hafa íbúar gert sér óraunhæfar vonir um að sameiningin myndi breyta þessu til batnaðar, en ekkert er hægt að fullyrða um hvernig ástandið væri ef ekki hefði komið til sameiningar í Vesturbyggð, eða hvernig það væri ef Tálknfirðingar hefðu samþykkt

¹⁶ Barðastrandarhreppur, Bíldudalshreppur, Patrekshreppur, Rauðasandshreppur og Tálknafjarðarhreppur.

hana. Benda má þó á hina almennu niðurstöðu höfunda rannsóknarinnar um að sameiningin hafi styrkt stöðuna á svæðinu.

Misjafnt er innan Vesturbyggðar hvað íbúum finnst um sameininguna í ljósi reynslunnar. Í sameiningarkosningunni 1993 var mest fylgi við sameiningu í Bíldudalshreppi og næstmest í Patrekshreppi og þar var enn meirihlutastuðningur við hana þegar rannsóknin var gerð, en í öllum hinum hafði stuðningurinn hrapað verulega, en þó langmest á Bíldudal, úr 75% í 5%. Ætla má að þetta stafi einkum af því að Bílddælingar hafa misst tiltekna þjónustu síðan þar var sérstakt sveitarfélag meðan Patreksfirðingar hafa frekar haldið sínu í opinberum störfum. Eftir sameiningu hefur Patreksfjörður styrkt sig í sessi sem höfuðstaður stjórnsýslu í sveitarfélaginu, meðan stjórnsýslan hefur minnkað á Bíldudal. Fylgi við sameiningu hefur minnkað í dreifbýlishreppunum, en mun minna en á Bíldudal, enda var þar ekki fyrir hendi samsvarandi stjórnsýsla og því litlu að tapa á þeim vettvangi.

Spurningin nú er sú hvað muni breytast í samvinnu sveitarfélaga eða sameiningu þeirra með Dýrafjarðargöngum og nýjum vegi yfir Dynjandisheiði. Eru vegalengdir of miklar til að raunhæft sé að norðursvæðið og suðurfirðirnir verði eitt sveitarfélag, þrátt fyrir umræddar samgöngubætur. Hvað myndi vinnast og hvað hugsanlega tapast. Yrði suðursvæðið í svipaðri stöðu gagnvart Ísafirði eins og Bíldudalur gagnvart Patreksfirði? Um þetta er fátt hægt að fullyrða, en þó er ljóst að krafa um hagræðingu í opinberum rekstri er mikil. Miklar líkur eru því á að opinberum störfum fækki, hvort sem sveitarfélög sameinast eða ekki. E.t.v. er helsta von heimamanna að verkefni og störf flytjist frá ríki til sveitarfélaga og þannig verði komið í veg fyrir frekari samdrátt víða á landsbyggðinni. Frekari sameining sveitarfélaga kann í mörgum tilvikum að vera forsenda fyrir slíkum verkefnaflutningi. Það er svo annað mál hvernig störf dreifast innan sveitarfélaga og þar skipta samgöngur vissulega miklu máli.

Þetta er dregið fram hér til að sýna að á næstu árum er stefnt að því að sveitarfélögum fækki enn og að þau taki við fleiri verkefnum. Það er þó í mörgum tilvikum háð því að samgöngur verði bættar og það á við á Vestfjörðum. Með sama hætti og veggöngin undir Breiðadalsheiði voru forsenda þess að Ísafjarðarbær varð til árið 1996, með sameiningu sex sveitarfélaga, þá eru Dýrafjarðargöng og fleiri samgöngubætur forsenda fyrir sameiningu eða nánari samvinnu sveitarfélaga á suðursvæði og norðursvæði Vestfjarða.

Þetta er alveg í takti við ályktun 54. Fjórðungsþings Vestfirðinga frá 4. og 5. september 2009, en þar segir um samstarf sveitarfélaga á Vestfirðum:

Fjórðungsþing felur stjórn Fjórðungssambandsins að hefja undirbúningsvinnu og athuganir á kostum og göllum sameiningar sveitarfélaga á Vestfirðum. Þar verði sérstaklega lögð áhersla á virka þátttöku íbúa á Vestfirðum og kannaður vilji þeirra til mismunandi sameiningarkosta. Jafnframt felur Fjórðungsþing stjórn Fjórðungssambandsins að óska eftir því að stjórnvöld komi til móts við Fjórðungssambandið vegna kostnaðar við þessa mikilvægu vinnu. Niðurstaða um sameiningarkosti liggja fyrir eigi síðar en vorið 2012.

Eins og fram hefur komið standa væntingar heimamanna til þess að í framhaldi af Dýrafjarðargöngum verði gerð göng undir Dynjandisheiði. Forsendur í þessari skýrslu eru hins vegar þær að gerður verði heilsársvegur yfir Dynjandisheiði í framhaldi af göngunum. Vissulega fer vegur yfir heiðina í mikla hæð, um 500 m.y.s. sem er það sama og á veginum yfir Hálfán. Með nýjum uppbyggðum vegi er þó talið að hann verði viðunandi heilsársvegur, enda eru slíkir vegir til staðar í svipaðri eða meiri hæð og má þar nefna Vatnsskarð og Öxnadalsheiði á Þjóðvegi 1, en sá fyrrnefndi er í 420 metra hæð og sá síðarnefndi í 540 metra hæð.

Ekki þarf að fara mörgum orðum um þá miklu breytingu sem yrði á möguleikum til frekara samstarfs eða sameiningar sveitarfélaga með tilkomu þessara samgöngubóta svo augljóst sem það er hvað margir möguleikar opnast, eins og nánar kemur fram í kaflanum um innviði undir vegamálum. Leiðir styttest nokkuð að sumri, en mjög mikið um vetur, miðað við núverandi ástand. Hitt skiptir einnig miklu máli hvað allar samgöngur verða öruggari, en í samskiptum milli sveitarfélaga og innan þeirra er það afar mikilvægt vegna allrar þjónustu sem þau veita.

Það á t.d. við um sorpförgun. Yfir sumartímann eru ekki vandræði með flutning á sorpi frá sunnanverðum Vestfirðum til Ísafjarðar en um vetur er oft ófært um Hrafnseyrar- og Dynjandisheiðar. Þá getur þurft að aka afar langa leið með sorp úr Vesturbyggð til Ísafjarðar eins og eftirfarandi frásögn á vefsíðu Gámaþjónustu Vestfjarða 3. apríl 2009 ber með sér:

Sorp sótt í Vesturbyggð. Seinnipartinn á miðvikudaginn fóru Rúnar Þór og Gunnar Árna í langferð, tilgangur ferðarinnar er að sækja sorp í Vesturbyggð. Allt var orðið fullt af sorpi fyrir Vestan, enda ekki verið fari síðan í byrjun janúar, þá var mokuð Hrafnseyrar og Dynjandisheiðar. Nú þarf hinsvegar að aka Strandirnar, Laxárdalsheiði, Búðardal og svo Barðastrandasýsluna, um 700 km önnur leiðin.¹⁷

Þetta er lýsandi dæmi um hve samgöngur geta verið erfiðar milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða. Það hefur m.a. leitt til þess að sorp hefur verið flutt úr

¹⁷ (<http://www.gamarvest.is/vefsidur/394> Sótt á vefinn 10. maí 2010.)

Vesturbyggð til Vesturlands, eins og fram kom í bókun bæjarráðs Vesturbyggðar frá 16. mars 2010, en þar segir:

Sorpurðun Vesturlands svar erindi Vesturbyggðar frá 19. október 2009, þar sem Vesturbyggð fór þess á leit við Sorpurðun Vesturlands í Fíflholti að aðstoða við förgun á sorpi vegna erfiðra samgangna við Ísafjörð. Stjórn Sorpurðunar Vesturlands hf samþykkir að taka við sorpi frá Vesturbyggð fram til aprílloka ársins 2010 og miðast móttaka sorps við það að samgöngur norðurum sé þá ekki til staðar. Bæjarráð þakkar fyrir úrlausn málsins og vonast til áframhaldandi samstarfs.¹⁸

Nú hefur sorphirða verið boðin út í Vesturbyggð og niðurstaðan gæti jafnvel orðið sú að sorp verði flutt til urðunar að Sölvabakka norðan Blönduóss, eða til höfuðborgar-svæðisins, þ.e. Sorpu sem rekur urðunarstað á Álfsnesi. Sorpbrennslan í Funa við Ísafjörð er orðin gömul og þarfnast endurnýjunar ef reka á hana áfram og ekki er ljóst hvernig málum þar verður háttað í framtíðinni. Sorphirða verður boðin út í Ísafjarðarbæ sumarið 2010 og í ljósi niðurstöðu útboðsins verður lagt mat á helstu kosti sem til greina koma. Verið er að skoða ýmsa möguleika en engar ákvarðanir liggja fyrir.

Að öllu samanlögðu má ætla að Dýrafjarðargöng og heilsársvegur yfir Dynjandisheiði gætu haft jákvæð áhrif á samstarf og hugsanlega sameiningu sveitarfélaga á svæðinu og á ýmsa þætti atvinnulífsins, t.d. ferðaþjónustu eins og nánar er vikið að í kafla 5.10.

Hliðstæðu má finna með nýjum vegi um Arnkötludal. Með honum hafa opnast möguleikar á auknum samskiptum milli Reykhóla og Hólmavíkur og nú er m.a. verið að skoða möguleika á því að flytja sorp til Hólmavíkur í stað þess að fara miklu lengri leið suður í Borgarfjörð eða alla leið til Reykjavíkur.

5.8. Húsnæðismál

Eins og fram kom í kafla 4.6 (bls. 28), er húsnæðisverð víða lágt á minni stöðum á landsbyggðinni og lægst á Patreksfirði, af þeim stöðum sem skoðaðir voru. Hér þarf að skoða hvort og þá hvaða breytingar eru líklegar til að verða í húsnæðismálum með tilkomu þeirra samgöngubóta sem hér eru til umfjöllunar. Þó að þær væru orðnar að veruleika er enn of langt milli sunnanverðra Vestfjarða og Ísafjarðar til að dagleg atvinnusókn milli svæðanna yrði raunhæf. Öðru máli gegnir um sókn í ýmsa þjónustu og það myndi væntanlega hafa jákvæð áhrif á húsnæðismarkað, bæði

¹⁸ (<http://www.vesturbyggd.is/stjornsysla/fundargerdir/skra/644/>). Sótt á vefinn 10. maí 2010)

vegna frístundabyggðar og íbúðabyggðar án þess þó að mögulegt sé að leggja á það tölulegan mælikvarða.

5.9. Verslun og þjónusta, nýir möguleikar

Miðstöð verslunar og þjónustu á Vestfjörðum er á Ísafirði en þjónustukjarnar eru fleiri eins og fram kom í kafla 4.7. Hér er nær eingöngu fjallað um Ísafjarðarbæ, Vesturbyggð, Tálknafjarðarhrepp og Reykhólahrepp, sbr. það sem kom fram í kafla 3 um afmörkun verkefnisins.

Verslun og þjónusta er almennt séð háð góðum og öruggum samgöngum, þó vissulega séu einstakir þættir slíkrar starfsemi misjafnlega viðkvæmir fyrir truflun á þeim. Heilbrigðisþjónusta er t.d. afar háð öruggum samgöngum, eins og nánar er fjallað um í kafla 5.12. Hið sama má segja um ferðaþjónustu, enda fælist það viðskiptavinum frá ef ekki er með sæmilegu öryggi hægt að komast fram og til baka á fyrirfram skipulögðum tíma. Töluverðar breytingar urðu á verslun og þjónustu þegar veggöngin undir Breiðadalsheiði voru tekin í notkun. Þjónustusvæði fyrirtækja stækkaði, sem í ýmsum tilvikum leiddi til þess að tiltekin starfsemi efldist á Ísafirði en dróst saman eða lagðist af á minni stöðum á svæðinu. Með Dýrafjarðargöngum og heilsársvegi yfir Dynjandisheiði myndu opnast miklir möguleikar til aukinna tengsla milli atvinnu- og búsvæða, en erfiðara er að segja til um hver aukningin yrði og á hvaða sviðum hún hefði mest áhrif.

Ýmislegt hefur þó verið skoðað og má m.a. nefna skýrsluna *Samanburður vegtenginga á Vestfjörðum*, sem unnin var af RHA árið 2005 fyrir Reykhólahrepp, Tálknafjarðarhrepp og Vesturbyggð.

Í skýrslunni er samanburður á ýmsum leiðum og hvaða breytinga má vænta samkvæmt samskiptalíkaninu, en lögð er áhersla á að niðurstöður gefa aðeins *vísbindingar um breytingar*. Þar sem fjallað er um þjónustu fyrirtækja segir á bls. 46-47:

Samgöngubætur geta leitt til stækkunar þjónustusvæðis og/eða aukinnar ferðatíðni vegna þjónustusóknar. Almennt má gera ráð fyrir aukinni veltu einhverra fyrirtækja á áhrifsvæði samgöngubóta. Þetta getur bæði gerst með því að íbúar eigi auðveldara með að sækja þjónustu til tiltekins staðar eða að fyrirtæki á viðkomandi stað eigi auðveldara með að koma vörum eða þjónustu á markað.

Mikilvægt er jafnframt að hafa í huga að samgöngubætur geta leitt til samdráttar í veltu og þjónustu hjá sumum fyrirtækjum þegar viðskipti færast frá einu fyrirtæki til annars. Líklegt má telja að veltuaukning og aukning á þjónustuframboði verði helst þar sem verslunin er mest fyrir, það er að segja í helsta þjónustukjarnanum innan áhrifsvæðis samgöngubótanna, Ísafirði.

Og einnig á bls. 48:

Með bættri tengingu til Vestur-Barðastrandarsýslu með göngum undir Hrafnseyrarheiði og endurbótum á Dynjandisheiði verður Ísafjörður aðgengilegur frá því svæði allan ársins hring. Vegalengdin milli Patreksfjarðar verður u.þ.b. 147 km miðað við jarðgöng undir Hrafnseyrarheiði og endurbættan veg yfir Dynjandisheiði. Hinn valkosturinn er fyrst og fremst Reykjavík í um 377 km fjarlægð frá Patreksfirði miðað við endurbætur og styttingar vegarins í Breiðafirði um allt að 25 km. Erindum til Ísafjarðar vegna þjónustusóknar verður auðveldlega hægt að sinna innan dagsins en ekki erindum til Reykjavíkur. Ætla má að vægi Ísafjarðar fyrir þjónustusókn frá sunnanverðum Vestfjörðum muni aukast, einkum á kostnað höfuðborgarsvæðisins, vegna styttingar og heilsársamgangna milli byggðarlaganna. Vegna þessara áhrifa má búast við auknum atvinnutækifærum í þjónustugreinum á Ísafirði, þjónustumiðstöð landshlutans.

Vísað er til kafla 5.1 hér að framan, um reiknaða breytingu á samskiptum (Tafla 16). Það sem þar kemur fram er í samræmi við tilvitnanirnar í skýrslunni frá 2005, enda er í báðum tilvikum byggt á samskiptalíkönnum, þótt ýmsar forsendur séu ekki alveg þær sömu í báðum rannsóknunum.

Með hliðsjón af því hvað þjónustusókn er lítil frá sunnanverðum Vestfjörðum til Ísafjarðar, en hún er nánast engin, þá getur hún ekki annað en aukist með stórbættum samgöngum milli svæðanna. Einhverjir íbúar sunnanverðra Vestfjarða munu fara sínar ferðir áfram til Reykjavíkur í sama mæli og áður en aðrir munu án efa fjölga ferðum sínum til Ísafjarðar, væntanlega á kostnað Reykjavíkurferða. Þjónustufyrirtæki á Ísafirði ættu því að fá einhver viðskipti sem nú fara fram við fyrirtæki í Reykjavík. Sífelld hærra eldsneytisverð ætti að styðja við þessa breytingu á þjónustusókn.

Ekki er með neinni vissu hægt að segja til um hvaða breytingar yrðu helstar á verslun og þjónustu með tilkomu Dýrafjarðarganga og heilsársvegar yfir Dynjandisheiði. Ísafjörður mun vafalítið halda sínu og jafnvel styrkjast á einhverjum sviðum, sbr. það sem gerðist þegar veggöngin undir Breiðadalshéiði voru tekin í notkun. Hafa ber þó í huga að fjarlægð skapar tiltekna þröskulda, þó að samgöngur batni og þó að umræddar vegabætur verði að veruleika verður vegalengdin milli Ísafjarðar og suðursvæðis Vestfjarða samt mikil, sbr. framangreinda tilvitnun í skýrsluna frá 2005.

Í Vesturbyggð og á Tálknafirði er fjölþætt þjónusta, eins og fram kom í kafla 4.7. Trúlegt er að einhverjar breytingar verði sem rekja má til bættra samgangna. Sennilegt er að aukning verði í ferðaþjónustu, enda opnast þar nýir möguleikar. Opinber þjónusta kann að dragast saman, t.d. hefur verið nokkur umræða um að fækka sýslumannsembættum. Miðað við þá kröfu sem nú er til staðar um hagræðingu í ríkisfjármálum má ætla að ýmsar breytingar verði gerðar án þess að

Það tengist beint fyrirhuguðum samgöngubótum á næstu árum, en þá ber að hafa í huga að afleiðingarnar geta orðið þolanlegri til lengri tíma lítið þegar erfiðir farartámar verða ekki lengur til staðar. Þannig má færa rök fyrir því að breytingar á skipulagi ýmissar þjónustu og samgöngubætur þurfi að haldast í hendur.

5.10. Innviðir

Hér er aðeins fjallað í stuttu máli um vegi hafnir og flugvelli og hvaða áhrif yrðu líkleg á samfélagið á Vestfjörðum með tilkomu Dýrafjarðarganga og heilsársvegar um Dynjandisheiði. Vísað er til kafla 4.8 um núverandi stöðu.

Vegir

Eins og fram er komið, má tala um áberandi „eyðu“ í vegakerfinu um Hrafnseyrarheiði, botn Arnarfjarðar og Dynjandisheiði vegna þess að vetrar-samgöngur liggja að mestu niðri á þessu svæði og sumarumferð er að mestu um gamla og lélega malarvegi. Er hér líklega um alvarlegustu hindrun í samgöngukerfi Vestfirðinga að ræða.

Hafnir

Ekki er sennilegt að rekstur hafnanna á athugunarsvæðinu, eða hugsanlegar framkvæmdir við þær, breytist með tilkomu heilsársvegar yfir Dynjandisheiði. Þó má vera að höfnin á Brjánslæk fengi aukið hlutverk, einkum vegna ferðaþjónustu, eins og nánar verður vikið að í kafla 5.10. Á undanförunum árum hefur orðið mikil aukning á komu skemmtiferðaskipa til landsins og viðkomustöðum hefur fjölgað. Sennilegt er að sú þróun haldi áfram og með bættum vegasamgöngum á Vestfjörðum gætu skapast tækifæri til aukins samstarfs milli hafna, t.d. að skip hafi viðkomu á Patreksfirði og Ísafirði í tengslum við ferðaþjónustu.

Flugvellir

Eins og fram er komið eru tveir áætlunarflugvellir á athugunarsvæðinu, á Bíldudal og á Ísafirði með Þingeyrarflugvöll skilgreindan sem varaflugvöll. Þær vegaf framkvæmdir sem eru helsta viðfangsefni þessarar skýrslu, þ.e. heilsársvegur yfir Dynjandisheiði breyta flugsamgöngum til svæðisins trúlega ekki mikið. Frekari endurbætur á flugvelli á Ísafirði tengjast þessum vegabótum ekki neitt og þegar hafa verið gerðar miklar endurbætur á Þingeyrarflugvelli, sem treystir hann í sessi sem varaflughöll, þó að landfræðilegar og veðurfarslegar aðstæður setji ákveðin takmörk að mati

Arnórs Magnússonar, umdæmisstjóra Flugstoða (Isavia) á Vestfjörðum. Heimamenn hafa lagt mikla áherslu á að Bíldudalsflugvöllur verði endurbættur og þar hafa verið gerðar ýmsar lagfæringar, en það hefur ekkert að gera með nýjan veg yfir Dynjandisheiði og hið sama má segja um Patreksfjarðarflugvöll og Reykhólaflugvöll. Sá fyrrnefndi er mjög lítið notaður, slitlag orðið lélegt og vandræði vegna sandfoks. Reykhólaflugvöllur er talsvert notaður og í ágætu ástandi. Niðurstaðan er því sú að nýr vegur yfir heiðina myndi að öllum líkindum ekki hafa teljandi áhrif á rekstur flugvalla og flugsamgöngur á athugunarsvæðinu.

5.11. Ferðaþjónusta

Almennt séð eru samgöngur afar mikilvægar fyrir ferðaþjónustu. Augljóst er hve Hrafnseyrarheiði og Dynjandisheiði eru miklir farartálmar. Ekki aðeins vegna ófærðar yfir vetrartímann heldur einnig á sumrin, vegna þess hve vegirnir eru oft í lélegu ásigkomulagi. Oft hefur verið fjallað um þessi mál meðal aðila í ferðaþjónustu og á aðalfundi Ferðamálasamtaka Vestfjarða, þann 17. apríl 2010 var t.d. eftirfarandi ályktun lögð fram og samþykkt samhljóða: „*Aðalfundur Ferðamálasamtaka Vestfjarða skorar á stjórnvöld að skera ekki niður framlög til samgöngumála í fjórðungnum. Bættar samgöngur eru forsenda uppbyggingar í ferðaþjónustu á Vestfjörðum.*“ Til áréttingar ofangreindri samþykkt kom eftirfarandi fram:

Frá því aðalfundurinn var haldinn hefur verið tekin ákvörðun um að fella Dýrafjarðargöng úr samgönguáætlun. Ferðamálasamtök Vestfjarða hljóta að mótmæla því harðlega og krefjast þess að íbúar á Vestfjarðakjálkanum sitji við sama borð og aðrir landsmenn þegar kemur að ákvörðunum um vegamál. Með þessari ákvörðun er verið að skerða verulega samkeppnishæfni vestfirskra fyrirtækja til lengri tíma. Vegabætur í fjórðungnum hafa verið langt á eftir öðrum landshlutum í áratugi. Sú ákvörðun Alþingis að fella Dýrafjarðargöng út úr samgönguáætlun lýsir fyrst og fremst fullkomnu skilningsleysi gagnvart íbúum fjórðungsins og setur stefnumótunarvinnu ferðaþjónustunnar í uppnám.¹⁹

Nú er unnið að stefnumótun í ferðaþjónustu á Vestfjörðum. Eftirfarandi kom m.a. fram frá Ásgerði Þorleifsdóttur, verkefnisstjóra hjá Atvinnuþróunarfélagi Vestfjarða á vef Reykhólahrepps þann 3. nóvember 2009:

Eftir mikla fjölgun ferðamanna sl. ár stendur ferðaþjónustan á Vestfjörðum nú á tímamótum. Því er nauðsynlegt fyrir ferðaþjónustuna að staldra við, meta árangur síðustu ára og setja sér traust markmið fyrir framtíðina. Hafa Ferðamálasamtök Vestfjarða (FMSV) því ákveðið að ráðast í gerð heildstæðrar stefnumótunar fyrir greinina til næstu fimm ára, með það að markmiði að treysta innviði greinarinnar og hlúa þannig að ferðaþjónustu á Vestfjörðum. Með öflugri ferðaþjónustu með skýra framtíðarsýn eflum við efnahag og samfélagið á Vestfjörðum til framtíðar.

¹⁹ <http://www.vestfirskferdamal.is/> . Sótt á vefinn 10. maí 2010

Ferðapjónustu á Íslandi og Vestfjörðum hefur vaxið fiskur um hrygg á undanförunum árum og er mikilvægi hennar að aukast hratt í vestfirsku samfélagi. Ætla má að vægi ferðapjónustunnar í umfangi atvinnulífisins á Vestfjörðum sé í kringum 7,5% og má áætla að vöxturinn bara sl. ár sé hátt í 30%.²⁰

Eins og fram kom í kaflanum um hafnir þá er sennilegt að skemmtiferðaskipum eigi eftir að fjölga. Látrabjarg er einn af mörgum áhugaverðum viðkomustöðum á sunnanverðum Vestfjörðum og góðar vegasamgöngur til norðursvæðisins gætu leitt til samspils í fjölgun viðkomustaða skipanna og aksturs, t.d. með viðkomu á Patreksfirði og Ísafirði. Einnig má færa rök fyrir því að höfnin á Brjánslæk fengi aukið hlutverk með fleiri farþegum með flóabátum Baldri og að möguleikar opnuðust fyrir ferðapjónustu utan háannar, t.d. vegna skíðasvæðisins á Ísafirði. Það er alveg ljóst að Dýrafjarðargöng og heilsársvegur um Dynjandisheiði skipta afar miklu máli fyrir ferðapjónustu á Vestfjörðum.

5.12. Samfélag og lífsstíll, félagastarfsemi

Svipað gildir um sókn í félagastarfsemi og margvíslega þjónustu að skortur á samgöngum þrengja úrval á slíku. Ef litið er til svæða þar sem samgöngur eru til staðar, má sjá að þar er eftirsótt félagastarfsemi oft sótt af íbúum stórs landsvæðis. Dæmi um þetta er í Þingeyjarsýslum þar sem m.a. félagar í karlakór sækja æfingar og uppákomur um þvera og endilanga sýsluna sem er víðfeðm eins og kunnugt er. Það sama gildir þó um sókn í þessa hluti að þar sem ekki er um hefð að ræða fyrir samskiptum milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða, má búast við að þessir þættir þurfi allnokkurn tíma til að þróast. Búast má við að breytinga í þessa veru muni í auknum mæli verða vart á sunnanverðum Vestfjörðum í framhaldi af samgöngubótunum.

5.13. Sjúkrahús og heilsugæsla

Miklar hagræðingaraðgerðir verða á þessu ári, bæði á Heilbrigðisstofnun Vestfjarða og Heilbrigðisstofnuninni Patreksfirði. Flestar þeirra eru ekki tengdar breytingum á samgöngum, en þó er dæmi um hvernig samgöngubætur hafa áhrif í heilbrigðisþjónustu, að Bolungarvíkur- og Ísafjarðarlæknishéruð verða sameinuð þegar Bolungarvíkurgöng verða opnuð. Vegalengdin milli Ísafjarðar og Patreksfjarðar er of mikil til að hægt sé að reikna með miklum breytingum á mannahaldi þótt kominn væri heilsársvegur milli þessara svæða. Vel er samt hugsanlegt að stofnanirnar yrðu

²⁰ http://www.reykholar.is/adsendar_greinar/Stefnumotun_i_ferdathjonustu_a_Vestfjordum/

sameinaðar með tilteknum samlegðaráhrifum í yfirstjórn. Einnig virðist ljóst að sjúklingar á suðursvæðinu, sem nú eru fluttir til Reykjavíkur eða Akureyrar vegna ýmissa lækninga gætu í einhverjum tilvikum farið til Ísafjarðar þegar samgöngur verða orðnar viðunandi. Samkvæmt samtali við Úlfar B. Thoroddsen, framkvæmdastjóra Heilbrigðisstofnunarinnar Patreksfirði er ekki sennilegt að sjúklingar sem þurfa læknishjálpm sem ekki er hægt að veita á staðnum yrðu fluttir til Ísafjarðar þó að Dýrafjarðargöng og heilsársvegur um Dynjandisheiði væri til staðar. Það sést m.a. af því að sjúkraflug fer að mestu til Reykjavíkur og að nokkru leyti til Akureyrar, en ekki til Ísafjarðar, enda er oft um að ræða sérhæfðar aðgerðir sem einungis eru veittar á stóru sjúkrahúsunum. Þessar vegafamkvæmdir myndu því ekki hafa afgerandi áhrif á starfsemi sjúkrahúsa og heilsugæslu.

5.14. Skólar, nemendafjöldi og menntun

Ekki er gert ráð fyrir að Dýrafjarðargöng og heilsársvegur um Dynjandisheiði breyti neinu um rekstur grunnskóla á Vestfjörðum. Til þess eru vegalengdir of miklar. Öðru máli gegnir með framhaldsskóla og nám á háskólastigi. Þar geta þessar samgöngubætur leitt til breytinga og opnað fyrir nýja möguleika milli Ísafjarðar og sunnanverðra Vestfjarða. Það ætti að geta styrkt bæði svæðin.

Eins og fram kom í kafla 4.12 hafa orðið miklar breytingar á skólasókn nemenda frá sunnanverðum Vestfjörðum eftir að Fjölbrautaskóli Snæfellinga (FSN) tók til starfa haustið 2004. Trúlegt er að samgöngur skipti þarna miklu máli, a.m.k. í vali milli skóla á Ísafirði og Vesturlandi, þ.e. milli Menntaskólans á Ísafirði annars vegar og FSN og Fjölbrautaskóla Vesturlands hins vegar. Þegar lengra er sótt ráða trúlega aðrir þættir t.d. ættingjar sem búa á höfuðborgarsvæðinu eða aðgangur að heimavist eins og á Laugarvatni og Akureyri. Einnig ræður fjölbreytni náms sem er misjöfn eftir stærð skólanna.

FSN, hóf rekstur framhaldsdeildar á Patreksfirði haustið 2007. Rekstur deildarinnar er þróunarverkefni til fjögurra ára. Í framhaldsdeildinni geta nemendur af suðursvæði Vestfjarða stundað nám á framhaldsskólastigi. Öll kennsla fer fram frá Grundarfirði og eru allir kennarar deildarinnar staðsettir þar. Auk þess eru tveir starfsmenn í framhaldsdeildinni sem aðstoða nemendur á Patreksfirði, veita nemendum leiðsögn á staðnum og halda utan um starfsemina. Nemendafjöldi deildarinnar hefur aukist jafnt og þétt frá upphafi, eða frá því að vera 12 nemendur

haustið 2007 í að vera ríflega 30 nemendur á haustönn 2009. Reiknað er með að nemendur verði um 40 næsta vetur.

Á vef FSN má finna eftirfarandi²¹:

Reglulegar námsferðir eru farnar til Grundarfjarðar, a.m.k. ein námsferð í hverjum mánuði. Ferðirnar eru mikilvægur hluti af verkefninu, en markmiðið með þeim er að tengja saman nemendur og kennara og gefa nemendum tækifæri til að sækja sér viðbótarþjónustu hjá kennurum sínum. Auk þess hafa nemendur þá tækifæri til að taka þátt í félagslífi í stærra skólaumhverfi. Dagsetningar ferðanna ráðast af viðburðum hjá nemendafélaginu í Grundarfirði þannig að nemendur framhaldsdeildar nái að taka þátt í stærstu viðburðum vetrarins. Ferðatilhögun hefur verið á þann veg að einu sinni í mánuði að loknum hefðbundnum skóladegi er farið með rútu á Brjánslæk og þaðan með Flóabátnum Baldri yfir Breiðarfjörð til Stykkishólms. Í Stykkishólmi eru nemendur sóttir í rútu og keyrðir á farfuglaheimilið í Grundarfirði, sem hefur fengið það hlutverk að vera nokkurs konar heimavist nemenda í námsferðum. Í þrjá daga taka nemendur þátt í hefðbundnum kennslustundum, en geta auk þess nýtt sér þjónustu kennara í verkefnatímum/vinnustofum. Þeir sem hafa áhuga á að taka þátt í félagslífinu fá tækifæri til þess. Að lokinni skólaheimsókn er svo farið aftur sömu leið til Patreksfjarðar og hefðbundnir skóladagar taka við fram að næstu ferð (Framhaldsskóli Snæfellinga, 2010).

Nemendur frá sunnanverðum Vestfjörðum, sem nú sækja framhaldsskóla í öðrum landshlutum myndu væntanlega frekar stunda námið á Ísafirði ef vetrarsamgöngur væru öruggar milli svæðanna. Betri vegur um Barðaströnd ásamt fyrirhuguðum styttingum gæti leitt til þess að siglingar Baldurs yrðu felldar niður. Samkvæmt samtali við skólameistara FSN myndi það breyta miklu um starfsemi deildarinnar á Patreksfirði og sennilegt að við þær aðstæður færu nemendur frekar til Ísafjarðar. Það ætti að efla Menntaskólann á Ísafirði og í leiðinni allt skólasamfélagið á Vestfjörðum. Hins vegar er líklegt að breyting af þessu tagi taki langan tíma þar sem hefð hefur skapast fyrir sókn annað.

²¹ <http://www.fsn.is/umskolann/framhaldsdeild/> Sótt á vefinn 22. júní 2010

6. ÁHRIF Á FRAMKVÆMDATÍMA

Gerð nýs vegar um Dynjandisheiði eða framhjá heiðinni hefur áhrif á samfélagið. Fyrst og fremst á þann hátt að það eykur efnahagssumsvif í hagkerfinu. Velta fyrirtækja sem fá viðskipti vegna lagningar vegarins verður meiri en ella. Ef vegurinn er lagður á sama tíma og verulegt atvinnuleysi er í landinu hefur lagning hans einnig þau áhrif að einhver fjöldi fólks fær vinnu sem hefði verið atvinnulaust ella. Það sparar samfélaginu atvinnuleysisbætur sem og félagsleg og fjárhagsleg vandamál. Af þessum sökum er ennþá arðsamara að fara í vegaframkvæmdir í atvinnuleysi en á öðrum tímum.

Það er hins vegar með öllu óljóst hvar á landinu samfélagsleg áhrif af veglagningunni myndu lenda. Verkið yrði boðið út og verktakar hvaðanæva af landinu myndu bjóða í það. Allt eins líklegt er að verktakar utan Vestfjarðakjálkans fengju verkið og myndu þá leggja veginn með sínum vélum og mannskap sem ætti heima í öðrum landshlutum. Tekjur af veglagningunni yrðu þá litlar innan Vestfjarða. Þrátt fyrir þetta er líklegt að einhver viðskipti yrðu við heimamenn hver sem verktakinn yrði, jafnvel að heimamenn séu ráðnir í vinnu hjá verktakanum. Einnig er algengt í stórum verkum að aðalverktaki ráði til sín undirverktaka, heimamenn til að sinna vissum þáttum verksins. Lagning nýs vegar um Dynjandisheiði færi fram nokkuð langt frá öllum þéttbýlisstöðum á Vestfjörðum. Það minnkar líkur á viðskiptum við heimamenn. Sem dæmi er ekki líklegt að heimamenn geti selt verktakanum gistingu fyrir sína starfsmenn, þeir yrðu að vera í vinnubúðum. Það er helst að Flókalundur sé í aðstöðu til að selja einhverja slíka þjónustu.

Verktaki af svæðinu gæti einnig fengið verkið. Ef það eykur veltu hans, þ.e. ef hann hefði ekki að öðrum kosti einfaldlega fengið önnur verk annarsstaðar, þá hefur það meiri áhrif á samfélagið á staðnum en ef utanaðkomandi verktaki fær verkið. Áhrifin koma fram í meira atvinnuframboði fyrir heimamenn, hærra útsvari og þess háttar.

Lagning vegarins getur haft áhrif á samfélagið á framkvæmdatíma á þann hátt að valda töfum á umferð. Þessi áhrif yrðu mjög mismunandi eftir því hvaða leið yrði valin. Líklegast er að leið 2 valdi töfum þar sem sú leið er að töluverðu leyti í sömu veglínu og núverandi vegur. Núverandi vegur er hins vegar seinfarinn og því ekki úr háum söðli að detta þótt fara þurfi um framkvæmdasvæði á bráðabirgðaslóðum þar sem hraði er takmarkaður.

HEIMILDIR

- Fjórðungssamband Vestfirðinga (2004). *Sameiningakostir sveitarfélaga á Vestfjörðum. Greinargerð vegna vinnslu tillagna nefndar um sameiningu sveitarfélaga.* Sjá <http://www.felagsmalaraduneyti.is/media/efling/Vestfirdir.pdf>
- Fjórðungssamband Vestfirðinga (2008). *Samgöngur á Vestfjörðum.* Ísafjörður: Samgöngunefnd Fjórðungssambands Vestfirðinga.
- Framhaldsskóli Snæfellinga (2010). Heimasíðan <http://www.fsn.is>
- Grétar Þór Eypórsson & Hjalti Jóhannesson. (2002). *Sameining sveitarfélaga – áhrif og afleiðingar. Rannsókn á sjö sveitarfélögum.* Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hagstofa Íslands (2010). Upplýsingavefurinn www.hagstofa.is
- Haynes, K. E. og Fotheringham, A. S. (1984). *Gravity and Spatial Interaction Models.* Scientific Geography Series, Vol. 2. Beverly Hills: Sage Publications.
- Hjalti Jóhannesson, & Jón Þorvaldur Heiðarsson. (2005). *Samanburður vegtenginga á Vestfjörðum - Vestfjarðavegur og Djúpvegur- samfélagsáhrif og arðsemi.* Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson, & Kjartan Ólafsson. (2004). *Samgöngubætur og félags- og efnahagsleg áhrif þeirra - þróun matsaðferða.* Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson, Grétar Þór Eypórsson og Kjartan Ólafsson (2001). *Jarðgöng og vegagerð á norðanverðum Tröllaskaga.* Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson, & Valtýr Sigurbjarnarson. (2008). *Svínavatnsleið - mat á samfélagsáhrifum.* Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson (2007). *Vaðlaheiðargöng – Mat á umferðaraukningu við opnun þeirra.* Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Konráð Ásgrímsson (2101, 27. maí). *RE: Nemundur í framhaldsskóla frá sunnanverðum Vestfjörðum.*

Kristján Kristjánsson (2010, 1. mars). *Re: Dynjandisheiði, gögn um framkvæmdina*. Tölvupóstur.

Lloyd, P.E. & Dicken, P. (1977). *Location in Space, a Theoretical Approach to Economic Geography*. London: Harper & Row Publishers.

Magnús Ólafs Hansson (2010, 31. maí). *SV: Skrá yfir fyrirtæki*. Tölvupóstur.

Menningarráð Vestfjarða (2010). Heimasíðan <http://www.vestfirskmenning.is/>

Óbirt rannsókn sérfræðinga Háskólans á Akureyri um samfélagsáhrif Héðinsfjarðarganga (væntanleg haust 2010).

Reykholahreppur (2010). Heimasíðan www.reykholar.is

Samband íslenskra sveitarfélaga (2010). Heimasíðan www.samband.is

Sigurður Jóhannesson (2010). *Hagvöxtur landshluta 2003-2008*. Reykjavík: Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.

Tálknafjarðarhreppur (2010). Heimasíðan www.talknafjordur.is

Vegagerðin (2005). *Greinargerð um leiðaval. Tröllatunguvegur eða Hólmanvíkurvegur*. Reykjavík: Höfundur.

Vegagerðin (2009). *Vegakerfið 2009 [bæklingur]*. Reykjavík: Höfundur.

Vesturbyggð (2010). Heimasíðan www.vesturbyggd.is

Vífill Karlsson (2002). *Meðalkostnaður íslenskra grunnskóla: Nokkrir áhrifaþættir á þróun meðalkostnaðar*. Rannsóknaskýrsla nr. 1 2003. Bifröst: Viðskiptaháskólinn á Bifröst.

Viðmælendur:

Aðalsteinn Óskarsson, framkvæmdastjóri Fjórðungssambands Vestfirðinga. 28. júní 2010.

Arnór Magnússon, umdæmisstjóri Flugstoða á Vestfjörðum. 9. júní 2010.

Ásgerður Þorleifsdóttir, verkefnisstjóri hjá Atvinnuþróunarfélagi Vestfjarða. 10. maí 2010.

Halldór Halldórsson, bæjarstjóri Ísafjarðarbæ. 28. júní 2010.

Hermann Vernharður Jósefsson, framkvæmdastjóri Funa sorpbrennslu. 25. júní 2010.

Íbúar í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi, símaviðtöl í maí 2010.

Jón Eggert Bragason, skólameistari Fjölbrautaskóla Snæfellinga. 22. júní 2010.

Óskar Steingrímsson, sveitarstjóri, Reykhólahreppi. 29. apríl og 12. maí 2010.

Pétur Jónsson, starfsmaður Funa, sorpbrennslu, Ísafirði. 25. júní 2010.

Ragnar Jörundsson, bæjarstjóri í Vesturbyggð, 20. maí 2010.

Úlfar B. Thoroddsen, framkvæmdastjóri Heilbrigðisstofnunarinnar Patreksfirði, 12. maí 2010.

VIÐAUKI 2: HELSTU RANNSÓKNIR UM SAMFÉLAGSÁHRIF SAMGÖNGUBÓTA Á ÍSLANDI

Grétar Þór Eyþórsson, Hjalti Jóhannesson, Guðmundur Guðmundsson og Einar Ólafsson (2001). *Áhrif samgöngubóta á byggðapróun*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Grétar Þór Eyþórsson, Vífill Karlsson og Kolfinna Jóhannesdóttir (2007). *Áhrif ferju um Bakkafjöruhöfn á samfélag og byggð í Vestmannaeyjum og á öðrum svæðum Suðurlands. Athugun unnin fyrir stýrihóp um hönnun Bakkafjöruhafnar haust 2006*. Bifröst: Rannsóknamiðstöð Háskólans á Bifröst.

Hjalti Jóhannesson og Grétar Þór Eyþórsson (2003). *Jarðgöng undir Hellisheiði eystri*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson (2005). *Samanburður vegtenginga á Vestfjörðum - Vestfjarðavegur og Djúpvegur- Samfélagsáhrif og arðsemi*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson (2003). *Forgangsröðun framkvæmda í vegakerfinu, Félags- og efnahagsleg áhrif samgöngubóta - Áfangaskýrsla II*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson (2004). *Samgöngubætur og félags- og efnahagsleg áhrif þeirra - þróun matsaðferða*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Hjalti Jóhannesson, Grétar Þór Eyþórsson og Kjartan Ólafsson (2001). *Jarðgöng og vegagerð á norðanverðum Tröllaskaga*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson og Valtýr Sigurbjarnarson (2008). *Svínavatnsleið – mat á samfélagsáhrifum*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.

Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson (2004). *Áhrif Hvalfjarðarganga á samfélag og byggð á Vesturlandi*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

- Jón Þorvaldur Heiðarsson (2007). *Vaðlaheiðargöng: Mat á umferðaraukningu við opnun þeirra*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson (2005). *Jarðgöng á Austurlandi - Mat á samfélagsáhrifum og arðsemi*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson (2006). *Fern jarðgöng á Mið-Austurlandi sem ein framkvæmd*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson, Njáll Trausti Friðbertsson, Valtýr Sigurbjarnarson og Hjalti Jóhannesson (2007). *Nýr Kjalvegur: Mat á samfélagsáhrifum*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Kjartan Ólafsson og Hjalti Jóhannesson (2002). *Félags- og efnahagsleg áhrif samgöngubóta, Þróun matsaðferða - fyrri hluti*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Vífill Karlsson (2004). *Samgöngubætur og búseta. Áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði og búsetuþróun á Vesturlandi*. Borgarnes: Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi.