

Innviðaráðuneyti
Málefna svið: Samgöngu- og fjarskiptamál
Sölvhóls götu 7,
101 Reykjavík
irn@irn.is

Ísafjörður, 31. júlí 2023

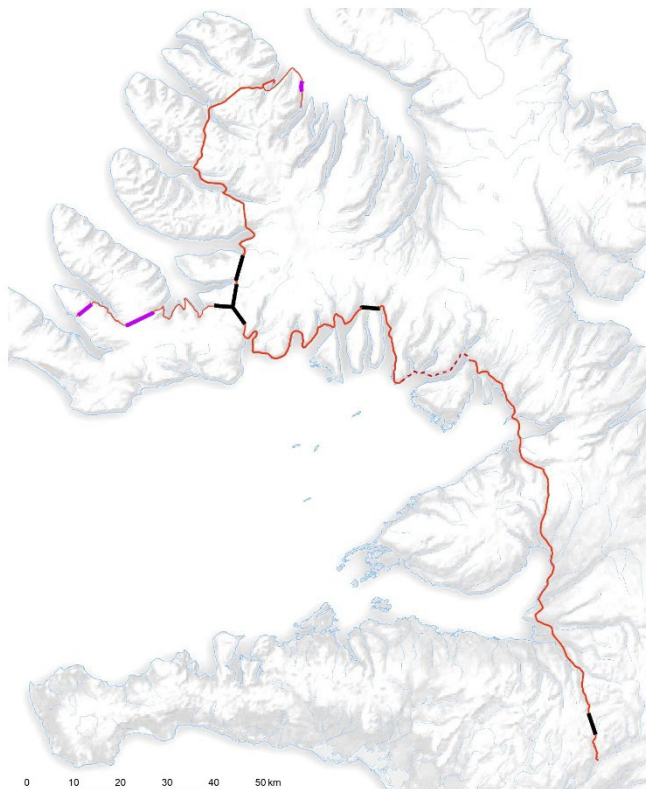
Efni: Vestfjarðalínan - Umsögn Kerecis um mál nr. 112/2023, drög að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038

Kerecis lýsir yfir vonbrigðum með fyrirliggjandi samgönguáætlun – náí tillögurnar fram að ganga munu Vestfirðingar áfram verða jaðarsettur hópur þjóðarinnar sem ekki nýtur sömu samgangna og aðrir þegnar landsins. Vegakerfi Vestfjarða er hið lang lakasta á Íslandi og þegar áætluninni lýkur, árið 2038, verður það ennþá hið lang lakasta. Vestfirðir þurfa að njóta forgangs þegar fjármunum til samgöngumála er úthlutað þannig að hægt sé að vinna upp þá samgönguskuld sem byggst hefur upp á svæðinu frá upphafi vegagerðar á Íslandi.

Áætlunin tekur ekki mið af borgararéttindum Vestfirðinga, þörfum atvinnulífs eða mannlífi á Vestfjörðum. Það er algjörlega nauðsynlegt að hraða samgönguframkvæmdum og forgangsraða með allt öðrum hætti, þar sem mið er tekið af borgararéttindum Vestfirðinga, verðmætasköpun á svæðinu og styrkingu menningarlífs.

Kerecis hf er lækningavörufyrirtæki með höfuðstöðvar á Ísafirði. Þar fer fram öll framleiðsla fyrirtækisins, en á núverandi almanaksári verða framleiddar á Ísafirði vörur fyrir um 20 milljarða kr. og hefur verið veldisvöxtur á fyrirtækinu undanfarin fimm ár, hvort sem litið er til tekna eða starfsmannafjölda og gert er ráð fyrir að hann haldi áfram.

Láglendisvegur milli megin byggðarlaga Vestfjarða s.k. „Vestfjarðarlína“ og höfuðborgarvæðisins er nauðsynleg fyrir áframhaldandi vöxt Kerecis og annarra vaxtarsprotu á svæðinu, sem eru undir sama hatt settir og er nærtækast að nefna laxeldið sem er farið að skila verulegum útflutningstekjum í þjóðarbúið. Búast má við að tekjur þessara atvinnugreina, ásamt tekjum frá hefðbundnum atvinnugreinum á svæðinu, verði yfir 150 milljarðar króna innan nokkurra ára. Til viðbótar við Vestfjarðarlínuna þarf að huga að innviðum



Mynd 1: Rautt: „Vestfjarðarlína“, láglendisvegur til höfuðborgarvæðisins. Svart: Jarðgöng á meginlínu. Fjólublátt: Jarðgöng á hliðarlínu.

fyrir flug með nýjum flugvelli á Ísafjarðarsvæðinu.

ÁÆTLUN BREYTIR ENGU UM JAÐARSETNINGU VESTFJARÐA

Jaðarsetning Vestfjarða hefur birst með margvíslegum hætti á undanförunum áratugum. Lengi vel var skortur á innviðafjárfestingum hrópandi, bæði til samgöngu- og orkumála, og með opinberri vanrækslu var smám saman gengið á lífsgæði Vestfirðinga. Lélegar samgöngur, kerfisbreytingar í mikilvægum atvinnugreinum og alvarleg áföll vegna náttúruhamfara settu mark sitt á samfélagið og atvinnutækifærum fækkaði. Ástand vega og flugvalla kom í veg fyrir að Vestfirðir nytu til fulls aukins ferðamannastraums til Íslands, sem opinberir aðilar hafa stutt með vegambótum og innviðafjárfestingum á fjölförnum landssvæðum. Vestfirðir hafa ekki notið slíkra fjárfestinga í réttum mæli og frá árinu 1998 til þessa dags hefur íbúum Vestfjarða fækkað um 14%, á meðan Íslendingum hefur fjölgað um 42%.

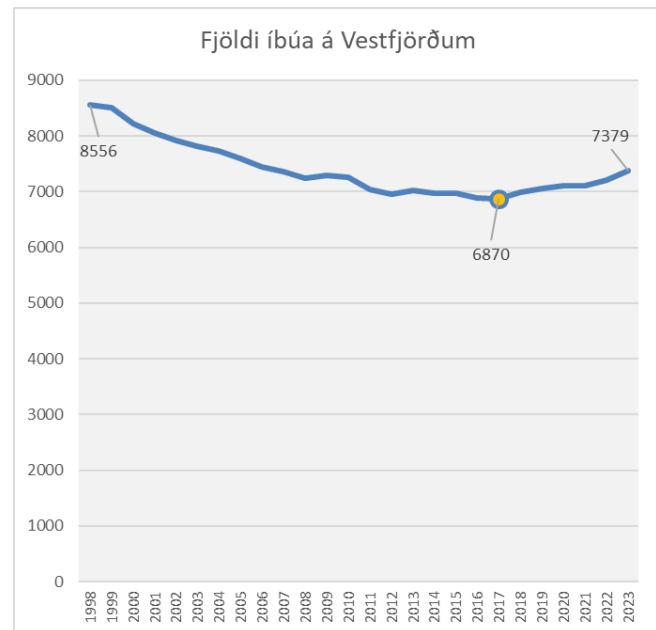
Neikvæð íbúapróun snerist við fyrir fáeinum árum, eftir að fjöldi Vestfirðinga náði lágmarki árið 2017. Viðsnúninginn má rekja til aukinna einkafjárfestinga á svæðinu, sem sköpuðu ný og áhugaverð störf sem hæft fólk sóttist eftir. Þessi auknu umsvif má að stærstum hluta rekja til fiskeldisfyrirtækja og Kerecis, sem orðinn er einn stærsti einkarekni vinnustaðurinn á Ísafirði.

Framlag Vestfjarða til þjóðarframleiðslunnar er langt umfram íbúafjölda. Auk áðurnefndra atvinnugreina leggur vestfirskur sjávarútvegur þungt lóð á útflutningsskálar þjóðarinnar og verðmætin sem vestfirsk fagþekking skapar eru að sumu leyti fordæmalaus. Starfsfólk Kerecis er gott dæmi um það, því þorskflak sem áður fór í ruslið er nú selt úr landi fyrir allt að tíu þúsund dollara stykkið. Áhrifin á þjóðarbúið af slíku handverki, hugviti og elju eru veruleg. Útflutningsverðmæti af fiskafurðum snarhækkar, áhrifin á gengi krónunnar eru jákvæð og skattsporið af starfseminni er stórt. Þannig má færa rök fyrir því, að skattgreiðslur í kjölfar nýlegrar sölu Kerecis dugi einar og sér til að koma vegasamgöngum milli Ísafjarðar og Reykjavíkur í viðunandi horf.

Staðreyndin er sú, að ástand vega á Vestfjörðum og vegapjónusta er með öllu óviðunandi. Vegakerfið stendur ekki undir fólks- og vöruflutningum, sem gætu aukist verulega á komandi árum til hagsbóta fyrir allt samfélagið – Vestfirðinga og aðra. Verðmæti fiskafurða að vestan mun áfram aukast og stefnt er að verulega auknum umsvifum Kerecis á Ísafirði. Til að svo verði þurfa vörur að komast á markaði með öruggum hætti og svæðið að vera áhugaverður búsetukostur allt árið um kring, fyrir fólk á öllum aldri. Tryggja þarf aðgengi íbúa að þjónustu sem fólk sækir suður, t.d. lækniþjónustu og í nútímasamfélagi er aðgengi að menningu og afþreyingu sjálfsagður hlutur. Sú er ekki raunin fyrir fólk sem býr á Vestfjörðum.

FJÁRMÖGNUN OG JARÐGANGAÁÆTLUN

Sé litið til þeirra tekna sem hið opinbera hefur af bílum er ekki annað hægt en að lýsa yfir vonbrigðum með það litla fjármagn sem sett er í þjóðvegakerfið. Sérstaklega á þetta við þegar



Mynd 2 - Íbúapróun

litið er til áætlana um jarðgöng. Þó þau séu dýr eru þau gríðalega góð fjárfesting, viðhaldslítil miðað við erfiða fjallvegi og mikilvæg í því að minnka kolefnisfótspor þar sem þau stytta leiðir og minnka verulega þörf fyrir snjósmokstur. Vestfjarðalína, þ.e.a.s. láglandisvegur milli Vestfjarða og höfuðborgarsvæðisins, verður ekki byggð með öðrum hætti.

Jarðgangafeimni Íslendinga hefur verið vandræðaleg svo áratugum skiptir. Eitt svæsnasta dæmið er gerð Bolungarvíkurganga þar sem stjórnvöld voru alltof lengi að taka af skarið og mokuðu í staðinn peningum í vonlausan veg um Óshlíð sem allir vissu að yrði aldrei annað en stórhættuleg og botnlaus peningahit. Það lítur út fyrir að endurtaka eigi þau mistök með því að gera ekki einu sinni ráð fyrir undirbúningsvinnu fyrir jarðgangagerð sem myndi tryggja láglandisveg frá Ísafirði til Reykjavíkur, að ónefndum nauðsynlegum vegbótum í öðrum landshlutum.

JAFNRÆÐI MILLI HÖFUÐSTAÐA LANDSHLUTANNA

Það er eðlileg krafa, að samgöngur til Ísafjarðar séu sambærilegar þeim til Akureyrar. Höfuðstaðir landshlutanna gegna mikilvægu hlutverki og brýnt að opinberir aðilar gæti jafnræðis við úthlutun fjár sem á að auka lífsgæði íbúa. Samgöngusamanburður við Akureyri er afar óhagstæður fyrir Ísafjörð, bæði varðandi vega- og flugsamgöngur. Flugsamgöngur vestur eru ótryggar af þeirri einföldu ástæðu að flugvallarstæðið stenst ekki kröfur flugmálayfirvalda nútímans nema í mjög góðu veðri. Það er vinsælt að kenna veðri um það þegar flug fellur niður, en staðreyndin er sú að í þeim vindi og skyggni þar sem flug fellur niður á Ísafirði væri vel flugfært á öðrum áætlunarflugvöllum landsins. Það er sorglegt að ekki sé gert ráð fyrir skoðun á öðru flugvallarstæði í samgönguáætlun, en það er full þörf á að opna umræðu um málið ekki síðar en núna. Þingsályktunartillaga í þá veru var lögð fyrir Alþingi haustið 2018. Við fyrstu umræðu fékk hún almennan stuðning, áður en henni var vísað til nefndar þar sem hún sofnaði. Tillagan var góð og verður vonandi endurflutt við fyrsta tækifæri, eða innihald hennar fært inn í samgönguáætlun.

Þótt ástand vega á Vestfjörðum hafi víða batnað á þessari öld er það hvergi nógu gott. Þröngir hálendisvegir eru of margir og þjónustan ónóg. Vetrarþjónusta á lykilvegum er minni en á sambærilegum samgönguæðum í öðrum landshlutum sem veldur tíðari lokunum vegna veðurs. Slíkt er með öllu óviðunandi og auðvelt að laga, þar til framtíðarvegir Vestfjarðalínu eru komnir í gagnið á láglandi með tilheyrandi jarðgöngum. Ráðgerðar vegaframkvæmdir í fyrirliggjandi drögum að samgönguáætlun duga ekki til að koma á nauðsynlegum kerfisbreytingum, sem styðja við uppbyggingu Vestfjarða til framtíðar og tækifæri til fjölbreyttara atvinnulífs, þ.m.t. ferðaþjónustu.

GÓÐAR SAMGÖNGUR ERU LÍFÆÐ KERECCIS

Greiðar samgöngur eru forsenda blómlegs mannlífs á Vestfjörðum. Eftir margra áratuga vanrækslu hefur hreyfing komist á framkvæmdamál í fjórðungnum, en með nýlegum vegaframkvæmdum er einungis greitt inn á þá viðhaldsskuld sem hefur safnast upp yfir langan tíma, en ekki búið varanlega í haginn fyrir framtíðina.

Kerecis fangar því að Súðavíkurgöng og breikkun Vestfjarðaganga séu á jarðgangaáætlun, en hvetur til þess að ætluðum verklokum verði flýtt verulega en verði ekki 2039. Hugmyndir um jarðgangagerð við Klettháls eru líka allt of seint á ferðinni, með áætluð verklok um miðja öldina! Þá harmar Kerecis að vegurinn milli Ísafjarðar og Hnífsdals sé ekki á samgönguáætlun, en ofanflóð og hættan á lokunum getur stefnt í hættu hráefnisöflun Kerecis sem fær ferskt þorskroð til sinnar starfsemi frá Hnífsdal.

EFNAHAGSÆVINTÝRI Á VESTFJÖRÐUM

Nýverið eignaðist alþjóðlegt heilbrigðisfyrirtæki allt hlutfé Kerecis í næst stærstu viðskiptum Íslandssögunnar. Nýr eigandi Kerecis hyggst margfalda sölu á lækningavörum úr þorskroði á komandi árum, en slíkt kallar á verulega aukin umsvif Kerecis á Ísafirði. Samhliða eykst mikilvægi greiðra samgangna, enda er það algjör lykilforsenda að vörur komist með greiðum hætti að vestan og á erlenda markaði með skjótum og fyrirsjáanlegum hætti. Þá er ljóst að mannaflapörf Kerecis á Ísafirði verður tæpast mætt ef mannlíf á Vestfjörðum þróast ekki í takt við tímann – ef fólk kemst ekki ferða sinni þegar því hentar í leit að menningu, afþreyingu eða læknisþjónustu, samskiptum við ástvini í öðrum landshlutum eða þarf að erindast erlendis. Gríðarlegur vöxtur er jafnframt í fiskeldi á svæðinu sem á skömmum tíma hefur skapað tugmilljarða-tekjur á svæðinu með tilheyrandi skattatekjum fyrir íslensku þjóðina.

Við sölna á Kerecis urðu tugir milljarða króna eftir á Vestfjörðum, í höndum þeirra sem fyrir áttu hlut í Kerecis. Það er einlæg von okkar, að stærstur hluti þeirra fjármuna rati að nýju inn í vestfirskt atvinnulíf og fjármagnseigendur taki þátt í uppbyggingu sinnar heimabyggðar. Áhugi á slíkum fjárfestingum ræðst af framtíðarhorfum svæðisins, sem m.a. hvíla á þeim innviðum sem nefndir eru í upphafi þessa bréfs; samgöngumálum og orkumálum.

VESTFJARÐALÍNAN

Vestfjarðarlínan er nútíma gatnakerfi sem leiðréttir þá samgönguskuld sem orðið hefur til á Vestfjörðum undanfarna áratugi þannig að réttindi borgara Vestfjarða til samgangna verði hinir sömu og annarra landsmanna. Hún er grunnur þess að efnahagsævintýrið sem er í uppsiglingu á Vestfjörðum haldi áfram og byggir á borgararéttindum Vestfirðinga, þörfum atvinnulífs og mannlífs á Vestfjörðum. Vestfjarðarlínan samanstendur af nútíma gatnakerfi með þremur meginjarðgöngum (Brattabrekka, Klettsháls, Dynjandisheiði) og þremur bæjarfélagajarðgöngum sem tengja Patreksfjörð, Tálknafjörð, Bíldudal og Súðavík með láglendisveg við Vestfjarðalínuna. Drögin að samgönguáætlun ganga miklu skemur að umfangi en Vestfjarðarlínan sem er óásættanlegt.

NIÐURLAG

Mikill vöxtur er í umfangi atvinnurekstrar á Vestfjörðum um þessar mundir. Tekjur Kerecis og fiskeldis á svæðinu hafa á skömmum tíma skapað tugmilljarða tekjur með tilheyrandi skattatekjum fyrir íslensku þjóðina. Lílegt er að innan nokkurra ára verði tekjur þessara nýju atvinnugreina auk tekna frá hefðbundnum atvinnurekstri vel yfir 150 milljarðar króna. Til að þetta efnahagsævintýri geti haldið áfram og vægi Vestfjarða náð aftur sínum fyrri styrk, og borgaraleg réttindi Vestfirðinga varðandi samgöngur til jafns við aðra nái fram, er lífsmáðsynlegt að forgangsraða fjármunum til samgönguuppbyggingar til Vestfjarða á kostnað annarra landshluta. Núverandi drög að samgönguáætlun gera það ekki og er áætlunin því óásættanleg.

Virðingarfyllst,

f.h. Kerecis

Guðmundur Fertram Sigurjónsson,

stofnandi og forstjóri