

# Samantekt um samgöngumál

## Áherslur og forgangs röðun verkefna á Norðurlandi vestra



## Efnisyfirlit

Forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra .....	3
Forgangsröðun varðandi vegamál .....	3
Forgangsröðum varðandi jarðgöng .....	4
Forgangsröðum varðandi almenningssamgöngur .....	4
Forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna .....	5
Forgangsröðun í málefnum flugvalla.....	6
Viðauki 1 - Rökstuðningur og umfjöllun um vegamál landshlutans .....	7
Viðauki 2 – Rökstuðningur og umfjöllun um jarðgangagerð í landshlutanum .....	11
Viðauki 3 – Rökstuðningur og umfjöllun um almenningssamgöngur í landshlutanum .....	16
Viðauki 4 - Rökstuðningur og umfjöllun um hafnir og sjóvarnir í landshlutanum .....	22
Viðauki 5 – Rökstuðningur og umfjöllun um flugvelli í landshlutanum .....	25
Lokaorð .....	28

## Forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra

Með bréfi frá samgönguráði, dags. 19. júní 2017, var óskað eftir því að Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) hugaði að ályktunum sínum og framtíðarsýn í samgöngumálum, jafnframt því að fara yfir verkefni sem eru á áætlun og horfa til forgangsröðunar innan landshlutans.

Hér á eftir er fjallað um áherslur SSVN og forgangsröðun verkefna í eftirfarandi flokkum:

1. Vegamál
2. Jarðgöng
3. Almenningsamgöngur
4. Hafnir og sjóvarnir
5. Flugvellir

### Forgangsröðun varðandi vegamál

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í vegamálum í landshlutanum:

1. Vatnsnesvegur 711 um Tjarnará. Nýbygging brúar og tengdar vegaframkvæmdir. Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir þessari framkvæmd árið 2018. SSVN leggur áherslu á að staðið verði við fyrirheit gildandi samgönguáætlunar.
2. Skagastrandarvegur 74 frá Hringvegi 1 yfir Laxá. Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir að verkið hefjist á árinu 2018. Ekki sér fyrir endann á þessu verkefni í gildandi samgönguáætlun. Gert var ráð fyrir að verkefnið yrði klárað á árunum 2019 - 2022 í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2015 – 2026 en sú áætlun fékk ekki afgreiðslu á síðast þingi. SSVN leggur áherslur á að verkefnið verði sett á framkvæmdaáætlun og fjármagnað að fullu á árunum 2018 - 2020
3. Stóraukið viðhald og endurbætur stofn- og tengivega, meðal annars m.t.t. öryggis. Má þar m.a. nefna göngubrú yfir Blöndu og veginn austan Blöndu á Blönduósi v/tjaldsvæði og þjónustukjarna, gatnamótin við Laugarbakka og Hvammstanga, veginn um Varmahlíð og fl.
4. Hafið verði samráð milli Samgönguráðuneytis/Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) um markvissa uppbyggingu tengivega í landshlutanum. Gerð er krafa til þess að varið verði fastri árlegri upphæð til uppbyggingar tengivega í landshlutanum og að Samgönguráðuneyti/Vegagerðin og SSVN komi sér saman um hlutlæga mælikvarða sem verði grundvöllur að forgangsröðun framkvæmda.

Rökstuðning og umfjöllun um vegamál landshlutans er að finna í viðauka 1.

### Forgangsröðum varðandi jarðgöng

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í málefnum jarðganga í landshlutanum:

1. Hafin verði rannsókn á hagkvæmi þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga milli Hofsdals sem gengur til suðausturs úr Hjaltadal, rétt innan við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal. Einnig verði gerð rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangagerðar.  
Rökstuðning og umfjöllun um jarðgangagerð í landshlutanum er að finna í viðauka 2

### Forgangsröðum varðandi almenningsamgöngur

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í almenningsamgöngum í landshlutanum:

1. Að byggja upp stæði þar sem Strætó stoppar, s.s. við Hvammstangavegamót og við Blönduós. Gæta verður betur að öryggissjónarmiðum. Byggja þarf plan við vegamót Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur.
2. Að lagarammi almenningsamgangna verði styrktur með sérstakri löggjöf um almenningsamgöngur.
3. Að stuðlað verði að því með öðrum hætti að til verði heildstætt kerfi almenningsamgangna á landi. Almenn fargjöld eru of há til þess að kerfið sé góður valkostur og er mikilvægt að leitað verði leiða til að lækka almenn fargjöld.

Rökstuðning og umfjöllun um almenningsamgöngur í landshlutanum er að finna í viðauka 3

## Forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra leggja áherslu á eftirfarandi forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna í landshlutanum:

Höfnum landsins er skipt upp í eftirtalda flokka: I stór fiskihöfn, II meðalstór fiskihöfn, III bátahöfn IV smábátahöfn.

### Í flokki I stór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Dýpka þar snúningssvæði innan Sauðárkrókshafnar, m.a. vegna tilkomu strandsiglinga og áforma um komu skemmtiferðaskipa til Sauðárkróks. Kostnaðaráætlun verksins er um 55 millj. kr.
2. Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 540 millj. kr.
3. Vinna þarf að undirbúningsrannsókn vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

### Í flokki II meðalstór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Gerð smábátahafnar innan Skagastrandarhafnar austan Skúffugarðs sem verði með tveimur 40 m flotbryggjum með hefðbundinni uppsetningu í landstöpul og hönnunardýpi -2m. Áætlaður heildarkostnaður er um 178 millj. kr
2. Endurbygging Ásgarðs innan Skagastrandarhafnar. Áætlaður heildarkostnaður er um 229 millj. kr. Þessi framkvæmd er í gildandi samgönguáætlun og lögð áhersla á að staðið verði við hana.
3. Endurbygging kants milli Ásgarðs og Miðgarðs, innan Skagastrandarhafnar, með trébryggju. Áætlaður heildarkostnaður er um 67 millj. kr.

### Í flokki IV er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Endurgerð norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 100 millj. kr.

### Í sjóvörnum er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Sjóvarnargarður við Krók í Skagabyggð þar sem sjór gengur á ræktað land og hús eru í hættu. Lengd garðs er um 250 metrar
2. Sjóvarnargarður við norðanvert Kálfshamarsnes. Áætlað er að grjótgarður verði 200 metrar.

Rökstuðning og umfjöllun um hafnir og sjóvarnir í landshlutanum er að finna í viðauka 4

## Forgangsröðun í málefnum flugvalla

Fluvöllum landsins er skipt upp eftir því hvor þeir tilheyra grunnneti flugvalla. Alexandersflugvöllur á Sauðárkróki er eini flugvöllurinn innan landshlutans sem tilheyrir grunnneti flugvalla.

Í málefnum flugvalla sem tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyrir áfram grunnneti flugvalla og að honum verði tryggðir nægjanlegir rekstrarfjármunir til þess að unnt sé að koma á reglulegu áætlunarflugi. Einnig að völlum geti verið tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er sólarhringsins, alla daga ársins.
2. Að hugað verði að því að völlum verði varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Akureyrarflugvöll.

Nokkrir flugvellir eru í landshlutanum sem tilheyra ekki grunnneti flugvalla. Í málefnum flugvalla sem ekk tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Að tryggt verði að Blönduósflugvöllur geti þjónað sjúkraflugi með viðunandi hætti. Rökstuðning og umfjöllun um flugvelli í landshlutanum er að finna í viðauka 5

## Viðauki 1 - Rökstuðningur og umfjöllun um vegamál landshlutans

### Um vegakerfið

Á Norðurlandi vestra er um 13% allra stofn- og tengivega landsins. Auk þeirra eru allmargir héraðsvegir, landsvegir og stofnvegir á hálendi. Heildarvegalengd þessara vega í landshlutanum er um 1.735 km en þar af eru um 200 km á Hringvegi nr. 1.

Umferð er mest á hringveginum eða frá 1100 til 1900 bílar á dag að meðaltali yfir árið (ÁDU). Mest er umferðin á kaflanum frá Miðfjarðarvegi við Laugarbakka að Hvammstangavegi en meðalumferð á dag er þar 1900 bílar. Eins er um veginn við Blönduós, þar er umferð um 1900 bílar á dag að meðaltali. Á hringveginum um Hrutafjörð að Miðfirði er umferðin um 1600 bílar á dag. Umferðin um hringveginn frá afleggjaranum á Vatnsnesvegi (711) við Vatnshorn og að Reykjabraut er um 1500 bílar á dag og er svipuð umferð um veginn við Varmahlíð. Aðrir kaflar eru með minni umferð en þó er umferðin hvergi undir 1100 bílum á dag að meðaltali yfir árið.

Umferð um aðra stofnvegi er mikil, mest er hún á Sauðárkróksbraut (75) innan Sauðárkróks eða um 2400 bílar á dag en næst Sauðárkróki er hún minni eða um 1000 bílar á dag þar sem mest er á leiðinni að Varmahlíð. Á Sauðárkróksbraut um Hegranes er umferðin um 710 bílar á dag þar sem hún er mest næst Sauðárkróki en minnkar austan við Hegranesið niður í 530 bíla á dag að meðaltali.

Einnig er mikil umferð á stofnvegi innan Hvammstanga (72) eða um 2700 bílar á dag að meðaltali en utan þéttbýlisins er umferðin minni eða um 720 bílar frá hringvegi að Hvammstanga.

Á Skagastrandarvegi (74) er árs-dags umferðin 710 bílar á dag og greinist umferðin við Þverárfjallsveg (744) en um hann fara 480 bílar að meðaltali á dag en áfram til Skagastrandar fara um 420 bílar á dag að meðaltali.

Á Siglufjarðarvegi (76) næst Sauðárkróksbraut er umferðin um 490 bílar á dag og á Innstrandavegi (68) næst hringvegi er umferðin um 300 bílar á dag. Á öðrum stofnvegum er minni umferð.

Umferðarmestu tengivegir eru:

Nr	Nafn vegar	Mesta ÁDU	Minnsta ÁDU
701	Hrutatunguvegur	60	20
704	Miðfjarðarvegur	290	35
711	Vatnsnesvegur	230	70
713	Hvítserksvegur	210	210
715	Víðidalsvegur	85	80
716	Síðuvegur	160	110
717	Borgarvegur	55	35
722	Vatnsdalsvegur	130	55
724	Reykjabraut	120	50
731	Svínvetngingabraut	110	55
734	Svartárdalsvegur	55	15
744	Þverárfjallsvegur	580	450
745	Skagavegur	90	15
748	Reykjastrandarvegur	130	130
749	Flugvallarvegur Sauðárkróki	55	55
752	Skagafjarðarvegur	400	30
764	Hegranesvegur	80	60
767	Hólavegur	260	50

## Bundið slitlag

Sá hluti hringvegarins sem liggur um Norðurland vestra er allur með bundnu slitlagi, um 200 km. Um það bil helmingur vegar nr. 68, Innstrandavegur, sem liggur innan landshlutans er með bundnu slitlagi. Vegurinn frá hringvegi til Hvammstanga (72) er einnig með bundnu slitlagi og vegurinn út Vatnsnes (711), út fyrir Kárastaði, sömuleiðis.

Hluti vegarins í austanverðum Vatnsdal (722) er einnig með bundnu slitlagi eða frá þjóðvegi að Hvammstjörn. Sömuleiðis er Reykjabraut (724) með bundnu slitlagi frá þjóðvegi að Húnavöllum. Svínvetningabraut frá þjóðvegi við Ártún er með bundnu slitlagi að gatnamótum Svínvetningabrautar og Kjalvegur en Kjalvegur er með um 3 km af bundnu slitlagi.

Skagastrandarvegur (74) er með bundnu slitlagi og nær bundna slitlagið inná veg Skagaveg (745) norður fyrir Harastaðaá og sömuleiðis Þverárfjallsvegur (744) .

Sauðárkróksbraut (75) frá Sauðárkróki að Varmahlíð og frá Sauðárkróki yfir Hegranes að Siglufjarðarvegi er með bundnu slitlagi, sömuleiðis Siglufjarðarvegur (76) frá þjóðvegi til Siglufjarðar. Skagafjarðarvegur (752) frá þjóðvegi við Varmahlíð, um Neðribyggð og Tungusveit að Sveinsstöðum samtals um 22 km.

Hólavegur frá Siglufjarðarvegi að Hólum er með bundnu slitlagi.

Samtals eru um 520 km vegakerfis landshlutans með bundnu slitlagi en um 1.210 km með malarslitlagi.

## Forgangsröðun í vegamálum

Vísað er til markmiða gildandi samgönguáætlunar og þeirra leiða sem settar eru fram við að ná þeim markmiðum, sérstaklega markmiða um jákvæða byggðapróun og markmiða um greiðar samgöngur. Með þessari samantekt er leitast við að forgangsráða samgönguverkefnum innan landshlutans og með því lögð lóð á vogarskálarnar við að skapa sameiginlega framtíðarsýn, m.a. með það að leiðarljósi að efla atvinnulíf og lífsgæði og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum, þjónustu og fjárfestingum. Er því til þess ætlast að tekið verði tillit til óska landshlutasamtakanna við forgangsröðun framkvæmda, svo sem segir í markmiðakafli samgönguáætlunar um markmið um jákvæða byggðapróun.

### 1. Vatnsnesvegur nr. 711 um Tjarnará.

Nýbygging brúar og tengdar vegaframkvæmdir. Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir þessari framkvæmd árið 2018. SSNV leggur áherslu á að staðið verði við fyrirheit gildandi samgönguáætlunar.

Á veginum um Vatnsnes nr. 711 er áætluð brúarsmíði og tilheyrandi vegagerð við Tjarnará á árinu 2018. Vegurinn við Tjarnará skorar hátt bæði út frá öryggissjónarmiðum og greiðfærni. Það vekur furðu að framkvæmdin skuli ekki skora í byggðalegu tilliti. Vitað er um dæmi þess að rútufyrirtæki fari ekki á Vatnsnesið með ferðamenn vegna ástands vegarins og þar að auki hafa heimamenn miklar áhyggjur af öryggi þeirra sem um veginn fara en skólaborð fara þessa leið tvisvar á dag allt skólaárið svo að dæmi sé tekið. Þó að nýbygging brúarinnar og vegurinn



við hana sé afar brýn eru endurbætur nauðsynlegar á veginum öllum, ekki síst vegna þeirrar gríðarlegu aukningar ferðamanna sem um hann fara, sérstaklega yfir sumarmánuðina.

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni fara um 102 þúsund bílar um veginn frá maí til september. Á þeim hluta vegarins sem er með mesta árs-dags-umferð (ÁDU) fara um 370 bílar á dag. Umferðaþyngstu kaflarnir eru frá Hvammstanga að Illugastöðum að vestan og að austan eru veginir frá Þjóðvegi við Neðra-Vatnshorn (ÁDU 100) og Síðuvegur (ÁDU 160) að Hvítserk umferðamestir. Veginir eru bæði mikilvægir ferðapjónustunni (Sellátur og fuglaskoðun á Illugastöðum að vestan og Hvítserkur að austan) auk þess sem skólabörnum er ekið um vegina daglega á skólatíma. Vegurinn frá Kárastöðum (þar sem bundið slitlag endar) er umferðamesti vegur landshlutans sem ekki er með bundnu slitlagi.

Í gildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir að kostnaður við verkið sé 200 milljónir og að verkið verði hafið á árinu 2018.

## 2. Skagastrandarvegur 74 frá Hringvegi 1 yfir Laxá

Í samþykktri samgönguáætlun er gert ráð fyrir að verkið hefjist á árinu 2018. Ekki sér fyrir endann á þessu verkefni í gildandi samgönguáætlun en gert var ráð fyrir að verkefnið yrði klárað á árunum 2019 - 2022 í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2015 – 2026. Sú áætlun fékk ekki afgreiðslu á síðasta þingi. SSVN leggur áherslur á að verkefnið verði sett á framkvæmdaáætlun og fjármagnað að fullu á árunum 2018 – 2020.

Nýbygging Skagastrandarvegur nr. 74, frá Hringvegi 1 yfir Laxá skorar hátt hvað varðar öryggi, greiðfærni og byggðamál samkvæmt samþykktri samgönguáætlun. Núverandi vegur er mjór, hlykkjóttur og á honum eru margar blindhæðir, auk þess sem færð spillist þar fljótt í vetrarveðrum.

Vegurinn tengir saman vinnusóknarsvæðið sem nær frá Blönduósi og Skagaströnd að Sauðárkróki og hefur styrkt byggð í landshlutanum. Auk þess sækja mörg ungmenni frá öllu Norðurlandi vestra menntun til Fjölbrautaskóla Norðurlands vestra á Sauðárkróki og fara þau því þennan veg, sum daglega, önnur vikulega. Þar á ofan hefur samstarf aukist verulega innan þessa svæðis á mörgum sviðum frá því að vegurinn yfir Þverárfjall var endurbyggður. Nýr vegur frá Hringvegi 1 yfir Laxá skiptir því verulegu máli í byggðalegu tilliti.

Í gildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir 200 milljóna króna framlagi til 2018. Í tillögu að samgönguáætlun 2015-2026 er gert ráð fyrir að vegurinn verði kláraður á árunum 2019 – 2022. Kostnaðaráætlun verksins er 1350 milljónir.

## 3. Stóraukið viðhald og endurbætur stofn- og tengivega meðal annars m.t.t. öryggis. Má þar nefna göngubrú yfir Blöndu og veginn austan Blöndu á Blönduósi v/tjaldsvæði og þjónustukjarna, gatnamótin við Laugarbakka og Hvammstanga, veginn um Varmahlíð og fl.

Í samtölum við sveitarstjórnarmenn kom fram mikil óánægja með almennt viðhald stofn- og tengivega. Margar ábendingar komu fram um skort á fínefni og heflun, auk þess sem vegir eru mjóir þó að bætt hafi verið úr víða með útskotum. Mjóar brýr með steiptum upphækkuðum

kanti og stöplum við enda eru oft hindranir fyrir bændur sem þurfa að ferðast með stór tæki. Afar brýnt er að malarvegum landshlutans verði betur viðhaldið en verið hefur. Í þessum landshluta eins og öðrum er uppbygging atvinnutækifæra oft að verulegu leyti háð vegasamgöngum og þegar ferðaþjónusta er annarsvegar eru vegasamgöngur afar mikilvægar. Í ljósi erfiðrar stöðu landbúnaðar er afar mikilvægt að samgöngukerfið styðji við fjölbreyttari atvinnustarfsemi í sveitum og vinnusókn íbúa í dreifbýli til þéttbýlli staða. Horfa þarf einnig til þess að börnum er víða ekið til skóla. Vísað er sérstaklega til markmiðakafla samgönguáætlunar – markmiða um jákvæða byggðáþróun.

4. Hafið verði samráð milli Samgönguráðuneytis/Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) um markvissa uppbyggingu tengivega í landshlutanum. Gerð er krafa til þess að varið verði fastri árlegri upphæð til uppbyggingar tengivega í landshlutanum og að Samgönguráðuneyti/Vegagerðin og SSVN komi sér saman um hlutlæga mælikvarða sem verði grundvöllur að forgangsröðun framkvæmda.

Það er mikilvægt að hafin verði markviss uppbygging tengivega í landshlutanum. SSVN leggur til að verulegir fjármunir verði lagðir til hvers landshluta í þessu skyni. Markmiðið þarf að vera að sem flestir tengivegir verði með bundnu slitlagi. Fyrsta skrefið í þá átt er að tryggja ákveðna fjármuni árlega til verkefnis og síðan að hefja samtal við heimamenn um forgangsröðun. Að mati SSVN er skynsamlegt að Samgönguráðuneyti/Vegagerðin og SSVN komi sér saman um hlutlæga mælikvarða sem leggi línurnar varðandi forgangsröðun framkvæmda. Verkefnið er risastórt og tekur áratugi en þeim mun síðar sem hafist verður handa því fjarlægari verður sá dagur sem verkefnið klárast. Það að byggja upp tengivegina er verkefni sem kallað er á um land allt, því er mikilvægt að hefja verkið og að leggja því til fasta ákveðna fjárhæð. Vísað er til markmiða samgönguáætlunar um greiðar samgöngur og einnig markmiða um jákvæða byggðáþróun.

## Viðauki 2 – Rökstuðningur og umfjöllun um jarðgangagerð í landshlutanum

### Forgangsröðun í málefnum jarðganga

1. Hafin verði rannsókn á hagkvæmi þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga milli Hofsdals sem gengur til suðausturs úr Hjaltadal, rétt innan við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal. Einnig að gerð verði rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangagerðar.

Vísað er til markmiða samgönguáætlunar um greiðar samgöngur, öryggi í samgöngum og markmiða um jákvæða byggðapróun og áherslna áætlunarinnar til að markmiðin náist

Ekki er nokkur vafi á að þessi göng myndu styrkja landshlutann. Fjallvegurinn um Öxnadalsheiði getur verið verulegur farartálmi yfir vetrarmánuðina. Það þarf varla að tíunda þá kosti sem þessi göng hefðu í för með sér fyrir öruggara aðgengi íbúa Norðurlands vestra að sjúkrahúsinu á Akureyri. Auk þess að stytta leiðina yrði ekki um fjallveg að fara úr Skagafirði til Akureyrar. Rétt er að minna á í þessu samhengi að engin fæðingarþjónusta er á Norðurlandi vestra og þar með er samkeppnisstaða landshlutans sem ákjósanlegur búsetukostur fyrir ungt fólk verulega skert. Áhrif á ferðþjónustu á Norðurlandi vestra þarf heldur varla að tíunda í þessu sambandi en með áætluðu millilandaflugi til Akureyrar skiptir það landshlutann verulegu máli að leiðin milli landshlutanna verði stytta og gerð greiðfærari. Stækkun vinnusóknarsvæða er landshlutanum einnig mikilvæg og möguleikar á sókn í ýmsa þjónustu myndi snarþreytast við tilkomu þessara ganga. Það er afar mikilvægt fyrir landshlutann að kostir þessarar leiðar verði skoðaðir, ekki eingöngu út frá hagkvæmni vegna styttingu vegar og minni þjónustuþarfar heldur líka hver hin samfélagslegu og efnahagslegu áhrif verða á samfélögin á Norðurlandi vestra en einnig á Eyjafjarðarsvæðinu.

Nokkrum sinnum hefur verið flutt þingsályktunartillaga um legu þjóðveg nr. 1 í Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð en tillagan hefur ekki náð fram að ganga. Fyrst var tillagan flutt á 130. löggjafarþingi 2003-2004 af Jóhanni Ársælssyni og fl. Tillagan var flutt á næstu þingum og síðast á 133. löggjafarþingi árið 2006.

Tillagan hljóðaði svo: „Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að láta gera samanburð á bestu kostum á legu þjóðveg nr. 1 um Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð. Skýrslu um samanburðinn verði lokið á hausti komanda og verði höfð til hliðsjónar við næstu endurskoðun samgönguáætlunar.“

Í greinargerð með tillögunni segir m.a. „Breytingar á legu þjóðveg nr. 1 í Austur-Húnavatnssýslu hafa verið til umfjöllunar hjá Vegagerðinni. Þær breytingar hafa allar miðað að því að vegurinn liggja áfram um sömu héruð og hann gerir nú.

Uppbygging vegar yfir Þverárfjall hefur beint sjónum manna að því hvort ekki sé skynsamlegt að láta aðalþjóðveginn liggja um Þverárfjall, um Hegranes og Hjaltadal og loks í gegnum Tröllaskaga með jarðgöngum. Þessir kostir hafa verið nokkuð skoðaðir af heimamönnum. Athuganir þeirra benda til að viðlíka stytting næðist og nú er fyrirhuguð samkvæmt

*hugmyndum Vegagerðarinnar. Aðalkostir Þverárfjallsleiðarinnar eru að hún liggur í námunda við alla stærstu þéttbýlisstaðina á þessum slóðum og mjög nærri mikilvægum stöðum, t.d. Háskólanum á Hólum. Þá liggur leiðin um Blönduós, umtalsvert nær Skagaströnd en nú er og í gegnum Sauðárkrók. Með henni myndu þessi byggðarlög tengjast betur en áður og styrkjast vegna áhrifa af meiri umferð og greiðari samgöngum. Byggðaleg áhrif þessarar leiðar yrðu og mikil og þarf að meta þau sérstaklega sem mikilvægan þátt málsins. Sú leið sem fyrirhuguð hefur verið fram að þessu liggur í öllum tilvikum fjær nefndum stöðum og auk þess yfir Vatnsskarð og Öxnadalsheiði. Jarðgöng hljóta síðar meir að leysa veginn af hólmi á þeim fjallvegum. Þverárfjallsvegur liggur miklu lægra en Öxnadalsheiði og líka lægra en Vatnsskarð. Þjóðhagslegur arður af þessari framkvæmd þarf einnig að metast og er eðlilegur hluti þess samanburðar á leiðunum sem hér er lagður til.“*

Fylgiskjal með tillögu þessari voru gögn sem aflað var í tengslum við vinnu við aðalskipulag Svf. Skagafjarðar frá LendisSKIPULAGI ehf. 2003:

*LendisSKIPULAGI ehf.:*

#### **Varðar veggöng í aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar.**

Hjálagt fylgja að ósk þinni gögn um veggöng sem ég vona að svari væntingum; uppdráttur og stutt greinargerð sem lýsir forsendum fyrir því að við skipulagsráðgjafar sveitarfélagsins settum fram tillögu um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar í aðalskipulagsvinnu sem enn stendur yfir. Þessi tillaga hefur hvarvetna fengið góðar viðtökur en afstaða til hennar hefur ekki verið tekin endanlega, bæði vegna þess að tillagan hefur ekki fengið almenna kynningu og hins að ábyrg afstaða hlýtur að byggjast á skýru mati á raunhæfni hennar og á viðtækum áhrifum hennar. Slíkt mat hefur Sveitarfélagið Skagafjörður ekki ráðist í og af hálfu skipulagsráðgjafa hefur verið lögð áhersla á að slíkt mat ætti að vera samstarfsverkefni þeirra sveitarfélaga sem göngin skipta mestu eða ríkisins.

*Virðingarfyllst,  
Árni Ragnarsson.*

#### **Um jarðgangatillögu í aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar.**

Tillaga að aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar er í vinnslu og hefur ekki enn verið kynnt almenningi. Almennir kynningarfundir eru áætlaðir um næstu áramót. Tillaga um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar (Hjaltadals og Hörgárdals) er ein af þeim tillögum sem skipulagsráðgjafar settu fram og er til meðferðar hjá skipulags- og byggingarnefnd Sveitarfélagsins Skagafjarðar. Tillagan hefur ekki verið rædd við sveitarstjórn Hörgárbyggðar. Hún hefur verið kynnt fyrir samvinnunefnd um svæðisskipulag Austur-Húnavatnssýslu og fékk þar afar góðar undirtektir og fyrir bæjarstjóra og forsvarsmönnum skipulagsmála á Akureyri þar sem hún þótti

athyglisverð og ástæða til þess að skoða hana nánar. Afstaða manna til tillögu um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar, bæði Skagfirðinga og annarra, hefur einkennst nokkuð af því að örðugt er að meta áhrifin af göngunum, bera saman kostnað, ávinning og tap, fjárhagslega, atvinnulega og félagslega og þar með raunhæfni tillögunnar. Tillagan hefur líka verið borin undir forsvarsmenn Vegagerðar ríkisins. Að þeirra hyggju yrðu göngin viðráðanlegt verkefni ef ákvörðun yrði tekin um að ráðast í gerð þeirra og þeir löttu ekki til þess að tillagan yrði sett fram. Hins vegar hefur Vegagerð ríkisins ekki mælt með neinni ákveðinni legu vegganga og skipulagsráðgjafar hafa litið svo á að endanleg lega yrði fyrst ákveðin í kjölfar rannsókna.

Tillögu um veggöng byggðu skipulagsráðgjafar á þrem meginatriðum, ríkjandi byggðastefnu, stærra atvinnu- og þjónustusvæði og styttri og öruggari leið milli Akureyrar og Reykjavíkur:

#### 1. Ríkjandi byggðastefna.

Sá þáttur byggðastefnu, að efla Akureyri, virðist eiga vaxandi fylgi, bæði hjá stjórnvöldum og almenningi. Tillaga um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar er til þess fallin að styrkja þennan þátt og bæri vott um vilja Skagfirðinga til að laga sig að ríkjandi byggðastefnu.

Skipulagsráðgjafar hafa haldið því fram við umræður í nefndum Sveitarfélagsins Skagafjarðar að veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar séu ekki sérstakt hagsmunamál Skagfirðinga heldur hagsmunamál á landsvísu; göngin myndu breyta svo miklu á svo stóru svæði að örðugt sé að sjá áhrifin fyrir og það sé sameiginlegt viðfangsefni margra að reiða þau út, ekki Skagfirðinga einna.

#### 2. Stærra atvinnu- og þjónustusvæði.

Í vinnslu aðalskipulags hafa veggöngin verið lögð milli Hofsdals sem gengur til suðausturs úr Hjaltadal, rétt innan við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal. Þar virðast göngin verða löng en leiðin styttest mest. Miðað við þessa legu styttest leiðir þannig að skipulagsráðgjafar hafa haldið því fram að virkt þjónustu- og atvinnusvæði Akureyrar stækki til muna. Þar eru fyrirtæki sterkust á þessu svæði (hafa þegar fjölmennt uppland) og sérhæfð fyrirtæki eru þar flest. Akureyri hefði sterkustu stöðu á svæðinu til að draga til sín ný sérhæfð fyrirtæki sökum stærðar sinnar, eflast á því að þjónusta betur stærra uppland og grundvöllur skapast fyrir fleiri sérhæfð fyrirtæki. Það er vænlegri leið til að efla Akureyri en að Norðlendingar flytjist þangað búferlum. Hins vegar má leiða rök að því að sérhæfð fyrirtæki alls staðar á svæðinu gætu notið góðs af stækkuðu þjónustusvæði og ef sveitarstjórnir á svæðinu skilgreindu sig sem eitt svæði, stæðu saman og létu einu gilda hvar á svæðinu góðir hlutir gerðust, gæti það styrkt svæðið allt. Svæðið yrði líka eftirsóknarverðara fyrir þá sem vildu setja fyrirtæki á laggirnar og valkostirnir yrðu fleiri. Í drögum að kafla 3.4.4 Atvinnumál og atvinnusvæði í greinargerð aðalskipulagsins er fjallað um veggöng. Þar segir m.a.:

„Akureyringum hefur fjölgað mjög hægt og virðist sem umhverfið standi ekki undir stærri bæ; fyrirtæki og stofnanir þurfi stærra uppland. Akureyringar hafa því horft mjög til þess að stóriðja hefjist í Eyjafirði en við það hefur verið andstaða sem mest hefur byggst á náttúrufari og staðháttum í Eyjafirði, þröngum og lygnum með þéttbýla

landbúnaðarbyggð. Þá hafa Eyfirðingar viljað stækka atvinnu- og þjónustusvæði Akureyrar með jarðgöngum til Siglufjarðar og undir Vaðlaheiði. Jarðgöng til vesturs eru erfiðari framkvæmd og dýrari en íbúafjöldinn líka mun meiri.

Á sínum tíma greindi Staðarvalsnefnd fyrir stóriðju vænlegan stað fyrir slíka starfsemi norðan við Blönduós og rannsóknir benda nú til að góðar aðstæður séu skammt innan við Kolkuós í Viðvíkursveit og trúlega mun betri en í Eyjafirði. Ef grafin yrðu jarðgöng milli Hörgárdals og Hjaltadals myndi sá staður vera nokkurn veginn mitt á milli Akureyrar og Blönduóss og það tæki um 45 mínútur að keyra á milli. Heldur styttra er til Siglufjarðar og mun styttra til Sauðárkróks og Hofsóss. Íbúafjöldi á þéttbýlisstöðum frá Siglufirði að Varmahlíð og frá Akureyri að Blönduósi er nálægt 22.000.“

### 3. *Styttri og öruggari leið milli Akureyrar og Reykjavíkur.*

Veggöng milli Hofsdals og Barkárdals með gangnamunna í um 300 metra hæð virðast verða löng, rúmir 20 km. Eftir því sem skipulagsráðgjafar vita gerst, eru heimsins lengstu veggöng í jarðskjálftalandinu Japan, um 53 km og liggja undir sjó að hluta. Göng þarna og leiðin um Þverárfjallsveg myndu stytta veg milli Akureyrar og Reykjavíkur um 8 km og hvorki þyrfti að fara Öxnadalsheiði né Vatnsskarð. Trúlega má stytta þessa leið enn um 10 km með vegstyttingum. Vegstyttingar á hringveginum um Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð hafa verið í umræðu og mat skipulagsráðgjafa er að þær styttingar verði ekki eins miklar og fást með veggöngunum og Þverárfjallsvegi og þá þarf enn að fara Heiðina og Skarðið. Vegur á Öxnadalsheiði liggur hæst í 540 metrum yfir sjó, á Vatnsskarði í 420 metrum og á Þverárfjalli í 322 metrum. Á Holtavörðuheiði liggur vegur hæst í 407 metrum yfir sjó og þar lægi hann hæst á leiðinni milli Akureyrar og Reykjavíkur ef farið yrði um Þverárfjall og veggöng.

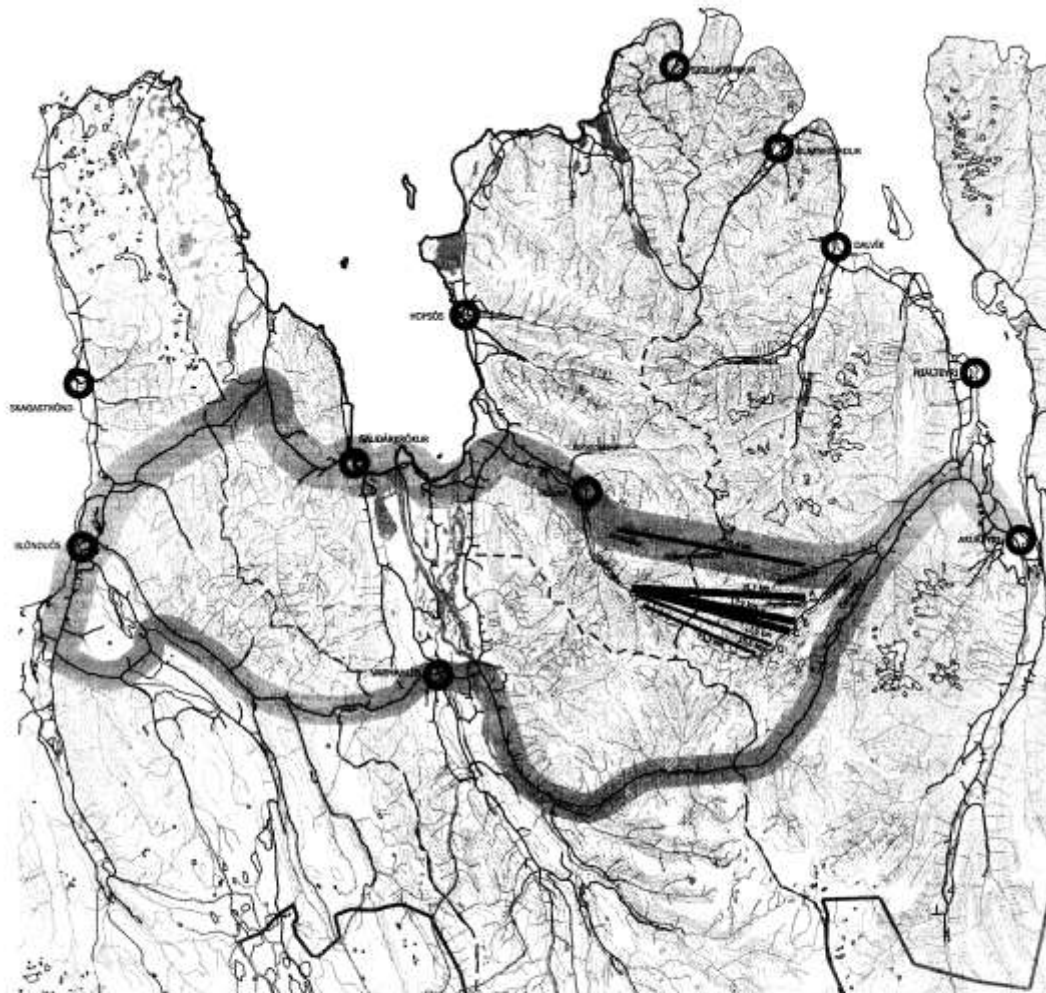
Vegalínur og vegalengdir hafa verið færðar inn á upplýsingakort sem fylgir hér með. Þar má m.a. sjá að vegur milli Akureyrar og Blönduóss er nú 145 km eftir Þjóðvegi 1 en yrði 136 km um Þverárfjall og veggöng eins og vegur liggur nú og 127 með vegstyttingum á þeirri leið. Milli háskólastaðanna Akureyrar og Hóla í Hjaltadal eru nú 131 km en yrðu 59 km með veggöngum. Sá er líka munur á þessum styttingum að stytting á Þjóðvegi 1 virðist aðallega verða þannig að vegurinn fjarlægist þéttbýlisstaði og yrði meiri „fjallabaksleið“ en vegur um Þverárfjall og veggöng sem tengir þéttbýlisstaði betur saman en nú er. Þá minnkar þjónusta við umferðina á styttnum Þjóðvegi 1.

Rétt er að undirstrika að vegastyttingar byggja á grófum útreikningum skipulagsráðgjafa en ekki rannsóknnum eða úttektum sem Vegagerð ríkisins kann að hafa gert.

Í fyrirbyggjandi drögum að aðalskipulagi fyrir Sveitarfélagið Skagafjörð er einföld tillaga um veggöng, svohljóðandi:

„Veggöng verði gerð milli Hjaltadals og Hörgárdals til að sameina þjónustu- og atvinnusvæði þéttbýlisstaða á Norðurlandi. Með göngunum verði styttnur vegur milli Akureyrar og Reykjavíkur. Meta þarf áhrif ganganna á náttúrulegt og félagslegt umhverfi.“

Árni Ragnarsson,  
Páll Zóphóníasson.



ADALSKIPULAG SKAGAFJÖRDAR 2001-2012  
UPPLÝSINGAKORT: VEGGÖNG MILLI HJALTADALS OG HÖRGÁRDALS

SKÝRINGAR

Sínder eru 4 gangnalínur milli Hjalteidalur og Höfðárdals, ein milli Hjalteidalur og Myrkárdals og ein milli Höfðalds og Berkárdals.

Gangnamur eru í mismunandi hæð:

	Hjalteidalur	Höfðadalur	Hringárdalur	Myrkárdalur	Berkárdalur
Line A:	300 m			300 m	
Line B:	300 m		350 m		
Line C:	300 m		350 m		
Line D:	320 m		380 m		
Line E:	400 m		400 m		
Line F:		300 m		300 m	

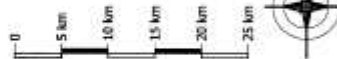
Vegaleingi í km:	Þjóðvegur 1 mi/ stytta stofnvegur	Þjóðvegur 1 m. vegmyttingum	Iverktjálvegur/ veggöng F	Iverktjálvegur/veggöng F/ m. vegmyttingum
Vegaleingi v. Sængja - Vöðvarð v. Þorhjelmsdal	136	122	120	119
Aluneyri - Hólar	131		99	
Aluneyri - Sauðárkrúkur	119		91	88
Aluneyri - Bláskúta	145	142	126	127
Aluneyri - Skagaströnd	168	165	139	130
Bláskúta - Sauðárkrúkur	75		45	39
Bláskúta - Sögubólur	158		151	135

Hæðir: Vegaleingi eru af korti Landmælinga Íslands í mál. 1:500.000, S. Ög. 1962 og á málþingum af korti þar sem vegleysis eru. Uppþingur um hæð fjallvega og um vegaleingi af hluta eru fengnar á heimasíðu Vegagerðar ríkis. Uppþingur um göng undir Ónastahelli eru fengnar úr Jarðgangskortum Vegagerðar ríkis, janúar 2000.

Lendis

Landmælingar mál

Árn. Hagmanns skrifstofa, Hlíðarhlíð, HÍ. Dóttir & Sævið, Veggöngaskráir og HÍ. Akalla 21, 102. Sæviðskúli, pósti 15, sími 493 5122, fex 493 4621, netfang skrifstofa@ssu.is



10,7 km löng veggöng undir Ónastahelli slóv. Jarðgangskortum með gangnamurum í 300 og 360 m hæð stytta þjóðveg 1 nánast ókennt.

Með styttingum, sem að öðru er gort náð fyrir á þjóðveg 1, verður mesta vegaleingi milli þjóðvegastölla við veginn norðan Holtavörðuhæðir á kallaðum milli Aluneyri og Laugarbækkja, 185 km. Með Iverktjálvegum, veggöngum og vegmyttingum verður mesta vegaleingi milli þjóðvegastölla á þessum leið milli Hóla í Hjalteidal og Aluneyri, 59 km.

Þjóðvegur 1 milli Aluneyri og Reykjaveiru mun liggja hæst á Ónastahelli nema gerð verði göng undir hana. Með Iverktjálvegum og veggöngum sem hér er lýst, þarf þessni að fara Vatnskard né Ónastahelli og veður milli Aluneyri og Reykjaveiru mun liggja hæst á Holtavörðuhæð.

Hæð fjallvega yfir sjó:

Iverktjál:	322 m
Vatnskard:	420 m
Ónastahelli:	540 m
Holtavörðuhæð:	407 m

Grunnkort Landmælinga Íslands

SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU
SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU	SSU

## Viðauki 3 – Rökstuðningur og umfjöllun um almenningssamgöngur í landshlutanum

### Um almenningssamgöngur

SSNV rekur almenningssamgöngur í landshlutanum í samræmi við samning þess efnis við Vegagerðina.

Ekki er fjallað um almenningssamgöngur hvers landshluta í gildandi samgönguáætlun og eru tillögur um fjárveitinar til einstakra verkefna því ekki til staðar.

Markmiðakafli áætlunarinnar gefur tóninn hvað varðar áherslur til framtíðar og í markmiði um greiðar samöngur kemur fram að stefnt skuli að betra aðgengi og meiri hreyfanleika í samgöngukerfinu fyrir fólks- og vöruflutninga. Ein af áherslunum til að ná þessu markmiði er að leitast verði við að styrkja samgöngur þannig að sem flestum landsmönnum sé kleift að nálgast nauðsynlega opinbera þjónustu á sem stystum tíma. Önnur leið til að tryggja ofagreint markmið er að almenningssamgöngur verði endurskoðaðar á grundvelli nýrra laga um farþegaflutninga á landi. Skipulagið skuli miðast við heildstætt kerfi og gætt verði jafnræðis í stuðningi ríkisins við framkvæmdaraðila.

Í kaflanum um markmið um hagkvæmar samgöngur kemur fram markmiðið um að horft verði á almenningssamgöngur á sjó, á landi og í lofti sem eina heild þar sem styrkleikar mismunandi samgöngumáta nýtist við að ná fram hagkvæmustu og skilvirkustu þjónustu við almenning og atvinnulíf. Ekki eru skilgreindar leiðir til að ná þessu markmiði.

Í markmiðinu um umhverfislega sjálfbærar samgöngur kemur fram sú sýn að almenningssamgöngur, ganga og hjólréiðar verði raunhæfur valkostur sem dragi úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og bæti lýðheilsu ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna. Til að ná markmiðinu er lagt til að stuðningi við uppbyggingu almenningssamgangna á landsvísu verði haldið áfram.

Í markmiðinu um jákvæða byggðapróun er einnig fjallað um almenningssamgöngur og er ein leið að markmiðunum sú að unnið verði að heildstæðri samræmingu almenningssamgangna á landi og í lofti.

### Forgangsröðun í málefnum almenningssamgangna.

1. Að byggja upp stæði þar sem Strætó stoppar, s.s. við Hvammstangavegamót og við Blönduós. Gæta verður betur að öryggissjónarmiðum. Byggja upp plan við vegamót Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur.

Almenningssamgöngur þurfa að styðja við samgöngur innan landshluta jafnt og samgöngur milli landshluta. Nú er leiðakerfið þannig uppbyggt að farþegar frá Skagaströnd þurfa að fara til Blönduós. Ferðin er sett upp með þeim hætti að hún gagnist bæði þeim sem ætla í norður og þeim sem ætla suður. Sé einn farþegi í hvora átt þarf annar þeirra að bíða í um það bil 45 mínútur vegna þess að Strætó að sunnan og norðan er ekki á sama tíma á Blönduósi. Það lengir sem sagt ferðatíma viðkomandi um allavega þessar 45 mínútur að þurfa að fara á Blönduós. Ástæða þess að ekki er mögulegt að stoppa á vegamótum Skagastrandarvegur og Þverárfjallsvegur er sú að það er ekkert plan til að stoppa á. Útilokað er að stoppa strætó á veginum vegna þeirrar hættu sem það skapar. Það er mikilvægt að betri nýting sé á



almenningsamgöngum. Það er um 35 mínútna akstur frá Skagaströnd til Sauðárkróks. Með því að fara með strætó tekur ferðin um eina og hálfu klukkustund vegna þess að farþeginn þarf að fara til Blönduóss og bíða þar.

2. Að lagarammi almenningsamgangna verði styrktur með sérstakri löggjöf um almenningsamgöngur.

Vísað er til minnisblaðs Sambands íslenskra sveitarfélaga dags. 31. maí 2017:

## Minnisblað

Sendandi: Guðjón Bragason

Málsnr. 1610036SA

### Efni: Ný lög um fólksflutninga og farmflutninga á landi

Ný lög um farþegaflutninga og farmflutninga á landi voru samþykkt 15. maí sl. Lögin leysa af hólmi lög um fólksflutninga og farmflutninga á landi, nr. 73/2001.

Nýju lögin hafa að geyma umtalsvert skýrari ákvæði um almenningsamgöngur. Það er hins vegar ekkert launungarmál að þessi lagaumgjörð er mjög fjarri því sem sveitarfélögin hafa kallað eftir. Þegar á árinu 2012, þegar vinna við frumvarpsgerð hófst, var sett fram sú ósk af hálfu sambandsins að sett yrðu sérstök lög um almenningsamgöngur. Ekki var hlustað á þessar óskir og lagði ráðuneytið þess í stað áherslu á að sett yrðu heildarlög um alla fólksflutninga á landi, svo sem almenningsamgöngur á vegum sveitarfélaga, akstur hópþingreiða, leigubílfreiða o.s.frv. Ljóst var frá upphafi að viðfangsefnið yrði flókið og þegar upp var staðið reyndist ekki vera vilji til þess á Alþingi að afgreiða heildarlögin, aðallega vegna andstöðu frá leigubílfreiðastjórum. Þess í stað lagði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra fram nýtt frumvarp um innleiðingu tiltekinna EES-gerða sem Ísland var orðið of seint að innleiða. Inn í það frumvarp voru tekin nauðsynlegustu ákvæði um almenningsamgöngur en ýmsum atriðum var hins vegar sleppt.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur nú staðfest að sú niðurstaða sem felst í samþykkt frumvarpsins sé ekki ásættanleg og beinir nefndin þeim tilmælum til ráðherra að samið verði sérstakt frumvarp um almenningsamgöngur. Þannig segir í framhaldsnefndaráli hennar:

*Í fyrra nefndaráli umhverfis- og samgöngunefndar um þetta mál var þess getið að nefndin tæki að hluta til undir framkomin sjónarmið um að þörf væri á sérstakri löggjöf um almenningsamgöngur. Í kjölfar 2. umræðu sér nefndin ástæðu til að ítreka þá afstöðu sína að þörf sé á slíkri löggjöf. Beinir nefndin því til ráðherra að skipa við fyrsta tækifæri starfshóp sem vinni tillögur að breyttu lagaumhverfi í þessa veru. Við vinnuna verði lögð áhersla á að löggjöf um almenningsamgöngur endurspegli mikilvægi þeirra fyrir samfélagið í heild, ekki síst í ljósi velferðar- og umhverfissjónarmiða. Jafnframt verði lögð áhersla á að löggjöfin tryggi rekstrargrundvöll fyrir almenningsamgöngur að svo miklu leyti sem frekast er unnt. Ráðherra upplýsi Alþingi um skipan starfshópsins og um stöðu vinnunnar á haustþingi 2017.*

Þessari afstöðu hljóta landshlutasamtökin að fagna og gæti vorfundurinn mögulega tekið undir bókun skipulagsmálanefndar sambandsins frá 29. maí sl., þar sem segir:

*Skipulagsmálanefnd fagnar samþykkt frumvarpsins og telur setningu laganna vera mikilvægan áfanga í að setja skýrari lagastoð undir almenningsamgöngur sem landshlutasamtök sveitarfélaga annast á grundvelli samninga við Vegagerðina. Nefndin tekur jafnframt undir þá niðurstöðu umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis að sett verði sérstök lög um almenningsamgöngur.*

#### **Um einkarétt skv. 7. gr.**

Í nefndaráli umhverfis- og samgöngunefndar kemur fram að mikil umræða fór fram innan nefndarinnar um 7. gr. frumvarpsins sem kveður á um að Vegagerðin geti veitt sveitarfélögum, byggðasamlögum og landshlutasamtökum sveitarfélaga einkarétt á að skipuleggja og sjá um reglubundna farþegaflutninga á tilteknum svæðum, leiðum eða leiðakerfum. Sambærilegt ákvæði er nú að finna í 7. gr. laga nr. 73/2001. Samkvæmt ákvæðinu getur Vegagerðin veitt einkarétt þar sem það er talið nauðsynlegt til að tryggja þjónustu sem varðar almannahagsmuni allt árið, m.a. að þeim skilyrðum uppfylltum að þjónusta reglubundinna farþegaflutninga á viðkomandi svæði verði ekki rekin á viðskiptagrundvelli.

*Nefndin leggur áherslu á mikilvægi almenningsamgangna og telur að nauðsynlegt sé að veita einkarétt að ákveðnum skilyrðum uppfylltum svo að tryggja megi forsendur til að bjóða upp á leiðakerfi almenningsamgangna um landið allt á heilsársgrundvelli. Í 1. tölul. 2. mgr. ákvæðisins kemur fram að tryggt skuli að samkeppni fái að halda sér á þeim svæðum þar sem hún er þegar fyrir hendi. Af þessu tilefni sér nefndin ástæðu til að taka fram að hún lítur ekki svo á að akstur hópferðaafyrirtækja hluta úr ári, á leiðum sem njóta einkaréttar, þýði að til staðar sé samkeppni í skilningi ákvæðisins. Nefndin tekur undir framkomnar athugasemdir frá fulltrúum sveitarfélaga um að markmið þessa ákvæðis sé að standa vörð um almenningsamgöngur sem boðið er upp á á grundvelli samninga Vegagerðarinnar við landshlutasamtök.*

Að áli undirritaðs tekur þingnefndin með þessu orðalagi algerlega undir óskir sveitarfélaga um að við afgreiðslu frumvarpsins yrði ofangreindur skilningur á mörkum almannaþjónustu og samkeppnismarkaða undirstrikaður.<sup>1</sup>

#### **Önnur atriði í frumvarpinu**

##### **a) Útboð almenningsamgangna, 15. gr.**

<sup>1</sup> Í umsögn sambandsins segir m.a.: Rétt þykir að taka fram að í upphafi frumvarpsvinnu árið 2012 lagði sambandið fram áherslu þar sem gerð var athugasemd við þá nálgun innanríkisráðuneytisins að setja heildarlög um þetta efni. Lýsti sambandið þeirri afstöðu að heppilegra væri að sett yrðu sérstök lög um almenningsamgöngur á landi. Sú afstaða er enn í gildi en á þessu stigi telur sambandið þó brýnna að það frumvarp sem hér er til umsagnar verði að lögum sem fyrst. Ástæðan er fyrst og fremst sú að landshlutasamtök sveitarfélaga, sem annast framkvæmd almenningsamgangna milli og innan landshluta á grundvelli samninga við Vegagerðina, geta ekki lengur búið við það réttarástand að einkaréttur sem þeim er veittur í umræddum samningum skuli ekki njóta fullnægjandi verndar samkvæmt lögum.

Til lengri tíma litið telur sambandið tvímælalaust vera ástæðu til þess að aðskilja löggjöf um almenningsamgöngur frá öðrum samgöngum sem falla undir lög um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Jafnframt skal áréttað að það er afstaða sambandsins að þær almenningsamgöngur sem einstök sveitarfélög og landshlutasamtök þeirra annast framkvæmd á er almannaþjónusta sem ekki er rekin í hagnaðarskyni. Mikilvægt er að löggjöf um þessa þjónustu endurspegli sérstöðu þessarar þjónustu miðað við t.d. skipulagðar hópferðir með langferðabifreiðum, akstur leigubifreiða o.fl.

Nefndin leggur til breytingu á 15. gr. frumvarpsins sem fjallar um gerð samninga um opinbera þjónustu á sviði farþegaflutninga á vegum. Breytingin miðar að því að færa orðalag ákvæðisins nær orðalagi EES-gerðarinnar sem það byggist á. Í stað þess að fremst í greininni verði kveðið á um skyldu sveitarstjórna eða annarra einkaréttarhafa skv. 7. gr. til að bjóða út rekstur reglubundinna farþegaflutninga á viðkomandi svæði verði þannig í 1. mgr. kveðið á um heimild einkaréttarhafa til að annast aksturinn sjálfir eða fela hann rekstraraðila sem er alfarið í eigu viðkomandi einkaréttarhafa. Í 2. mgr. verði kveðið á um almenna skyldu til að bjóða reksturinn út verði heimild 1. mgr. ekki nýtt.

Sambandið fagnar þessari breytingu, sem er eðlileg.

#### **b) Takmarkanir á notkun strætisvagna, 11. gr.**

Nefndinni bárust athugasemdir um að orðalag 2. mgr. 11. gr. frumvarpsins, um að Samgöngustofu væri heimilt að takmarka notkun strætisvagna utan þéttbýlis, væri óheppilegt. Varhugavert væri að framselja vald með þessum hætti til stofnunar innan stjórnarsýslunnar, einkum þar sem hugtakið strætisvagn væri ekki skilgreint í lögum. Sambærilegt ákvæði er að finna í gildandi lögum um fólksflutninga og farmflutninga á landi, nr. 73/2001, en samkvæmt upplýsingum nefndarinnar hefur það aldrei verið nýtt. Í greinargerð með frumvarpinu sem varð að lögum nr. 73/2001 segir um ákvæðið að öryggissjónarmið búi fyrst og fremst að baki því, án þess að það sé skýrt nánar. Nefndin fellst á framkomin sjónarmið um að sú heimild sem ákvæðið færir Samgöngustofu til að takmarka akstur strætisvagna utan þéttbýlis sé of óskýr og leggur til að ákvæðið falli brott.

Með breytingunni er tekið undir breytingartillögu sambandsins.

#### **c) Notkun smærri bifreiða en níu farþega**

Nefndin leggur til breytingu í þá veru að akstur smærri bifreiða en níu farþega verði heimilaður samkvæmt lögnum í tilvikum reglubundins farþegaflutnings skv. 7. gr., skólaaksturs, aksturs vegna ferðapjónustu við fatlað fólk samkvæmt lögum um málefni fatlaðs fólks og í ferðapjónustu að ákveðnum skilyrðum uppfylltum samkvæmt sérstöku ferðapjónustuleyfi.

Með þessari breytingu er m.a. komið til móts við óskir Strætó bs. varðandi akstur með fatlað fólk.

#### **Næstu skref – undirbúningur laga um almenningssamgöngur**

Eðlilegt er að sveitarfélögin fylgi þessum áfanga í lagasetningu um almenningssamgöngur eftir gagnvart ráðherra samgöngu- og sveitarstjórnarmála. Tækifæri er til að taka málið m.a. upp í tengslum við þær viðræður sem framundan eru um endurnýjun samninga milli Vegagerðarinnar og landshlutasamtaka, sem að óbreyttu renna úr gildi í lok árs 2018.

Í viðræðum við ráðuneytið um forsendur frekari löggjafarvinnu er mikilvægt að halda til haga sjónarmiðum sem fram hafa komið af hálfu sveitarfélaga vegna þeirrar lagasetningar sem nú er lokið. Þar má nefna eftirtalin atriði:

- a) Skýra þarf gildissvið laga um almenningssamgöngur og m.a. kann að vera tilefni til að setja sérstök ákvæði annars vegar um almenningssamgöngur innan sveitarfélaga/þéttbýliskjarna annars vegar og milli byggðarlaga hins vegar. Óljóst er að álitu undirritaðs hvort nýsett lög gilda um hið fyrrnefnda og er eðlilegt að hugað verði sérstaklega að einkarétti á leiðakerfum almenningssamgangna t.d. á höfuðborgarsvæðinu.

- b) Álitaefni um hvort heimilt er að aka með standandi farþega á þjóðvegum utan þéttbýlis hlaut enga umfjöllun af hálfu þingnefndarinnar. Í umsögn sambandsins sagði um þetta atriði:

*Sambandið leggur þunga áherslu á að skýra þarf stöðuna varðandi standandi farþega í 11. gr., sbr. 3. mgr. 34. gr. eldra frv. og bráðabirgðaákvæði, frekar en að veita Samgöngustofu svo mikið framsal á valdheimildum. Af hálfu sveitarfélaga er áréttað að ekki er verið að biðja um annað en það sem leyft er í almenningsamgöngum milli þéttbýlisstaða í nálægum ríkjum. Sjá nánar athugasemdir við 11. gr. frv.*

- c) Sambandið lagði mikla áherslu á að bæta þyrfti inn í frumvarpið ákvæði um féviti, sbr. 60. gr. eldra frumvarps. Ekki sé fýsilegt fyrir landshlutasamtök sveitarfélaga að halda áfram að framkvæma verkefnið ef þau hafa ekki lagaheimild til þess að bregðast við misnotkun, t.d. með óheimilli notkun á afsláttarkortum o.þ.h. Slíkt lagaákvæði geti einnig orðið forsenda þess að taka upp tæknilausnir við innheimtu fargjalda. Þingnefndin fjallaði ekki um þetta álitaefni.
- d) Sambandið telur mikilvægt að virkt eftirlit sé með þeirri starfsemi sem frumvarpið fjallar um og fagnar því að gert er ráð fyrir skýrum eftirlitsheimildum Samgöngustofu með meintum brotum gegn einkarétti skv. 1. mgr. 28. gr. og að brot gegn einkarétti varði refsingum, sbr. 3. tl. 1. mgr. 29. gr. Sambandið tekur þó undir þá afstöðu sem fram kemur í umsögn Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga að tilefni er til þess að skoða hvort kveði megi á um stjórnvaldssektir við slíkum brotum til þess að gera heimildir eftirlitsaðila enn skilvirkari. Um þetta atriði fjallaði þingnefndin ekki.

### 3. **Að stuðlað verði að því með ördum hætti að til verði heildstætt kerfi almenningsamgangna á landi.**

Almenn fargjöld eru of há fyrir þá sem ekki njóta afsláttar til þess að kerfið sé góður valkostur, sérstaklega á lengri leiðum og er mikilvægt að leitað verði leiða til að lækka almenn fargjöld. Fargjöld innan landshlutans eru ekki dýr og ætti þess vegna að vera valkostur fyrir íbúa til að ferðast innan landshlutans.

Ferðir frá Akureyri til Reykjavíkur / Reykjavík til Akureyrar eru tvisvar á dag alla daga yfir sumarið. Á veturnum hafa sömuleiðis verið ferð tvisvar á dag alla daga nema laugardaga en þá er ein ferð.

**Fargjöld:**

<b>Frá Akureyri</b>	<b>Til Sauðárkróks</b>	<b>Til Blönduós</b>	<b>Til Hvammstanga</b>
Alm. Fargjald	2.640	3.080	4.400
Afsláttarfargj	1.320	1.540	2.200
<b>Frá Reykjavík</b>			
Alm. Fargjald	7.480	7.040	5.720
Afsláttarfargj	3.740	3.520	2.860

Hér fyrir neðan er tafla sem sýnir kostnað við að nýta sér almenningssamgöngur innan landshlutans:

<b>Ferðir innan landshlutans</b>	<b>Til Hofsóss/Hóla</b>	<b>Til Skagastrandar</b>	<b>Til Hvammstanga</b>	<b>Til Blönduós</b>	<b>Til Sauðárkróks</b>
<b>Frá Hofsóssi/Hólum</b>					
Alm. Fargjald	X	2.200	3.080	1.320	880
Afsláttarfargjald	X	1.100	1.540	660	440
<b>Frá Skagaströnd</b>					
Alm. Fargjald	2.200	X	2.200	880	1.320
Afsláttarfargjald	1.100	X	1.100	440	660
<b>Frá Hvammstanga</b>					
Alm. Fargjald	3.080	2.200	X	1.760	2.200
Afsláttarfargjald	1.540	1.100	X	880	1.100
<b>Frá Blönduósi</b>					
Alm. Fargjald	1.320	880	1.760	X	440
Afsláttarfargjald	660	440	880	X	220
<b>Frá Sauðárkróki</b>					
Alm. Fargjald	880	1.320	2.200	440	X
Afsláttarfargjald	440	660	1.100	220	X

## Viðauki 4 - Rökstuðningur og umfjöllun um hafnir og sjóvarnir í landshlutanum

### Um hafnir

Í landshlutanum eru hafnir í helstu þéttbýlisstöðum/kjörnum sem liggja að sjó. Þar af eru tvær skilgreindar í grunnneti hafna en það eru hafnirnar á Skagaströnd og á Sauðárkróki.

Hafnir	Gerð hafnar
Sauðárkrókur	I Stór fiskihöfn
Skagaströnd	II Meðalstór fiskihöfn
Hvammstangi	III Bátahöfn
Blönduós	IV Smábátahöfn
Hofsós	IV Smábátahöfn
Haganesvík	Aðrar hafnir

### Í flokki I stór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Dýpka þar snúningssvæði innan Sauðárkrókshafnar, m.a. vegna tilkomu strandsiglinga og áforma um komu skemmtiferðaskipa til Sauðárkróks. Kostnaðaráætlun verksins er um 55 m.kr.
2. Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 540 m.kr.
3. Vinna þarf að undirbúningsrannsókn vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

Uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir hjá Skagafjarðarhöfnum er mikil og í umsókn um framlög í samgönguáætlun 2015 til 2018 voru tilteknar helstu framkvæmdir sem ráðast þyrfti í á næstu árum.

Það er einkum og sér í lagi brýnt forgangsmál að dýpkun snúningssvæðis innan Sauðárkrókshafnar og endurnýjun stálþila verði lokið sem fyrst og eigi síðar en vorið 2018.

Kostnaður við ofantaldar framkvæmdir eru um 600 milljónir króna og ljóst að Hafnarsjóður Skagafjarðar stendur ekki undir þessum viðamiklum framkvæmdum. Sömu sögu er að segja vítt og breitt um landið og því þarf að spyrna við fótum og stórauka fjármagn til framkvæmda við hafnir landsins.

### Í flokki II meðalstór fiskihöfn er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Gerð smábátahafnar innan Skagastrandarhafnar austan Skúffugarðs sem verði með tveimur 40m flotbryggjum með hefðbundinni uppsetningu í landstöpul og hönnunardýpi -2m. Áætlaður heildarkostnaður er um 178 millj. kr.

Framkvæmdin felst í að raða um 187 m grjótfláa með Skúffugarði og sunnan við hús á Hafnarlóð. Frá enda Skúffugarðs kemur svo um 105 m ytri hafnargarður til austurs. Heildarmagn af grjóti, sprengdum kjarna og fyllingarefni er áætlað um 13.000m<sup>3</sup>. Dýpkun verður gerð frá landi með mokstri og er dýpkunarsvæði áætlað um 9.000m<sup>2</sup> eða um 11.000m<sup>3</sup>.

Áætlaður heildarkostnaður er um 178 millj. kr. með vsk. Þar af er um 60 millj. kr. í grjótvinnslu hafnargarðs og grjótfláar, 31 millj. kr. í flotbryggjur, landgöngubrú, stöpul og allt tilheyrandi, 64 millj. kr í dýpkun og 15% fyrir ófyrirséð og umsjón.

Áætlaður hönnunartími er 2-3 mánuðir og verktími 10-12 mánuðir.

Aðstaða smábáta og minni útgerða er orðin mjög á eftir og ófullkomin þar sem einungis er um að ræða viðlegu við fasta hafnarkanta en ekki flotbryggjur. Bátar þurfa því að vera bundnir hver utan á annan sem er vaxandi vandamál með yfirbyggðum bátum. Viðlega er bæði of lítil og í hluta hafnarinnar er mjög óheppilegt að hafa blandaða viðlegu minni og stærri báta. Bátum í þessum stærðarflokki hefur fjölgað á síðustu tveimur árum.

2. Endurbygging Ásgarðs innan Skagastrandarhafnar. Áætlaður heildarkostnaður er um 229 millj. kr. Þessi framkvæmd er í gildandi samgönguáætlun með tillögu um 97,1 milljóna króna framlag á árinu 2017 og lögð er áhersla á að staðið verði við hana. Að öðrum kosti að til framkvæmda komi á árinu 2018.

Fyrirhuguð endurbygging Ásgarðs, samkvæmt tillögum Vegagerðarinnar, felst í að reka stálpili utan um núverandi bryggju.

Stálpilið verður rekið 1,5 m fyrir framan núverandi stauraveggi með kóta +3,0m ofan á bryggjukant og lækkað niður í sama kóta og Miðgarður við vesturkant.

Heildarlengd stálpils er um 200 m. Þar af er vesturkantur um 47 m langur með 4 m dýpi, Norðurkantur er um 66 m langur með 4 - 6 m dýpi, Suðurkantur og endi um 83 m langur með 2 - 6 m dýpi. Heildarmagn stáls er áætlað um 273 tonn (226 tonn í stálpilspötur og 47 tonn í festingar). Steyptir kantbitar koma ofan á stálpil og komið fyrir pollum, stigum, kanttré og þybbum. Steypt 20 cm þekja er um 1.700 m<sup>2</sup> þar sem verða lagnir fyrir vatn, rafmagn og lýsingu.

Samhliða verði grjótvörn milli Ásgarðs og Sægarðs endurbyggð og gerð efnismeiri með það fyrir augum að draga úr endurkasti. Í kostnaðaráætlun er gert ráð fyrir endurbyggingu og þykkingu um 17 m grjótvarnar. Heildarmagn af grjóti og sprengdum kjarna er áætlað um 1000 m<sup>3</sup>.

Áætlaður heildarkostnaður er um 229 millj. kr. með vsk. Þar af er um 60 millj. kr. í efniskaup á stálpili og festingum, 87 millj. kr. í rekstur stálpils og frágang, 13 millj. kr. í brot, fyllingar og grjótvinnslu, 39 millj. kr í þekju og lagnir og 15% fyrir ófyrirséð og umsjón.

Reikna má með að stálpilshönnun og efnisútboði gæti tekið um 3 - 4 mánuði. Líklegur framkvæmdatími er á bilinu 12 til 14 mánuðir, þ.e. frá því ákvörðun yrði tekin um efniskaup þar til framkvæmdum væri að fullu lokið.

Ásgarður er um 70 ára gamall, byggður sem grjótíkista úr staurum sem eru orðnir mjög fúnir og víða farnir að gefa sig. Bryggjan sýnir nokkur einkenni þessarar hrörnunar þar sem t.d. þekjan er orðin mjög sigin í miðju. Við skoðun sem fram fór 2013 kom fram að tiltölulega hátt hlutfall

staura var farið að gefa sig vegna fúa. Reikna má með að það hlutfall hafi hækkað. Þar sem grunngerð mannvirkisins er að verða ónýt er óumflýjanlegt að byggja það upp frá grunni. Ásgarður er í miðri höfninni og mikilvægur fyrir viðlegu báta.

3. Endurbygging kants milli Ásgarðs og Miðgarðs, innan Skagastrandarhafnar, með trébryggju. Áætlaður heildarkostnaður er um 67 millj. kr.

Trébryggjan verður gerð úr azobe harðviði og verður í sama hæðakóta og nýbyggður Ásgarður. Lengd bryggju um 48 m og 5 m breið. Bryggjan byggð með tvöföldum tögum milli stauris og langveggs, dekkbitar og dekkklæðning. Framan á bryggjuna koma þybbuklæðning og dekkjabybbur. Settir pollar, stigar, vatns- og raflagnir og lýsing.

Áætlaður heildarkostnaður er um 67 millj. kr. með vsk. Þar af er um 15 millj. kr. í efniskaup í harðviði, 37 millj. kr. vegna staurareksturs og smíði, 7 millj. kr. vegna malbikunar, vatns og raflagna og 15% ófyrirséð.

Sama og Ásgarður að verja núverandi mannvirki. Kantur og þekja eru orðin mjög léleg og má reikna með að þau geti gefið sig og hrunið.

#### **Í flokki IV er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:**

1. Endurgerð norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 100 millj. kr.

#### **Í sjóvörnum er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:**

1. Sjóvarnargarður við Krók í Skagabyggð þar sem sjór gengur á ræktað land og hús eru í hættu. Lengd garðs er um 250 metrar og um 3100 rúmmetrar af grjóti. Áætlaður kostnaður er um 16,5 millj. kr.
2. Sjóvarnargarður við norðanvert Kálfshamarsnes. Áætlað er að grjótgarður verði 200 metrar og um 2500 rúmmetrar af grjóti. Áætlaður kostnaður er um 13,5 millj. kr.



## Viðauki 5 – Rökstuðningur og umfjöllun um flugvelli í landshlutanum

Í málefnum flugvalla sem tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangs röðun:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla og að honum verði tryggðir nægjanlegir rekstrarfjármunir til þess að unnt sé að koma á reglulegu áætlunarflugi og að völlum geti verið tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er sólarhringsins, alla daga ársins.

Í gildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir fjárveitingum til vallarins, þ.e. yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða, 10 milljónir á ári á árunum 2017 og 2018. Gert er ráð fyrir fjárveitingum til bygginga og búnaðar uppá 3 milljónir á árinu 2017.

Í grunnneti flugvalla eru skv. gildandi samgönguáætlun 14 flugvellir, m.a. Alexandersflugvöllur á Sauðárkróki. Í tillögu að samgönguáætlun 2015-2026 er ekki gert ráð fyrir að Alexandersflugvöllur tilheyri grunnneti flugvalla. Lögð er áhersla á að flugvöllurinn verði áfram í grunnneti flugvalla, sveitarstjórn Sveitarfélagsins Skagafjarðar hefur unnið ötullega að því á liðnum misserum að áætlunarflugi verði komið á frá Sauðárkróki til Reykjavíkur. Reglulegt áætlunarflug á milli höfuðborgarinnar Reykjavíkur og Sauðárkróks skiptir mjög miklu máli varðandi samkeppnisstöðu, þjónustu og mannlíf á Norðurlandi vestra. Þá skiptir reglulegt áætlunarflug mjög miklu máli í þjónustu við vaxandi fjölda ferðamanna sem sækja svæðið heim.

Opinbert markmið Isavia er að vinna með aðilum að stækkun innanlandskerfis áætlunarflugs og að innanlandsflug og flugvellir innanlands eigi að gegna auknu hlutverki í uppbyggingu ferðaþjónustu á næstu árum. Enn fremur að öflugra innanlandsflug gegni gríðarlega miklu hlutverki við að dreifa ferðamönnum um landið og þar með að jafna út álagi sem aukinn ferðamannastraumur veldur.

Í félagshagfræðilegri greiningu, sem Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson gerðu um áætlunarflug innanlands og kom út í nóvember 2013, segir m.a.: „Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur búsetugæða, þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverða til búsetu.“

Um áramótin 2012/2013 hætti ríkið stuðningi við áætlunarflug milli Reykjavíkur og Sauðárkróks. Kom það til vegna þess að með tilkomu Héðinsfjarðargangna á milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar þótti þáverandi samgönguyfirvöldum ekki vera sami grundvöllur og áður fyrir ríkisstuðningi við áætlunarflug þennan fluglegg. Þó var hlutfall farþega sem fóru um Alexandersflugvöll á Sauðárkróki og sem héldu áfram til Siglufjarðar eða komu þaðan á suðurleið aðeins um 7% heildarfarþega fjölda til Sauðárkróks.

Í greinargerð faghóps Háskólans á Akureyri vegna samgönguáætlunar 2011-2022 er bent á að reglubundið flug til Skagafjarðar styrki þjónustuna á svæðinu og að með styrkingu slíkra

Þjónustukjarna á jaðri vaxtarsvæða megi teygja slík svæði lengra og ná þannig til byggðarlaga sem nú liggja utan þeirra. Með styrkari þjónustu á Sauðárkróki megi þannig koma til móts við þarfir íbúa utan Skagafjarðar, þ.m.t. Austur-Húnavatnssýslu. Það má því ljóst vera að fyrir liggur það faglega mat að ef flugsamgangna til Sauðárkróks nýtur ekki við dregur það úr samkeppnishæfni Skagafjarðar og Norurlands vestra, svæðis sem hefur mátt þola gríðarlega fólksfækkun og skerðingu opinberra starfa á undanförunum árum.

Kallað er eftir því að stutt verði við áform flugfélagsins Arna um að komið verði á áætlunarflugi milli Sauðárkróks og Reykjavíkur að nýju með þeim hætti að þannig verði búið að innviðum og rekstri Alexandersflugvallar að hann geti þjónað reglubundnu innanlandsflugi en á liðnum árum hafa tæki og tól verið flutt frá velli til annarra flugvalla. Er hér aftur vitnað til félagshagfræðilegrar greiningar á áætlunarflugi innanlands þar sem segir að almennt sýni „rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur búsetugæða þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverðari til búsetu.“

Ef Skagafjörður og Norðurland vestra eiga að ná viðspyrnu að nýju er nauðsynlegt að komið verði að nýju á áætlunarflugi á milli Sauðárkróks og Reykjavíkur. Greiðar og skjótar samgöngur skipta þrátt fyrir allt enn miklu máli þegar kemur að ákveðnum þjónustubáttum og jafnvel enn meira máli í dag en áður þegar kemur að grunnþjónustu heilbrigðiskerfisins. Í því sambandi má geta þess að tilhögun sjúkraflugs frá Alexandersflugvelli er algjörlega óviðunandi í dag og sl. vetur hefur legið nærri að mannlífum hafi verið fórnað vegna þessa, m.a. vegna tafa við ruðning og hálfuvarnir flugbrautar og því að viðhaldi tækjabúnaðar var svo áfátt að ruðningstæki var rafmagnslaust þegar til átti að taka.

Á meðan það ástand varir að ekki er um fyrirbyggjandi viðhald og hreinsun flugbrautar að ræða kann sú staða að koma upp að fleiri bráðatilfelli vegna slysa eða veikinda verði fyrir alvarlegum viðbragðstöfum vegna þessa.

2. Að hugað verði að því að völlumurinn verði varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Akureyri.

Nú eru uppi áform um að hefja reglubundið leiguflug frá Englandi og víðar til Akureyrar. Þekkt er að landingarskilyrði geta verið erfið á Akureyri. Þeir flugvellir sem þá koma til greina að nota eru á Egilsstöðum sem er í um 260 km fjarlægð eða Keflavík sem er í um 470 km fjarlægð. Ef tryggja á Akureyri í sessi sem alþjóðaflugvöll þarf varaflugvöllurinn að vera nær Akureyri en nú er. Í gegnum tíðina eða allt frá árunum í kringum 1970 hefur verið bent á að við Sauðárkrók séu ákjósanlegustu aðstæður fyrir varaflugvöll m.t.t. veðurfarslegra skilyrða.

Nokkrir flugvellir eru í landshlutanum sem tilheyra ekki grunnneti flugvalla. Í málefnum flugvalla sem ekki tilheyra grunnneti flugvalla er lögð til eftirfarandi forgangsröðun:

1. Að tryggt verði að Blönduósflugvöllur geti þjónað sjúkraflugi með viðunandi hætti.

Með sömu rökum og eiga við um Alexandersflugvöll á Sauðárkróki er mikilvægt fyrir íbúa Húnavatnssýslna að hafa möguleika á sjúkraflugi. Heilbrigðisþjónustan hefur verið skert svo í landshlutanum á undanförunum árum að öll alvarleg bráðatilfelli þarf að meðhöndla utan



landshlutans og einnig er það sorgleg staðreynd að engin fæðingarþjónusta er í landshlutanum. Til að nýta þá opinberu þjónustu sem íbúar eiga sama rétt á og aðrir íbúar landsins er um fjallvegi að fara og getur það verið torvelt, sérstaklega á veturnum. Þess vegna er það íbúunum mikilvægt öryggismál að flugvöllurinn á Blönduósi sé tiltækur til sjúkraflugs hvenær sem er.

## Lokaorð

Enn er vitnað í félagshagfræðilega greiningu Ástu Þorleifsdóttur og Vilhjálms Hilmarssonar sem kom út í nóvember 2013. Þar segir m.a.: „Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni.“

Í nýrri skýrslu Bygðastofnunar um hagvöxt landshluta 2008-2015<sup>2</sup> kemur eftirfarandi m.a fram um Norðurland vestra: „Í heildina var hagvöxtur minni en að jafnaði utan höfuðborgarsvæðisins. Fyrstu árin var hagvöxtur þokkalegur en seinni hluta tímabilsins var hann mun minni en í öðrum landshlutum. Mikill vöxtur er í sjávarútvegi. Einkum vex fiskvinnsla síðasta árið sem skoðað er. Annar iðnaður en stóriðja og fiskvinnsla vex líka síðustu árin. Rekstur gististaða og veitingarekstur eflist töluvert undir lok tímabilsins. Umsvif í fjármálum og tryggingum drógust jafnt og þétt saman eftir 2010. Mannvirkjagerð minnkaði um fjórðung á tímabilinu. Heilbrigðisstarfsemi skrapp saman um fjórðung. Fólki fækkar alls staðar í þessum landshluta, nema í strjálbýli. Alls fækkaði íbúum um tæp 5% frá 2008 til 2015.“

Eftirfarandi eru markmið samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun:

1. Í samræmi við sóknaráætlanir landshluta verði við forgangsröðun framkvæmda tekið mið af þörfum einstakra svæða fyrir bættar samgöngur til að efla sveitarfélög, styrkja vinnusóknarsvæði og landið allt.
2. Samgöngur styrki búsetugæði svo sem frekast er unnt í öllum landshlutum.
3. Leitast verði við að stytta ferðatíma með uppbyggingu vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi og styrkja og stækka þannig vinnusóknarsvæði.
4. Sköpuð verði sameiginleg framtíðarsýn fyrir alla landshluta og landið allt með samþættingu samgönguáætlunar við aðra áætlanagerð og opinbera stefnumótun til að efla atvinnulíf og lífsgæði og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum, þjónustu og fjárfestingum.
5. Unnið verði að opnun fleiri gátta til og frá landinu.

Fyrir íbúa Norðurlands vestra er gríðarlega mikilvægt að tekið sé tillit til ofangreindra markmiða um jákvæða byggðapróun þegar teknar eru ákvarðanir um samgöngumál. Greiðar samgöngur innan landshlutans sem og við næstu byggðarlög eru mjög mikilvæg eigi samfélögin á Norðurlandi vestra að geta eflst og dafnað. Sem dæmi um það munu t.d. göng undir Tröllaskaga úr Hjaltadal yfir í Öxnadal uppfylla mörg af markmiðum samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun. Slík göng munu einnig styrkja Eyjafjarðarsvæðið t.d. í innanlands- og millilandaflugi auk þess að styrkja Mið-norðurland allt sem eitt vinnusóknar- og þjónustusvæði. Til þess að af því megi verða þarf kjark og framtíðarsýn í samgöngumálum.

---

<sup>2</sup> [https://www.byggdastofnun.is/static/files/Hagvoxtur/hagvoxtur\\_landshluta\\_2008-2015.pdf](https://www.byggdastofnun.is/static/files/Hagvoxtur/hagvoxtur_landshluta_2008-2015.pdf)

Það er von stjórnar SSNV að þessi samantekt um áherslur og forgangsröðun í samgöngumálum á Norðurlandi vestra sé innlegg í þá vinnu sem framundan er og að hún hjálpi til við að koma samgöngumálum í það horf að landshlutinn verði samkeppnishæfari kostur fyrir fólk og fyrirtæki.

Norðurlandi vestra, 31. ágúst 2017



**Björn Línal Traustason**  
**Framkvæmdastjóri**  
Höfðabraut 6  
530 Hvammstangi  
Sími: 455-2500/864-8946