

# Samgöngu- og innviðastefna Norðurlands eystra

2023–2033



# Efnisyfirlit

Helstu áherslur SSNE .....	3
Forgangsmál .....	3
Samgöngur og innviðir á Norðurlandi eystra .....	4
Jarðgöng .....	6
Einbreiðar brýr .....	7
Hættulegir vegkaflar .....	8
Endurnýjun malarvega .....	9
Vetrarþjónusta .....	10
Stytting vegalengda innan landshlutans og til annarra landshluta..	11
Flugvellir .....	12
Hafnir .....	13
Raforkukerfi .....	14
Fjarskipti .....	15
Almenningssamgöngur .....	16
Vinnan á bak við stefnuna .....	17
Viðauki I .....	19
Viðauki II .....	20

Ábyrgðaraðili: SSNE

Ljósmynd á forsiðu: Halldór Gunnar Hálfaldánsson

Umbrot og teikningar: Dagný Reykjalín | Blek Akureyri | [www.blekhonnun.is](http://www.blekhonnun.is)

Nóvember 2023



# Helstu áherslur SSNE

Eitt af markmiðum Sóknaráætlunar Norðurlands eystra er að bæta samgöngur innan landshlutans sem og til hans. Segja má að helstu áherslur SSNE í samgöngustefnu landshlutans endurspeglast í því markmiði, en kjarna má helstu áherslur SSNE í fjórum áherslum:

**Öruggar  
samgöngur**

**Greiðar  
samgöngur**

**Umhverfislega  
sjálfbærar  
samgöngur**

**Jákvæð  
byggðapróun**



## Forgangsmál

Sveitarfélögin á Norðurlandi eystra leggja til eftirfarandi forgangsröðun næstu 5 árin:

**1** Siglufjarðarskarðsgöng

**2** Bárðardalsvegur vestri

**3** Brýr yfir Skjálfandafljót

**4** Aukin vetrarþjónusta

**5** Tenging Þórshafnar við flutningskerfi raforku

# Samgöngur og innviðir á Norðurlandi eystra

Norðurland eystra er víðfeðmt og einstakt svæði með nokkuð dreifða og fjölbreytta búsetumöguleika. Hvort sem fólk vill búa í sveit eða borg, eða bæ eða þorpi, geta allir fundið eitthvað við sitt hæfi á Norðurlandi eystra.

Landslag á Norðurlandi eystra er einnig mjög fjölbreytt sem í bland við dreifða búsetu veldur því að þarfir og aðstæður til uppbyggingar innviða eru ólíkar. Þó er, líkt og annars staðar á landinu, rík þörf á að fara í stóratök í uppbyggingu innviða víðsvegar um landshlutann.

Það sérstaklega við á Langanesinu þar sem það hreinlega háir samfélaginu og atvinnulífinu í Langanesbyggð verulega að hafa ekki nægjanlegt aðgengi að raforku. Þannig þurfa íbúar að velja hvort þeir ætli að hlaða rafmagnsbílinn eða elda matinn, en kerfið er svo fulllestað að það ræður ekki við orkuskipti á neinn hátt. Þessi staða er í fullkominni mótsögn við áætlanir ríkisins um orkuskipti og kolefnishlutleysi. Þá er þetta ekki í samræmi við stefnu um sjálfbærni samfélaga og uppbyggingu þeirra.

Þegar kemur að uppbyggingu vegasamgangna er sérstaklega mikilvægt að líta til þess að auka öryggi í vegasamgöngum með því að lagfæra hættulega staði í vegakerfinu og með tryggri vetturþjónustu, ekki síst í ljósi uppbyggingar atvinnulífs, vaxandi fjölda íbúa og síaukinnar umferðar ferðafólks um landshlutann.

Þá er nauðsynlegt að horfa til umhverfisáhrifa samgöngukerfisins og kröfunnar um að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda í því samhengi. Með því að fjárfesta í styttingu vegalengda og almennri uppbyggingu vegakerfisins má ætla að draga megi verulega úr útblæstrinum.

Mikilvægt er að stuðla að auknu öryggi samhliða auknum umferðarpunga með fækkun einbreiðra brúa, hættulegra staða í vegakerfinu og malarvega. Samhliða því þarf að vinna að styttingu leiða, bæði innan landshlutans og til annarra landshluta, til að bæta aðgengi íbúa að þjónustu og minnka losun gróðurhúsalofttegunda í vegakerfinu. Flest þessara verkefna hafa beðið lengi, en viðhald og uppbygging á vegum á Norðurlandi eystra hefur því miður alltof lengi setið á hakanum.

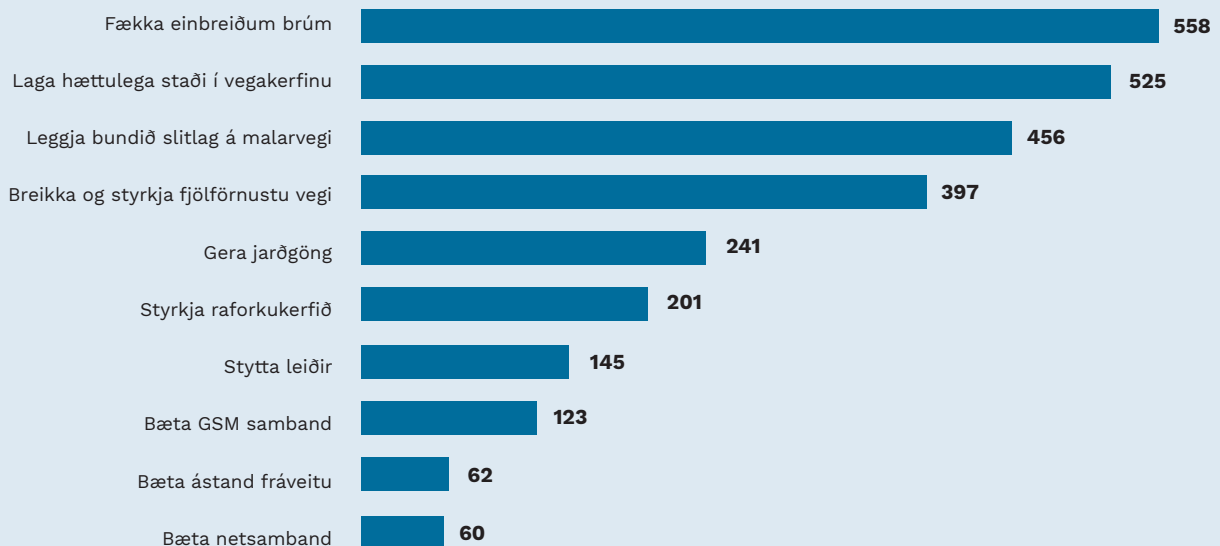
Hluti af greiningarvinnu RHA vegna þessarar stefnu var framkvæmd könnunar meðal almennings þar sem leitast var við að draga fram þær framkvæmdir sem íbúar landshlutans telja mikilvægastar. Eru þær niðurstöður sem birtast á myndinni hér fyrir neðan endurspeglaðar í áherslum stefnunnar.

Þessar áherslur eru í samræmi við stærstu áætlanir ríkisvaldsins, t.d. markmið hvítbókar um samgöngumál, Bygðaaætlun fyrir árin 2022–2036 og loftslagsmarkmið Íslands. Þá er víða nauðsynlegt að bregðast við vegna loftslagsbreytinga og aukinna öfga í veðri. Í því samhengi er uppbygging jarðganga á Tröllaskaga sérstaklega mikilvæg.

SSNE leggur einnig til að farið verði í að gera heildstæða og fjármagnaða framkvæmdaáætlun um endurnýjun Hringvegarins. Þar er mikilvægt að breikka og laga fjölförnustu vegi, en hringvegurinn annar ekki lengur þeim þörfum sem honum er ætlað að sinna með tilliti til greiðfærni og öryggis. Þá er mikilvægt að metnar verði langtímaþarfir ólíkra umferðartegunda og að uppbygging verði í samræmi við það, til að mynda með áframhaldandi uppbyggingu hleðsluinnviða fyrir rafmagnsbíla í landshlutanum.

Aukabíng SSNE lagði fram ályktun í september 2022 þar sem harðlega var gagnrýnt að taka eingöngu upp veggjald í jarðgöngum til að greiða fyrir aðrar samgöngubætur. Slík gjaldtaka myndi leggjast þungt á nokkur bæjarfélög þar sem ekki er val um aðra leið en að fara göngin. Á sama aukabíngi SSNE var ályktað um mikilvægi þess að tryggja vetrarþjónustu um Dettifossveg og á tengivegum á starfssvæði SSNE, enda væri slík þjónusta sérstaklega mikilvæg fyrir atvinnulíf og íbúa í landshlutanum (sjá viðauka I).

Þá sendi ársþing SSNE í apríl 2023 frá sér ályktun og jafnframt umsögn um hvítbók í samgöngum. Ályktunin er byggð á þessari stefnu og fylgir hér í viðauka II.



Tölurnar sýna fjölda svarenda sem völdu hvert atriði



## Jarðgöng

Tröllaskagi er eitt þeirra svæða á landinu þar sem jarðgöng eru nauðsynleg ef tryggja á greiðar samgöngur. SSNE leggur áherslu á að þessi jarðgöng verði sett í forgang og jarðgangaframkvæmdum á svæðinu flýtt til muna, sérstaklega Siglufjarðarskarðsgöngum en þau eru mikið öryggismál og mikilvægt að brugðist verði strax við aðstæðum þar. Lögð er til eftirfarandi forgangsröðun jarðganga á Norðurlandi eystra:

### Siglufjarðarskarðsgöng

Göngin yrðu um 5,2 km að lengd og myndu leysa af hólmi Siglufjarðarveg um Almenna, sem er hættulegur, m.a. vegna sífellds og aukins jarðsigs. Viðvarandi óvissustig er á veginum vegna þessa. Snjóflóðahætta er auk þess á veginum og lokast hann oft vegna hennar og ófærðar. Íbúar veigra sér við að aka þessa leið, sem dregur úr samskiptum milli svæða. Stytting Siglufjarðarvegur yrði 14 km. Jarðgöngin eru á aðalskipulagi Fjallabyggðar og Skagafjarðar.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 19 ma.kr. (tölur úr Jarðgangaáætlun Vegagerðarinnar).

### Ólafsfjörður – Dalvík

Göngin yrðu um 8,8 km að lengd og eru mikilvæg vegna öryggis og til að tengja Fjallabyggð betur við Eyjafjörð vegna atvinnu- og þjónustusóknar. Göngin styðja við markmið um svæðisbundið hlutverk Akureyrar. Mikil snjóflóðahætta er á Upsaströnd og lokast vegurinn oft. Íbúar veigra sér við að aka þessa leið sem dregur úr samskiptum sem annars gætu orðið milli byggðakjarna. Á meðan ekki eru komin göng er mikilvægt að farið verði í tímabundnar öryggisráðstafanir vegna snjóflóðahættu á veginum milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur. Líta mætti til reynslunnar fyrir vestan á gamla Óshlíðarveginum og Súðavíkurhlíðinni. Göngin eru á aðalskipulagi Fjallabyggðar, en þyrftu aðalskipulagsbreytingu hjá Dalvíkurbyggð.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 28,5 ma.kr. (tölur úr Jarðgangaáætlun Vegagerðarinnar).

### Öxnadalshéiðargöng (styttri útgáfa)

Öxnadalshéiði er í 540 m h.y.s. og er annar hæsti fjallvegur á Hringvegi. Lokanir þar valda langmestri truflun fyrir umferð af þeim (fjall)vegum þar sem Vegagerðin er með jarðgöng til skoðunar, enda umferðarþungur vegur. Göngin styðja markmið um svæðisbundið hlutverk Akureyrar og eru mikilvæg fyrir samskipti Norðurlands eystra og Austurlands við allt vestanvert landið. Stutt göng undir Bakkaselsbrekku, eins og það er orðað þar, eru á Svæðisskipulagi Eyjafjarðar 2012-2024 og yrðu 3-4 km löng göng undir Bakkaselsbrekkur og hábungu Öxnadalshéiðar. Göngin eru á aðalskipulagi Hörgársveitar, en þyrftu aðalskipulagsbreytingu Skagafjarðar megin.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er u.þ.b. 12,5 ma.kr. (miðað við 4 km löng göng og stofnkostnaðarviðmið úr Jarðgangaáætlun Vegagerðarinnar).



## Einbreiðar brýr

Alls eru um 90 einbreiðar brýr í landshlutanum sem mikilvægt er að breikka og endurnýja sem fyrst. Í vinnu starfshópsins kom fram að þetta er meðal brýnustu verkefna í mörgum sveitarfélögum. Margar þessara brúa eru einnig orðnar gamlar og bera ekki þunga bíla og tæki. Fjórar einbreiðar brýr eru á núgildandi samgönguáætlun ríkisins í landshlutanum en framkvæmdir við þær eru ekki hafnar. SSNE leggur því þunga áherslu á að aukið fjármagn verði sett í að útrýma einbreiðum brúm. SSNE leggur til eftirfarandi forgangsroðun:

### STÆRRI FRAMKVÆMDIR

#### Brú á Skjálfandafljóti við Ófeigsstaði á Norðausturvegi 85

Núverandi brú er frá 1935. Akbraut er þröng og burðargeta lítil. Þungir bílar þurfa því að fara lengri leið um Hringveg og einbreiða brú við Fosshól í staðinn. Endurnýjun er afar mikilvæg fyrir tengingu Húsavíkur og Akureyrar, umferðaröryggi og fólks- og vöruflutninga. Um 3,5 km vegstytting er möguleg í tengslum við brúargerðina, og er hún mikilvæg fyrir atvinnu- og þjónustusókn.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi en er í vinnslutillögu aðalskipulags. Áætlaður kostnaður er 2.200 m.kr.

#### Brú á Jökulsá á Fjöllum á Hringvegi við Grímsstaði

Er á öðru tímabili langtímasamgönguáætlunar, þ.e. 2025–2029. Brúnni hefur verið seinkað m.a. vegna endurhönnunar í kjölfar Holuhraungöss og breyttra forsendna um mögulega flóðastærð jökulhlaupa. Núverandi brú er frá 1947 og ber ekki þyngstu bíla sem þurfa þá að fara langa leið í staðinn, auk þess sem blindhæð er á brúnni. Þetta er sérstaklega mikilvægur hlekkur á norðurhluta Hringveggar milli Norður- og Austurlands.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi en er í vinnslutillögu aðalskipulags. Áætlaður kostnaður er 3.300 m.kr.

#### Brú á Jökulsá í Öxarfirði

Er ekki á samgönguáætlun en ástand brúarinnar er orðið lélegt og mikilvægt að ráðast í endurnýjun á henni sem allra fyrst. Brúin er nokkuð fjölfarin og tengir saman byggðir og atvinnusvæði.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi. Áætlaður kostnaður er ekki þekktur.

### MINNI FRAMKVÆMDIR

#### Brú á Skjálfandafljóti á Hringvegi við Fosshól

Er á samgönguáætlun 2020–2024 og stóð til að hún færi í útboð á árinu 2022 en það brást. Þetta er brýnt umferðaröryggisverkefni við fjölsóttan ferðamannastað.

Framkvæmdin er á skipulagi. Áætlaður kostnaður er 800 m.kr.

#### Brú yfir Eyjafjarðará við gatnamót Eyjafjarðarbrautar eystri og vestri (Stíflubrú)

Er dæmi um brú þar sem ekki er hægt að horfa til umferðarmagns heldur sérstakra aðstæðna og samfélagslegra þarfra. Fara þarf um langa hjáleið til að koma stórum tækjum milli staða þar sem brúin hefur takmarkað burðarþol. Brúin er frá 1933 og burðargeta hennar er 400 kg/m<sup>2</sup>. Þessi brú er mikilvæg tenging fyrir byggðina í Eyjafjarðarsveit og skiptir máli að geta flutt stærri landbúnaðartæki og flutningabíla yfir brúna.

Framkvæmdin er á skipulagi. Áætlaður kostnaður er ekki þekktur.

#### Brú á Köldukvísl á Norðausturvegi 85 á Tjörnesi

Er á samgönguáætlun 2020–2024. Þetta er mikilvæg umferðaröryggisframkvæmd, en þetta er megintengingin austur í Öxarfirði og lengra austur fyrir.

Framkvæmdin er á skipulagi. Áætlaður kostnaður er 935 m.kr.

#### Brú yfir Sandá í Pistilfirði

Brúin yfir Sandá í Pistilfirði var byggð árið 1961 og er einungis 315 cm breið, sem gerir aðkomu að henni krefjandi, einkum austan megin. Mikilvægt umferðaröryggisverkefni fyrir flutninga fólks og vöru á svæðinu.

Framkvæmdin er á skipulagi. Áætlaður kostnaður er ekki þekktur.

#### Brú yfir Brunná í Öxarfirði

Er ekki á samgönguáætlun en ástand brúarinnar er orðið lélegt, auk þess sem vinkilbeygjur eru við aðkomu að brúnni sem gerir hana einnig hættulega. Umtalsverð uppbygging hefur verið síðustu ár í Öxarfirði með uppbyggingu fiskeldis á landi og aukningu í komum ferðamanna. Þetta er því mikilvæg umferðaröryggisframkvæmd enda umtalsverð umferð bæði flutningabíla, íbúa og ferðamanna yfir brúna á degi hverjum.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi. Áætlaður kostnaður er ekki þekktur.



## Hættulegir vegkaflar

Mörg dæmi eru um brýnar umferðaröryggisúrbætur í landshlutanum sem gætu haft mikil áhrif til fækkunar slysa í vegasamgöngum. Þar af eru nokkrir staðir í vegakerfinu á Norðurlandi eystra sem teljast hættulegir. Þegar lítið er til slysatíðnihlutfalls árána 2017–2021 á vefsíðu Vegagerðarinnar má sjá að ákveðnir vegkaflar á hringveginum, og einkum ákveðin vegamót myndu teljast sérstaklega hættuleg.

### Þelamörk – Akureyri

Umferðarpungi á vegkaflanum frá Þelamörk og að Akureyri hefur aukist umtalsvert síðustu ár, ekki síst með aukinni byggð í Hörgársveit á þessu svæði. Gera þarf lagfæringar á aðkomu norðan Akureyrar frá Lónsá að vegamótum hringvegjar og Ólafsfjarðarvegjar, sem og þeim vegamótum. Gera þarf ráð fyrir að breikka veginn og aðskilja akstursstefnur með vegriði. Lækka þarf umferðarhraða við Þelamörk. Hér er um að ræða framkvæmd sem er samfélagslega mikilvæg, enda er umferðarpungi mikill og slysatíðni há á þessum kafla. Framkvæmdin er í vinnslutillögu aðal- og deiliskipulags. Áætlaður kostnaður við heildarframkvæmdina er 4.150 m.kr.

### Hringtorg á gatnamótum Hringvegjar og Eyjafjarðarbrautar eystri

Draga þarf úr hættu sem skapast vegna aukinnar umferðar inn á Eyjafjarðarbraut eystri með hringtorgi og þar með auka öryggi við gatnamót að Skógarböðunum með því að taka niður umferðarhraða.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

### Vegamót Hringvegjar og Norðausturvegar 85

Við Kross, framhjáhlaup og lýsing. Umtalsverð umferð fer um þennan vegkafla, enda tengjast þarna stysta leiðin til Húsavíkur og Hringvegurinn. Þetta er einnig mikilvægt verkefni fyrir umferðaröryggi en slysatíðni er há á þessum kafla.

Ekki er þörf á skipulagsbreytingu vegna þessarar framkvæmdar. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

### Norðausturvegur 85 – Vegamót við Tjörn

Bæta þarf umferðaröryggi við vegamót við Tjörn með uppsetningu vegriðs og bættra merkinga. Slysatíðni er há við þessi gatnamót.

Ekki er þörf á skipulagsbreytingu vegna þessarar framkvæmdar. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

### Við Grunnskólann í Lundi

Draga þarf úr umferðarhraða og þar með auka öryggi íbúa, ekki síst barna.

Ekki er þörf á skipulagsbreytingu vegna þessarar framkvæmdar. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

### Aðkoma að Húsavík

Mikilvægt er að auka umferðaröryggi við aðkomu norðan Húsavíkur með byggingu hringtorgs sem tengir Hringveginn við Sjóböðin annars vegar og út í hesthúsahverfi og niður á Tjaldsvæði Húsavíkur hins vegar. Bæta þarf umferðaröryggi við aðkomu sunnan við Húsavík en gert er ráð fyrir að tryggja það með því að færa veginn niður fyrir hæðina. Slysatíðni er nokkuð há.

Framkvæmdin er á skipulagi.

### Snjóflóðasvæði á Hringvegi í Ljósavatnsskarði

Gera hjáleid vestan Ljósavatns til að nota í neyðartilfellum. Þessi framkvæmd skiptir miklu máli fyrir umferðaröryggi vegna snjóflóðahættu á Hringveginum.

Framkvæmdin er á skipulagi. Áætlaður kostnaður við hana er ekki þekktur.

### Bæta við útskotum fyrir ferðamenn

Tryggja þarf að við endurhönnun og endurbætur á vegaköflum sé gert ráð fyrir útskotum í samráði við sveitarfélögin. Þetta er mikilvægt viðsvegar um landshlutann.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.





## Endurnýjun malarvega

Malarvegir eru með mismikilli umferð og sinna misjöfnum þörfum. Nauðsynlegt er að líta ekki eingöngu til umferðarþunga heldur einnig samfélagslegra þarfa. Líta mætti til mælikvarða sem nefna má íbúakílómetra og skilgreina í eftirfarandi jöfnu: Umferðarþungi x fjöldi með lögheimili x vegalengd á malarvegi til þjónustu. Þannig að til viðbótar umferðarþunga verði horft til þess hvernig fækka megi íbúakílómetrum á malarvegum.

Mikilvægt er að stjórnvöld setji aukið fjármagn í að leggja bundið slitlag á malarvegi og að skoðað verði sérstaklega hvort leggja megi á eldri vegi án þess að þeir séu endurnýjaðir. Slíkt getur aukið öryggið til muna og gert snjómokstur og hálkuvarnir auðveldari án þess að leggja í mikinn kostnað á fáfarnari vegum. Þá er mikilvægt að sett verði aukið fjármagn í heimreiðapottinn. Einnig er mikilvægt að markvisst verði unnið að lagningu bundins slitlags á héraðs- og tengiveg, en verulega hefur skort á framlög til uppbyggingar og viðhalds þeirra. Þar verði sérstaklega horft til umferðarþyngrri vega svæðisins en slíkar framkvæmdir myndu auðvelda viðhald, mokstur og hálkuvarnir.

Á vettvangi SSNE er nú unnið að áhersluverkefni Sóknaráætlunar Norðurlands eystra sem heitir *Útrýming malarvega*. Verkefnið snýr að því að kostnaðarmeta framkvæmdir við að malbika fjölfarna malarvegi til að auka öryggi vegfarenda og draga úr kostnaði við vetrarþjónustu og viðhald. Afurð verkefnisins verður kostnaðarmat sem notað verður í viðræður við stjórnvöld um hvernig hægt er að flýta framkvæmdum.

Sérstaklega er mikilvægt að farið verði í eftirtalda malarvegi á Norðurlandi eystra:

### Bárðardalsvegur vestri

Er á núgildandi langtímasamgönguáætlun á tímabilinu 2025–2034. Núverandi vegur er gamall malarvegur og er mikilvæg tenging innan sveitarinnar þar sem byggð hefur átt mjög undir högg að sækja. Þá er vegurinn einnig ein helsta tenging umferðar inn á Sprengisandsleið, sem er stofnvegur á hálendi og mikilvægur fyrir ferðarþjónustuna.

Þessi framkvæmd er á skipulagi. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 4.800 m.kr.

### Breknaheiði

Er á núgildandi langtímasamgönguáætlun á tímabilinu 2025–2034. Hönnun við veginn er í vinnslu og bíður útboðs.

Þessi framkvæmd er á skipulagi. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 1.650 m.kr.

### Svarfardalsvegur

Er ekki á samgönguáætlun en er einn umferðarmesti malarvegurinn í landshlutunum og þjónustaríbúa sem sækja alla þjónustu á Dalvík. Að auki hefur byggst upp umtalsverð ferðarþjónusta á svæðinu sem eykur enn á þörfina fyrir uppbyggingu vegarins.

Þessi framkvæmd er á skipulagi. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

### Vegurinn um Fnjóskadal og Dalsmynni

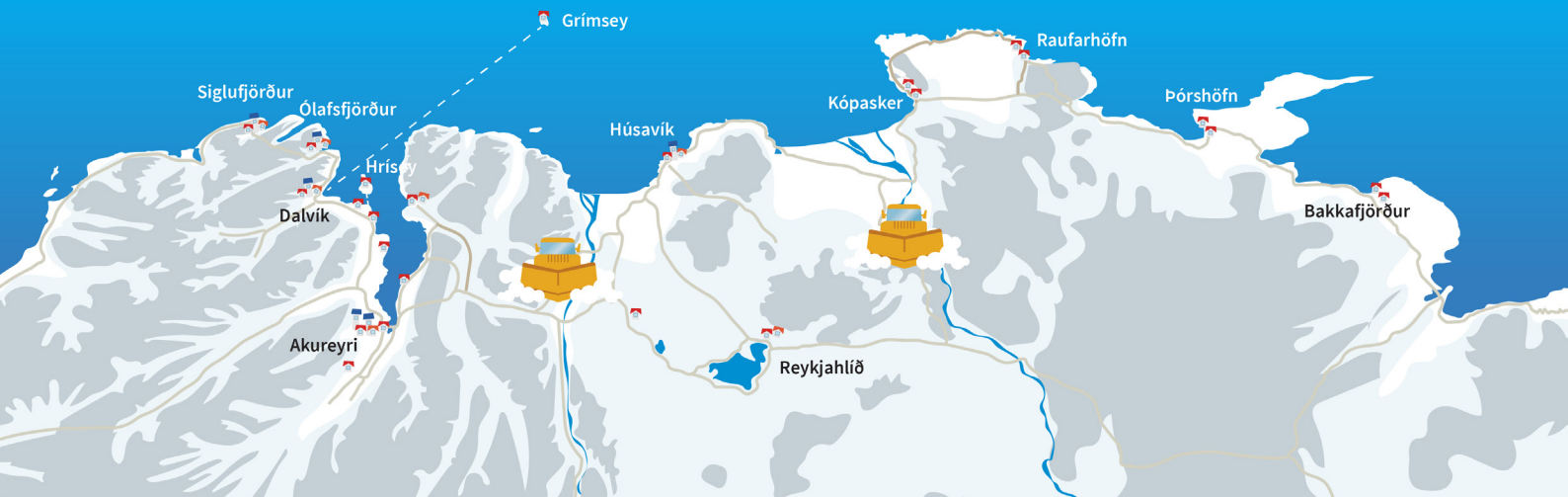
Þetta verkefni er ekki á samgönguáætlun, en um er að ræða mikilvægan innansveitarveg í byggð sem ætti með tíð og tíma að taka við af Víkurskarði sem varaleið, einkum fyrir ferðamenn. Vegurinn er hættulegur eins hann er í dag og nánast óbreyttur frá miðri síðustu öld. Vegna þess hvernig vegurinn er er akstur um hann almennt lítill, en slyshætta nokkuð mikil. Umferð hefur aukist síðustu ár með vaxandi fjölda skemmtiferðaskipa á Akureyri og tilheyrandi rútuumferð í Laufás og að Goðafossi.

Ekki er þörf á skipulagsbreytingu vegna þessarar framkvæmdar. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

### Vegurinn um Melrakkasléttu

Þó umferð um gamla malarveginn milli Kópaskers og Raufarhafnar hafi minnkað umtalsvert með tilkomu vegarins um Hófaskarðið er vegurinn um Melrakkasléttu mikilvæg ferðamannaleið, auk þess að vera dýrmæt varaleið fyrir íbúa á svæðinu. Vegurinn hefur verið hefllaður einu sinni á sumri, en það er orðið aðkallandi að bera nýtt efni í hann. Þetta er gott dæmi um veg sem ekki þyrfti endilega að byggja upp með malbiki, heldur fyrst og fremst viðhalda honum sem góðum malarvegi.

Ekki er þörf á skipulagsbreytingu vegna þessarar framkvæmdar. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.



## Vetrarþjónusta

SSNE leggur áherslu á að vetrarþjónusta Vegagerðarinnar verði áreiðanleg og í samræmi við þjónustuvæntingar. Skýr markmið séu sett um þjónustuveitingu á erfiðum tímabilum og lokunum og fylgdarakstri beitt á erfiðustu stundum vetrarþjónustunnar.

### Dettifossvegur

Dettifossvegur skiptir sérstaklega miklu máli þegar tryggja þarf flutning á dýrmætum útflutningsvörum til hafna á Austfjörðum. Þarna skiptir fyrirsjáanleiki í þjónustu einkum máli. Trygg vetrarþjónusta skiptir lykilmáli fyrir samkeppnishæfni atvinnulífs í landshlutanum og er auk þess lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða og í að tryggja öryggi vegfarenda, en ferðamenn ferðast í vaxandi mæli um svæðið allt árið um kring.

### Hófaskarð og Kinnin

Vetrarþjónusta er sérstaklega mikilvæg þegar kemur að öryggismálum á svæðinu eins og til að mynda sjúkraflutningum innan þess. Þar má meðal annars nefna stöðu sjúkraflutninga á Kópaskeri, Raufarhöfn, Þórshöfn og Bakkafirði, en aðeins er einn sjúkrabíll staðsettur á Þórshöfn sem sinnir öllu svæðinu. Auk þess er mikilvægt að vetrarþjónusta um Kinnina verði ekki skert þrátt fyrir takmarkanir á umferð um brúna um Skjálfafljót. Um þessi svæði fara lífsnauðsynlegir sjúkraflutningar og skipta þar mínúturnar og kílómetrarnir miklu máli.



## Stytting vegalengda innan landshlutans og til annarra landshluta

Á Norðurlandi eystra hefur ýmis opinber þjónusta, t.a.m. sjúkrahúsþjónusta, verið byggð upp á Akureyri og því er mikilvægt að horfa til þess að stytta leiðir innan landshlutans, sem og til annarra landshluta. Áframhaldandi uppbygging Akureyrar sem svæðisborgar styður svo enn frekar við mikilvægi þess að stytta vegalengdir, og á það ekki síður við styttingu vegalengda til hinnar borgarinnar.

Mikilvægi styttingar vegalengda innan landshlutans er því ótvírætt. Sem dæmi um slíkar styttingar má nefna göng milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar og styttingar á veginum um Kinnina í tengslum við nýja brú yfir Skjálfandafljót, svo fátt eitt sé nefnt.

Að auki er ljóst að stytting á hringveginum milli landshluta, bæði í vestur- og austurátt, hefði í för með sér umtalsverðan ávinning fyrir samfélag, umhverfi og efnahagslíf. Fyrir orkuskipti í samgöngum er stytting ekki síst mikilvæg þar sem styttri leið þýðir færri hleðslustopp. Slíkar styttingar myndu jafnframt styðja við markmið stjórnvalda í loftslagsmálum með samdrætti á útblæstri gróðurhúsalofttegunda. Nefna má í því samhengi mikilvægi Siglufjarðarskarðsganga og ganga undir Öxnadalshéiði.

SSNE telur nauðsynlegt að gera heildstæða framkvæmdaáætlun um endurnýjun Hringvegjar. Þar er meðal annars mikilvægt að breikka og laga fjölförnustu vegi, en hringvegurinn annar ekki lengur þeim þörfum sem honum er ætlað að sinna með tilliti til greiðfærni og öryggis. Vegurinn er víða of mjór fyrir stór farartæki og burðargeta ónóg, sem er óásættanlegt.



# Flugvellir

Flugið er mikilvægur þáttur í samgöngum hvers landshluta. Á það við bæði vegna fólks- og vöruflutninga, en að auki skiptir það sérstaklega miklu máli þegar kemur að öryggi íbúanna með aðgengi að sjúkraflugi. SSNE leggur sérstaka áherslu á eftirfarandi atriði hvað varðar samgöngur í lofti:

## Þyrlubækistöð á Akureyri

Rannsóknir hafa sýnt mikilvægi þess að sjúkrabyrta verði staðsett á Akureyri og leggur SSNE áherslu á að það verði gert. Með þeirri staðsetningu yrði hægt að ná yfir 94% af landi miðað við 60 mínútna viðbragðstíma. Það þýðir aukið öryggi fyrir alla landsmenn.

## Uppbygging flugvalla

Mikilvægt er að standa vörð um áframhaldandi uppbyggingu á Akureyrarflugvelli. Samkvæmt áætlunum á stækkun flugstöðvar og flughlaðs að vera lokið 2024. Þá þarf að hefjast strax handa við uppbyggingu RNP AR og A-RNP aðflugsferla við Akureyrarflugvöll. Kostnaður við nýjan A-RNP flugferil er einungis um 8 milljónir króna samkvæmt gögnum ISAVIA frá í apríl 2022. Þessi tegund flugferla er að verða staðalbúnaður í nýjum flugvélum og er ótvírætt lausnin að bættu aðgengi og auknu öryggi vegna aðfluga úr suðri. Hér er ekki um stóra fjárfestingu að ræða þrátt fyrir mikilvægi hennar og því augljós kostur að flýta henni. Þá er mikilvægt að EGNOS verði flýtt og nái fullum styrk yfir allt landið þannig að hægt sé að taka upp nákvæma GPS gervihnattaleiðsögn á flugvöllum. Ekki er eingöngu um hagsmuni flugs að ræða. Alþjóðasiglingastofnunin stefnir að nýtingu EGNOS nákvæmnisleiðsögu sem nýtast mun t.d. við hafnir.

## Aðaldalsflugvöllur og Þórshafnarflugvöllur

Aðaldalsflugvöllur og Þórshafnarflugvöllur eru einnig mikilvægir hlekkir í innanlandsflugi og tryggja þarf rekstur þeirra og viðhald, bæði á byggingum og flugbrautum. Flug, hvort sem er innanlands eða utan, skiptir landshlutann verulegu máli og má þar nefna ferðapjónustu, atvinnulíf og sjúkraflug.

## Reykjavíkurlugvöllur

Þá er mikilvægt að Reykjavíkurlugvelli verði áfram tryggt rekstraröryggi þar til annar betri kostur verður fyrir hendi. Auk þess verði kostnaður vegna flugvélaeldsneytis jafnaður til að tryggja samkeppnishæfni Akureyrarflugvallar við aðra millilandaflugvelli á Íslandi.



## Hafnir

Hafnir eru lífæðar samfélaga og sinna mikilvægri þjónustu við íbúa og atvinnulífið í landshlutanum. Mikilvægt er að sinna viðhaldi þeirra og uppbyggingu svo þær geti sinnt hlutverki sínu sem best og þróast í takt við breytingar á atvinnustarfsemi í landshlutanum.

SSNE leggur áherslu á að eftirfarandi staðir verði settir í forgang til lagfæringa:

### Endurbætur í ferjuhöfnum

Tvær ferjuhafnir eru á Norðurlandi eystra. Þjóðleiðin til Grímseyjar liggur um Dalvíkurhöfn og er úrbóta þörf á hreinlætis- og biðaðstöðu fyrir farþega, sem og bílastæðum. Á svipaðan hátt vantar aðstöðu á höfninni á Árskógsandi, þaðan sem Hríseyjarferjan siglir. Brýnt er að fara í samvinnuverkefni Akureyrarbæjar, Dalvíkurbyggðar og Vegagerðarinnar um þessar þjóðleiðir og alla aðstöðu fyrir ferjurnar í báðum þessum höfnum.

### Rafvæðing hafna

Mikilvægt er að ríkið komi að því að tryggja landtengingar fyrir rafmagn í öllum höfnum svo að hafnir landshlutans verði reiðubúnar fyrir orkuskipti á sjó. Þetta er sérstaklega mikilvægt í þeim höfnum þar sem skemmtiferðaskip koma til hafnar.

### Öryggismál siglinga

Mikilvægt er að hugað verði að öryggi og viðbúnaði sjófarenda. Stórt skref í þá átt var stigið þegar Siglufjörður var gerður að heimahöfn varðskipsins Freyju. Komum skemmtiferðaskipa hefur fjölgað mikið og er fyrirsjáanlegt að þeim muni fjölga enn frekar. Nauðsynlegt er að í landshlutanum sé til staðar viðbragð ef stórum skipum hlekkist á og eins hvað varðar mengunaróhöpp. Þá er mikilvægt að stutt verði við átak Landsbjargar um endurnýjun þjörgunarskipa um landið allt og er hvatt til þess að því verði flýtt eins og kostur er.



# Raforkukerfi

Á undanförunum árum hafa verið miklar framkvæmdir í tengslum við bæði flutnings- og dreifikerfi raforku í landshlutanum. Frá því í kjölfar óveðra bæði árið 2012 og 2019 hefur Rarik unnið að því að setja dreifikerfið í jörðu og hefur verið góður gangur í því verkefni. Enn sitja þó sum samfélög eftir, eins og til að mynda á Langanesinu, þar sem samfélagið er einfaldlega ekki samkeppnishæft vegna þess hversu lélegar raforkutengingar eru til svæðisins.

Samkvæmt stefnu stjórnvalda á allt dreifikerfi raforku að vera komið í jörðu fyrir árið 2035.

SSNE leggur áherslu á að eftirfarandi staðir verði settir í forgang til lagfæringa:

## Tenging Þórshafnar við flutningskerfið

Það háir samfélaginu og atvinnulífinu á Þórshöfn verulega að hafa ekki nægjanlegt aðgengi að raforku þar sem flutningskerfi Landsnets endar á Kópaskeri. Þannig þurfa íbúar til að mynda að ákveða hvort þeir ætli að hlaða rafmagnsbilinn eða elda matinn, en kerfið er svo fulllestað að það ræður ekki við orkuskipti á neinn hátt. Þá er í dag brennd olía hjá stóru fyrirtæki á svæðinu af sömu ástæðu. Ef það á að tryggja samkeppnishæfni svæðisins, auk orkuskiptamarkmiða stjórnvalda, verður að grípa til aðgerða. Því er nauðsynlegt að ná hringtengingu frá Kópaskeri að Vopnafirði og klára þar með uppbyggingu á flutningskerfinu um norðausturhorn landsins.

## Endurnýjun byggðalínunnar frá Hvalfirði til Fljótsdals

Það er forgangsmatarið að lagningu nýrrar 220 kV byggðalínu frá Hvalfirði til Fljótsdals verði lokið í samræmi við kerfisáætlun Landsnets. Byggðalínan verður hryggjarstykkið í raforkukerfinu og tekur við af um 50 ára gamalli línu sem komin er á enda áætlaðs líftíma. Nauðsynlegt er að flutningskerfi landsins sé sterkt, ekki síst fyrir orkuskiptin sem samfélagið er að ganga í gegnum og notkun endurnýjanlega orkugjafa. Ný byggðalína eykur auk þess raforkuöryggi og afhendingargetu á raforku, sem bætir afkomu íbúa, fyrirtækja og sveitarfélaga.

## Jöfnun kostnaðar við dreifingu raforku

Jöfnun kostnaðar við dreifingu raforku í þéttbýli og dreifbýli er mikið jafnréttismál og leggur SSNE áherslu á að kostnaðurinn verði jafnaður án tafar. Slík jöfnun er í samræmi við aðgerð A.2. í þingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2022–2036 þar sem segir að jafna eigi orkukostnað í dreifbýli og þéttbýli, bæði hvað varðar dreifingu á raforku og húshitunarkostnað. Slík jöfnun er jafnframt í samræmi við Orkustefnu fyrir Ísland til 2050 en þar kemur fram að innlend, endurnýjanleg orka þurfi að vera aðgengileg á samkeppnishæfu verði um land allt og styðja þannig við byggðir landsins og atvinnulíf. Því markmiði á að ná með því að jafna orkukostnað milli þéttbýlis og dreifbýlis með aukinni jöfnun dreifikostnaðar raforku og niðurgreiðslu húshitunarkostnaðar á köldum svæðum.

**Ef það er raunverulegur vilji ríkisvaldsins að á landinu sé búsetufrelsi þannig að íbúar geti búið og starfað um land allt, þ. á m. í hinum dreifðu byggðum, er grundvallaratriði að þessi aðstöðumunur þéttbýlis og dreifbýlis sé jafnaður. Það er nokkuð sérstakt að íbúar sem jafnvel búa við hliðina á raforkuvirkjunum þurfi samt sem áður að greiða hærra gjald en þeir sem búa í þéttbýli.**



## Fjarskipti

Á síðustu árum hefur orðið samfélagsleg umbylting hvað varðar fjarskipti, ekki síst eftir Covid-19 faraldurinn. Aðgengi að þjónustu og þátttaka í vinnu og fundum hefur orðið mun þægilegri og hefur búseta líklega sjaldan skipt minna máli, þar sem samskipti hafa færst í auknum mæli yfir á internetið. Aðgengi að tryggum og hröðum fjarskiptum hefur því aldrei verið mikilvægara, bæði vegna þessara samfélagslegu breytinga og vegna öryggismála.

SSNE leggur áherslu á að aðgengi íbúa í landshlutanum að bestu mögulegu fjarskiptatengingum hverju sinni verði tryggt og leggur áherslu á eftirfarandi atriði:

### Aukin útbreiðsla Tetra-kerfisins

Í Tetra-neyðarkerfinu eru allstór svæði á Norðurlandi eystra þar sem ekki næst samband vegna þess að landslag skyggir á talstöðvarsenda, sérstaklega í fjallabálkunum sitt hvorum megin Eyjafjarðar. Mikilvægt er að hafa í huga hversu mikil umferð útivistarfólks er í landshlutanum, einkum í kringum Tröllaskaga, en einnig víðar í landshlutanum. SSNE hvetur því sérstaklega til fjölgunar Tetra-senda í landshlutanum.

### Aukið fjarskiptaöryggi

Stöðugar úrbætur þurfa að eiga sér stað í fjarskiptum vegna almannaöryggis. Við útfösun fastlínusímkerfisins þarf að tryggja að hægt sé að nýta aðra samskiptamáta í rafmagnsleysi. Þá þarf að hafa í huga að sterkt raforkukerfi er forsenda fyrir öruggu fjarskiptakerfi og mikilvægur þáttur í almannavarnakerfinu. Setja þarf í forgang að tryggja öruggt farsímasamband á vegum og annars staðar þar sem er föst búseta.

### Opna fyrir reiki á farsímasendum

Vegna samkeppnissjónarmiða er lokað á reiki milli farsímasenda þar sem virk samkeppni telst vera til staðar. Öryggi íbúa er æðra samkeppnissjónarmiðum og telur SSNE mikilvægt að einstaklingar fái aðgang að tiltækum farsímasendum vegna öryggissjónarmiða, ekki síst þar sem landslag er krefjandi og getur valdið „skuggavarpi“ í fjarskiptum.



# Almenningssamgöngur

Mikilvægt er að í boði séu öruggar og tryggar almenningssamgöngur. Á Norðurlandi eystra má segja að almenningssamgöngur séu í lofti, á láði og legi og allar jafn mikilvægar.

SSNE leggur áherslu á eftirfarandi í tengslum við almenningssamgöngur í landshlutanum:

## Efling og samræming almenningssamgangna

Mikilvægt er að almenningssamgöngukerfið sé eftt og þá ekki síst haft í huga mikilvægi þess að ólíkar tegundir almenningssamgangna séu í takti. Þannig séu almenningssamgöngur á landi í takti í tíma og rúmi við ferjukomur og flug eins og við á, og aðgengilegar fyrir þá sem vilja nýta sér þær. Eins þarf að tryggja almenningssamgöngur um allan landshlutann, eins og til að mynda á Kópasker og Raufarhöfn.

## Nýjar og nútímalegar ferjur

Mikilvægt er að keypt verði ný skip til að sinna ferjusiglingum til bæði Hríseyjar og Grímseyjar, enda er þar verið að nota skip sem löngu ætti að vera búð að skipta út. Aðstæður þær sem hafa verið uppi í almenningssamgöngum Grímseyinga síðasta árið eru fullkomlega óásættanlegar og mikilvægt að gerð verði bragarbót þar á. Þá er mikilvægt að ný skip verði keyrð á hreinum orkugjöfum, svo sem rafmagni eða lífgasi.

## Áframhaldandi styrking Loftbrúarinnar

Í hvítbók um samgöngur er talað um styttri ferðatíma og að halda ferðatíma til höfuðborgarinnar undir 3,5 klukkutímum frá nær öllum svæðum landsins. Til að svo megi verða fyrir íbúa á Norðurlandi eystra þarf að gera ferðakosti eins og flug að raunhæfum valkosti fyrir almenning, bæði hvað varðar tíðni fluga og verð. Þó að jákvæðar breytingar hafi átt sér stað með tilkomu loftbrúarinnar þyrfti að ganga lengra og auka niðurgreiðsluna í a.m.k. 50% og fjölga leggjum. Samkvæmt rannsókn sem Austurbrú vann í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga á landsbyggðinni og Vegagerðina árið 2022 hafði 81% svarenda á Norðurlandi eystra nýtt sér Loftbrúna, en samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar var heildarfjöldi þeirra sem nýtti sér hana 57.059 árið 2021, en þar af var um helmingur flugfarþega með lögheimili á Norðurlandi eystra eða Austurlandi.

## Uppbygging hjólaleiða milli þéttbýlisstaða

Markvisst verði unnið að uppbyggingu hjólaleiða milli þéttbýlisstaða innan landshlutans, en mikilvægt er að ríkið taki virkan þátt í þeirri uppbyggingu við þjóðvegi, líkt og á höfuðborgarsvæðinu. Hjólreiðar eru vaxandi ferðamáti sem er jákvæður út frá bæði umhverfis- og lýðheilsusjónarmiðum, auk þess sem slík uppbygging myndi auka öryggi á vegum.



# Vinnan á bak við stefnuna

Stjórn SSNE samþykkti á fundi sínum 5. febrúar 2021 að gera samgöngustefnu Norðurlands eystra að áhersluverkefni og veita til þess fjármagn. Slík stefna hafði ekki verið unnin fyrir landshlutann áður. Þetta upphaflega verkefni snéri að því að greina vegaframkvæmdir eða samgöngukosti sem varða starfssvæði SSNE til framtíðar þannig að unnt væri að forgangsraða þessum kostum kerfisbundið, með hag almennings og atvinnu- og efnahagslíf landshlutans í huga. Sú skýrsla var unnin af Rannsóknarþjónustu Háskólans á Akureyri og liggur hér fyrir sem fylgiskjal.

Í kjölfar þessarar vinnu var ákveðið að útvíkka verkefnið og vinna formlega samgöngu- og innviðastefnu SSNE. Verkefnið var kynnt á ársþingi SSNE 2022 á Húsavík. Starfshópur var skipaður fulltrúum allra sveitarfélaga á starfssvæði SSNE, auk þess sem Svanfríður Inga Jónasdóttir var ráðin til að stýra umræðum í starfshópnum, í samstarfi við RHA.

Fyrsti fundur í hópnum var haldinn 17. maí 2022 en þá lá fyrir að töluverðar mannbreytingar yrðu í kjölfar sveitarstjórnarkosninga og sameiningar sveitarfélaga. Eftir kosningar var því umboð allra í starfshópnum endurnýjað og var eftirfarandi hópur skipaður til verksins:

Andri Teitsson, Akureyrarbæ  
Bergur Elías Ágústsson, Norðurþingi  
Helga Íris Ingólfssdóttir, Dalvíkurbyggð  
Jóna Björg Hlöðversdóttir, Þingeyjarsveit  
Jónas Þór Jónasson, Hörgársveit  
Linda Margrét Sigurðardóttir, Eyjafjarðarsveit  
Sigríður Ingvarsdóttir, Fjallabyggð  
Sigurður Þór Guðmundsson, Langanesbyggð  
Þórunn Sif Harðardóttir, Svalbarðsstrandarhreppi  
Þróstur Friðfinnsson, Grýtubakkahreppi

### **Í erindisbréfi til starfshópsins kemur meðal annars fram:**

„Tilgangur verkefnisins er að marka samgöngu- og innviðastefnu fyrir Norðurland eystra, gera grein fyrir helstu áætlunum og forgangsraða verkefnum. Það er sýn SSNE að innviða- og samgönguáætlun Norðurlands eystra muni nýtast til þess að tryggja enn frekar að stjórnvöld ráðist í nauðsynlegar framkvæmdir í uppbyggingu innviða í landshlutanum með hag almennings og atvinnu- og efnahagslíf landshlutans í huga. Markmiðið er að vinna tillögu að innviðaáætlun fyrir Norðurland eystra til næstu 12 ára, frá 2022 til 2034. Tillagan þarf að ná yfir vegamál, hafnamál, flugvelli, flutningskerfi raforku og fjarskiptamál á Norðurlandi eystra og helstu tengingar landshlutans við aðra landshluta.“

Hópurinn fundaði sjö sinnum, mest í fjarfundi, en þó gafst tækifæri til eins staðfundar. Milli funda vann Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) að upplýsingaöflun og stöðugreiningu. Stöðugreining RHA var unnin til að undirbyggja stefnuna og við hana var beitt gagnasöfnun og viðtölum við sérfræðinga auk þess sem gerð var könnun meðal íbúa landshlutans. Stöðugreiningin er fylgiskjal með þessari stefnu. Starfsmenn SSNE unnu í framhaldi stefnuna sjálfa, í samráði við starfshópinn, og þar eru dregnar fram áherslur Norðurlands eystra í samgöngum og innviðum. Í vinnu hópsins var þó langmest áhersla á samgönguhlutann.

Stefnan var lögð fram til kynningar hjá stjórn SSNE 3. maí og í framhaldinu send til kynningar á allar sveitarstjórnir aðildarsveitarfélaga SSNE. Áframhaldandi vinna við stefnuna var í framhaldinu hjá stjórn og starfsfólki SSNE.

Samþykkt á haustþingi SSNE 6. október 2023.

# Viðauki I

Aukapting SSNE, haldið í Laugarborg í Eyjafjarðarsveit 23. september 2022, fagnar aukinni áherslu ríkisstjórnarinnar á þjóðhagslega arðsamar flýtiframkvæmdir í samgöngum, en fordæmir harðlega þá hugmynd að taka upp gjaldtöku í öllum jarðgöngum landsins, óháð staðsetningu og ástandi, til að standa undir kostnaði við framkvæmdirnar. Ef frumvarp innanríkisráðherra, sem lagt var fram í Samráðsgátt stjórnvalda síðastliðið sumar, yrði lagt fram og samþykkt á Alþingi óbreytt væri tekið fyrsta skrefið í þeirri vegferð að færa okkur nær slíkri gjaldtöku. SSNE hvetur stjórnvöld til að skoða aðrar og sanngjarnari leiðir til fjármögnunar á samgöngumannvirkjum.

Með innheimtu veggjalda á þá sem fara um jarðgöng er verið að leggja gjald á notendur einnar tegundar samgöngumannvirkja, þ.e. jarðgöng, og láta notendur þeirra greiða fyrir samgöngubætur annars staðar á landinu. Nái þessar fyrirætlanir fram að ganga leggst gjaldtakan afar þungt á nokkur byggðalög þar sem íbúar eiga verulega erfitt með að komast hjá því að nota þessi samgöngumannvirki. Þannig er þeim íbúum ætlað að greiða hærri hlutfallslegan kostnað fyrir eina tegund samgöngumannvirkja á meðan ekki er lagt gjald t.d. á brýr, mislæg gatnamót, tvöföldun vega, flugvelli, hafnir eða önnur kostnaðarsöm samgöngumannvirki.

Hvalfjarðargöng, sem eru langmest eknu jarðgöng landsins, hafa þegar verið greidd upp af vegfarendum með gjaldtöku og afhent ríkinu án endurgjalds. Nú er verið að greiða upp Vaðlaheiðargöng með gjaldtöku. Önnur jarðgöng sem eru í notkun eru á svæðum sem búið hafa við landfræðilega einangrun.

Það er hagur allra landsmanna að samgöngur séu öruggar og góðar. Samgöngur skipta miklu máli er kemur að uppbyggingu atvinnulífs, aðgengi að þjónustu, jákvæðri byggðapróun og lífsgæðum íbúa. Því hvetur SSNE stjórnvöld til að viðhafa faglegri vinnubrögð, betri undirbúning og meiri samvinnu við breiðari hóp hagsmunaaðila áður en farið er af stað með lagasetningu sem getur leitt til skaðlegra áhrifa fyrir ýmsar byggðir landsins.

Aukapting SSNE, haldið í Laugarborg í Eyjafjarðarsveit 23. september 2022, skorar á innviðaráðherra að tryggja vetrarþjónustu á þeirri verðmætu fjárfestingu sem Dettifossvegur er. Fyrirsjáanleiki í þjónustu skiptir sérstaklega miklu í því samhengi til að tryggja aðgengi fyrir flutningsaðila, sem í auknum mæli nýta veginn til að koma dýrmætum útflutningsvörum til hafnar á Austfjörðum, sem og til að tryggja mikilvægt öryggi fyrir ferðamenn sem ferðast í síauknum mæli um svæðið allt árið um kring.

# Viðauki II

## Ályktun um samgöngumál

Árþing SSNE, haldið á Siglufirði 14.–15. apríl 2023, fagnar þeirri áherslu sem fram kemur í drögum að hvítbók um samgöngumál þar sem talað er um 13 lykilviðfangsefni stefnumótunar í samgöngumálum á Íslandi næstu ár. Þar er meðal annars lögð áhersla á fækkun slysa, aukið viðhald, fækkun malarvega og bættu vetrarþjónustu þannig að segja má að drögin séu að mestu í ágætu samræmi við áherslur landshlutans.

Árþing SSNE fagnar sérstaklega þeirri áherslu sem kemur fram í hvítbókinni á að tryggja að flutningar milli landshluta, frá framleiðslustað og að útflutningsstað, gangi snurðulaust fyrir sig allt árið og að unnið verði að eflingu vetrarþjónustu. Eins og fram kemur í hvítbókinni er vetrarþjónusta ekki aðeins mikilvæg fyrir vöruflutninga heldur skiptir hún alla vegfarendur máli og er lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða og sókn íbúa landshlutans í ýmsa opinbera þjónustu. Í þessu samhengi áréttar árþing SSNE ályktun aukabings SSNE frá því í september 2022 um vetrarþjónustu:

Aukabing SSNE, haldið í Laugarborg í Eyjafjarðarsveit 23. september 2022, skorar á innviðaráðherra að tryggja vetrarþjónustu á þeirri verðmætu fjárfestingu sem Dettifossvegur er. Fyrirsjáanleiki í þjónustu skiptir sérstaklega miklu í því samhengi til að tryggja bæði aðgengi fyrir flutningsaðila, sem í auknum mæli nýta veginn til að koma dýrmætum útflutningsvörum til hafnar á Austfjörðum, sem og til að tryggja mikilvægt öryggi fyrir ferðamenn sem ferðast í síauknum mæli um svæðið allt árið um kring.

Árþing SSNE leggur einnig áherslu á að nægt fjármagn fylgi til að hægt verði að ná raunverulegum árangri í þessum lykilviðfangsefnum. Þá er mikilvægt að

hafa í huga að þjónustu á vegum verði ekki einungis forgangsraðað eftir umferðarpunga, heldur einnig eftir mikilvægum samfélagsþörfum, eins og t.a.m. aðgengi íbúa að þjónustu, skólaakstri og þörfum atvinnulífsins.

Í umhverfisskýrslu Samgönguáætlunar 2024–2038 kemur fram að samgönguáætlunin muni byggjast á fimm meginmarkmiðum: Greiðum samgöngum, umhverfislega sjálfbærum samgöngum, jákvæðri byggðapróun, öruggum samgöngum og hagkvæmum samgöngum. Allt eru þetta markmið sem árþing SSNE getur tekið undir. Þó eru nokkur atriði sem vert er að ávarpa.

## Greiðar samgöngur

Árþing SSNE telur mikilvægt að undir þessu markmiði sé horft til greiðra samgangna um allt land, en ekki eingöngu á höfuðborgarsvæðinu. Þannig er nauðsynlegt að gera heildstæða framkvæmdaáætlun um endurnýjun Hringveggar. Þar er meðal annars mikilvægt að breikka og laga fjölförnustu vegi, en hringvegurinn annar ekki lengur þeim þörfum sem honum er ætlað að sinna með tilliti til greiðfærni og öryggis. Vegurinn er víða of mjór fyrir stór farartæki og burðargeta ónóg. Þá er ítrekað mikilvægi þess að ekki verði eingöngu horft til umferðarmagns hvað varðar forgangsroðun þjónustu, heldur einnig til mikilvægra samfélagsþarfa.

Árþing SSNE fagnar því að styrkja eigi og skilgreina gáttir inn til landsins og efla Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli en hvetur til þess að samhliða verði verð á flugvélaeldsneyti jafnað milli flugvalla. Þá verði uppbygging RNP AR og A-RNP aðflugsferla við Akureyrarflugvöll sett inn í áætlunina.

## Hagkvæmar samgöngur

Árþing SSNE telur sérstaklega mikilvægt að framkvæmdir við jarðgöng í landshlutanum hefjist sem allra fyrst. Tröllaskagi er eitt þeirra svæða á landinu þar sem

jarðgöng eru nauðsynleg ef tryggja á greiðar, hagkvæmar og öruggar samgöngur. SSNE leggur áherslu á þrenn jarðgöng í gegnum Tröllaskaga: Siglufjarðarskarðsgöng, Ólafsfjörður–Dalvík og Öxnadalsheiðargöng.

Árþings SSNE áréttar jafnframt ályktun aukapings SSNE frá því í september varðandi gjalddöku af samgöngumannvirkjum:

Aukaping SSNE, haldið í Laugarborg í Eyjafjarðarsveit 23. september 2022, fagnar aukinni áherslu ríkisstjórnarinnar á þjóðhagslega arðsamar flýtiframkvæmdir í samgöngum, en fordæmir harðlega þá hugmynd að taka upp gjalddöku í öllum jarðgöngum landsins, óháð staðsetningu og ástandi, til að standa undir kostnaði við framkvæmdirnar. Ef frumvarp innanríkisráðherra, sem lagt var fram í Samráðsgátt stjórnvalda síðastliðið sumar, yrði lagt fram og samþykkt á Alþingi óbreytt væri þar tekið fyrsta skrefið í þeirri vegferð að færa okkur nær slíkri gjalddöku. SSNE hvetur stjórnvöld til að skoða aðrar og sanngjarnari leiðir til fjármögnunar á samgöngumannvirkjum.

Með innheimtu veggjalda á þá sem fara um jarðgöng er verið að leggja gjald á notendur einnar tegundar samgöngumannvirkja, þ.e. jarðgöng, og láta notendur þeirra greiða fyrir samgöngubætur annars staðar á landinu. Ná þessar fyrirætlanir fram að ganga leggst gjalddakan afar þungt á nokkur byggðalög þar sem íbúar eiga verulega erfitt með að komast hjá því að nota þessi samgöngumannvirki. Þannig er þeim íbúum ætlað að greiða hærri hlutfallslegan kostnað fyrir eina tegund samgöngumannvirkja á meðan að ekki er lagt gjald t.d. á brýr, mislæg gatnamót, tvöföldun vegna, flugvelli, hafnir eða önnur kostnaðarsöm samgöngumannvirki.

Hvalfjarðargöng, sem eru langmest eknu jarðgöng landsins, hafa þegar verið greidd upp af vegfarendum með gjalddöku og afhent ríkinu án endurgjalds. Nú er verið að greiða upp Vaðlaheiðargöng með gjalddöku.

Önnur jarðgöng sem eru í notkun eru á svæðum sem búið hafa við landfræðilega einangrun.

Það er hagur allra landsmanna að samgöngur séu öruggar og góðar. Samgöngur skipta miklu máli er kemur að uppbyggingu atvinnulífs, aðgengi að þjónustu, jákvæðri byggðapróun og lífsgæðum íbúa. Því hvetur SSNE stjórnvöld til að viðhafa faglegri vinnubrögð, betri undirbúning og meiri samvinnu við breiðari hóp hagsmunaaðila áður en farið er af stað með lagasetningu sem getur leitt til skaðlegra áhrifa fyrir ýmsar byggðir landsins.

### **Öruggar samgöngur**

Árþing SSNE fagnar þessu mikilvæga markmiði sem fram kemur í hvítbók um samgöngur. Mikilvægt er að stuðla að auknu öryggi samhliða auknum umferðarþunga með fækkun einbreiðra brúa, hættulegra staða og malarvega. Þá er víða nauðsynlegt að bregðast við vegna aukinna öfuga í veðri og loftslagsbreytinga. Í því samhengi er uppbygging jarðganga á Tröllaskaga sérstaklega mikilvæg.

Alls eru um 90 einbreiðar brýr í landshlutanum sem mikilvægt er að breikka og endurnýja. Fjórar þeirra eru á áætlun samkvæmt drögum að umhverfismati samgönguáætlunar í Samráðsgátt stjórnvalda. Þetta þýðir að hátt í 90 brýr eru í landshlutanum sem ekki eru á samgönguáætlun en mikilvægt er að verði lagfærðar sem fyrst. Árþing SSNE leggur því þunga áherslu á að aukið fjármagn verði sett í að útrýma einbreiðum brúm. Við forgangsröðun framkvæmda er mikilvægt að ekki sé eingöngu horft til umferðarþunga heldur einnig samfélagslegra þarfa.

Mörg dæmi eru um brýnar umferðaröryggisúrbætur í landshlutanum sem gætu haft mikil áhrif til fækkunar slysa í vegasamgöngum. Þar af eru nokkrir staðir í vegakerfinu á Norðurlandi eystra sem teljast sérstaklega hættulegir. Þar má meðal annars nefna vegamót

Hringveggar og Norðausturvegar 85 við Kross, Hringveggar við Eyjafjarðarbraut eystri, Norðausturveg 85, aðkomu norðan Akureyrar frá Lónsá að vegamótum Hringveggar og Ólafsfjarðarveggar, sem og þau vegamót, snjóflóðasvæði á Hringvegi í Ljósavatnsskarði og skort á útskotum fyrir ferðamenn.

Árþing SSNE vekur athygli á að ekkert er fjallað um fjarskiptaöryggi í tengslum við öryggi í samgöngum í hvítbókinni, en SSNE leggur áherslu á að tryggt verði farsímasamband á vegum, og annars staðar þar sem fólk hefur fasta búsetu, til að tryggja öryggi vegfarenda. Þá vekur árþing SSNE athygli á að vegna samkeppnissjónarmiða er lokað á reiki milli farsímasenda þar sem virk samkeppni telst vera til staðar. Öryggi íbúa er mikilvægara samkeppnissjónarmiðum og telur SSNE mikilvægt að einstaklingar fái aðgang að tiltækum farsímasendum vegna öryggissjónarmiða, ekki síst þar sem landslag er krefjandi og getur valdið „skuggavarpi“ í fjarskiptum. Í Tetra-neyðarkerfinu eru allstór svæði á Norðurlandi eystra þar sem ekki næst samband vegna þess að landslag skyggir á talstöðvarsenda. Árþing SSNE hvetur því til þess að við mögulega fjölgun Tetra-senda á Íslandi verði horft sérstaklega til þessara svæða.

### **Umhverfislega sjálfbærar samgöngur**

Árþing SSNE fagnar þeim áherslum sem birtast í hvítbókinni hvað varðar umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Mikilvægt er að ríkið komi að því að efla net hleðslustöðva um allt land, ekki síst í tengslum við þungaflutninga, ferjur, hafnir og í flugi, líkt og kemur fram í áherslu b. Einnig er sérstaklega mikilvægt að tryggja að íbúar landsins, sem og ferðamenn, hafi greiðan aðgang að hleðslustöðvum um landið. Þá er mikilvægt að ríkisvaldið styðji sveitarfélögin í uppbyggingu hleðsluinnviða í höfnum landsins.

Jafnframt hvetur árþing SSNE ríkisvaldið til að gera kröfur um að í ferjusiglingum á vegum hins opinbera verði notaðar ferjur sem sigla á öðru en jarðefnaeldsneyti. Komið er að útboðum bæði Hríseyjarferjunnar og Grímseyjarferjunnar og því tækifæri til að gera breytingar. Þá er mikilvægt að tryggja að almenningssamgöngur séu í takti við ferjukomur og séu aðgengilegar fyrir þá sem vilja nýta sér þær við komuna í land.

Árþing SSNE áréttar að á Norðurlandi eystra hefur ýmis opinber þjónusta, t.a.m. sjúkrahúsþjónusta, verið byggð upp á Akureyri og því er mikilvægt að horfa til þess að stytta leiðir innan landshlutans, sem og til annarra landshluta. Áframhaldandi uppbygging Akureyrar sem svæðisborgar styður svo enn frekar við mikilvægi þess að stytta vegalengdir, og á það ekki síður við styttingu vegalengda til hinnar borgarinnar.

Mikilvægi styttingar vegalengda innan landshlutans er því ótvírætt. Að auki er ljóst að stytting á Hringveginum milli landshluta, bæði í vestur- og austurátt, hefði í för með sér umtalsverðan ávinning fyrir samfélag, umhverfi og efnahagslíf. Fyrir orkuskipti í samgöngum er stytting ekki síst mikilvæg þar sem styttri leið þýðir færri hleðslustopp. Slíkar styttingar myndu jafnframt styðja við markmið stjórnvalda í loftslagsmálum með samdrætti á útblæstri gróðurhúsalofttegunda.

### **Jákvæð byggðapróun**

Árþing SSNE fagnar þeirri áherslu sem birtist í hvítbók um samgöngur um að íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma akandi, með almenningsvagni, ferju og/eða flugi. Árþing fagnar því að efla eigi almenningsamgöngur í þessu samhengi en minnir á að innanlandsflugið er mikilvægur hlekkur almenningsgangna fyrir íbúa utan höfuðborgarsvæðisins. Árþing SSNE hvetur því til þess að í tengslum við þessa áherslu verði samhliða unnið að því að gera ferðakosti eins og flug að raunhæfum valkosti fyrir almenning, bæði hvað varðar tíðni fluga og verð. Þó að jákvæðar breytingar hafi átt sér stað með tilkomu loftbrúarinnar þyrfti að ganga lengra og auka niðurgreiðsluna í a.m.k. 50% og fjölga leggjum.

Árþing SSNE leggur þunga áherslu á að haldið verði áfram með uppbyggingu Akureyrarflugvallar og henni flýtt sem kostur er. Þá verði einnig áfram stutt við innanlandsflug um Aðaldalsflugvöll, Þórshafnarflugvöll og Grímseyjarflugvöll en flugvellir eru lykilatriði þegar kemur að því að halda ferðatíma til höfuðborgarsvæðisins undir 3,5 tíma.

Á Norðurlandi eystra eru alls um 1.350 km af malarvegum. Þar af eru um 55% stofn-, tengi- og héraðsvegir. Malarvegir eru með mismikilli umferð og sinna misjöfnum þörfum, sem mikilvægt er að hafa í huga við ákvörðun um endurnýjun. Hér leggur árþing SSNE til að í forgangsröðun verði sérstaklega horft til mælikvarða sem nefna má íbúakílómetra (umferðarpungi x fjöldi með lögheimili x vegalengd á malarvegi til þjónustu), þ.e. að til viðbótar við umferðarpunga þá verði horft til þess hvernig næst að fækka sem mest íbúakílómetrum á malarvegum.

Aðeins einn malarvegur á Norðurlandi eystra er á langtímasamgönguáætlun, en það er Bárðardalsvegur vestri. Þegar litið er til umferðarpunga eru mest eknu malarvegirnir t.d. í Svarfaðardal, Eyjafjarðarsveit og víða í Þingeyjarsýslum.

SSNE skorar á stjórnvöld að setja aukið fjármagn í að leggja bundið slitlag á þessa umferðarþyngstu vegi svæðisins en telur jafnframt rétt að skoðað verði hvort víkja megi frá stöðlum Vegagerðarinnar á fáfarnari vegum með því að lækka hámarkshraða. Slíkar framkvæmdir myndu auðvelda viðhald, mokstur og hálkuvarnir.

