

Heiti verkefnisins	Samgöngustefna SSNE
Númer verkefnis	2021-6
Markmið	<p>Markmið verkefnisins er að greina framtíðar vegaframkvæmdir eða samgöngukosti sem varða starfssvæði SSNE þannig að unnt sé að forgangsraða þessum kostum kerfisbundið með hag almennings, atvinnu- og efnahagslíf landshlutans í huga. Mikilvægt er fyrir landshlutann að koma sameinaður út á við með eigin forgangsröðun á samgöngukostum. Margir samgöngukostir eru þegar komnir á langtímasamgönguáætlun, aðrir hafa verið í umræðunni í lengri eða skemmri tíma án þess að hafa komist á áætlunarstig og loks er líklegt að fram geti komið kostir sem hafa lítt eða ekkert verið reifaðir. Margir þættir valda því að eigin forgangsröðun samtakanna á samgöngukostum er einkar mikilvæg um þessar mundir og má hér nefna nokkra þeirra.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hringvegurinn þarf að nýtast landshlutanum og höfuðstað hans sem best. Öryggi er víða ábótavant, fjallvegir s.s. Öxnadalshéiði oft ófærir og leiðin til höfuðborgarsvæðisins tekur á sig nokkra króka sem unnt er að stytta.</li> <li>• Blikur eru á lofti um framtíð innanlandsflugsins vegna þess að Reykjavíkurborg áformar að loka flugvellið. Landsamgöngur gætu því orðið ráðandi tenging við höfuðborgina áður en langt um líður og þá þarf hringvegurinn að vera í stakk búinn til að mæta auknum kröfum um greiðfærni og öryggi.</li> <li>• Sóknaráætlun leggur áhersla á eflingu Akureyrar og þung umræða er um að hún njóti viðurkenningar sem borg. Góðar tengingar við nágrannabyggðalög er forsenda fyrir þróun borgarsvæðis, m.a. vegna atvinnu- og þjónustusóknar og jafnframt er góð tenging við hitt borgarsvæðið á suðvesturhorni landsins nauðsynleg.</li> <li>• Orkuskipti í samgöngum og almenn áhersla á bættu orkunýtingu gera aðrar kröfur til vega, s.s. um styttingu vegalengda og að færa vegi niður á láglandi. Þá þarf færri hleðslustöðvar og minni kostnað vegna þeirra, hægt verður að komast af með bíla með minni og umhverfisvænni rafhlöðum.</li> <li>• Innleiðing á sjálfkeyrslu á hluta vegakerfisins. Sífelld fleiri bílar eru þegar útbúnir með vissa sjálfkeyrslumöguleika (t.d. Tesla) og öryggiskerfi bíla gera tilteknar kröfur til vega vegna þessa. Líkur eru á að auknum kröfum framleiðenda og notenda til að innviðir styðji við þessa tækni og svæði sem geta nýtt þessa tækni munu því skapa sér forskot.</li> </ul>
Stutt verkefnalýsing (mikilvægt er að verk- og kostnaðaráætlanir séu gerðar fyrir öll verkefni)	<p>Stuðst verður við aðferð til forgangsröðunar sem RHA þróaði fyrir tilstyrk Rannsóknasjóðs Vegagerðarinnar. Aðferðin gerir kleift að raða samgöngukostum innbyrðis eftir því hversu vel þeir uppfylla markmið um a) arðsemi, b) umferðaröryggi, c) tengingu atvinnu- og búsvæða og d) byggðapróun. Gert er ráð fyrir að greina bæði samgöngukosti innan starfssvæðis SSNE og kosti sem tengja landshlutann við aðra landshluta. Verkefnið samanstendur af eftirfarandi verkþáttum:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Hugmyndavinna og framsetning samgöngukosta.</i> Í þessum verkþætti verður reynt að koma auga á sem flesta mögulega samgöngukosti innan landshlutans og sem tengja hann út á við. Þessir samgöngukostir kunna ýmist þegar að vera á langtíma</li> </ol>

	<p>Samgönguáætlun, aðrir hafa e.t.v. verið í opinberri umræðu og loks geta fundist kostir sem ekki hafa verið settir fram áður. Hver samgöngukostur verður sýndur á uppdrætti en verður einungis reifaður stuttlega á þessi stigi; helst kostir og gallar verða tilteknir.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Samráð og vinsun framkvæmdakosta.</i> Í þessum verkþætti verður er verkefnið þrengt. Samráð verður haft við fulltrúa SSNE um val á hluta samgöngukostanna sem reifaðir voru verkþætti 1. til nánari greiningar og forgangsröðunar.</li> <li>3. <i>Gagnaöflun og úrvinnsla.</i> Safnað verður ítarlegri gagna um framkvæmdakostina sem valdir voru í verkþætti 2 til að geta metið nánar áhrif þeirra á samskipti, arðsemi, slysa- og óhappatiðni og þróun byggðar. Þetta eru atriði á borð við vegstyttingar, breytingar á umferðarmagni verða reiknaðar, svo og breytingar á umferðaröryggi. Enn fremur verður arðsemi reiknuð út nánar og fjallað um mögulegar breytingar á atvinnu- og þjónustusókn, hagræðingartækifæri í opinberum rekstri, stjórnsýslu og þjónustu og kannað samræmi við aðra áætlanagerð.</li> <li>4. <i>Forgangsröðun.</i> Samgöngukostum raðað innbyrðis eftir fjórum ásum sem eru a) arðsemi, b) umferðaröryggi, c) tengingu atvinnu- og búsvæða og d) byggðapróun.</li> <li>5. <i>Skýrsla og samandregnar niðurstöður.</i> Í skýrslu verða birtar niðurstöður úr ítarlegri greiningu á áhrifum samgöngukosta samkvæmt þeim fjórum megin markmiðum samgöngubóta sem aðferð okkar byggir á og kostunum sem valdir voru í verkþætti 2 forgangsraðað eftir arðsemi, breytingum á umferðaröryggi, breytingum á tengingu atvinnu- og búsvæða og byggðapróun. Birtar verða grunnupplýsingar um hvern samgöngukost sem valinn var í verkþætti 2, s.s. kort með staðsetningu, hvaða vanda samgöngukosturinn mun leysa, vegstytting, aðrir mögulegir valkostir, áætluð arðsemi, breyting á slysa- og óhappatiðni og breyting á samskiptum. Loks verður fjallað stuttlega um alla þá kosti sem komið varð auga á í verkþætti 1.</li> </ol> <p>Þessi aðferðafræði hefur verið notuð í tengslum við mat og samanburð RHA á áhrifum nokkurra vegaframkvæmda og við viðforgangsröðun allra jarðgangakosta á Austurlandi fyrir SSA árið 2005. Þá á flokkun framkvæmda í samgönguáætlun eftir megin markmiði sínu rætur að rekja til þessarar aðferðafræði sem RHA vann að á sínum tíma.</p>
<p><b>Málaflokkur (tilgreinið málaflokk og undir hvaða ráðuneyti hann heyrir.)</b></p>	<p>Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti</p>
<p><b>Framkvæmdaaðili</b></p>	<p>Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri</p>
<p><b>Samstarfsaðilar</b></p>	<p>Samstarf verður milli RHA og Jóns Þorvaldar Heiðarssonar lektors við HA sem mun vinna hluta verkefnisins. Haft verður samráð við SSNE s.s. vegna vinsunar á framkvæmdakostum til nánari skoðunar (verkþáttur 2) og Vegagerðina vegna tæknilegra upplýsinga um samgöngukostina, kostnaðarþætti, umhverfisþætti, fyrri rannsóknir ef til eru og fleira.</p>

<b>Tengsl við sóknaráætlun</b>	Góðar samgöngur eru forsenda jákvæðrar samfélags- og atvinnuþróunar og eru í raun lífæð samfélagsins. Þær eru skapa m.a. aðgengi að þjónustu og störfum, skapa farveg til að fá aðföng í framleiðslu og koma afurðum á markað og eru nauðsynlegar til að geta veitt ferðaþjónustu. Verkefnið er þannig í samræmi við þá framtíðarsýn Sóknaráætlunar Norðurlands eystra að byggja upp <i>sterka innviði, góðar samgöngur og nýskapandi atvinnulíf í sjálfbærum landshluta</i> . Þá tengist verkefnið áhersluatriði Sóknaráætlunar um að <i>Akureyri verði skilgreind opinberlega sem borgarsvæði</i> , en aðgengi að slíkri borg og myndun borgarsvæðis er lykilatriði. Verkefnið tengist áhersluatriðinu um að <i>auka hlutdeild bundins slitlags í landshlutanum um 20%</i> .
<b>Tengsl við heims-markmið Sameinuðu þjóðanna</b>	Verkefnið styður við markmið nr. 9 <i>Byggja upp viðnámsþolna innviði fyrir alla, stuðla að sjálfbærri iðnvæðingu og hlúa að nýsköpun</i> . Einnig er verkefnið í samræmi við markmið nr. 10 <i>Draga úr ójöfnuði innan og á milli landa</i> . Þá er verkefnið í samræmi við markmið nr. 11 <i>Gera borgir og íbúðasvæði öllum mönnum auðnotuð, örugg, viðnámsþolin og sjálfbær</i> og nokkur undirmarkmið þess, s.s. 11.2. og 11.a. sem varðar m.a. <i>jákvæð efnahagsleg, félags- og umhverfisleg tengsl milli þéttbýlis, þéttbýlla svæða í borgarjaðri og dreifbýlissvæða</i> . Þetta aftur tengist áhersluatriði sóknaráætlunar um að Akureyri verði skilgreind opinberlega sem borgarsvæði. Þá má nefna heimsmarkmið nr. 7 <i>Sjálfbær orka</i> en stytting vegalengda og aðlögun vegakerfisins að orkuskiptum í samgöngum er í anda heimsmarkmiðs 7 og nokkurra undirmarkmiða þess. Síðast en ekki síst styður verkefni sem auðveldar orkuskiptum í samgöngum að hinu mikilvæga heimsmarkmiði nr. 13 <i>Aðgerðir í loftslagsmálum</i> . Úrbætur í vegasamgöngum styður við markmið 3.6.
<b>Árangursmælikvarðar</b>	Árangur verkefnisins verður einkum mældur á því að til verði góð gögn sem leggja grunn að ákvarðanatöku um forgangsröðun framkvæmda í vegakerfinu. Forgangsröðun sem heimamenn standa einhuga að baki og er vel rökstudd er líklegri en ella til að árangur náist í að koma þeim samgöngukostum fyrir í framkvæmd sem eru mest til hagsbóta fyrir íbúa og atvinnulíf á Norðurlandi eystra.
<b>Lokafurð (hver verður lokaafurð verkefnisins, hver verður ávinningur samfélagsins?)</b>	Greinargerð þar sem samgöngukostum í vegakerfinu verður forgangsraðað eftir fjórum víddum; arðsemi, umferðaröryggi, tenging atvinnu- og búsvæða og byggðapróun.
<b>Upphaf og lok verkefnis</b>	Mars 2021 – mars 2022
<b>Heildarkostnaður (þr. ár á verkefnatíma)</b>	Áætlaður kostnaður við verkefnið er tæpir fjórir mannmánuðir sérfræðivinnu eða um 7,5 milljónir kr. Sjá nánar í kostnaðaráætlun:

	<i>Sérfræðivinna við verkþætti:</i>	Tímar	Verð
	Undirbúningur	32	384.000 ISK
	1. Hugmyndavinna og framsetning samgöngukost	200	2.400.000 ISK
	2. Samráð og vinsun framkvæmdakosta	40	480.000 ISK
	3. Gagnaöflun og úrvinnsla	120	1.440.000 ISK
	4. Forgangsröðun	80	960.000 ISK
	5. Skýrsla og samandregnar niðurstöður	120	1.440.000 ISK
	Umsýsla	24	288.000 ISK
	<b>Samtals sérfræðivinna</b>	<b>616</b>	<b>7.392.000 ISK</b>
	<i>Aðkeypt vinna og þjónusta:</i>		
	Gagnakaup		50.000 ISK
	Ferðakostnaður		35.000 ISK
	<b>Samtals aðkeypt</b>		<b>85.000 ISK</b>
	<b>Samtals kostnaður</b>		<b>7.477.000 ISK</b>
<b>Framlag úr sóknaráætlun (árið 2021 og á hverju ári eftir það, ef við á)</b>	Kr. 7.500.000, -		
<b>Mótframlag (ef við á)</b>	Afsláttur af tímavirði sérfræðinga (23%), tæki og aðstaða.		
<b>Tengsl við aðrar opinberar áætlanir (ef við á)</b>	Verkefnið tengist mjög opinberri áætlanagerð þar sem samgöngur og tengsl svæða koma við sögu, s.s. samgönguáætlun, byggðaáætlun og svæðis- og aðalskipulagsgerð sveitarfélaga.		