

2023

Samgönguáætlun SSNE 2023–2033

DRÖG



SSNE

Samtök sveitarfélaga & atvinnuþróunar
á Norðurlandi eystra

ATHUGIÐ

Vinsamlegast athugið að hér ertu að fara að lesa drög/tillögu og því tækifæri til að hafa áhrif á innihaldið á Haustþingi SSNE 6. október næstkomandi.

Vinsamlegast hafið í huga að útlitið á skjalinu er ekki endanlegt enda á það eftir að fara til grafísks hönnuðar í uppsetningu eftir að endanlegt skjal liggur fyrir eftir Haustþingið.

Vinsamlegast athugið að ekki er búið að ítarlesa skjalið með tilliti til stafsetningar og málfars. Það verður gert eftir að endanlegt skjal liggur fyrir eftir Haustþingið.

Samantekt

Stjórn SSNE samþykkti á fundi sínum 5. febrúar 2021 að gera samgöngustefnu Norðurlands eystra að áhersluverkefni og veita til þess fjármagn. Slík stefna hefur ekki verið unnin fyrir landshlutann áður.

Markmið verkefnisins þá var að greina vegaframkvæmdir eða samgöngukosti sem varða starfssvæði SSNE til framtíðar þannig að unnt væri að forgangsraða þessum kostum kerfisbundið, með hag almennings, atvinnu- og efnahagslíf landshlutans í huga. Sú skýrsla var unnin af Rannsóknarþjónustu Háskólans á Akureyri og liggur hér fyrir sem fylgiskjal.

Í vinnu starfshópsins þróaðist verkefnið og varð að 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 mannabreytingar yrðu í kjölfar sveitarstjórnakosninga og sameiningu sveitarfélaga, en engu að síður var talið mikilvægt að koma vinnunni af stað.

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 Hlökkversdóttir, Þingeyjarsveit
Jónas Þór Jónasson, Hörgársveit
Linda Margrét Sigurðardóttir, Eyjafjarðarsveit
Sigríður Ingvarsdóttir, Fjallabyggð
Sigurður Þór Guðmundsson, Langanesbyggð
Þórunn Sif Harðardóttir, Svalbarðsstrandarhrepp
Þröstur Friðfinnsson, Grýtubakkahrepp

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, 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 7 sinnum, mest í fjárfundi, en þó gafst tækifæri til eins staðfundar. Milli funda vann Rannsóknarmiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) að upplýsingaöflun og stöðugreiningu. Stöðugreining RHA var unnin til að undirbyggja stefnuna og beitti til þess gagnasöfnun, viðtölum við sérfræðinga og gerðu könnun meðal íbúa landshlutans. Stöðugreiningin er fylgiskjal með þessari stefnu. Starfsmenn SSNE unnu í framhaldi stefnuna sjálfa í samráði við starfshópinn, þar sem dregnar eru fram áherslur Norðurlands eystra í samgöngum og innviðum.

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

Samþykkt á haustþingi SSNE xxx

Ávarp formanns SSNE

Ávarpið kemur inn eftir umfjöllun Haustþings SSNE.



„Öruggar og
greiðar
samgöngur
skipta okkur öll
miklu máli”

Helstu áherslur SSNE

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



Öruggar samgöngur



Greiddar samgöngur



Umhverfislega sjálfbærar samgöngur



Jákvæð byggðaþróun

Forgangsmál SSNE

Sveitarfélögin á Norðurlandi eystra leggja til að eftirfarandi verkefni verði sett í forgang næstu 5 árin:



Siglufjarðarskarðsgöng



Brýr yfir Skjálfandafljót



Aukin vetrarþjónusta



**Tenging Þórshafnar við
flutningskerfi raforku**



Bárðardalsvegur vestri

**Hér kemur mynd af
samgöngukerfi NE með
forgangsverkefnum
SSNE merktum inn á**

...

Samgöngur og innviðir á Norðurlandi eystra

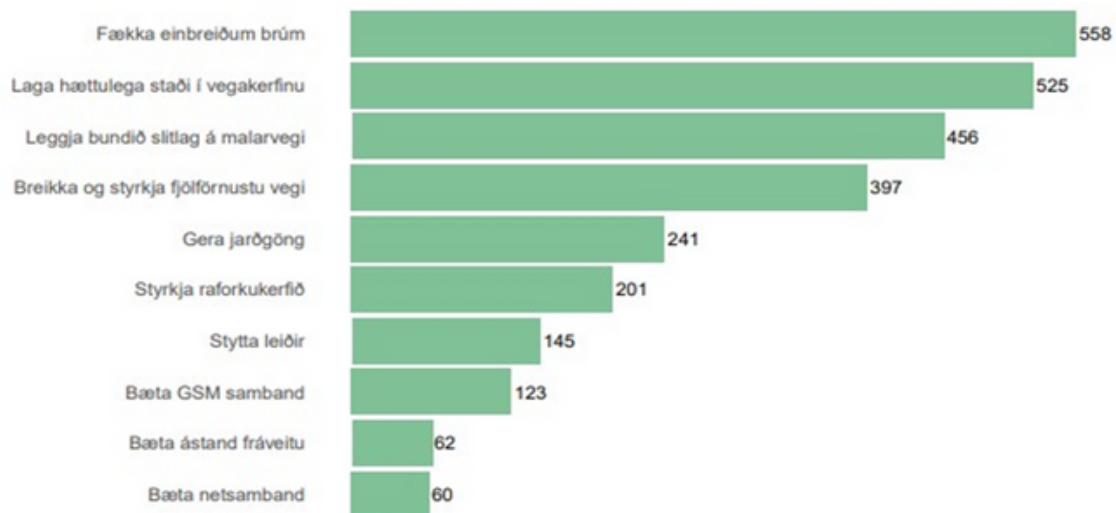
Norðurland eystra er víðfemt og einstakt svæði með nokkuð dreifða og fjölbreytta búsetumöguleika. Hvort sem fólk vill búa í sveit eða borg, eða bæ eða þorpi – það geta allir fundið eitthvað við sitt hæfi á Norðurlandi eystra.

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.

Í slíkri uppbyggingu er sérstaklega mikilvægt að líta til þess að auka öryggi í vegasamgöngum með því að lagfæra hættulega staði í vegakerfinu og með tryggri vetrarþjónustu, ekki síst í ljósi uppbyggingu 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.

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



Tölurnar sýna fjölda svarenda sem völdu hvert atriði

Vegasamgöngur

Mikilvægt er að stuðla að auknu öryggi samhliða auknum umferðarþunga með fækkun einbreiðra brúa, hættulegra staða í vegakerfinu og malarvega. Samhliða 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.

Þessar áherslur eru í samræmi við stærstu áætlanir ríkisvaldsins t.d. markmið hvítbókar um samgöngumál, Byggðaáætlunar fyrir árin 2022–2036, sem og loftslagsmarkmið Íslands. Þá er víða nauðsynlegt að bregðast við vegna aukinna öfga í veðri og loftslagsbreytinga. 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 þarf 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 mikilvægt að metnar verði langtímaparfir ólíkra umferðartegunda og uppbyggingu í samræmi við það, til að mynda með áframhaldandi uppbyggingu hleðsluinnviða fyrir rafmagnsbíla í landshlutanum.

Aukaping SSNE ályktaði 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 aukapingi 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.

Jarðgöng

Tröllaskagi er meðal 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 þar er um mikið öryggismál að ræða og mikilvægt að brugðist verði strax við aðstæðum þar.

Lögð er til eftirfarandi forgangsroðun jarðganga á Norðurlandi eystra:

Siglufjarðarskarðsgöng

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

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 7,500–10,500 m.kr. (tölur án ábyrgðar).

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 13,200–17.600 m.kr. (tölur án ábyrgðar).

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 umferðarpungur 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. Göngin eru á aðalskipulagi Hörgársveitar, en þyrftu aðalskipulagsbreytingu Skagafjarðarmegin.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 6,000–8,000 m.kr. (tölur án ábyrgðar).

Kort með tillögu að göngum

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 landhlutanum 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 að eftirfarandi forgangsröðun:

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 sem er mikilvægt fyrir atvinnu- og þjónustusókn.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi en er í vinnslutillögu aðalskipulags.

Áætlaður kostnaður er 2.200 m.kr.

Brú á Skjálfandafljóti á Hringvegi við Fosshól

Er á samgönguáætlun 2020-2024 og stóð til að 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 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 Holuhraunsgoss 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 Hringvegar milli Norður- og Austurlands.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi en er í vinnslutillögu aðalskipulags.

Áætlaður kostnaður er 3.300 m.kr.

Einbreiðar brýr

Brú yfir Eyjafjarðará við gatnamót Eyjafjarðarbrautar eystri og vestri

Er dæmi um brú þar sem ekki er hægt að horfa til umferðamagns heldur sérstakra aðstæðna og samfélagslegra þarfra. Fara þarf um langa hjáleid til að koma stórum tækjum milli staða þar sem brúin hefur takmarkað burðarþol. Brúin er frá 1933 og burðageta hennar er 400 kg/m². Þessa 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 Norðausturvegi 85 á Tjörnesi

Er á samgönguáætlun 2020–2024. Þetta er mikilvæg umferðaröryggisframkvæmd. en þetta er megin tengingin austur í Öxarfjörð og lengra austurfyrir.

Framkvæmdin er á skipulagi.

Áætlaður kostnaður er 935 m.kr.

Brú á Jökulsá í Öxarfirði

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

Framkvæmdin er ekki á skipulagi.

Áætlaður kostnaður er ekki þekktur.

Myndir af fyrrnefndum brúm og kort

Hættulegir kaflar

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.

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

Þelamörk - Akureyri

Á þessum vegkafla frá Þelamörk og að Akureyri er mikill umferðarpungi. Að auki hefur umtalsverð byggð byggst upp 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 brekka veginn og aðskilja akstursstefnur með vegriði. Hér er um að ræða framkvæmd sem er samfélagslega mikilvæg, enda er slysatíðni há á þessum kafla.

Framkvæmdin er í vinnslutillögu aðal- og deiliskipulags.

Áætlaður kostnaður við heildarframkvæmdina er 4.150 m.kr.

Hringvegur, Eyjafjarðarbraut eystri, hringtorg

Draga þarf úr hættu sem skapast vegna aukinnar umferð inná Eyjafjarðarbraut eystri og þar með auka öryggi við gagnamót að Skógarböðunum með að taka niður umferðarhraða.

Framkvæmdin er ekki á skipulagi.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

Vegamót Hringvegjar og Norðausturvegjar 85

Við Kross, framhjáhlaup og lýsing. Umtalsferð umferð fer um þennan vegkafla, enda tengjast þarna stysta leiðin til Húsavíkur og Hringvegjarinn. Þetta er mikilvægt verkefni fyrir umferðaröryggi.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

Norðausturvegur 85

Vegamót við Tjörn, við Grunnskólann í Lundi, aðkomu norðan og sunnan við Húsavík. Draga þarf úr umferðarhraða og þar með auka öryggi íbúa, ekki síst barna.

Framkvæmdin er á skipulagi.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

Snjóflóðasvæði á Hringvegi í Ljósavatnsskarði

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

Framkvæmdin er á skipulagi.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina 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 víðsvegar um landshlutann.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er ekki þekktur.

Myndir af fyrrnefndum stöðum og kort

Endurnýjun malarvega

Á Norðurlandi eystra er umtalsvert af malarvegum, rúmur helmingur þeirra stofn-, tengi- og héraðsvegir. Malarvegir eru með mismikilli umferð og sinna misjöfnum þörfum sem mikilvægt er að hafa í huga við ákvörðun um endurnýjun.

Nauðsynlegt er að líta ekki eingöngu til umferðapunga heldur einnig samfélagslegar þarfir. Hér mætti líta til mælikvarða sem nefna má íbúakílómetra sem mætti skilgreina í eftirfarandi jöfnu: Umferðarpungi x fjöldi með lögheimili x vegalengd á malarvegi til þjónustu. Eða með öðrum orðum að til viðbótar umferðarpunga, þá verði horft til þess hvernig næst að fækka sem mest 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, gert snjómokstur og hálkuvarnir auðveldari án að leggja í mikinn kostnað á fáfarnari vegum. Þá er mikilvægt að sett verði aukið fjármagn í heimreiðapottinn.

Þá er mikilvægt er að markvisst verði unnið að lagningu bundins slitlags á héraðsvegi, en einnig þarf að leggja slíkt á tengivegi. Þar verði sérstaklega horft til umferðarpungri vegi svæðisins en slíkar framkvæmdir myndu auðvelda viðhald, mokstur og hálkuvarnir.

Sérstaklega mikilvægt er 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 ferðapjónustuna. 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.

Myndir af fyrrnefndum stöðum og kort

Vetrarþjónusta

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

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, auk þess lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða og í að tryggja öryggi vegfarenda, en ferðamenn eru í vaxandi mæli að ferðast um svæðið allt árið um kring.

Þá er mikilvægt að vetrarþjónusta um **Kinnina** verði ekki skert þrátt fyrir takmarkanir á umferð um brúna um Skjálfandafljót. Um brúna fara lífsnauðsynlegir sjúkraflutningar sem styttir leiðina umtalsvert milli Húsavíkur og Akureyrar 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. sjúkrahúspjónusta, 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 svæðisborg** 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.**

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.

Samgöngur í lofti

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 sjúkraþyrla verði staðsett á Akureyri og leggur SSNE áherslu á að það verði gert. Með þeirri staðsetningu yrði hægt að ná yfir 94% af landi og miðum 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 eru 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 við 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 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.

Þá er mikilvægt að Reykjavíkflugvelli verði áfram tryggt rekstraröryggi þar til annar betri kostur verður fyrir hendi. Auk þess sem kostnaður vegna flugvélaeldsneytis verði 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 til að tryggja 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 ef fram heldur sem horfir. Nauðsynlegt er að í landshlutanum sé til staðar viðbragð ef stórum skipum hlekkist á og eins hvað varðar mengunaróhöpp. Gera þyrfti ráð fyrir neyðarhöfn í Flatey og viðhalda dýpi hafnarinnar miðað við það hlutverk.

Raforkukerfi

Á undanförunum árum hafa verið miklar framkvæmdir bæði í tengslum við 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. 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. Nauðsynlegt er að ná hringtengingu frá Kópaskeri að Vopnafirði og klára þar uppbyggingu á flutningskerfinu um norðausturhorn landsins.

Endurnýjun byggðalínunnar frá Hvalfirði til Fljótsdals

Það er forgangsatriði 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. hinum dreifðu byggðum er grundvallaratriði að þessi aðstöðumunur þéttbýlis og dreifbýlis sé jafnaður. Það er nokkuð sérstakt fyrir íbúa 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 máli yfir á internetið. Aðgengi að tryggum og hröðum fjarskiptum hefur því aldrei verið mikilvægara, bæði vegna þessara samfélagslegu breytinga, sem 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:

Aukið fjarskiptaöryggi

Stöðugar úrbætur þurfa að eiga sér stað í fjarskiptum vegna almannaoöryggis. Fastlínusímkerfið er að hverfa en það var hægt að nota í rafmagnsleysi. Þá er 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 annarsstaðar 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.

Aukin útbreiðsla Tetra kerfisins í fjalllendi Mið-Norðurlands

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 útvistarfólks er í landshlutanum einkum í kringum Tröllaskaga, en einnig víðar í landshlutanum. SSNE hvetur því sérstaklega fjölgunar Tetra senda í landshlutanum.

**Kort með merkingum
um fjarskiptatengingar
sem í boði eru á
hverjum stað**

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 almenningssamganga

Mikilvægt er að almenningssamgöngukerfið sé eflt og þá ekki síst haft í huga mikilvægi þess að ólíkar tegundir almenningssamgangna séu í takti. Þannig séu almenningssamgöngur á landi í takti við ferjukomur og flug eins og við á, og aðgengilegar fyrir þá sem vilja nýta sér þær.

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 búíð að skipta út. Aðstæður þær sem hafa verið uppi í almenningssamgöngum Grímseyinga síðasta árið eru fullkomlega óásættanlegar og mikilvægt að gerð verði bragarbót á þar. 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 halda ferðatíma til höfuðborgarinnar undir 3,5 klukkutímum frá nær öllum svæðum landsins. Til að svo megi vera fyrir íbúa á Norðurlandi eystra þarf að gera ferðakosti eins og flug að raunhæfum valkosti fyrir almenning, bæði hvað varðar tíðni fluga og verðs. Þó að jákvæðar breytingar hafi átt sér stað með tilkomu loftbrúarinnar þá 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 höfðu 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

Þá er mikilvægt að farið verði í uppbyggingu hjólaleiða milli þéttbýlisstaða innan landshlutans, en lítið hefur verið rætt um aðkomu ríkisins að uppbyggingu slíkra hjólaleiða utan höfuðborgarsvæðisins. Hjólreiðar eru vaxandi ferðamáti sem er jákvæður bæði út frá umhverfis- og lýðheilsusjónarmiðum, auk þess sem slík uppbygging myndi auka öryggi á vegum.

Viðaukar