

393.mál



Samb. sveitarfélaga á Austurlandi

Umsögn SSA um samgönguáætlanir Alþingis / marz 2012



Um er að ræða;

Þingskjal 533 / mál 392 (2011 – 2014) ....  
og Þingskjal 534 / mál 393 (2011 – 2022).

Umsagnirnar byggja á ályktunum aðalfundar SSA haustið 2011, sem ákvað m.a. skipan sérstakrar samgöngunefndar SSA (SASSA).

Nefndina skipa 8 sveitarstjórnarmenn, einn frá hverju sveitarfélagi á starfssvæði SSA. Unnu þeir umsögnina í samstarfi við skrifstofu SSA í umboði stjórnar SSA.

## Aðstæður í ríkisfjármálum

Ljóst er að aðstæður í ríkisfjármálum hafa haft það í för með sér að framlag til samgöngumála hefur lækkað stórkostlega á nokkrum undanförunum árum.

Framkvæmdafé hefur lækkað úr um 20 mia. fyrir nokkrum árum í u.þ.b. 5 mia. árið 2012.

Framkv. , sem voru orðnar „vel sýnilegar“ í fyrri samgönguáætlunum, sjást nú í hilligum í langtímaáætlunum.

Almennt séð telja forsvarsmenn SSA að segja megi að verulega vanti upp á sýnileg tengsl milli samgönguáætlana annars vegar og stefnumótunar um eflingu landshluta sbr. verkefnið „Ísland 20 / 20 (sjá t.d. tilvitnanir í Þingskjalinu sem koma fram aftast í umsögninni).“

## Fyrirv. og núv. áherzlu SSA

Bent er á fyrri og núverandi áherzlu sveitarstjórnarmanna á Austurlandi í gegnum samstarfsvettvang þeirra. Á þetta bæði við um brýnar jarðgangaframkvæmdir, nauðsyn þess að tengja jarðarbyggðir við miðsvæði Austurlands, styttingu flutningsleiða og aðkallandi viðhaldsverkefni, þ.m.t. fækkun einbreiðra brúa og viðhald malarslitlaga.

Ekki verður annað séð en að Austurland (syðri hluti NA-kjld.) komi hlutfallslega illa út varðandi nýframkvæmdir og viðhaldsverkefni, ekki sízt þegar haft er í huga að „Norðaustursvæði“ í heild er næst stærst í svæðaskiptingu Vegagerðarinnar.

## Fjármagn til jarðg.framkv. skerði ekki almennar vegaframkvæmdir

Talsmenn SSA treysta því, að framkvæmdafé til almennra vegaframkvæmda verði ekki skert á kostnað jarðgangaframkvæmda. Framkvæmdafé til jarðganga verður því að mati okkar að ákveða sérstaklega, þannig að ákvarðanir um fjármögnun jarðgangaframkvæmd dragi ekki úr öðrum nýframkvæmdum í vegagerð.

Viljum við í framhaldi af ofangreindu nefna efnislega nokkur atriði úr samþykktum seinasta aðalfundar SSA (haustið 2011) og fella þau að verkefnum, sem koma fram í Þingskjalinu:

## Jarðgangaverkefni á Austurlandi

Þörf var talin á verulegri fjárfestingu í gerð jarðgangna í fjórðungnum. Tekið var fram að slík fjárfesting mætti þó ekki verða á kostnað annarra framkvæmda í vegagerð (sbr. aðra liði hér á eftir). Mikilvægt að fjármagna jarðgangagerð með sértækum hætti á landsvísu, líkt og gert hefur verið hingað til. Áherzla lögð á að Norðfjarðargöng verði í forgangi gangagerðar innan fjórðungsins og næsta jarðgangaframkvæmd á landsvísu. Talið brýnt að óvissu um tímasetningu á upphafi framkvæmdarinnar verði eytt í næstu samgönguáætlun Alþingis.

Ennfremur talið brýnt að hefja rannsóknir til undirbúnings næstu jarðganga í fjórðungnum þ.e. Fjarðarheiðar-, Lónsheiðar- og Vopnafjarðarganga.

## Staða verkefna á 4ra ára áætl.

Norðfjarðargöng eru ekki inni, utan þess að 50 milljónir settar í undirbúning verksins árið 2011.

**Þetta er óásættanlegt að mati talsmanna SSA, sem leggja á það mikla áherzlu að framkvæmdafé fái á 1. tímabili áætlunarinnar þ.a. unnt verði að hefjast handa við gerð Norðfjarðarganga eigi síðar en 2013.**

Hvergi er að finna skilgreint fjármagn til undirbúnings annarra jarðgangaframkvæmda, sem kveðið er á um í niðurlagi samþykktar aðalfundar SSA (undirbúnings- og rannsóknarfjárveitingar til næstu jarðganga í fjórðungnum. Þar var átt við Fjarðarheiðar-, Lónsheiðar- og Vopnafjarðargöng.

## Forgangsröðun frkv. á landsvísu

Samgöngunefnd SSA veltir fyrir sér forgangsröðun framkvæmda á landsvísu og þá sérstaklega í jarðgangaframkvæmdum. Hún varpar því hér með upp að teknar verði saman allar þær jarðgangaframkvæmdir, sem getið er í drögum að samgönguáætlun og lagt mat á hvar þörfin er mest með hliðsjón af áherzlu sem koma fram í kafla 6 í markmiðslýsingum samgönguyfirvalda. Hægt væri t.d. að nota breytur eins og öryggi (sbr. 6.4) og jákvæða byggðapróun (sbr. 6.5).

Einnig mætti líka nota breytur eins og einangrun, hæð fjallvega, umferðarþunga, hversu lengi hefur verið barist fyrir viðk. framkvæmd ofl. Matið verði hlutlægt og byggt á gögnum sem liggja fyrir.

**Með því að setja þetta fram hér er Samgöngunefnd SSA ekki að tala gegn framkvæmdum annars staðar, heldur eingöngu að undirstrika að lagt verði mat á hvar þörfin er mest og hversu lengi er búið að berjast fyrir viðk. samgöngubótum.**

## Nýframkvæmdir í vegagerð

Aðalfundur SSA 2011 ályktaði að nauðsynlegt væri að fjárfesta í vegagerð með sérstakri áherslu á vegi sem tengja myndu jaðarsvæði við miðsvæði og samhliða stytta flutningsleiðir og auðvelda landflutninga.

**Í forgangi var sögð tenging syðsta hluta svæðisins við Fljótsdalshérað með uppbyggingu vegar um Öxi. Fram kom að fyrsti hluti þess verkefnis væri vegagerð um Skriðdal og Berufjarðarbotn, en slíkar framkvæmdir myndu nýtast vel í uppbyggingu annarra vegtenginga.**

Vakin var athygli á að fyrir lægi hönnun þeirrar framkvæmdar í heild sinni af hálfu Vegagerðarinnar.

**Nýframkv.: staða í 4ra ára áætlun**

Tenging Vopnafjarðar (Vopnafjörður – Brunahvammsháls) er (var) inni 2011 (435 m.) og 2012 (235 m.).

Auk þess er liðurinn „Tenging Vopnafjarðar“ (vegabætur norðan við þéttbýlið) inni með 150 m. árið 2012.

**Berufjarðarbotn er ekki inni í 4ra ára áætlun.**

**Nýframkv.: staða í 4ra ára áætlun, Framh.**

Öxi er ekki inni á 4ra ára áætlun, þrátt fyrir að hafa verið komin í framkvæmdaröð strax árið 2007.

**Áherzlur SSA:**

**Mikilvægt er að færa þessa framkvæmd mun frammar í tíma og mun meira fjármagn verði sett í Axarveg, en gert er ráð fyrir í áætlun.**

Þá verði gert mögulegt að hefjast handa við Berufjarðarbotn, Breiðdalsheiði og botn Skriðdals á 1. tímabili og ljúka þannig sem fyrst lagningu bundins slitlags á Hringveg 1.

**Ennfremur ályktaði aðalfundur SSA haustið 2011 um eftirtalin verkefni:****Endurbætur og viðhald vega**

Aðalfundur SSA taldi að gera þyrfti átak í því að koma á bundnu slitlagi á aðra vegakafla sem enn væru með malaryfirborði. Voru þar taldir fremstir í flokki Borgarfjarðarvegur, Þjóðvegur nr. 1 um Breiðdal, vegurinn um Jökulsárhlið og Upphéraðsvegur um Fell. Jafnframt var talið nauðsynlegt með tilliti til öryggis, að fjármagni yrði varið í endurbyggingu á vegköflum í botni Reyðarfjarðar, Fáskrúðsfjarðar, Stöðvarfjarðar og Hamarsfjarðar.

**Endurbætur: staða í 4ra ára áætlun:**

Borgarfjarðarvegur er inni árið 2012 með kr. 100 m. Fyrir liggur að þessi fjárhæð mun ekki duga til að leggja bundið slitlag á áformaða 4 km (af ríflega 30), sem upp á vantar vegna varanlegrar tengingar við hringveginn. Mun fjármagnið líklega duga til varanlegra bóta á innan við 40 % af umræddum 4 km (að teknu tilliti til kostnaðar við ræsi, sem yrði hluti af framkvæmdinni). **Samgöngunefnd SSA leggur þunga áherzlu á að tryggd verði að lokið verði við umrædda 4 km árið 2012.**

Vegabætur í Breiðdal eru ekki inni í 4ra ára áætlun. Upphéraðsvegur um Fell er ekki inni í 4ra ára áætlun.

**Framh.; Endurb.: staða í 4ra ára áætlun:**

Vegurinn um Jökulsárhlið frá Jökulsá að Hellisheiði er ekki inni í 4ra ára áætlun.

Ekki verður heldur séð að inni séu endurbætur í fjarðabotnum þeim, sem tilgreindir eru aftast í samþykktinni.

Mikilvægt er að mati okkar að leitað verði leiða til þess að flýta sem kostur er lagningu bundins slitlags á þá vegi, sem enn flokkast undir malarvegi. Til greina kemur að leggja þá vegi þar sem minnstur umferðarþungj er slitlagi með minni undirbyggingu en ella þyrfti að vera.

Lagt er til að það verði skoðað af sérfræðingum Vegagerðarinnar, þannig að unnt verði að flýta slíkum framkvæmdum. (Dæmi um slíkt: Héraðssandur, milli Egilsstaða og Borgarfjarðar eystri)

**Einbreiðar brýr**

Aðalfundur SSA 2011 benti á nauðsyn þess að ráðast í áttak til að fækka einbreiðum brúm. Í því sambandi var haldið fram, að á Austurlandi væri að finna bróðurpart allra einbreiðra brúa sem enn væru á þjóðvegi nr. 1 auk fjölmargra annarra akstursleiða. Ályktaði aðalfundurinn að fjórðungurinn hefði verið látinn sitja verulega á hakanum þegar kæmi að endurnýjun brúa.

**Staða í 4ra ára áætlun:**

Engin skilgr. framkv. á Austurl. Minni h. framkvæmdir eru líklega inni á „safnliðum“. Á það er lögð áherzla af talsm. SSA, að séð verði til þess að einbreiðar brýr heyri sem allra fyrst sögunni til.

**Almenningssamgöngur:**

Aðalfundur SSA 2011 lagði áherzlu á að haldið yrði áfram vinnu við verkefnið Almenningssamgöngur á Austurlandi (AL SAM AUST) og yfirtöku landshlutasamtakanna á því verkefni af ríkinu. Undirstrikað var að tryggja yrði að faglega væri að yfirfærslunni staðið.

Mikilvægt var talið að tryggja aðkomu sérfræðings á vegum Vegagerðar ríkisins á innleiðingatíma og fá á þeim tíma viðurkenndan þróunar- og samþættingarkostnað.

Staða: Þróunarfjármagn hefur ekki fengið „viðurkennt“.

**Alm. samg.: Staða í 4ra ára áætlun:**

Með verkefninu „Almenningssamgöngur á Austurlandi“ virðist ríkisvaldið „afsalað“ verkefninu frá sér út í landshlutann, án þess að skýrt liggi fyrir hvernig bæta ánýtingu fjármagns. Forsvarsmenn SSA hafa bent á nauðsyn þess að samhliða auknum áherzlum á almenningssamgöngur á HBS (höfuðborgarsvæðinu), sé nauðsynlegt að gera LHSS (landshlutasamtökum sveitarfélaga) kleift að bæta annars vegar þennan samgöngumáta innan svæða (byggðarlaga, t.d. í fjölkjarna sveitarfélögum) og hins vegar á milli svæða, þ.e. í tilfalli SSA til Akureyrar og Hafnar í Hornafirði. Því er lögð áherzla á að LHSS verði tryggt fjármagn beint (eða í gegnum Vegagerðina) til að sinna þessum mikilvæga þætti.

### Flugsamgöngur:

Aðalfundur SSA 2011 lagði áherslu á að ráðist verði í nauðsynlegar úrbætur við Egilsstaðaflugvöll svo hann standi undir nafni sem valkostur í millifandaflugi. Í því sambandi var itrekað mikilvægi þess að flughlað við Egilsstaðaflugvöll verði stækkað til að auka öryggi flugvallarins og notkun hans. Aukið rekstrar og framkvæmdafé til Egilsstaðaflugvallar verði tryggt með því að hluti varaflugvallargjalds renni til flugvallarins eins og ráð er fyrir gert í lögum um flugmálaáætlun og fjárfloflun til flugmála. Mikilvægt talið að kynna Egilsstaðaflugvöll sem valkost í farþega-, frakt- og ferjuflugi og sem ákjósanlegan kost til millilendinga. Áhersla var lögð á að samgönguyfirvöld komi með virkum hætti að markaðssetningu flugvallarins.

### Flugsamgöngur (framh.):

#### Staða í 4ra ára áætlun:

Umtalsverðar endurbætur verða unnar árin 2012 – 2014 á Egilsstaðaflugvelli og er því fagnað. Jafnframt er mikilvægt að unnið verði að eðlilegu viðhaldi flugvallar og flugleiðsögutækja á Vopnafirði og jafnframt hugað að lengingu flugbrautar þar.

**Undirstrikuð er nauðsyn þess að samgönguyfirvöld stuðli að markaðssetningu hins alþjóðlega flugvallar m.t.t. til farþega-, frakt- og ferjuflugs.**

### Hafnir:

#### Áframhaldandi styrkir til hafnaframkvæmda:

Aðalfundur SSA á Hallormsstað 2011 lagði áherslu á að haldið yrði áfram að styrkja hafnaframkvæmdir í samræmi við hljóðan 24. gr. hafnarlaga og að við endurskoðun þeirra yrði tekið tillit til mikilvægi þess að auk nýframkvæmda taki þau til meiriháttar viðhalds hafna.

Bent var á að fjárveitingar af þessum toga væru grundvöllur þess að halda mætti við fiskihöfnum landsins og því haldið fram að gjaldskrár flestra hafna landsins duga hvergi nærri til þess að standa undir nauðsynlegum nýframkvæmdum og meiriháttar viðhaldi þeirra.

### Fjarskiptamál

Almennt um fjarskiptamál á starfssvæði SSA, en tekið er fram að SSA mun ekki veita umsögn um þingskjöl þar að lúandi: Talsmenn SSA koma á framfæri svohlj. ályktun um „Fjarskipti“: Aðalfundur SSA á Hallormsstað 30.09 – 01.10. 2011 beinir því til samgönguyfirvalda að gera áttak í því að bæta þjónustu 3G - kerfis svo og háhraðanettenginga í smærri sveitarfélögum. Sérstök áhersla skal lögð á að litið verði til þarfa sjófarenda. Þá er mjög slítrótt samband á vegum í fjórðungnum. Aðalfundurinn leggur áherslu á það sanngirnismál að allir íbúar landsins (einstaklingar, fyrirtæki og stofnanir) sitji við sama borð varðandi verðlagningu á gagnaflutningum og háhraðatengingum, óháð búsetu og í samræmi við flutningsgetu.

### Einnig tökum við undir ályktun SASS, sem er svohljóðandi:

„Samtök sunnlenskra sveitarfélaga leggja áherslu á að allir landsmenn hafi aðgang að háhraða gagnaflutningskerfi. Því leggja samtökin til að í fjarskiptaáætlun verði skýr ákvæði um að þeim fyrirtækjum sem starfa á þessum markaði verði gert skylt að tryggja fullnægjandi gæði á þeim svæðum þar sem þau bjóða þjónustu sína. Sjái þau sér það ekki fært láti Fjarskiptastofnun fara fram útboð á þessum svæðum.

Þá leggja samtökin á sama hátt áherslu á að farsímasamband verði tryggt um allt land og þeim fyrirtækjum sem starfa á þeim markaði verði skylt að tryggja slíkt samband.“

### Mismunun eftir búsetu

Talsmenn SSA geta bent á áþreifanleg dæmi, þar sem fyrir liggur að fámennari sveitarfélög / byggðarlög á starfssvæði SSA þurfa / hafa þurft nýverið að greiða fyrir endurbætur í háhraðatengingum.

**Því er ljóst að alla vega „Síminn“ er að mismuna fólki eftir búsetu.**

### Markmiðssetningar stjórnvalda

Minnt er á svohlj. markmiðssetningu samgönguyfirvalda um greiðar samgöngur:

„Aðgengi og hreyfanleiki í samgöngukerfinu fyrir flutninga á fólki og vörum innan og á milli svæða verði bættur. Sköpuð verði skilyrði fyrir flesta landsmenn til að komast til atvinnu- og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund.

Skilgreindir verði atvinnu- og þjónustukjarnar landsins í sóknaráætlunum landshluta og landsskipulagsstefnu. Samgöngur styrki uppbyggingu og þróun þjónustusvæða í öllum landshlutum.

Skilgreindar verði hafnir og flugvöllir sem tryggja eiga greiðar samgöngur til og frá landinu“.

### Markmiðssetningar (framh.):

Samhliða þessu er lögð áhersla á að löggjafinn haldi vöku sinni til að tryggja framgang umræddra verkefna eftir því sem við á (úr þingskjali 533):

- 6.1 Markmið um greiðar samgöngur.
- 6.2 Markmið um hagkvæmar samgöngur.
- 6.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.
- 6.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

### ... og fleiri markmið stjórnvalda:

#### 6.5 Markmið um jákvæða byggðapróun.

Rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni:

a. Við forgangsröðun framkvæmda verði tekið mið af þörfum einstakra svæða fyrir bættar samgöngur í samræmi við sóknaráætlanir landshluta og svæðaskiptingu landsins.

b. Skilgreindar verði og skipulagðar samgöngumiðstöðvar í hverjum landshluta til að stuðla að hagkvæmum flutningum innan einstakra landsvæða“.

### Langtímaáætlun (2011 – 2022)

Sérstakri umsögn um mál 393 / þingskjal 534 verður komið á framfæri við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.

Flest áherzluatriðin þar koma fram í “yfirferðinni” hér að framan.

**Þó vilja talsmenn SSA áréttta eftirfarandi:**

### Verk, sem færast frammar (1):

#### Norðfjarðargöng:

Norðfjarðargöng eru ekki inni fyrir en 2015, utan þess að 50 milljónir voru settar í undirbúning verksins árið 2011. Þetta telur umsagnaraðilinn óásættanlegt.

Á það er lögð mikil áhersla að framkvæmdafé fái á 1. tímabili áætlunarinnar þ.a. unnt verði að hefjast handa við gerð Norðfjarðarganga ekki síðar en 2013.

### Verk, sem færast frammar (2):

#### Axarvegur

Öxi (Axarvegur) er inni á þriðja tímabili með 350 mi. af þeim 2.3 mi., sem kostnaðaráætlun hljóðar upp á. Talsmenn SSA undirstrika mikilvægi þess að Axarvegur verði færður mun frammar í tímaröð og unninn samhliða endurbótum á Þjóðvegi 1 á Skriðdalsvegi og Berufjarðarbotni (sjá næstu glæru).

Bent er á, að framkvæmdin um Öxi fellur fullkomlega að markmiðum samgönguyfirvalda er varðar það að skapa skilyrði íbúa til að komast á innan við einni klukkustund, í atvinnu og þjónustukjarna.

### Verk, sem færast framar (3):

#### Staða í langtímaáætlun:

Skriðuvatn – Axarvegur er inni á 3. tímabili með 350 mi. Í umsögn um skammtímaáætlun (2011 – 2014) er það talið óásættanlegt.

Berufjarðarbotn er inni á 2. tímabili 2015 – 2018, með 800 mi., en ætti skv. áherzlum talsmanna SSA að vera inni á áætlun fyrir 2011 – 2014.

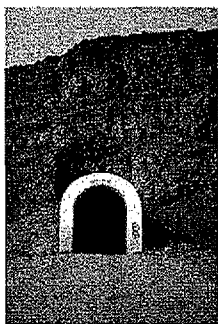
### Álit SASSA 29. feb. 2012:

Á fundi SASSA 29. feb. 2012 kom m.a. fram það álit að langtímaáætlanir í vegagerð hafi því miður ekki í heild verið ábyggileg plögg, þegar á hefur reynt.

Ekki er þó fyrirfram verið að gera lítið úr stefnumótun þeirri og vilja stjórnvalda, sem kemur / koma mun fram í endanlegu þingskjali.

Með það í huga leyfa talsmenn SSA að vona að u & s - nefnd Alþingis og þingmönnum framvegis muni takast að tryggja að "langtímaverkefni", einkum þau, sem verða úti í "þokunni" í endanlegri áætlun nú, verði þar á sama tímaplani, þegar langtímaverkefni verða komin inn í skammtímaáætlun þess / þeirra tíma.

## ÍTAREFNI



Norðfjarðargöng

### Í viðauka við samgönguáætlun 2008 kom neðangreint fram:

*„Framkvæmdum við jarðgöng milli Eskifjarðar og Norðfjarðar verður flýtt og hefjast þær árið 2009 og mun ljúka 2012.“* (samþykkt með 54 atkvæðum, enginn var á móti).

Fjárveitingar voru síðan samþykktar í Norðfjarðargöng:  
600 mkr árið 2009  
1.700 mkr árið 2010

Í framhaldi af þessari samþykkt Alþingis var hafizt handa við hönnun og undirbúning m.a. rannsóknarboranir o. fl.



### Úr samgönguáætlun fyrir árin 2009 - 2012

Bls. 57 í gildandi samgönguáætlun:

*“ Í gildandi vegáætlun var gert ráð fyrir að framkvæmdir við Norðfjarðargöng hæfust 2009 en nú er gert ráð fyrir að þær hefjist 2011. Gert er ráð fyrir 220 millj. kr. framlagi 2011 og 1.174 millj. kr. 2012.”*  
(Samþykkt á Alþingi með 42 atkv. / 2 á móti).

### Vegurinn um Oddsskarð/ Oddsskarðsgöng.

Núverandi Oddsskarðsgöng eru einbrelð, byggð 1972-1977 og með blindhæð. Þar skapast oft vandræðaástand, ekki sízt þegar stórir flutningabílar mæta minni bílum.

Minnt er á að vegurinn frá byggðakjörnunum á Eskifirði og til Neskaupstaðar um Oddsskarð er talinn einn af hættulegustu vegum landsins.

Oddsskarðsgöng eru í 600 m hæð yfir sjávarmáli og vegurinn með allt að 13% halla.

Vart þarf að minna þingmenn á, að nú á tímum er miðað við 7% hámarkshalla í veghönnun.



### Og svo bíða .....

..... aðrar brýnar jarðgangatengingar á Austurlandi, þegar lokið hefur verið við Norðfjarðargöng.

Síðkar framkvæmdir myndu falla að áherzlum SSA, sem koma fram hér að framan um .....

### ..... forgangsröðun .....

Samgöngunefnd SSA hefur varpað því upp, að við forgangsröðun framkvæmda á landsvísu verði teknar saman allar þær jarðgangaf framkvæmdir, sem getið er í drögum að samgönguáætlun og lagt mat á hvar þörfin er mest með hliðsjón af áherzlum sem koma fram í kafla 6 í markmiðslýsingum samgönguyfirvalda.

Hægt væri t.d. að nota breytur eins og öryggi (sbr. 6.4) og jákvæða byggðapróun (sbr. 6.5).

Einnig mætti líka nota breytur eins og einangrun, hæð fjallvega, umferðarþunga o.fl.

### Við erum þá að tala um ...

**Fjarðarheiðargöng**

**Vopnafjarðargöng**

**Lónsheiðargöng**

Á vettvangi SSA munu menn koma sér saman um forgangsröðun á þessum verkefnum í trausti þess að samgönguyfirvöld haldi sig við þau markmið sem komu fram í næstu glæru á undan.

### Atvinnu- og þjónustukjarnar

Aftur er minnt er á svohlj. markmiðssetningu samgönguyfirvalda um greiðar samgöngur:

*„Aðgengi og hreyfanleiki í samgöngukerfinu fyrir flutninga á fólki og vörum innan og á milli svæða verði bættur. Sköpuð verði skilyrði fyrir flesta landsmenn til að komast til atvinnu- og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund.*

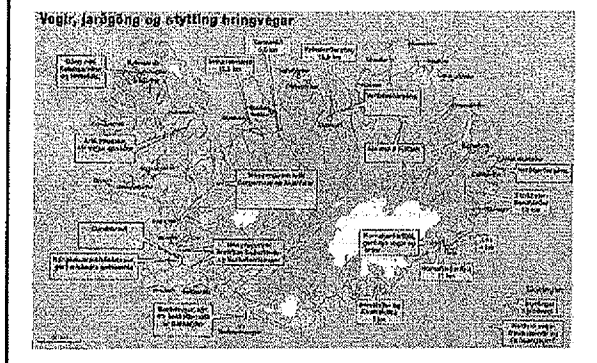
*Skilgreindir verði atvinnu- og þjónustukjarnar landsins í sóknaráætlunum landshluta og landsskipulagsstefnu.*

### “Í styttingi sagt”

Hvaða einstakar framkvæmdir falla helst undir hugtakið “stytting” vegalengda í því skyni að menn komist til **atvinnu- og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund ?**

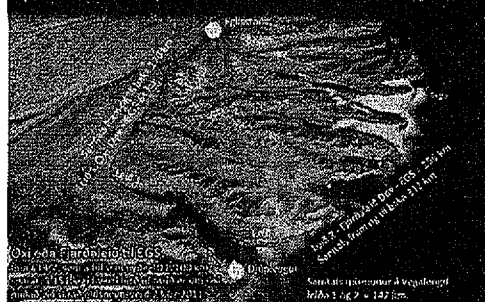
*Hverjum þykir fugl sinn fagur í þessum efnum, en á vettvangi SSA er góð samstaða um að þetta eigi m.a. við um Axarveg.*

## “Í styttingi sagt”



## Það munar um “styttingar” ....

Ein ferð í viku um Öxi milli Egilsstaða og Djúpvogs þýðir sparnað í akstri sem nemur 6.816 km á ári miðað við fjarðaleið.



## Lokaorð.....

Stjórn og samgöngunefnd SSA þakka fyrir það tækifæri að fá að kynna áherzlu Austfirðinga í þeim mikilvæga málaflokki, sem samgöngubætur heyrar undir.

Ég flyt nefndinni kveðjur formanna SSA og SASSA og óska henni velfarnaðar í störfum.

Við gerum okkur grein fyrir að í samgöngumálum eru peningar afl þeirra hluta, er vinna skal.

Samhliða því þarf skilning og vilja og það þarf að vera “vatn í dalnum” sbr. fræga vísu Hrafns á Hallormsstað.....

## Vísa Hrafns á Hallormsstað

Hrafn var staddur á fundi eystra upp úr 1950 og hélt þar tölu vegna áforma um Grímsárvirkjun, sem ekki var eining um. Einn fundarmanna kallaði til Hrafns að hann ætti að koma skoðunum sínum frá sér í bundnu máli, frekar en standa í þessu kjaftæði.

### Hann svaraði:

Mér er tæpast unnt að yrkja eftir beiðni framan úr salnum. Það er eins og vera að virkja vatn sem er ekki til í dalnum.

..... að yrkja og virkja .....

Það er svo sannarlega til nóg "vatn í dalnum", á starfssvæði SSA, þegar kemur að því að "virkja verkefni" og ákveða framgang ákveðinna samgöngubóta á Austurlandi.

Megi þingmönnum verða unnt að "yrkja eftir sem flestum beiðnum" og "virkja samstöðu" um að verja meira fjármagni til vegabóta á landsvísu, en lagt hefur verið upp með. Þá myndu draumsýnir okkar eystra færast nær raunveruleikanum.

bhg