



# SSNV

Staða og horfur á Norðurlandi vestra. Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun 2019-2022, 494. mál

## ÚTDRÁTTUR

Í þessari umsögn er litið á stöðu og horfur í rekstri sveitarfélaga, atvinnulífið og fjallað sérstaklega um helstu atvinnugreinar landshlutans. Í viðauka eru áherslur landshlutans í samgöngumálum og umsögn um þingsályktunartillögu um stefnumótandi byggðaáætlun 2018-2024.



## Efnisyfirlit

I.	Samantekt.....	2
II.	Tekjur og gjöld sveitarfélaga. ....	4
III.	Íbúapróun .....	7
IV.	Hagvöxtur .....	9
V.	Atvinnulífið .....	10
VI.	Helstu atvinnugreinar .....	12
VII.	Ýmsir innviðir og byggðastefna .....	15
VIII.	Viðauki 1 – Áherslur í samgöngumálum.....	19
IX.	Viðauki 2 – Umsögn um byggðaaáætlun.....	46

## I. Samantekt

Í samkomulagi ríkis og sveitarfélaga sem undirritað var þann 6. apríl 2018 er m.a. fjallað um afkomuhorfur og afkomumarkmið. Almennt er staða sveitarfélagana á Norðurlandi vestra innan þeirra markmiða. Gert er ráð fyrir að afkoma sveitarfélaga á Norðurlandi vestra verði jákvæð á árunum 2018 – 2021.

Tekjur sveitarfélaga á Norðurlandi vestra hafa farið hækkandi á liðnum árum og er gert ráð fyrir því að þær hækki um 3-4% á ári til ársins 2021. Skuldir sveitarfélaganna hafa einnig hækkað og er gert ráð fyrir því að þær hækki um 2-2,5% á ári. Skuldahlutfall sveitarfélaga hefur verið að lækka og hefur vegið meðalskuldhalfall sveitarfélaganna í landshlutanum lækkað úr 113,7% af tekjum í um 100% af tekjum. Þrátt fyrir þetta hafa sveitarfélögin verið í uppbyggingu innviða. Má þar nefna stórfellda uppbyggingu íþróttamannvirkja vítt og breitt í landshlutanum, uppbyggingu skólamannvirkja, lagningu hitaveitu í dreifbýli og ljósleiðara í dreifbýli.

Íbúápróun hefur verið jákvæð síðustu misseri. Þó verður að taka fram að sú staða er viðkvæm, einkum vegna erfiðrar stöðu í sauðfjárrækt. Hagvöxtur hefur lengi verið lægri á Norðurlandi vestra en á landinu í heild. Opinber þjónusta er stærsta atvinnugrein landshlutans, jafn stór og sjávarútvegur og landbúnaður til samans. Framleiðsla á mann er hvergi minni og laun á ársverk hvergi lægri. Stjórn SSNV telur afar brýnt að ráðist verði í markvissar aðgerðir til að rétta af samkeppnisstöðu veikustu landshlutanna gagnvart höfuðborgarsvæðinu. Mikilvægt er að læra af öðrum þjóðum í þeim efnum og má nefna árangur Skota og Norðmanna. Lækkun tryggingargjalds á veikustu svæðunum gæti hjálpað til. Farið er fram á að þau mál verði skoðuð af alvöru.

Opinberar stofnanir hafa dregið úr starfsemi sinni í landshlutanum frá árinu 2008, sérstaklega í heilbrigðis- og félagsmálum. Einnig hefur mikill samdráttur orðið í mannvirkjagerð frá þeim tíma. Vöxtur hefur hins vegar verið í landbúnaði, verslun og þjónustu og gistingu og veitingastarfsemi. Ferðaþjónusta hefur aukist í landshlutanum og verður að telja líklegt að sú grein geti stutt við búsetu í landshlutanum til framtíðar. Hagvöxtur hefur lengi verið lægri í landshlutanum en á landinu í heild. Út frá því er skynsamlegt að hefja framkvæmdir t.d. í samgöngumálum þar sem þær munu ekki valda verulegum þensluáhrifum, og væru til þess fallnar að færa hagvaxtarstig nær meðallagi landsins alls.

Landbúnaður er burðarátvinnugrein í landshlutanum hvað mannafla varðar. Miklir erfiðleikar hafa verið í sauðfjárrækt á liðnum misserum og verði ekki að gert blasir það við að ungir skuldugir bændur munu yfirgefa greinina. Það getur valdið mikilli byggðaröskun. Mikilvægt er að stjórnvöld komi að málum greinarinnar og tryggi að eðlileg endurnýjum geti átt sér stað í sauðfjárbúskap. Blikur eru einnig á lofti í mjólkurframleiðslunni. Nú, 1. maí 2018 hefur verið opnað á aukin viðskipti með landbúnaðarvörur við ríki ESB. Gengi krónunnar er þannig um þessar mundir að innlend framleiðsla á enga möguleika á mörkuðum ESB. Farið er fram á að ríkið komi fram með mótvægisáðgerðir vegna innflutningskvóta á landbúnaðarafurðir og að sauðfjárræktinni verði tryggð viðunandi skilyrði.

Sjávarútvegur er einnig mikilvæg atvinnugrein í landshlutanum. Gríðarleg hækkun veiðigjalda ásamt háu gengi krónunnar veldur miklum erfiðleikum, sérstaklega hjá minni útgerðum. Á fyrstu mánuðum fiskveiðiársins fækkaði útgerðum í landshlutanum um 18, fóru úr 55 í 37. Farið er fram á að hækkun veiðigjalda verði afturkölluð.

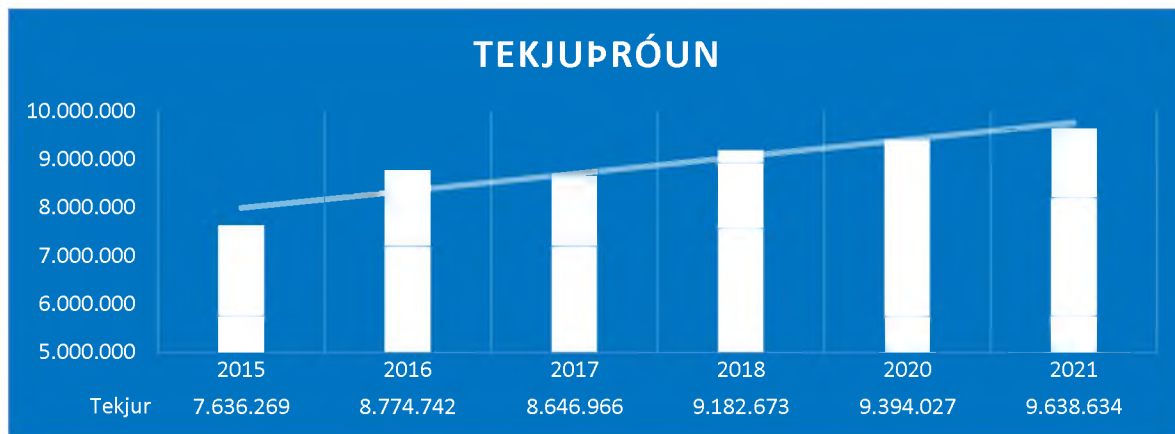
Samgöngumál eru landshlutanum afar mikilvæg. Það er mat stjórnar að meiri fjármunum verði að verja til samgöngumála en gert er í fjármálaáætlun ríkisins 2019 – 2023. Vegir landshlutans hafa ekki farið varhluta af viðhaldsleysi síðasta áratugar. Í landshlutanum er um 13% stofn- og tengivegakerfisins, fjármunir til nýbygginga þeirra hafa verið innan við 0,3% af heildarframlögum til málaflokksins. Samt er hlutfall vega með bundið slitlag hvergi lægra en á Norðurlandi vestra, eða um 29%. Sama hlutfall fyrir Vestfirði er um 43%. Áhugaleysi ráðamanna á vegakerfi landshlutans er óviðunandi. Farið er framá að hafnar verði framkvæmdir við Skagastrandar- og Sauðárkrókshafnir og við vegina um Tjarnará á Vatnsnesi og Skagastrandarveg hið fyrsta auk þess sem almennt viðhald vega verði stóráukið.

Aðgangur íbúa landshlutans að sjúkrahúspjónustu sem er með sólahringsaðgangi að skurðstofu er hvergi lakara en á Norðurlandi vestra. Nánast enginn íbúi á möguleika á að komast í slíka þjónustu á innan við klukkustund en í þeim landshluta sem næst lakast stendur eiga rúmlega helmingur íbúa þess kost að komast á þannig sjúkrahús innan klukkustundar. Úr þessu má bæta með tvennu móti, að byggja upp og manna sjúkrahús sem getur bætt aðgengi íbúanna að þessari þjónustu. Hins vegar má bæta samgöngur. Farið er fram á að íbúar landshlutans búi við sambærilega þjónustu af hendi ríkisins og íbúar annarra landshluta.

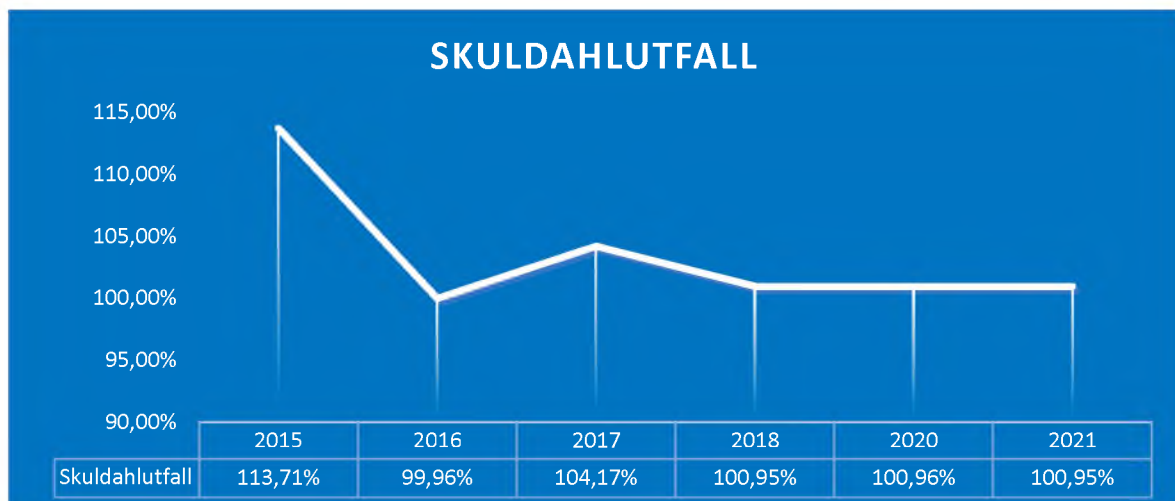
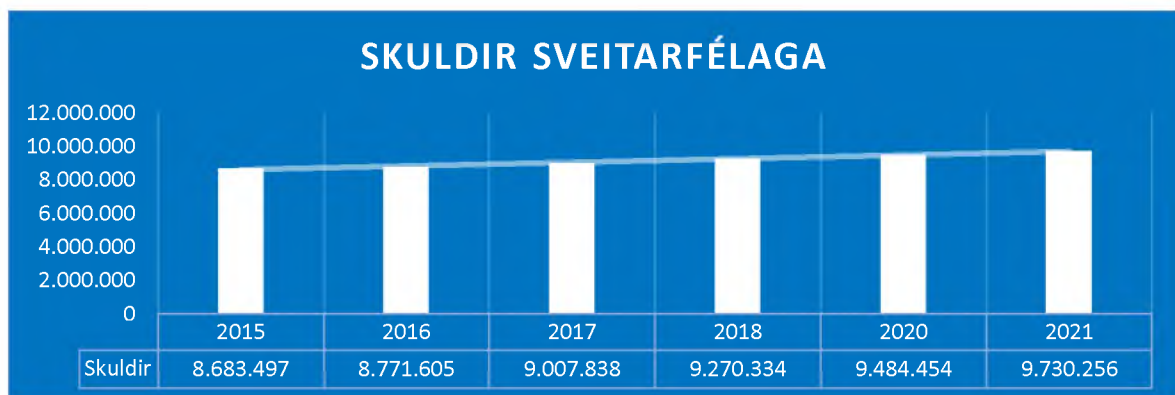
Lengi hefur verið kallað eftir aðgerðum til að jafna samkeppnisstöðu landsbyggðarinnar gagnvart höfuðborgarsvæðinu. Nærtækt er að líta til aðgerða Norðmanna og Skota í því samhengi. Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra skora á stjórnvöld að skoða hvernig koma megi í framkvæmd t.d. lægra tryggingargjaldi utan áhrifasvæðis höfuðborgarinnar, en í Noregi er 14% tryggingargjald í Osló og nærsveitum en í nyrstu byggðunum er ekkert tryggingargjald. Ýmsar ágætar aðgerðir eru kynntar í framlagðri þingsályktunartillögu um stefnumótandi byggðaáætlun en þær munu duga skammt, beinar skattalækkanir á þeim svæðum sem höllustum fæti standa munu mögulega geta snúið þróuninni við. Farið er fram á að þær leiðir sem Skotar og Norðmenn hafa farið verði skoðaðar af alvöru og sem flestum þeirra verði hrint í framkvæmd.

## II. Tekjur og gjöld sveitarfélaga.

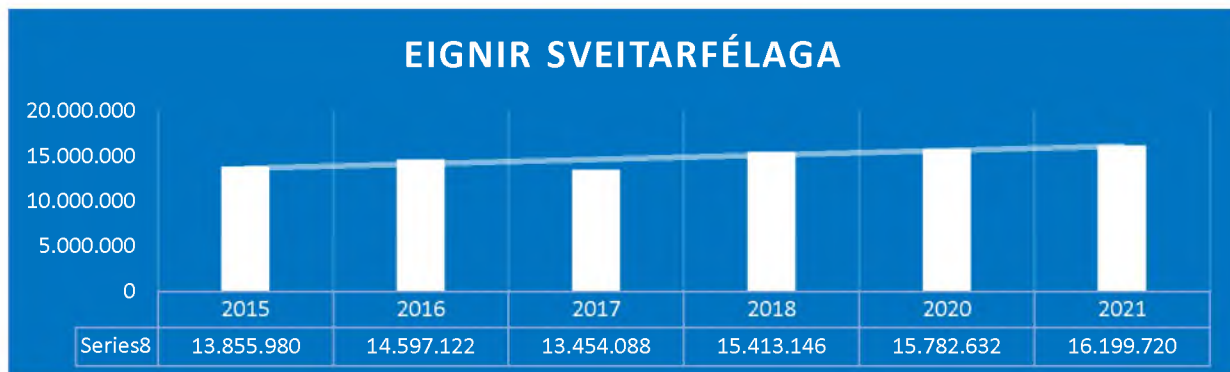
Umfjöllun þessa kafla byggir á ársreikningum 2015 og 2016 og fjárhagsáætlunum sveitarfélaga vegna árana 2017 til 2021. Almennt er fjárhagsleg staða sveitarfélaganna góð. Heildartekjur sveitarfélaganna hafa farið hækkandi og gera spár þeirra ráð fyrir vexti þeirra áfram um 4 – 5% á ári.



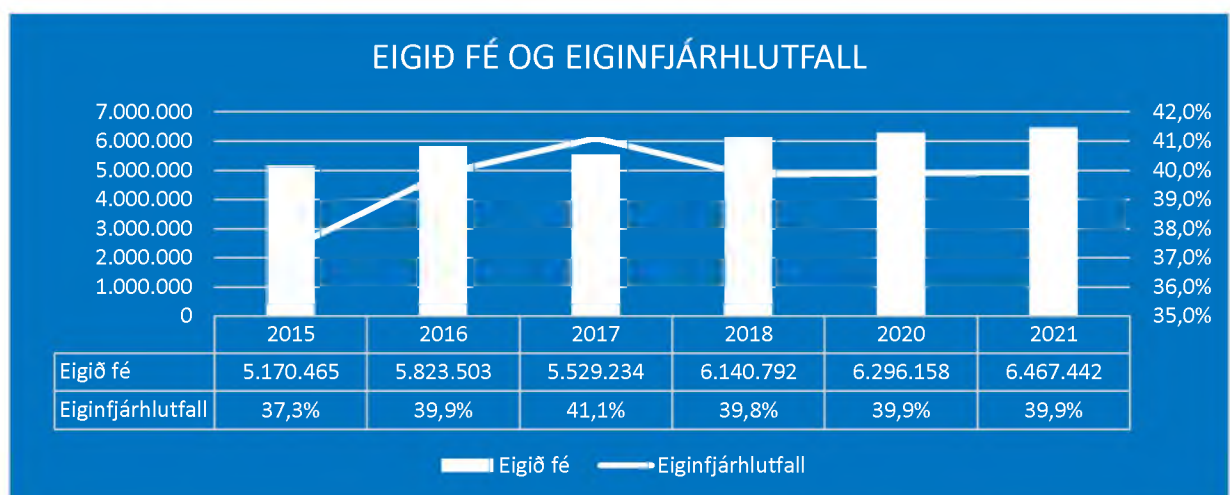
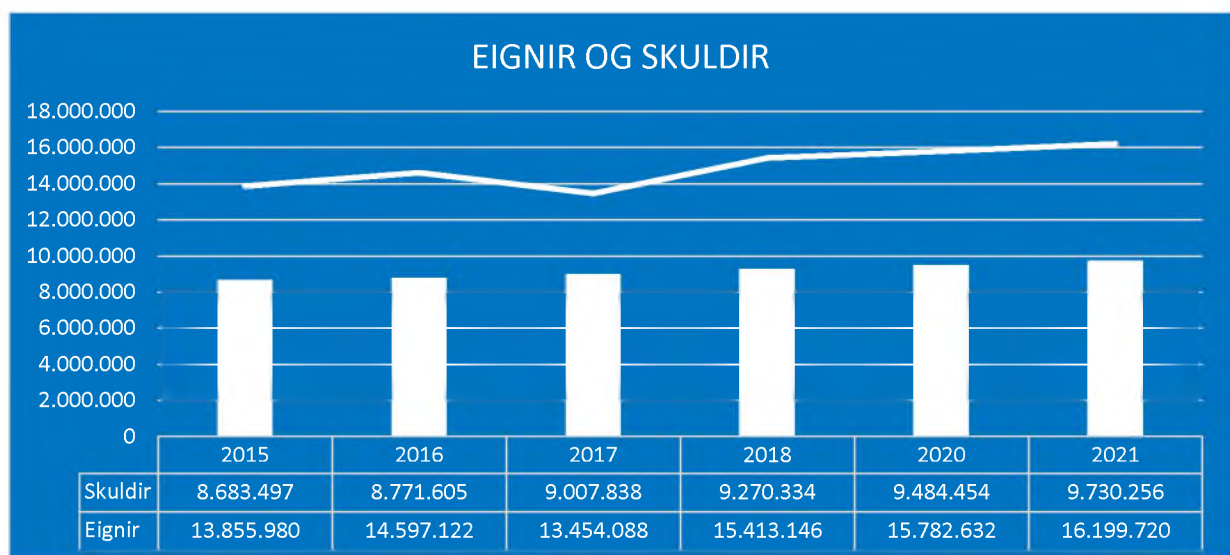
Sveitarfélögin hafa flest verið í mikilli uppbyggingu innviða og hafa heildarskuldir þeirra hækkað nokkuð frá árinu 2015. Skuldahlutfall hefur hins vegar lækkað verulega. Skuldir mega ekki vera hærri skv. sveitarstjórnarlögum en 150% af tekjum. Öll sveitarfélög á Norðurlandi vestra eru innan þeirra marka.



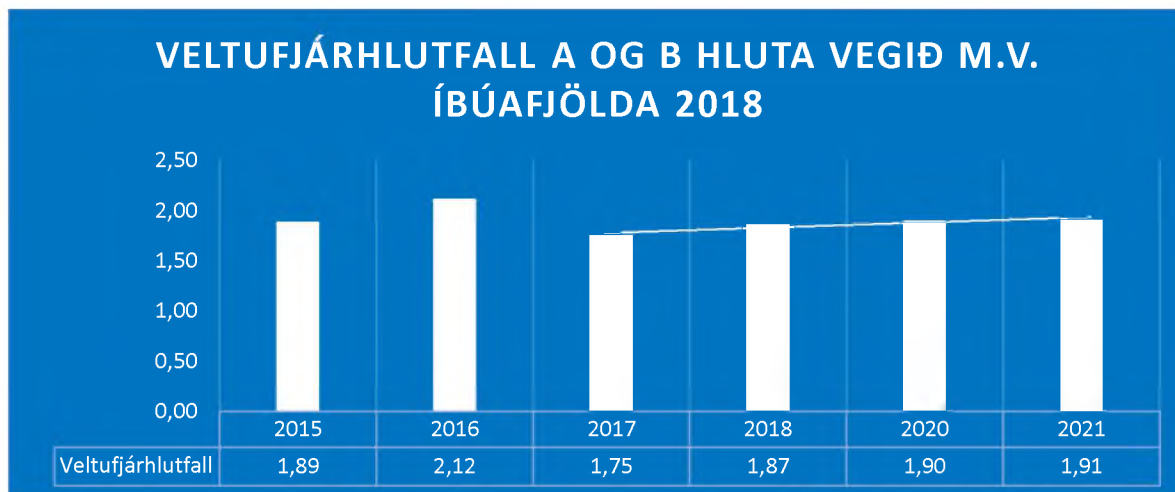
Sveitarfélögin hafa fjárfest verulega í innviðum á liðnum árum og hafa í hyggju að gera svo áfram.



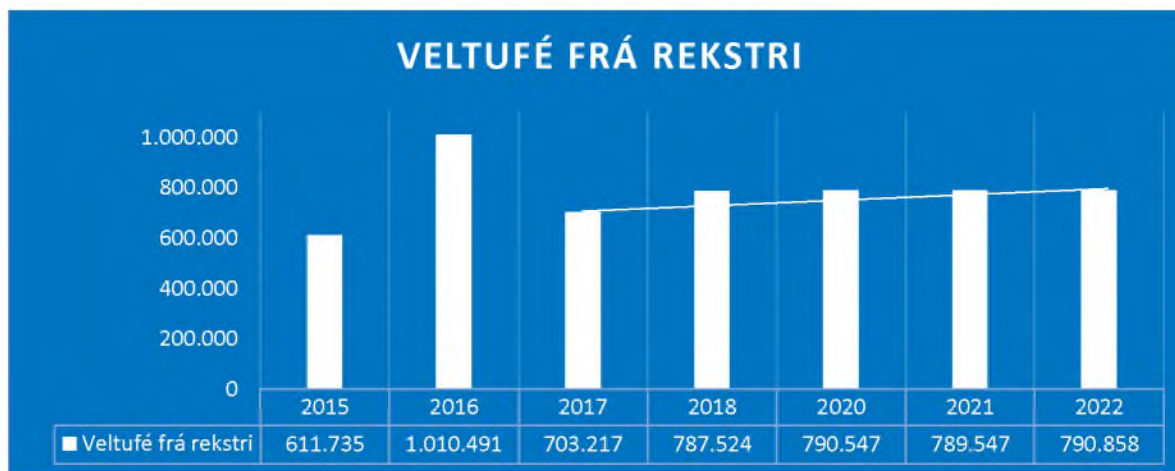
Þrátt fyrir myndarlega aukningu í fjárfestingum hefur eigið fjárhlutfall sveitarfélaganna hækkað og er gert ráð fyrir því að svo verði áfram.



Þrátt fyrir að skuldir hafi hækkað þá hafa möguleikar sveitarfélaganna til að standa undir skuldunum aukist. Þannig er gert ráð fyrir að vegið veltufjárhlutfall A og B hluta sveitarsjóðanna verði á svipuðu róli á tímabilinu.



Einnig er gert ráð fyrir að veltufé frá rekstri hækki frá árinu 2017 og sveitarfélögin hafi þannig næga fjármuni til að standa undir skuldum.

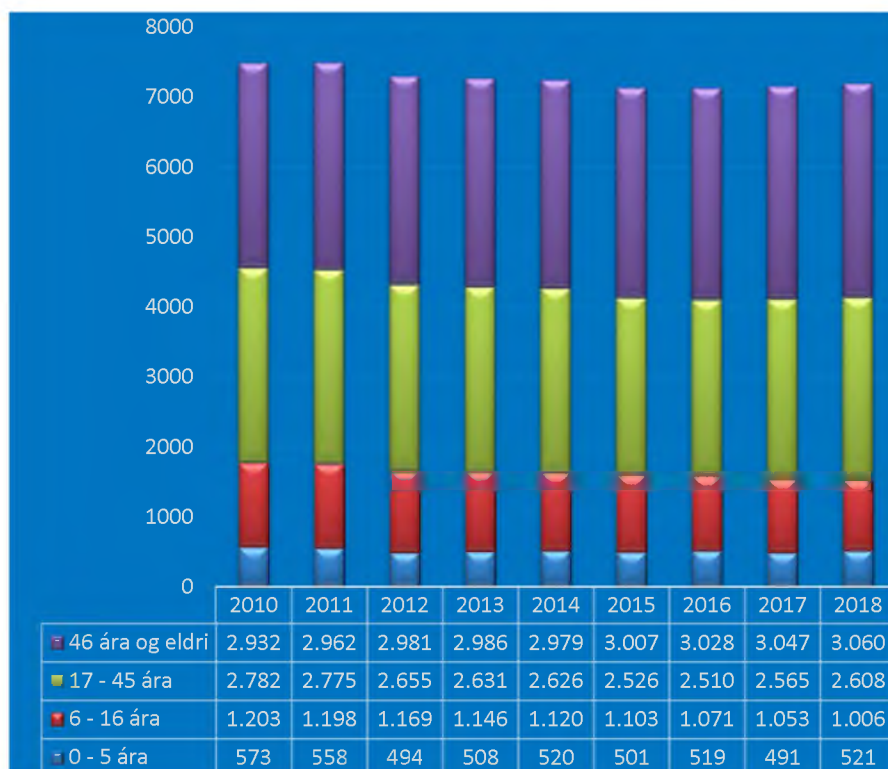


Það er ljóst að staða sveitarfélaganna á Norðurlandi vestra er góð þrátt fyrir mikla uppbyggingu innviða á síðustu árum. Sveitarfélögin hafa alla burði til þess að takast á við áframhaldandi uppbyggingu á næstu árum.

### III. Íbúapróun

Þann 1. janúar 2017 voru íbúar landshlutans 7.195 talsins. Íbúum landshlutans fjölgaði á árinu 2017 um 39 manns og á árinu 2016 fjölgaði íbúum um 28. Samtals hefur íbúum fjölgað um fjölgað frá árinu 2015 um 67 manns. Þrátt fyrir það eru færri íbúar í landshlutanum en voru í byrjun árs 2014. Þann 1. janúar 2010 voru íbúarnir 7.490 og er enn nokkuð í land að ná íbúafjölda þess árs.

Ánægjulegustu tíðindin varðandi mannfjölda er að börnum á aldrinum 0-5 ára fjölgaði um 30. Íbúum á aldrinum 6-16 ára fækkaði hins vegar milli ára um 47, íbúum á aldrinum 17-45 ára fjölgaði um 43 og íbúum 46 ára og eldri fjölgaði um 13.



Íbúapróun síðustu ára á Norðurlandi vestra. Heimild: Hagstofan

#### Spá Byggðastofnunar um mannfjöldaþróun til ársins 2066

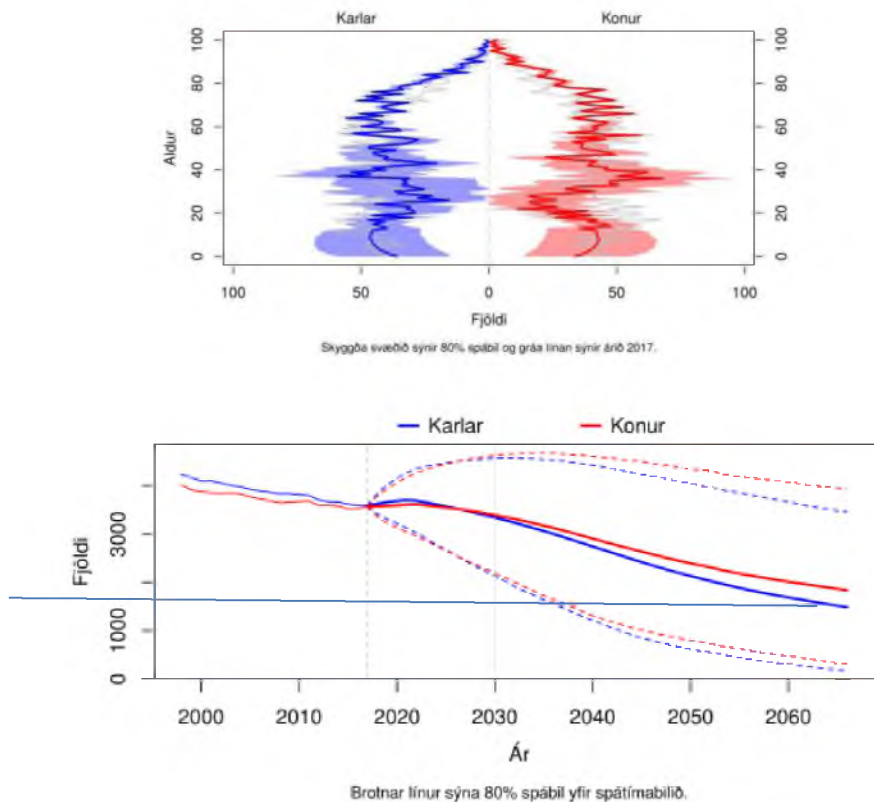
Þó að íbúum hafi fjölgað á liðnum árum hefur íbúum landshlutans samt fækkað nánast stanslaust frá árinu 1900. Frá árinu 2010 hefur, þrátt fyrir fjölgun síðustu tveggja ára, fækkað um 295 manns. Í nýrri spá Byggðastofnunar er dregin upp dökk mynd af íbúapróun landshlutans á næstu árum. Í inngangi skýrslunnar segir:

*„Eitt af hlutverkum Byggðastofnunar er að fylgjast með þróun byggðar á Íslandi. Í því felst að gera áætlanir um framtíðarhorfur ýmissa lykilþátta er varða búsetu- og atvinnuskilyrði byggðarlaga. Mannfjöldaþróun og aldurssamsetning íbúa eru dæmi um þætti sem Byggðastofnun hefur litið til við greiningu á búsetuskilyrðum. Hugmyndir um mögulega þróun þessara þátta fram í tímann gætu því gefið mikilvægar upplýsingar um framtíðarhorfur búsetu.“<sup>1</sup>*

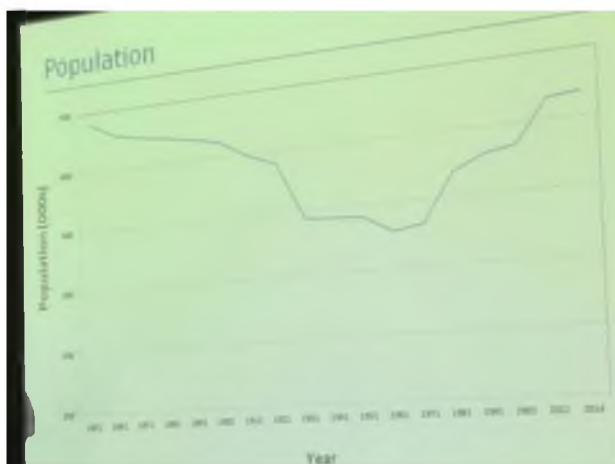
<sup>1</sup> Byggðastofnun.

<https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/Mannfjoldaspa/mannfjoldaspabyggdastofnunar.pdf>





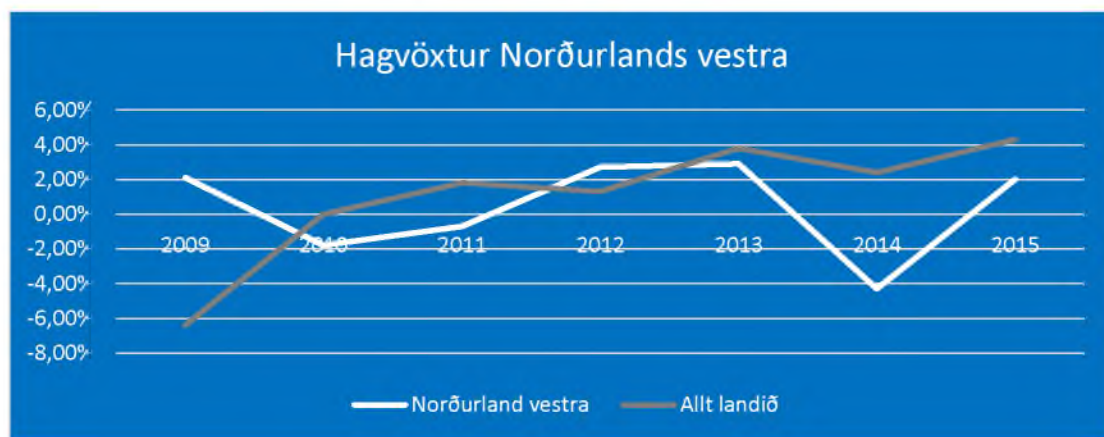
Á myndunum hér að ofan má sjá spá Byggingastofnunar. Skv. henni eru mestar líkur á að íbúafjöldinn verði stöðugur til ársins 2023 eða þar um bil en síðan fækki íbúum landshlutans hratt og verði ef til vill um 3600 á árinu 2066. Ekki er ástæða til að ætla annað en að þessi spá verði nærri lagi m.v. þróun síðustu áratuga. Á myndinni hér fyrir neðan má sjá íbúapróun í Hálöndum Skotlands. Rétt eins og á Íslandi var mikil fækkun í upphafi 20. aldar en um miðja öldina tókst Skotum að snúa þróuninni við. Þar þurfti sértækar aðgerðir til, í þær var farið og þær hafa skilað árangri. Það sama á við á Íslandi, ef vilji er til þess að snúa íbúapróuninni við þarf að leggja í það að rétta af samkeppnisstöðu landshlutanna gagnvart höfuðborgarsvæðinu. Má í því sambandi gjarnan líta til Skotlands og Noregs og þeirra aðgerða sem þar hefur verið gripið til til að sporna við byggingaröskun.



Myndin sýnir íbúapróun í Hálöndunum frá árinu 1900 - 2014

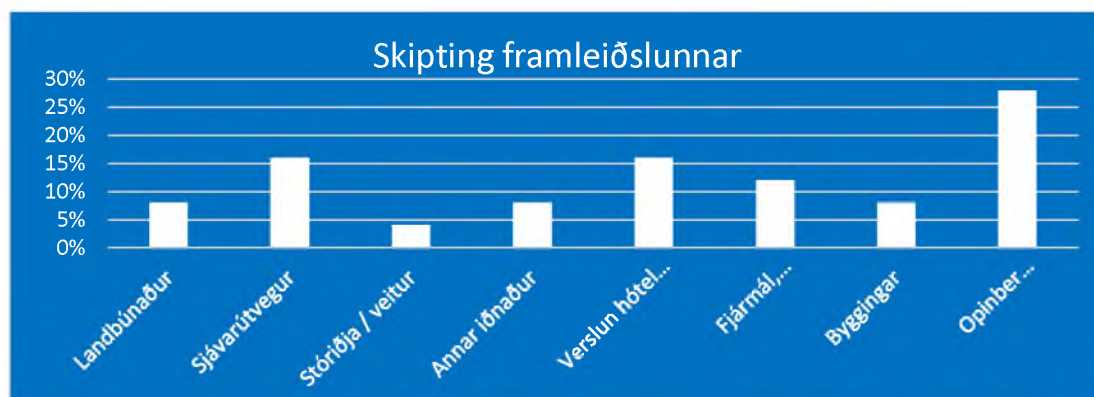
## IV. Hagvöxtur

Í skýrslu Byggðastofnunar, Hagvöxtur landshluta 2008 – 2015 kemur fram að í heildina var hagvöxtur minni á Norðurlandi vestra en að jafnaði utan höfuðborgarsvæðisins. Fyrstu árin var hagvöxtur þokkalegur, en seinni hluta tímabilsins var hann mun minni en í öðrum landshlutum. Mikill vöxtur er í sjávarútvegi. Einkum vex fiskvinnsla síðasta árið sem skoðað er. Annar iðnaður en stóriðja og fiskvinnsla vex líka síðustu árin. Rekstur gistaða og veitingarekstur eflist töluvert undir lok tímabilsins. Umsvif í fjármálum og tryggingum drógust jafnt og þétt saman eftir 2010. Mannvirkjagerð minnkaði um fjórðung á tímabilinu. Heilbrigðisstarfsemi skrapp saman um fjórðung.<sup>2</sup>



Hagvöxtur 2018 – 2018: Heimild Hagvöxtur landshluta, Byggðastofnun

Landbúnaður er mikilvægari atvinnugrein á Norðurlandi vestra en í öðrum landshlutum, að Suðurlandi undanskildu. Þá er hlutur sjávarútvegs minni en annars staðar utan höfuðborgarinnar. Um 9% ársverka eru í landbúnaði, en aðeins 7% í sjávarútvegi. Athygli vekur að opinber þjónusta er stærsta atvinnugreinin, með stærri hluta framleiðslunnar en í öllum öðrum landshlutum. Framleiðsla á mann er hvergi minni en á Norðurlandi vestra. Laun og rekstrarafgangur eru óvída minni en í landbúnaði og greinar með miklum hagnaði og háum launum eru ekki mjög sterkar hér. Laun á ársverk eru hvergi lægri.<sup>3</sup>



Skipting framleiðslu á atvinnugreinar: Heimild Hagvöxtur landshluta, Byggðastofnun

<sup>2</sup> Hagvöxtur landshluta 2008-2015 (Byggðastofnun og Hagfræðistofnun HÍ, ágúst 2017)

<sup>3</sup> Sama heimild

## V. Atvinnulífið

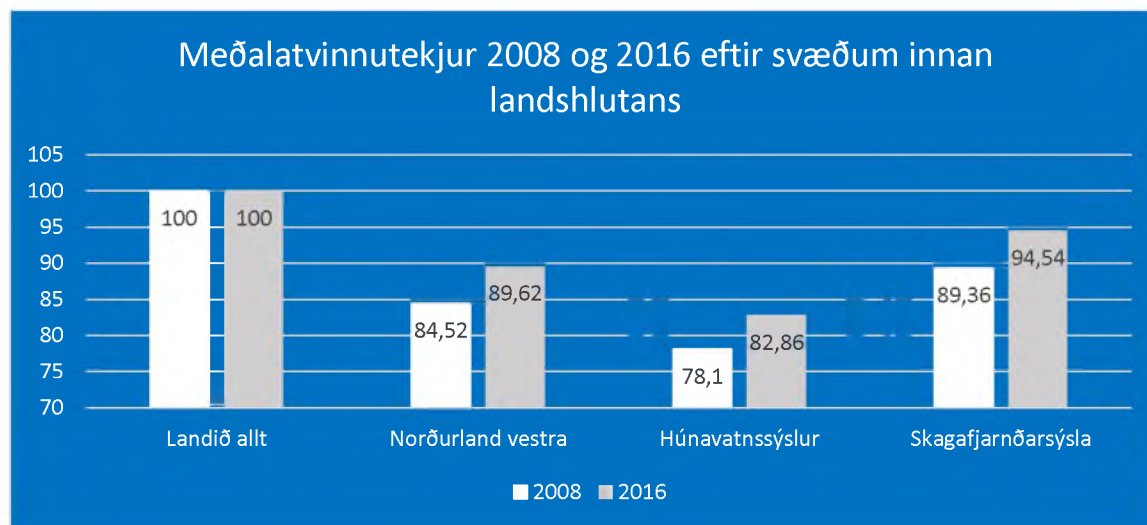
Landbúnaður og sjávarútvegur eru burðarátvinnugreinar á Norðurlandi vestra. Sauðfjárbúskapur er mikilvægur, sér í lagi í Húnavatnssýslum en mjólkurframleiðsla er mun meiri í Skagafirði. Sjávarútvegur er mikilvæg grein, sérstaklega í Skagafirði og á Skagaströnd. Opinber þjónusta er mikilvæg grein en hún þarf framleiðslugreinar til að geta þrífist rétt eins og aðrar þjónustugreinar.

Heildaratvinnutekjur jukust aðeins um ríflega 4% á tímabilinu 2008 til 2016 á Norðurlandi vestra. Á árunum 2015 og 2016 hafa atvinnutekjur aukist um 6-7% hvort ár. Mestu atvinnutekjurnar voru greiddar í opinberri stjórnsýslu og fræðslustarfsemi. Þar á eftir koma verslun, fiskveiðar, heilbrigðis- og félagsþjónusta og iðnaður.<sup>4</sup>

Mesta aukningin á tímabilinu í atvinnutekjum á Norðurlandi vestra varð í landbúnaði, gistingu og veitingum, verslun og í fræðslustarfsemi. Verulegur samdráttur varð hins vegar í mannvirkjagerð og nokkur samdráttur í heilbrigðis- og félagsþjónustu og í fiskveiðum.<sup>5</sup>

Meðalatvinnutekjur á Norðurlandi vestra árið 2016 voru aðeins 90% af landsmeðaltali. Mikill munur er á Skagafjarðarsýslu þar sem að meðalatvinnutekjur voru um 95% af landsmeðaltali og Húnavatnssýslum þar sem þær náðu aðeins 83%. Skýrist það líklega af því hve stór hluti vinnuafslins starfar við sauðfjárrækt.

Í Húnavatnssýslum var opinber stjórnsýsla stærsta atvinnugreinin árið 2016 mælt í atvinnutekjum en í Skagafjarðarsýslu var það fræðslustarfsemi, verslun og opinber stjórnsýsla.<sup>6</sup>

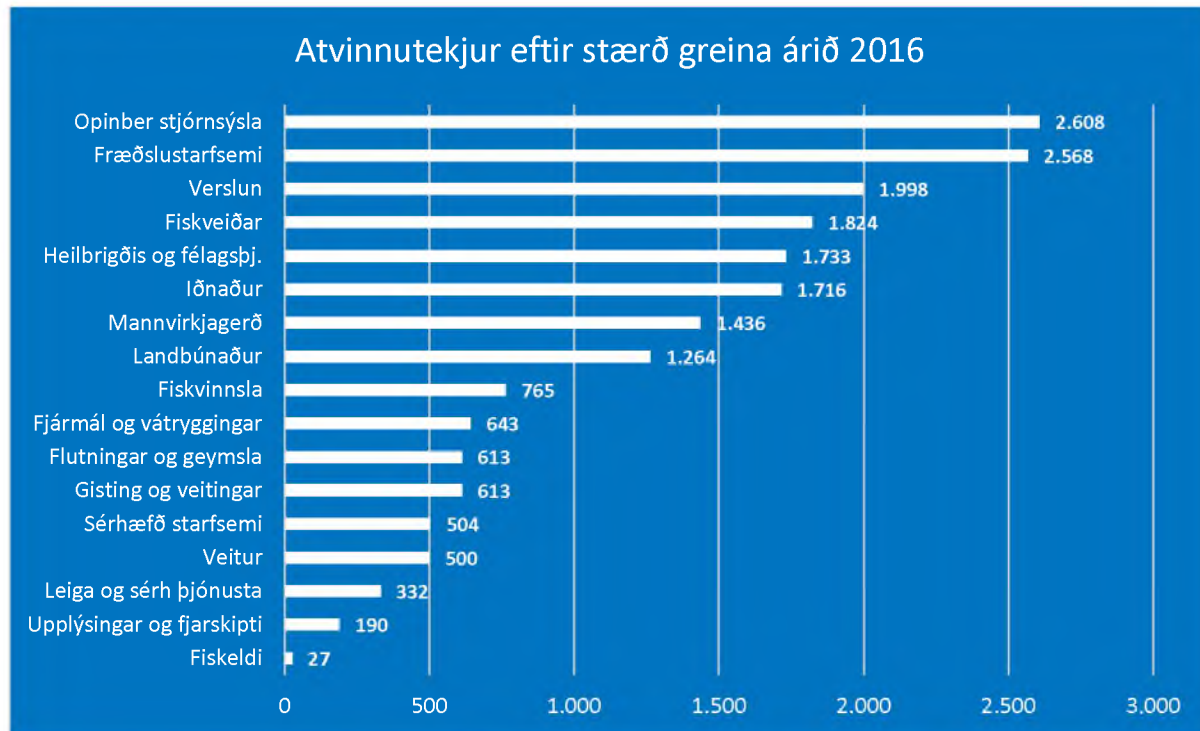


<sup>4</sup> Atvinnutekjur 2008 – 2016 eftir atvinnugreinum og svæðum: Byggðastofnun

<sup>5</sup> Sama heimild

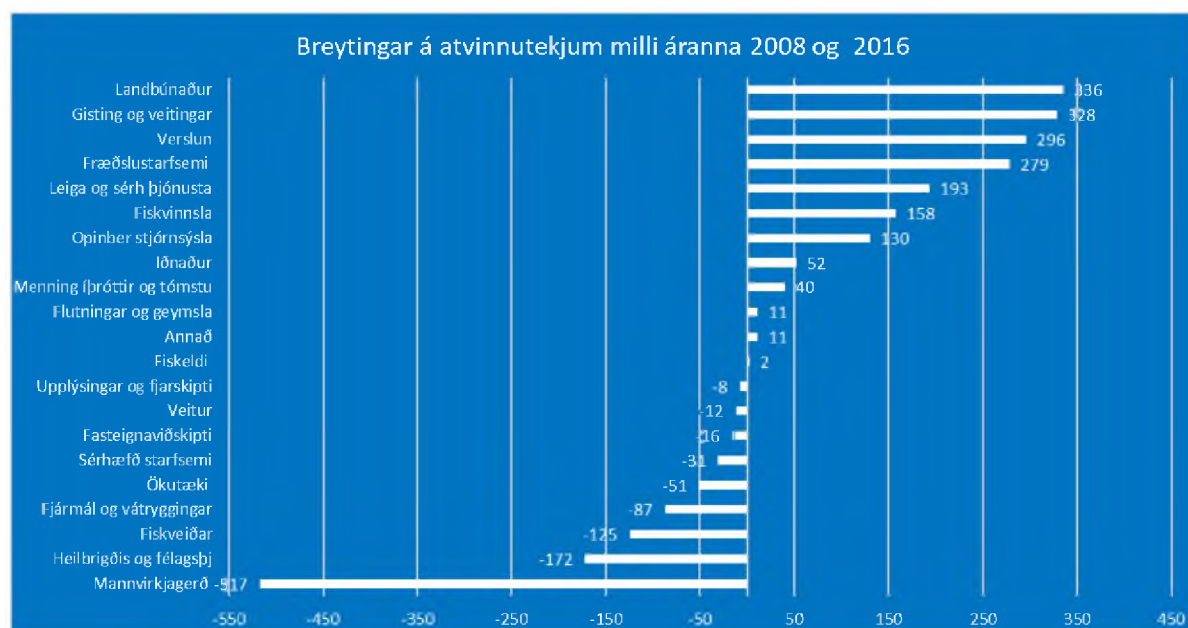
<sup>6</sup> Sama heimild

Opinber stjórnsýsla, fræðslustarfsemi og verslun eru stærstu greinarnar skv. atvinnutekjum en stærstu framleiðslugreinarnar eru fiskveiðar- og vinnsla, iðnaður og landbúnaður.



Atvinnutekjur eftir stærð greina árið 2016: Atvinnutekjur 2008-2016, Byggðastofnun

Vöxtur var mestur á tímabilinu í landbúnaði, gistingu og veitingastarfsemi ásamt verslun og fræðslustarfsemi á árunum 2008-2016. Mestur var hins vegar samdrátturinn í mannvirkjagerð, heilbrigðisþjónustu og fiskveiðum.

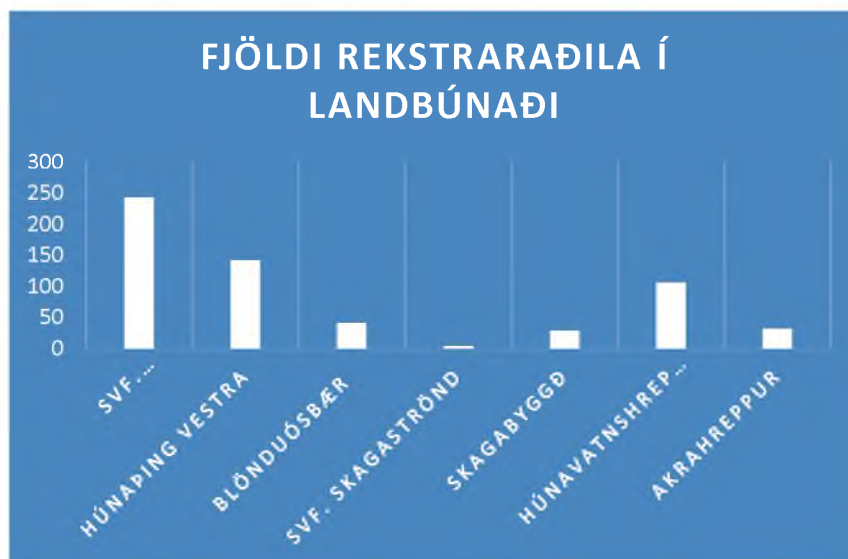
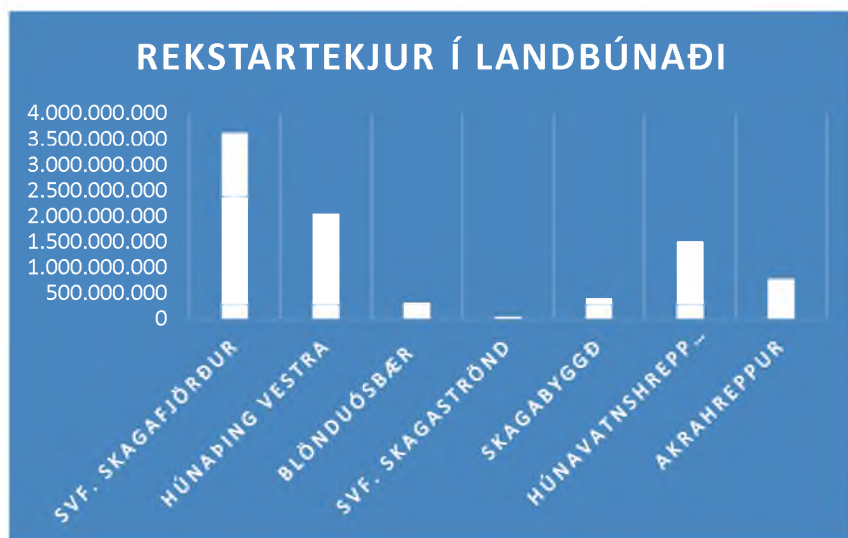


Breytingar á atvinnutekjum milli árana 2008-2016 í millj. kr.: Atvinnutekjur 2008-2016, Byggðastofnu

## VI. Helstu atvinnugreinar

### Landbúnaður

Landbúnaður er mikilvægasta atvinnugrein landshlutans. Á árinu 2016 voru 596 rekstraraðilar í búrekstri í landshlutanum og voru rekstrartekjur í búrekstri um 8,6 milljarðar króna. Á sama tíma voru tekjur afurðastöðva um 10,6 milljarðar króna. Gera má ráð fyrir að um 890 störf séu í búrekstri í landshlutanum en hjá afurðastöðvum voru 183 störf í afurðastöðvum. Eru þá ótalin önnur afleidd störf og áhrif greinarinnar.



Enginn landshluti á eins mikið undir sauðfjárbúskap og Norðurland vestra. Í landshlutanum eru 442 sauðfjárbú og um 117 þúsund fjár. Má ætla að auk þeirra 442 bænda sem hafa lifibrauð sitt af sauðfjárbúskap starfi á annað hundrað manns við úrvinnslu afurðanna í landshlutanum. Mikilvægi greinarinnar má t.d. mæla í samhengi við íbúafjölda en um 6 sauðfjárbú á hverja 100 íbúa í landshlutanum. Sá landshluti sem næst kemur er með tæplega 3 sauðfjárbú á hverja 100 íbúa. Að

sama skapi er hlutfallið milli fjölda sauðfjár og fjölda íbúa þrefalt hærra á Norðurlandi vestra en í þeim landshluta sem næstur kemur.



Í síðustu árum hefur verið sauðfjárafurða farið lækkandi. Í ljósi þess að enginn landshluti á eins mikið undir sauðfjárrækt og Norðurland vestra er sú staða mjög alvarleg fyrir landshlutann. Frá árinu 2015 hefur verðmæti afurða sauðfjárbænda í landshlutanum lækkað um 430 – 460 milljónir króna. Það svarar til 1.150.000 – 1.250.000 kr. tekjulækkun á hvert sauðfjárbú í landshlutanum. Í landshluta sem býr við lægstar meðaltekjur á landinu er þessi tekjulækkun afar erfið. Ljóst er að ef ekkert verður að gert munu yngstu og skuldugustu bændurnir fara út úr greininni. Það er afar óheppilegt fyrir framtíð greinarinnar. Ljóst er að samdráttur á tekjum sauðfjárbænda er alvarleg ógn við byggð í landshlutanum.

#### Framleiðsluverðmæti á verðlagi hvers árs

Ár	Húnaþing vestra	Austur - Húnavatnssýsla	Skagafjarðarsýsla	Samtals
2014	393.300.000 kr.	401.000.000 kr.	487.000.000 kr.	1.281.300.000 kr.
2015	400.600.000 kr.	404.000.000 kr.	482.000.000 kr.	1.286.600.000 kr.
2016	362.900.000 kr.	379.000.000 kr.	441.000.000 kr.	1.182.900.000 kr.
2017	272.300.000 kr.	254.000.000 kr.	324.000.000 kr.	850.300.000 kr.

#### Verðlækkun á framleiðsluverðmæti til bænda

	Húnaþing vestra	Austur - Húnavatnssýsla	Skagafjarðarsýsla	Samtals
Frá 2015	-128.300.000 kr.	-150.000.000 kr.	-158.000.000 kr.	-436.300.000 kr.
Frá 2016	-90.600.000 kr.	-125.000.000 kr.	-117.000.000 kr.	-332.600.000 kr.

#### Mjólkurframleiðsla

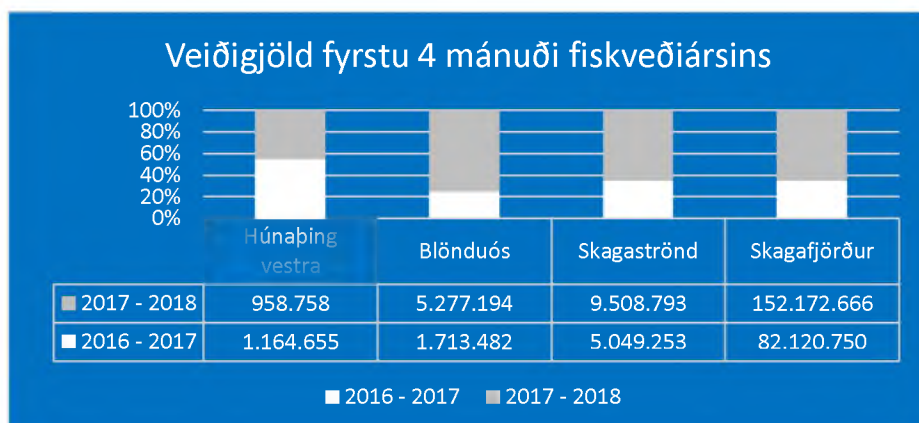
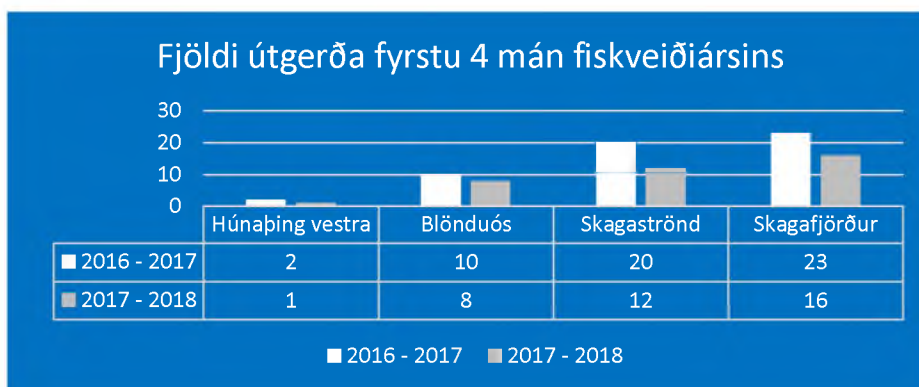
Mjólkurframleiðsla er mikilvæg grein í landshlutanum og þó sérstaklega í Skagafirði. Nautgripærækt, sem kjötfframleiðsla er einnig mikilvæg í landshlutanum. Helsta ógn mjólkurframleiðslunnar og landbúnaðarins almennt er sú staðreynd að þann 1. maí sl. var opnað á aukin innflutning á hundruð matvöruhegunda frá ríkjum Evrópusambandsins og tollar lækkaðir eða afnumdir við það að tvíhliða

tollasamningur Íslands og Evrópusambandsins tók gildi. Við það eykst tollfrjáls innflutningskvóti fyrir ýmsar landbúnaðarafurðir næstu fjögur árin. Það er augljóst að miðað við núverandi gengi krónunnar er útflutningur á íslenskum landbúnaðarvörum nánast vonlaus.

Mikilvægt er að greinin búi við starfsöryggi. Mjög miklar fjárfestingar hafa verið í mjólkurframleiðslunni á undanförunum árum vegna hertra reglna um dýravelferð. Skapa verður greininni þau starfsskilyrði að búin geti staðið undir þessari fjárfestingu. Það verður ekki gert með því að opna á aukinn innflutning á meðan gengi krónunnar er eins hátt og raun ber vitni.

### Sjávarútvegur

Sjávarútvegur er nokkur í landshlutanum. Samsetning útgerðar er þannig að eitt stórt sjávarútvegsfyrirtæki er í landshlutanum, Fisk seafood, og nokkur fjöldi smærri útgerða. Fiskvinnsla er lítil nema á vegum Fisk seafood. Svo sem fram hefur komið hafa fiskveiðar dregist saman í landshlutanum. Helsta ógn greinarinnar nú eru hin mikla hækkun veiðigjalda á yfirstandandi fiskveiðiári. Útgerðir í landshlutanum eru eingöngu í botnfiskeiðum og hækkaði veiðigjaldið t.d. í þorski um 100% á milli ára, auk þess sem vaxtaafsláttur var afnuminn. Á fyrstu 4 mánuðum yfirstandandi fiskveiðiárs fækkaði útgerðum sem greiða veiðigjald í landshlutanum um 18, úr 55 í 37. Á sama tíma hækkuðu um tæp 87% milli ára, eða úr 90 millj. kr. í 168 millj. kr. Með sama áframhaldi má gera ráð fyrir að veiðigjöld yfirstandandi fiskveiðiárs sem útgerðir á Norðurlandi vestra þurfa að greiða geti orðið um 440 milljónir króna en það var á síðasta fiskveiðiári um 227 milljónir króna. Ljóst er að hækkun veiðigjalda og afnám vaxtaafsláttar hefur veruleg neikvæð áhrif á efnahag landshlutans.



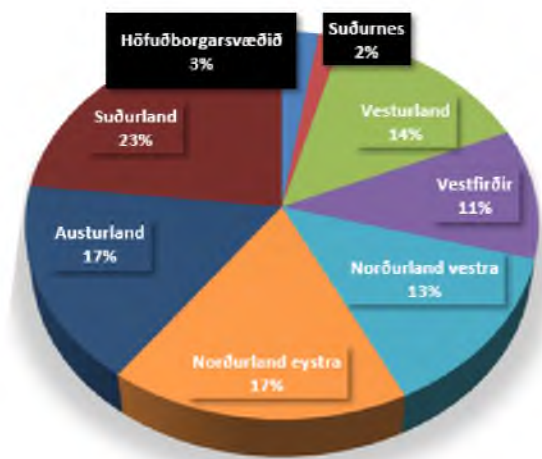
## VII. Ýmsir innviðir og byggðastefna

Í samræmi við umsögn Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra um byggðaaætlun vill stjórn samtakanna koma á framfæri að í Norsku byggðastefnunni felst m.a. að:

- á tilteknum svæðum er heimilt að endurgreiða tiltekna prósentu af stofnkostnaði nýrrar atvinnustarfsemi. Stuðningurinn getur mestur orðið 35% af stofnkostnaði.
- almennt tryggingargjald í stærstu sveitarfélögunum t.d. Osló er 14,1% en ekkert tryggingargjald er í nyrstu sveitarfélögunum. Tryggingargjaldið getur verið þarna á milli, allt eftir nánari reglum þar um. Talið miög örfandi fyrir iðnaðarstarfsemi og þjónustustarfsemi og aðra vinnuafslfreka starfsemi.
- Tekjuskattur er mishár eftir svæðum
  - Um er að ræða þrjá þætti:
    - Sérstakur skattafsláttur sem nemur 15.000 NOK (187 þús ISK) í skattþrepi 1 og 30.000 NOK (375 þús ISK) í skattþrepi 2.
    - Tekjuskattprósentan er 3,5% lægri á aðgerðasvæðinu en annars staðar á landinu.
    - Hærra skattþrep er 2% lægra en annars staðar á landinu. Einstaklingur sem býr á aðgerðasvæðinu, þ.e.a.s. Finnmörku eða einum af hinum 7 sveitarfélögunum í Norður-Troms, fær um 10% hærri nettó tekjur en sá sem býr utan svæðis þegar allt er reiknað saman af persónubundnum ívilnunum.

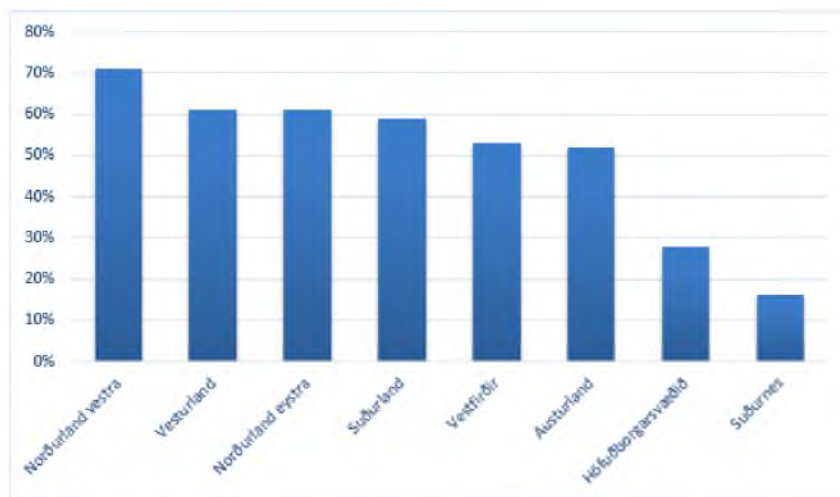
Stjórn Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra bendir á að ofnagreindar aðgerðir hafa gefist vel í Noregi. Til þess að jafna samkeppnisstöðu landshlutans gagnvart höfuðborgarsvæðinu, sem nýtur þess að þar er nánast öll stjórnvísun og langstærstu út- og innflutningsgáttir landsins, telur stjórn SSNV að aðgerðir s.s. lægra tryggingargjald á tilteknum svæðum sem hafa búið við viðvarandi fólksfækkun, beinn stuðningur við að setja á stofn atvinnurekstur, á svæðum sem hafa búið við viðvarandi fólksfækkun, stuðla að markmið þingsályktunartillögu um byggðaaætlun náist. Einnig telur stjórn SSNV að lægri tekjuskattur á einstaklinga og fyrirtæki á tilteknum svæðum sem búið hafa við viðvarandi fólksfækkun stuðli að bættri samkeppnisstöðu landshlutans og þar með þeim markmiðum sem sett eru fram í tillögu til þingsályktunar um stefnumótandi byggðaaætlun. Umsögn SSNV um þingsályktunartillöguna er í viðauka 2.





Mynd 26: Skipting vegakerfisins á Íslandi 2016 m.t.t. lengdar.  
Byggt á tölum Vegagerðarinnar

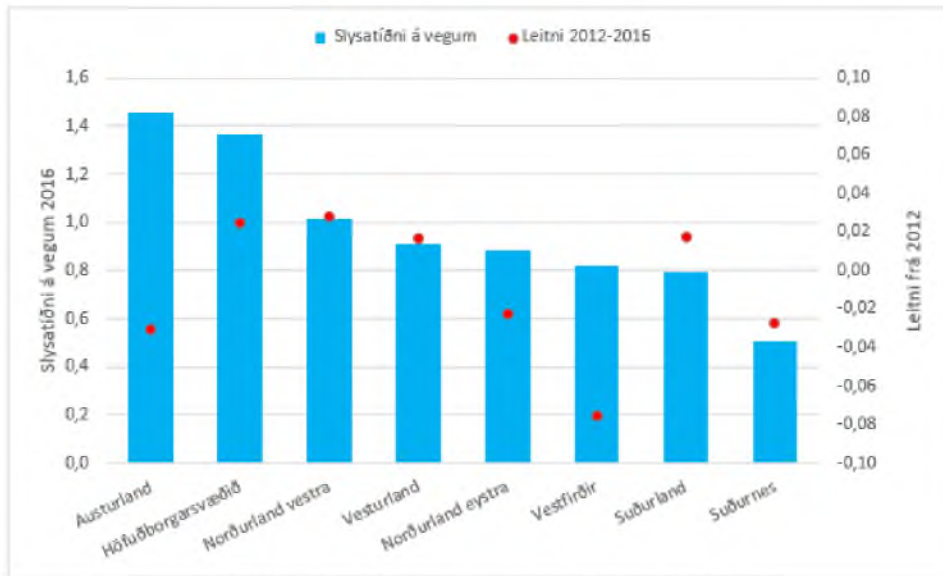
Vegakerfi landshlutans er um 13% af stofn- og tengivegakerfi landsins. Vegina hefur skort viðhald síðasta áratuginn að minnsta kosti. Nánast engin framlög hafa verið til stofn- og tengivega landshlutans síðasta áratuginn og eru vegir víðast hvar algerlega komnir að þolmörkum. Stjórn SSNV hefur lagt áherslu á stóraukið viðhald vega í landshlutanum, veginn um Tjarnará á Vatnsnesi og að hafist verði handa við gerð nýs Skagastrandarvegar frá Þjóðvegi við Blönduós og yfir Laxá.



Mynd 27: Hlutfall malarvega af vegakerfinu 2016.  
Byggt á tölum Vegagerðarinnar

Enginn landshluti býr við eins stórt hlutfall malarvega og Norðurland vestra. Þrátt fyrir að á ýmsum vegum landshlutans sé umferð ekki minni en á malbikuðum vegum í öðrum landshlutum. Vegakerfið

stendur vexti ferðapjónustunnar fyrir þrifum og hafa fréttir heyrst af því að rútufyrirtæki neiti að aka suma vegi landshlutans.

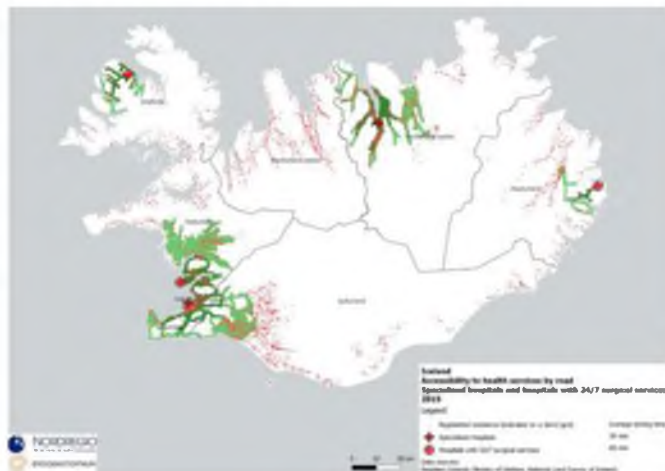


Mynd 29: Slysatíðni á vegum landshlutanna 2016 og leitni frá 2012.  
Byggt á tölum Vegagerðarinnar

Slysatíðni á vegum landshlutans er ótrúlega há í samanburði við aðra landshluta.

## Aðgangur að sjúkrahúsi með sólarhringsaðgangi að skurðstofu

	30 mín	60 mín
Höfuðborgarsvæðið	99,99	100
Suðurnes	5,84	99,86
Vesturland	61,03	70,87
Vestfirðir	64,03	67,94
Norðurland vestra	0	0,27
Norðurland eystra	70,66	82,69
Austurland	33,88	70,87
Suðurland	0,01	51,43



Á síðasta áratug hefur orðið samdráttur í heilbrigðis- og félagsþjónustu á Norðurlandi vestra. Nú er svo komið að einungis tæplegar 0,3% íbúanna eiga þess kost að komast á sjúkrahús með sólarhringsaðgangi að skurðstofu á innan við klukkustund. Í þeim landshluta sem næstur kemur á um helmingur íbúa þess kost að sækja þessa þjónustu. Þess er einnig rétt að geta að það sama á við um



fæðingarpjónustu. Það gefur augaleið að skerðing á skurðstofu- og fæðingarpjónustu gerir samkeppnisstöðu landshlutans veikari en hún þyrfti að vera, þessa hluti hlýtur fólk að skoða þegar það velur sér stað til búsetu. Úr þessu má bæta með tvennu móti. Annarsvegar með uppbyggingu þjónustunnar í landshlutanum eða með bættum samgöngum.

Stjórn SSNV hefur lagt fram áherslur sínar í samgöngumálum, sjá viðauka 1.

## VIII. Viðauki 1 – Áherslur í samgöngumálum

# Samantekt um samgöngumál

## Áherslur og forgangs röðun verkefna á Norðurlandi vestra



## Efnisyfirlit

Forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra .....	21
Forgangsröðun varðandi vegamál .....	21
Forgangsröðum varðandi jarðgöng .....	22
Forgangsröðum varðandi almenningsamgöngur .....	22
Forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna .....	22
Forgangsröðun í málefnum flugvalla .....	23
Viðauki 1 - Rökstuðningur og umfjöllun um vegamál landshlutans .....	24
Viðauki 2 – Rökstuðningur og umfjöllun um jarðgangagerð í landshlutanum .....	28
Viðauki 3 – Rökstuðningur og umfjöllun um almenningsamgöngur í landshlutanum .....	33
Viðauki 4 - Rökstuðningur og umfjöllun um hafnir og sjóvarnir í landshlutanum .....	39
Viðauki 5 – Rökstuðningur og umfjöllun um flugvelli í landshlutanum .....	42
Lokaorð .....	44

## Forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra

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

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

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

### Forgangsröðun varðandi vegamál

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

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

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

### Forgangsröðum varðandi jarðgöng

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

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

### Forgangsröðum varðandi almenningsamgöngur

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

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

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

### Forgangsröðun í málefnum hafna og sjóvarna

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

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

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

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

3. Vinna þarf að undirbúningsrannsókn vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

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

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

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

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

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

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

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

#### Forgangsröðun í málefnum flugvalla

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

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

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

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

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



## Viðauki 1 - Rökstuðningur og umfjöllun um vegamál landshlutans

### Um vegakerfið

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

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

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

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

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

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

Umferðarmestu tengivegir eru:

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

### Bundið slitlag

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

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

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

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

Hólavegur frá Siglufjarðarvegi að Hólum er með bundnu slitlagi.

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

### Forgangsröðun í vegamálum

Vísað er til markmiða gildandi samgönguáætlunar og þeirra leiða sem settar eru fram við að ná þeim markmiðum, sérstaklega markmiða um jákvæða byggðapróun og markmiða um greiðar samgöngur. Með þessari samantekt er leitast við að forgangsraða samgönguverkefnum innan landshlutans og með því lögð lóð á vogarskálarnar við að skapa sameiginlega framtíðarsýn, m.a. með það að leiðarljósi að

efla atvinnulíf og lífsgæði og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum, þjónustu og fjárfestingum. Er því til þess ætlast að tekið verði tillit til óska landshlutasamtakanna við forgangsröðun framkvæmda, svo sem segir í markmiðakafla samgönguáætlunar um markmið um jákvæða byggðapróun.

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

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

Á veginum um Vatnsnes nr. 711 er áætluð brúarsmíði og tilheyrandi vegagerð við Tjarnará á árinu 2018. Vegurinn við Tjarnará skorar hátt bæði út frá öryggissjónarmiðum og greiðfærni. Það vekur furðu að framkvæmdin skuli ekki skora í byggðalegu tilliti. Vitað er um dæmi þess að rútufyrirtæki fari ekki á Vatnsnesið með ferðamenn vegna ástands vegarins og þar að auki hafa heimamenn miklar áhyggjur af öryggi þeirra sem um veginn fara en skólabörn fara þessa leið tvisvar á dag allt skólaárið svo að dæmi sé tekið. Þó að nýbygging brúarinnar og vegurinn við hana sé afar brýn eru endurbætur nauðsynlegar á veginum öllum, ekki síst vegna þeirrar gríðarlegu aukningar ferðamanna sem um hann fara, sérstaklega yfir sumarmánuðina.

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

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

### 2. Skagastrandarvegur 74 frá Hringvegi 1 yfir Laxá

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

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

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

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

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

Í samtölum við sveitarstjórnarmenn kom fram mikil óánægja með almennt viðhald stofn- og tengivega. Margar ábendingar komu fram um skort á fínefni og heflun, auk þess sem vegir eru mjóir þó að bætt hafi verið úr víða með útskotum. Mjóar brýr með steiptum upphækkuðum kanti og stöplum við enda eru oft hindranir fyrir bændur sem þurfa að ferðast með stór tæki. Afar brýnt er að malarvegum landshlutans verði betur viðhaldið en verið hefur. Í þessum landshluta eins og öðrum er uppbygging atvinnutækifæra oft að verulegu leyti háð vegasamgöngum og þegar ferðaþjónusta er annarsvegjar eru vegasamgöngur afar mikilvægar. Í ljósi erfiðrar stöðu landbúnaðar er afar mikilvægt að samgöngukerfið styðji við fjölbreyttari atvinnustarfsemi í sveitum og vinnusókn íbúa í dreifbýli til þéttbýlli staða. Horfa þarf einnig til þess að börnum er víða ekið til skóla. Vísað er sérstaklega til markmiðakafla samgönguáætlunar – markmiða um jákvæða byggðapróun.

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

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

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

### Forgangsröðun í málefnum jarðganga

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

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

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

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

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

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

Uppbygging vegar yfir Þverárfjall hefur beint sjónum manna að því hvort ekki sé skynsamlegt að láta aðalþjóðveginn liggja um Þverárfjall, um Hegranes og Hjaltadal og loks í gegnum

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

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

*Lendisskipulag ehf.:*

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

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

*Virðingarfyllst,  
Árni Ragnarsson.*

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

Tillaga að aðalskipulagi Sveitarfélagsins Skagafjarðar er í vinnslu og hefur ekki enn verið kynnt almenningi. Almennir kynningarfundir eru áætlaðir um næstu áramót. Tillaga um veggöng milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar (Hjaltadals og Hörgárdals) er ein af þeim tillögum sem skipulagsráðgjafar settu fram og er til meðferðar hjá skipulags- og byggingarnefnd Sveitarfélagsins Skagafjarðar. Tillagan hefur ekki verið rædd við sveitarstjórn Hörgárbyggðar.

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

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

#### 1. Ríkjandi byggðastefna.

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

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

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

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

„Akureyringum hefur fjölgað mjög hægt og virðist sem umhverfið standi ekki undir stærri

bæ; fyrirtæki og stofnanir þurfi stærra uppland. Akureyringar hafa því horft mjög til þess að stóriðja hefjist í Eyjafirði en við það hefur verið andstaða sem mest hefur byggst á náttúruvari og staðháttum í Eyjafirði, þröngum og lygnum með þéttbýla landbúnaðarbyggð. Þá hafa Eyfirðingar viljað stækka atvinnu- og þjónustusvæði Akureyrar með jarðgöngum til Siglufjarðar og undir Vaðlaheiði. Jarðgöng til vesturs eru erfiðari framkvæmd og dýrari en íbúafjöldinn líka mun meiri.

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

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

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

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

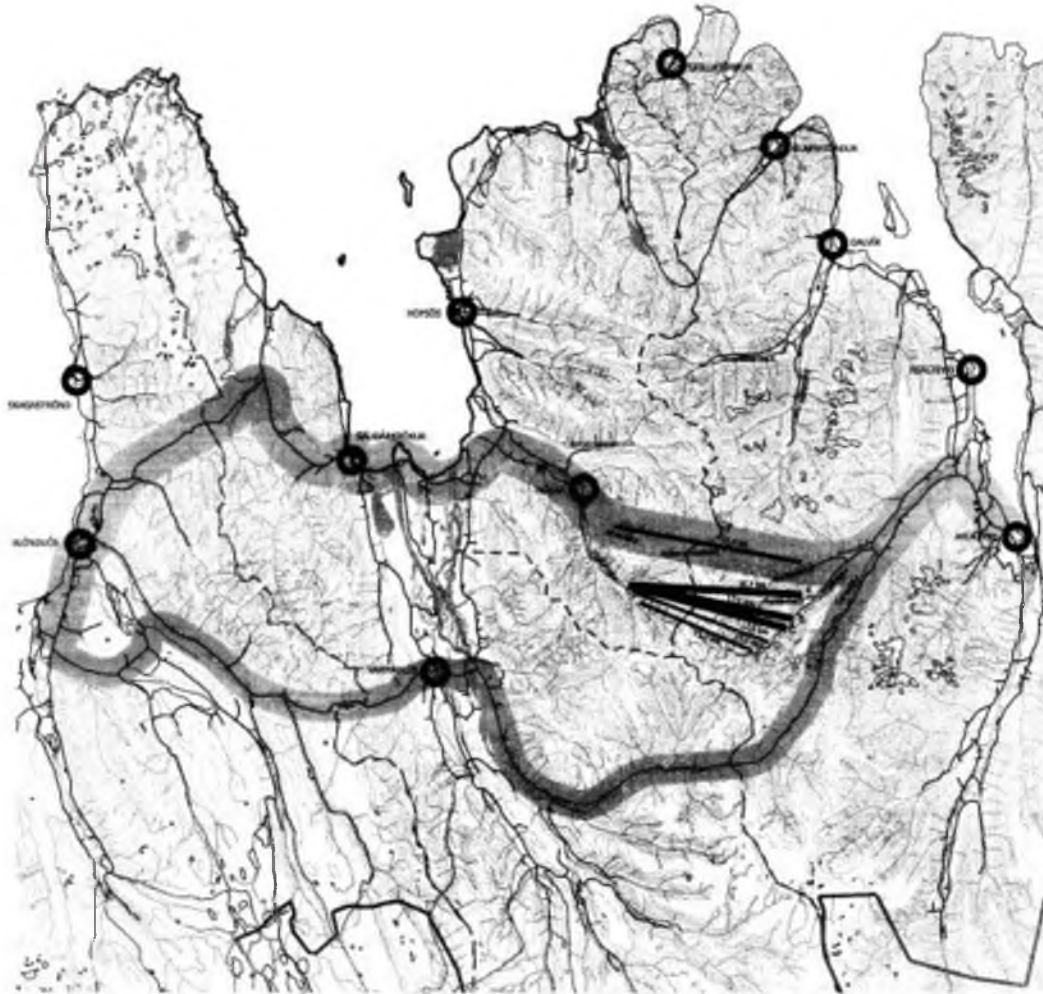
Rétt er að undirstrika að vegastyttingar byggja á grófum útreikningum skipulagsráðgjafa en ekki rannsóknum eða úttektum sem Vegagerð ríkisins kann að hafa gert.

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

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



Árni Ragnarsson,  
Páll Zóphóníasson.



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

SKÝRINGAR

Stíðar eru 4 gangarlinur milli Hjaltaðals og Hörgárdals, ein milli Hjaltaðals og Þyrndals og ein milli Hjaltaðals og Benkúðs. Gangarlinur eru í rúmum milli hálts.

	Hjaltaðalur	Hjaltaðalur	Hjaltaðalur	Benkúðalur
Lína A:	300 m		300 m	
Lína B:	300 m	300 m		
Lína C:	300 m	300 m		
Lína D:	300 m	300 m		
Lína E:	400 m	400 m		
Lína F:		300 m	300 m	

Vegareigi (km)	Þjóðvegur 1 mið stíftu stíftvegi	Þjóðvegur 1 m. vegþéttunum	Iverjarfjallavegur / veggöng F	Iverjarfjallavegur / veggöng F / m. vegþéttunum
Vegareigi x Sögá				
Vegareigi x Reykjadalur	120	122	120	116
Reykjalur - Hlíð	131		131	
Reykjalur - Sögá	119		119	88
Reykjalur - Þyrndalur	145	142	136	127
Reykjalur - Skagafjörður	168	163	130	130
Þyrndalur - Sögá	75		45	31
Þyrndalur - Sögá	158		131	116

Heimildir: Vegaplanir eru af korti Landmælinga Íslands 1:500.000, S. Útg. 1982 og á málrum af kort þar sem vegir eru. Útþýðing um hálts þilvega og um vegareigi að hluta eru tengdar á heimildir: Vegaplanir Íslands. Útþýðing um göng undir Örnaldshéttu eru tengdar í Jarðfræðisviðunni Vegaplanir Íslands, Janúar 2003.

Landis

Landmælingar

Árn. Tönnuvarnarsveit, 1100 Hlíð, 101. Símanúmer: 440 4400. Fax: 440 4401. Netfang: landis@landis.is



10,7 km ísl. veggöngur undir Örnaldshéttu eða Jarðfræðisviðunni með gangarlinna í 300 og 380 m hálts stíft þilveg í nánast essert.

Með stýringum, sem að utan er gert ráð fyrir á þjóðvegi 1, verður með veggöng milli Þjóðvegastöðva úr veginn norðan Hjaltaðals- hálts á kafarum milli Akureyrar og Laugarbæjar, 120 km. Með Iverjarfjallavegi, veggöngum og vegþéttunum verður með veggöng milli Þjóðvegastöðva á þessari hálts milli Hlíða í Hjaltaðal og Akureyrar, 19 km.

Þjóðvegur 1 milli Akureyrar og Reykjavíkur mun liggja hálts á Örnaldshéttu nema gæri verfi göng undir fara. Með Iverjarfjallavegi og veggöngum sem hér er töl, þarf hálts að fara Vatnshéttu né Örnaldshéttu og vegur milli Akureyrar og Reykjavíkur mun liggja hálts á Hjaltaðshéttu.

Hálts þilvega yfir hálts:

Iverjarfjallavegur	322 m
Vatnshéttu	420 m
Örnaldshéttu	140 m
Hjaltaðshéttu	407 m

Grunnkort Landmælinga Íslands



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

### Um almenningssamgöngur

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

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

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

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

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

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

### Forgangsröðun í málefnum almenningssamgangna.

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

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

veginum vegna þeirrar hættu sem það skapar. Það er mikilvægt að betri nýting sé á almenningssamgöngum. Það er um 35 mínútna akstur frá Skagaströnd til Sauðárkróks. Með því að fara með strætó tekur ferðin um eina og hálf klukkustund vegna þess að farþeginn þarf að fara til Blönduóss og bíða þar.

2. Að lagarammi almenningssamgangna verði styrktur með sérstakri löggjöf um almenningssamgöngur.

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

## Minnisblað

Sendandi: Guðjón Bragason

Málsnr. 1610036SA

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

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

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

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

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

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

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

#### **Um einkarétt skv. 7. gr.**

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

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

Að álitum undirritaðs tekur þingnefndin með þessu orðalagi algerlega undir óskir sveitarfélaga um að við afgreiðslu frumvarpsins yrði ofangreindur skilningur á mörkum almannaþjónustu og samkeppnismarkaða undirstrikaður.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Í umsögn sambandsins segir m.a.: Rétt þykir að taka fram að í upphafi frumvarpsvinnu árið 2012 lagði sambandið fram áherslu þar sem gerð var athugasemd við þá nálgun innanríkisráðuneytisins að setja heildarlög um þetta efni. Lýsti sambandið þeirri afstöðu að heppilegra væri að sett yrðu sérstök lög um almenningsamgöngur á landi. Sú afstaða er enn í gildi en á þessu stigi telur sambandið þó brýnna að það frumvarp sem hér er til umsagnar verði að lögum sem fyrst. Ástæðan er fyrst og fremst sú að landshlutasamtök sveitarfélaga, sem annast framkvæmd almenningsamgangna milli og innan landshluta á grundvelli samninga við Vegagerðina, geta ekki lengur búið við það réttarástand að einkaréttur sem þeim er veittur í umræddum samningum skuli ekki njóta fullnægjandi verndar samkvæmt lögum.

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

### Önnur atriði í frumvarpinu

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

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

Sambandið fagnar þessari breytingu, sem er eðlileg.

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

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

Með breytingunni er tekið undir breytingartillögu sambandsins.

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

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

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

### Næstu skref – undirbúningur laga um almenningsamgöngur

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

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

- a) Skýra þarf gildissvið laga um almenningsamgöngur og m.a. kann að vera tilefni til að setja sérstök ákvæði annars vegar um almenningsamgöngur innan sveitarfélaga/þéttbýliskjarna

annars vegar og milli byggðarlaga hins vegar. Óljóst er að álitu undirritaðs hvort nýsett lög gilda um hið fyrrnefnda og er eðlilegt að hugað verði sérstaklega að einkarétti á leiðakerfum almenningsamgangna t.d. á höfuðborgarsvæðinu.

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

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

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

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

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

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

**Fargjöld:**

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

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

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

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

### Um hafnir

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ásgarður er um 70 ára gamall, byggður sem grjótkista úr staurum sem eru orðnir mjög fúnir og víða farnir að gefa sig. Bryggjan sýnir nokkur einkenni þessarar hrörnnar þar sem t.d. þekjan

er orðin mjög sigin í miðju. Við skoðun sem fram fór 2013 kom fram að tiltölulega hátt hlutfall staura var farið að gefa sig vegna fúa. Reikna má með að það hlutfall hafi hækkað. Þar sem grunngerð mannvirkisins er að verða ónýtt er óumflýjanlegt að byggja það upp frá grunni. Ásgarður er í miðri höfninni og mikilvægur fyrir viðlegu báta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Með sömu rökum og eiga við um Alexandersflugvöll á Sauðárkróki er mikilvægt fyrir íbúa Húnavatnssýslna að hafa möguleika á sjúkraflugi. Heilbrigðisþjónustan hefur verið skert svo í

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

## Lokaorð

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

Í nýrri skýrslu Byggðastofnunar um hagvöxt landshluta 2008-2015<sup>8</sup> kemur eftirfarandi m.a fram um Norðurland vestra: „Í heildina var hagvöxtur minni en að jafnaði utan höfuðborgarsvæðisins. Fyrstu árin var hagvöxtur þokkalegur en seinni hluta tímabilsins var hann mun minni en í öðrum landshlutum. Mikill vöxtur er í sjávarútvegi. Einkum vex fiskvinnsla síðasta árið sem skoðað er. Annar iðnaður en stóriðja og fiskvinnsla vex líka síðustu árin. Rekstur gististaða og veitingarekstur eflist töluvert undir lok tímabilsins. Umsvif í fjármálum og tryggingum drógust jafnt og þétt saman eftir 2010. Mannvirkjagerð minnkaði um fjórðung á tímabilinu. Heilbrigðisstarfsemi skrapp saman um fjórðung. Fólki fækkar alls staðar í þessum landshluta, nema í strjálbýli. Alls fækkaði íbúum um tæp 5% frá 2008 til 2015.“

Eftirfarandi eru markmið samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun:

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

Fyrir íbúa Norðurlands vestra er gríðarlega mikilvægt að tekið sé tillit til ofangreindra markmiða um jákvæða byggðapróun þegar teknar eru ákvarðanir um samgöngumál. Greiðar samgöngur innan landshlutans sem og við næstu byggðarlög eru mjög mikilvæg eigi samfélögin á Norðurlandi vestra að

<sup>8</sup> [https://www.byggdastofnun.is/static/files/Hagvoxtur/hagvoxtur\\_landshluta\\_2008-2015.pdf](https://www.byggdastofnun.is/static/files/Hagvoxtur/hagvoxtur_landshluta_2008-2015.pdf)



geta eflst og dafnað. Sem dæmi um það munu t.d. göng undir Tröllaskaga úr Hjaltadal yfir í Öxnadal uppfylla mörg af markmiðum samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun. Slík göng munu einnig styrkja Eyjafjarðarsvæðið t.d. í innanlands- og millilandaflugi auk þess að styrkja Mið-norðurland allt sem eitt vinnusóknar- og þjónustusvæði. Til þess að af því megi verða þarf kjark og framtíðarsýn í samgöngumálum.

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

Norðurlandi vestra, 31. ágúst 2017



**Björn Líndal Traustason**

**Framkvæmdastjóri**

Höfðabraut 6

530 Hvammstangi

Sími: 455-2500/864-8946

## IX. Viðauki 2 – Umsögn um byggðaáætlun

Stjórn Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) fagnar framkominni tillögu til þingsályktunar um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2018 – 2024.

Samkvæmt tillögunni eru markið og mælikvarðar eru að:

- A. jafna aðgengi að þjónustu
- B. jafna tækifæri til atvinnu
- C. stuðla að sjálfbærri þróun byggða um allt land.

Til að ná ofangreindum markmiðum eru lagðar til 50 skilgreindar aðgerðir. Það er mat stjórnar SSNV að flestar aðgerðanna muni leggja lóð á vogarskálarnar við að halda landinu í byggð. Munu nú verða nefndar þær mikilvægustu að mati stjórnar SSNV. Í markmiðum A. er fjallað um að áfram verði unnið að

**A.1 Ísland ljóstengt** – er mikilvægt til að jafna aðstöðu íbúa til náms, vinnu og til upplýsinga. Þess ber þó að geta að mikill verðmunur er á inntaksgjöldum eftir því hvort er um að ræða þéttbýli eða dreifbýli.

**A.2 Þjónustukort** – gæti verð grunnur fyrir stjórnvöld til að skilgreina hvaða þjónusta telst grunnþjónusta sem landsmenn eigi að hafa jafnan aðgang að.

**A.8 Jöfnun flutningskostnaðar vegna verslunar** – er mikilvægt til að jafna samkeppnisstöðu landsbyggðarinnar gagnvart höfuðborgarsvæðinu. Þarna eru skilgreiningar svæða of þröngar. Nánast allur innflutningur endursöluvara fer í gegnum höfuðborgarsvæðið og því eiga fjarlægðartakmörk og fjöldatakör ekki við. Nær væri að miða við fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu til verslana á landsbyggðinni.

**A.9 Verslun í strjálbýli** – mikilvægt verkefni en það þarf að styðja verslun í strjálbýli á svipaðan hátt og gert er í Merkur verkefninu í Noregi eins og nefnt er í tillögunni. Í Merkur verkefninu í Noregi felst m.a. í fjárfestingarstuðningi og stuðningi við markaðsaðgerðir. Styrkur er veittur til að setja upp og endurnýja bensíndætur. Slíkur búnaður er ofanjarðar og einfaldara og ódýrara en niðurgreiftrun á tönkum og auðvelt að færa úr stað.

**A.10 Almenningsamgöngur um land allt** – er mikilvægt, bæði vegna samgangna milli landshluta sem og innan landshluta. Landshlutasamtök hafa um nokkurra ára skeið rekið hluta almenningsamgöngukerfisins. Kerfið er vanfjármagnað og þar af leiðandi eru farþegagjöld há. Farþegum hefur farið fækkandi. Kerfið þarf að vera samkeppnisfært við einkabílinn en það er það ekki í dag.

**A.11 Flug sem innanlandssamgöngur** – hvatt er til þess að tekin verði upp „skoska leiðin“. Mikilvægt er að skilgreina út frá núverandi ferðavenjum fólks. Íbúar á Norðurlandi vestra ferðast mest á einkabílum eða með strætó til höfuðborgarinnar. Miða þarf við að ferðatími á bíl eða með strætó beint til höfuðborgarsvæðisins sé t.d. 3 klst. og að niðurgreiðsla innanlandsflugs taki mið af því.

**A.14 Jöfnun orkukostnaðar** – er mikilvægt til að jafna samkeppnisstöðu landsbyggðarinnar bæði hvað varðar fólk og fyrirtæki.

**A.16 Hagnýting upplýsingatækni til háskólanáms** – menntunarstig er lægra á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu. Fjarnemar eru líklegri til að búa áfram í sínu sveitarfélagi eftir nám en þeir sem fara annað til náms skv. rannsókn Háskólans á Akureyri.

**Í markmiðum A. "Jafna aðgengi að þjónustu"** er fjallað um að áfram verði unnið að þróun drefináms á framhaldskólastigi en engin aðgerð er sett fram til að ná því markmiði. Dreifnám þarf á öflugum stuðningi að halda.

**B.1 Hraða þrífösun rafmagns** – er mikilvæg til að jafna samkeppnisstöðu fyrirtækja í dreifbýli annarsvegar og í þéttbýli hinsvegar.

**B.2 Flutningskerfi raforku og bætt orkuöryggi** - er mikilvæg til að jafna samkeppnisstöðu fyrirtækja í dreifbýli annarsvegar og í þéttbýli hinsvegar..

**B.3 Stuðningur við byggingu smávirkjana** – mikilvægt vegna þess að smávirkjanir stuðla að aukinni verðmætasköpun í dreifbýli og möguleikum á annarri atvinnustarfsemi í tengslum við smávirkjanir. Ríkið þarf að móta afstöðu sína sem landeigandi á þjóðlendum til smávirkjana.

**B.5 Nýsköpun í matvælaíðnaði** – er mikilvæg fyrir landshlutan en hann byggir nánast öll verðmætasköpun í landshlutanum tengist matvælaframleiðslu. Mikilvægt er í því sambandi að efla nám í matvælagreinum hjá Fjölbrotarskóla Norðurlands vestra.

**B.7 Störf án staðsetningar** – Mikilvægt að fjölga störfum vel menntaðs fólks á landsbyggðinni og gætu störf án staðsetningar verið liður í því.

**B.11 Fleiri flughlið inn í landið** – mikilvægt fyrir atvinnulífið að fá fleiri flughlið inní landið, bæði vegna dreifingar ferðamanna en eins vegna flutninga til of frá landinu. Skoðað verði í því samhengi að Alexandersflugvöllur verði varavöllur fyrir Akureyrarflugvöll.

**B.15 Mat á árangri af úthlutun byggðakvóta** – mikilvægt að skoða byggðakvótakerfið. Stjórn SSNV leggur til að tillögum sem nefnd undir forystu Þórodds Bjarnasonar lagði fyrir ráðherra á síðasta ári verði komið í framkvæmd. Þó verður að horfa sérstaklega til viðkvæmra svæða sem ekki fá úthlutað byggðakvóta skv. þeim tillögum.

**C.1 Sértek verkefni sóknaráætlanasvæða** – Norðurland vestra hefur lengi búið við fólksfækkun en á síðustu árum hefur þróunin snúið við. Mikilvægt er að stjórnvöld styðji við þá þróun. Sértek verkefni geta stutt vel við þá þróun.

**C.2 Brothætt byggðarlög** – mikilvægt að verkefnunum fylgi meiri fjármunir en verið hefur og að hugmyndafræðin verði skoðuð m.t.t. hreinna dreifbýlissvæða.

**C.3 Stuðningur við einstaklinga – námslán.** – Mikilvægt er að horfa til möguleika fólks til náms. Í tillögum fyrrverandi menntamálaráðherra Illuga Gunnarssonar var gert ráð fyrir styrkjum til námsmanna. Útfæra þarf þær hugmyndir á þann hátt að raunverulegt jafnrétti verði til náms á Íslandi og þeir nemendur styrktir sem þurfa að flytja búferlum vegna náms. Hækkandi fasteignaverð á höfuðborgarsvæðinu er ógn við landsbyggðina í þessu samhengi. Námsmenn af landsbyggðinni eiga þess varla kost að fara til náms í höfuðborginni nema með miklum stuðningi foreldra. Í þessu samhengi er rétt að nefna að meðaltekjur eru lægstar á Norðurlandi vestra og möguleikar foreldra þar því minnstir til að geta aðstoðað börn sín í háskólanámi.

**C.6 Húsnæðismál** – Taka má upp svipað kerfi og er í Noregi en þar eru á sumum svæðum hreinar niðurgreiðslur á nýbyggingum húsnæðis. Lagt verði fram frumvarp til breytingar á lögum um almennar íbúðir sem geri ríkinu mögulegt að veita einstaklingum stofnstyrki til að byggja íbúðarhúsnæði á svæðum þar sem misgengi byggingarkostnaðar og söluverðs er mikið.



**C.9 Náttúruvernd og efling byggða** – mikilvæg er að náttúruvernd og efling byggða sé á forsendum heimamanna en byggist ekki á þeirri nýlendu hugsun sem komið hefur fram á síðustu árum þar sem náttúruvernd og framtíð byggða virðist eiga að ráðast af hagsmunum allra annarra en íbúa viðkomandi svæða.

**C.12 Kynning og innleiðing áfangastaðaáætlana** – verkefnið hefur fram til þessa verið vanfjármagnað. Mikilvægt að vanda til þessara áætlana og innleiðingar þeirra.

Þessu til viðbótar vill stjórn SSNV koma á framfæri að í Norsku byggðastefnunni felst m.a. að:

- á tilteknum svæðum er heimilt að endurgreiða tiltekna prósentu af stofnkostnaði nýrrar atvinnustarfsemi. Stuðningurinn getur mestur orðið 35% af stofnkostnaði.
- almennt tryggingargjald í stærstu sveitarfélögunum t.d. Osló er 14,1% en ekkert tryggingargjald er í nyrstu sveitarfélögunum. Tryggingargjaldið getur verið þarna á milli, allt eftir nánari reglum þar um. Talið mjög örfandi fyrir iðnaðarstarfsemi og þjónustustarfsemi og aðra vinnuafsfreka starfsemi.
- Tekjuskattur er mishár eftir svæðum  
Um er að ræða þrjá þætti:  
Sérstakur skattafsláttur sem nemur 15.000 NOK (187 þús ISK) í skattþrepi 1 og 30.000 NOK (375 þús ISK) í skattþrepi 2.  
Tekjuskattprósentan er 3,5% lægri á aðgerðasvæðinu en annars staðar á landinu.  
Hærra skattþrep er 2% lægra en annars staðar á landinu. Einstaklingur sem býr á aðgerðasvæðinu, þ.e.a.s. Finnmörku eða einum af hinum 7 sveitarfélögunum í Norður-Troms, fær um 10% hærra nettó tekjur en sá sem býr utan svæðis þegar allt er reiknað saman af persónubundnum ívilnunum.

Stjórn Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra bendir á að ofnagreiðar aðgerðir hafa gefist vel í Noregi. Til þess að jafna samkeppnisstöðu landshlutans gagnvart höfuðborgarsvæðinu, sem nýtur þess að þar er nánast öll stjórnsýslan, langstærstu út- og innflutningsgáttir landsins telur stjórn SSNV að aðgerðir s.s. lægra tryggingargjald á tilteknum svæðum sem hafa búið við viðvarandi fólksfækkun, beinn stuðningur við að setja á stofn atvinnurekstur í landshlutanum stuðla að markmið þingsályktunartillögunar náist. Einnig telur stjórn SSNV að lægri tekjuskattur á einstaklinga og fyrirtæki á tilteknum svæðum sem búið hafa við viðvarandi fólksfækkun stuðli að bættri samkeppnisstöðu landshlutans og þar með þeim markmiðum sem sett eru fram í tillögu til þingsályktunar um stefnumótandi byggðaáætlun.

Virðingarfyllt,  
f. h. stjórnar SSNV

---

Björn Líndal Traustason,  
framkvæmdastjóri