



Skagafjörður

SVEITARFÉLAGIÐ SKAGAFJÖRÐUR

**FIMM ÁRA SAMGÖNGUÁÆTLUN FYRIR
ÁRIN 2019-2023
SAMGÖNGUÁÆTLUN 2019-2033**

HELSTU ÁHERSLUMÁL

Efnisyfirlit

Endurbætur vega í Skagafirði	3
Jarðgöng á Mið-Norðurlandi	3
Ný brú yfir Héraðsvötn	4
Sauðárkróksflugvöllur – innanlandsflug, skoska leiðin og varaflugvöllur	5
Hafnir og sjóvarnir	6
Almenningssamgöngur á landsbyggðinni	7

Ágætu þingmenn umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Í meðfylgjandi skjali eru tekin saman helstu verkefni og viðfangsefni sem brenna á íbúum Skagafjarðar hvað varðar tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.

Margir ágætir þættir eru í tillögunni sem ber að fagna. Of mörg atriði eru þó sem vantar inn í tillöguna, ekki síst hvað varðar Sveitarfélagið Skagafjörð og landshlutann Norðurland vestra, en landshlutinn hefur hlotið minnsta fjármuni allra landshluta hvað viðhalds- og uppbyggingarverkefni varðar á liðnum árum.

Því miður boðar tillagan áfram slíka stefnu því engir tilgreindir fjármunir eru áætlaðir til Skagafjarðar hvað stofn- og tengivegi varðar, 264,3 m.kr. eru áætlaðar til hafnarframkvæmda, 21,1 m.kr. til sjóvarna og engu fjármagni til flugvallarins á Sauðárkróki. Samtals eru þetta 285,4 m.kr. sem áætlað er að verja til samgönguverkefna í Skagafirði af 191.862,5 milljóna króna heildarfjármagni til samgöngumála á tímabilinu 2019-2023 – eða 0,15% af heildarfjármagni.

Ljóst má vera að þessar fjárhæðir sem áætlaðar eru í samgönguverkefni í Skagafirði á næstu 5 árum eru engan veginn fullnægjandi og endurspegla hvorki þörfina á framkvæmdum né stærð samfélagsins.

Úr stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnar Íslands um samgöngur og fjarskipti

Samgöngur og fjarskipti

Brýn verkefni blasa við í innviðauppbýggingu um land allt. Þar má nefna verkefni í samgöngum, fjarskiptum, veitukerfum og annarri mannvirkjagerð. Svigrúm er á næstu árum til að nýta eignatekjur ríkisins í slík verkefni og tryggja þannig þá traustu innviði sem eru forsendan fyrir fjölbreyttu og kröftugu atvinnulífi um land allt.

Ríkisstjórnin vill hraða uppbyggingu í vegamálum og öðrum samgönguinnviðum bæði með nýframkvæmdum og viðhaldi. Við forgangsröðun í vegamálum verður sérstaklega litið til ólíkrar stöðu svæða, ferðaþjónustu og öryggissjónarmiða.

Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt og stutt verður við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Auka þarf möguleika gangandi og hjólandi vegfarenda í þéttbýli. Huga þarf að möguleikum til að opna fleiri hlið inn til landsins og fjölga þannig þeim svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.

Ljósleiðaravæðingu landsins verður lokið árið 2020 sem eykur lífsgæði og fjölgar tækifærum landsmanna til að skapa atvinnu. Ríkisstjórnin vill að Ísland verði áfram í fremstu röð þegar kemur að fjarskipta- og upplýsinga-tækni og leggur áherslu á aukið samstarf fjarskiptaaðila um uppbyggingu grunninnviða.

Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna

Stutt verður við borgarlínu í samstarfi við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu

Ljósleiðaravæðingu landsins verður lokið 2020

Endurbætur vega í Skagafirði

Sveitarfélagið Skagafjörður harmar sinnuleysi í viðhaldi og uppbyggingu vegakerfisins og óskar eftir því við fulltrúa umhverfis- og samgöngunefndar að þeir beiti sér fyrir því að lagðir verði auknir fjármunir í málaflokkinn. Víða í Sveitarfélaginu Skagafirði má finna vegi sem beinlínis eru hættulegir yfirferðar vegna skorts á viðhaldi.

Í greiningu Vífils Karlssonar um umferð og ástand vega á Vesturlandi, sem unnin var fyrir Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi árið 2016, kom fram að árið 2014 var hlutfallslega mest af malarvegum á Norðurlandi vestra og ljóst að miðað við litlar úrbætur í landshlutanum síðan þá, þá hefur Norðurland vestra dregist enn frekar aftur úr öðrum landsvæðum.

Tafla 6. Lengd vega á Vesturlandi brotin upp eftir slitlagi þeirra í samanburði við aðra landshluta árið 2014.

Tölur vegagerðarinnar

Landsvæði	Möl	Bundið	Vegir alls	% möl
Höfuðborgarsvæðið	93	236	328	28%
Suðurnes	35	178	213	16%
Vesturland	1.131	711	1.842	61%
Vestfirðir	747	655	1.403	53%
Norðurland vestra	1.234	509	1.742	71%
Norðurland eystra	1.373	864	2.236	61%
Austurland	1.126	1.024	2.150	52%
Suðurland	1.760	1.247	3.007	59%
Landið allt	7.499	5.423	12.922	58%

Í þessu sambandi er sérstök áhersla á að lagðir verði fjármunir í uppbyggingu á Reykjastrandarvegi nr. 748 og Hegranesvegi nr. 764. Á síðustu árum hefur umferð um Reykjastrandaveg aukist töluvert og samkvæmt talningum Vegagerðarinnar má gera ráð fyrir að yfir 50 þúsund ökutæki hafi ekið um veginn árið 2017. Á Reykjaströnd jafnt sem í Hegranesi hefur átt sér stað mikil uppbygging í ferðaþjónustu (Drangeyjarferðir, Grettislaug, hestaleigur, gistisala o.fl.), auk þess sem íbúar flestra jarða sækja vinnu og/eða skóla utan heimilis.

Sveitarfélagið Skagafjörður leggur til eftirfarandi forgangsröðun varðandi bundið slitlag á tengivegi;

1. Reykjastrandarvegur nr. 748
2. Hegranesvegur nr. 764
3. Sæmundarhlíðarvegur nr. 762
4. Ásavegur nr. 769
5. Ólafsfjarðarvegur nr. 82 frá Ketilási að Molastöðum
6. Skagafjarðarvegur nr. 752 frá Stekkjarholti að Jökulsá

Jarðgöng á Mið-Norðurlandi

Tröllaskagagöng hafa komið til umræðu við og við á liðnum árum. Hefur þá einkum verið rætt um tvo valkosti. Annars vegar göng frá Hofsdal til Barkárdal og hins vegar tvennra jarðgangna sem færu fyrst úr Hörgárdal yfir í Skíðadal, sem er inn af Svarfaðardal, og þaðan vestur í Kolbeinsdal í Skagafirði.

Í riti Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Samantekt um samgöngumál, áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra, frá árinu 2017, kemur fram að jarðgöng undir Tröllaskaga eru meðal helstu áhersluverkefna samtakanna í samgöngumálum. Þar leggja samtökin til að hafin verði rannsókn á hagkvæmni þess að grafa jarðgöng í gegnum Tröllaskaga á milli Hofsdals sem gengur suðaustur úr Hjaltadal, rétt við Hóla, og Barkárdals sem gengur til norðvesturs úr Hörgárdal.

Í ritinu segir enn fremur: „Ekki er nokkur vafi á að þessi göng myndu styrkja landshlutann. Fjallvegurinn um Öxnadalshéiði 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 styttn 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 þjónustubarfar heldur líka hver hin samfélagslegu og efnahagslegu áhrif verða á samfélögin á Norðurlandi vestra en einnig á Eyjafjarðarsvæðinu.“

Í tengslum við aðalskipulag Sveitarfélagsins Skagafjarðar í upphafi þessarar aldar var ýmissa gagna aflað frá Lendisskipulagi ehf., m.a. um Tröllaskagagöng. Í gögnunum kemur fram að vegalendir á milli þéttbýlisstaða á Norðurlandi myndu styttnast mikið. Þannig yrði vegalengdin frá Laugarbakka í vestri til Akureyrar 185 km sé farið um Þverárfjall og göng milli Hjaltadals og Hörgárdals. Vegalengdin milli Hóla og Akureyrar yrði með tilkomu ganga kringum 60 km en er um 130 km í dag. Vegur milli Sauðárkróks og Akureyrar myndi styttnast úr um 119 km í um 90 og milli Blönduóss og Akureyrar úr 145 km í um 136 og niður í 127 km með vegstyttingum á þeirri leið. Þannig lægju leiðir manna milli Reykjavíkur og Akureyrar um nær allar fjölmennustu byggðir á Norðurlandi vestra. Vegalengd á milli Sauðárkróks og Húsavíkur yrði 167 km með tilkomu þessara gangna og Vaðlaheiðargangna. Verði þessi leið farin losna menn einnig við Öxnadalshéiði en vegurinn um hana liggur hæst í 540 m hæð. Einnig færðist aðalleiðin frá Vatnsskarði þar sem vegurinn fer í um 400 m hæð og yfir á Þverárfjall þar sem vegurinn fer hæst í 320 m.

Tryggja þarf fjármögnun grunnrannsókna og heppilegs leiðarvals mögulegra jarðgangna undir Tröllaskaga. Samhliða þarf að vinna að hagkvæmniathugun þeirrar leiðar sem vænlegust þætti og rannsókn á samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar gangnagerðar.

Þá er afar brýnt að unnið verði hratt og fumlaut að gerð jarðgangna á milli Fljóta og Siglufjarðar. Með stóraukinni umferð um Siglufjörð með tilkomu Héðinsfjarðarganga og sífelldu jarðsigi á Siglufjarðarvegi um Almennunga og mjög tíðum aur- og snjóflóðum á ströndinni út frá Siglufirði að Strákagöngum er fullljóst að framtíðarvegtenging frá Siglufirði í vesturátt verður best tryggð með gerð jarðgangna milli Siglufjarðar og Fljóta. Er það eina færa leiðin til að tryggja öryggi vegfarenda sem í dag keyra um hættulegan veg um Almennunga, hlykkjóttan og bugðóttan, sem liggur m.a. um 7 km langt jarðsigssvæði sem er á hreyfingu á löngum köflum og hefur verið í mörg ár með tilheyrandi vandræðum og kostnaði. Fyrir utan að vera hættulegur liggur vegurinn víða mjög hátt yfir sjó og er mjög oft ófær vegna snjóá.

Ný brú yfir Héraðsvötn

Um langt skeið hafa hugmyndir verið uppi um gerð brúar yfir Héraðsvötn við Flatatungu á Kjálka sem tengja myndi saman á nýjum stað framhérað Skagafjarðar og m.a. Sveitarfélagið Skagafjörð

og Akrahrepp. Til skamms tíma var á vegaskrá Vegagerðarinnar talað um veltengingu af Héraðsdalsvegi nr. 754, yfir brú hjá Flatatungu á Þjóðveg nr. 1. Jafnhliða hugmyndum um Villinganesvirkjun var rætt um brúargerð á þessum stað og tengingar við Héraðsdalsveg nr. 754, eða um Tunguháls á Skagafjarðarveg.

Með þeirri framkvæmd, sem hér er lagt til að verði athuguð, kemst á hringtenging um framhluta Skagafjarðar. Slík veltenging opnar margvíslega nýja möguleika til hagræðis, mikils ávinnings og mjög bættra þjónustuleiða. Slík veltenging opnar einnig nýjar leiðir fyrir þá er vilja njóta fegurðar skagafirskra dala og þeirra er öræfin heilla og vilja m.a. aka um Sprengisand.

Ferðabjónusta er enn mjög vaxandi atvinnugrein. Enginn vafi er á að ferðabjónusta á þessu svæði mun hafa af því mikinn ávinning að sú áætlun, sem hér er lagt til að verði gerð, komist sem allra fyrst til framkvæmda.

Sauðárkróksflugvöllur – innanlandsflug, skoska leiðin og varaflugvöllur

Góðar og öruggar samgöngur innan og á milli landshluta skipta gríðarlegu máli í byggðalegu tilliti og eru grundvallarþáttur í grunnþjónustu við íbúa landsins.

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.

1. desember sl. var gleðidagur fyrir Skagfirðinga og íbúa nágrennabyggða en þá hófst áætlunarflug að nýju á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks á vegum flugfélagsins Erniss. Samgönguráðuneytið og Sveitarfélagið Skagafjörður styðja við flugið en tilraunaverkefni þetta sem stóð yfir í 6 mánuði lauk í maí sl. og mikil þörf á að það hefjist að nýju nú í haust.

Í stefnuýfirlýsingu núverandi ríkisstjórnar segir m.a.: „Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt...“ Afar brýnt er að þessi stefna fái skjótan framgang og hraða afgreiðslu á Alþingi.

Fyrir alþingiskosningarnar sl. haust var mikið rætt um hina svokölluðu skosku leið í innanlandsflugi og voru flestir flokkar mjög jákvæðir í afstöðu sinni til slíks fyrirkomulags. Í skosku leiðinni felst að skoska ríkið niðurgreiðir flugfargjöld fyrir íbúa sem búa á afmörkuðum svæðum í Skotlandi. Reynsla Skota af fyrirkomulaginu er afar góð; farþegum hefur fjölgað á öllum leiðum, sætaframboð hefur aukist, lífskjör íbúa hafa batnað, útfærslan hefur haldið í og laðað að ungt fólk, og yfirgnæfandi meirihluti íbúa á svæðunum telja að leiðin hafi haft jákvæð áhrif á sitt samfélag. Æskilegt væri er íslensk stjórnvöld myndu íhuga útfærslu sem þessa í fullri alvöru og ganga hratt og vel til þess verks.

Í þessu sambandi má nefna félagshagfræðilega greiningu sem Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson gerðu um áætlunarflug innanlands og kom út í nóvember árið 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. 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.“

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 þarfar íbúa utan Skagafjarðar, þ.m.t. Austur-Húnavatnssýslu.

Til að árétta mikilvægi Sauðárkróksflugvallar og það hve aðstæður til flugtaks og landinga eru þar góðar, m.a. m.t.t. veðurfars og flugtæknilegra skilyrða, má benda á að Flugakademía Keilis hefur í hyggju að færa þangað hluta námsins á næstunni. Kennslan hefur hingað til að mestu verið tengd alþjóðaflugvellinum í Keflavík en vegna mikillar umferðar þar hefur akademían verið að beina sjónum sínum annað og staðnæmst við góðar aðstæður á Sauðárkrókflugvelli.

Þá má benda á að Sauðárkróksflugvöllur getur gegnt mikilvægu hlutverki sem vara-/neyðarflugvöllur fyrir millilandaflug til og frá Akureyri en það er brýnt hagsmunamál Norðurlands og nærliggjandi landsbyggða að erlendir ferðamenn hafi raunverulegt val um að lenda á fleiri stöðum en eingöngu í Keflavík.

Ef ekki er unnt að lenda millilandaflugvélum á Akureyri vegna einhverra aðstæðna er mun betri kostur fyrir bæði farþegana sjálfa, flugrekandann og ferðaþjónustuaðila á Norðurlandi, ef unnt er að lenda í staðinn á Sauðárkróksflugvelli í stað þess að lenda hinum megin á landinu í Keflavík.

Þannig mun flæði ferðamanna verða mun jafnara, bæði um landið og yfir árið. Fleiri áfangastaðir á Íslandi auka vöruframboð í ferðaþjónustu á landinu og nýta betur þá innviði sem eru til staðar. Einnig gefa fleiri áfangastaðir dreifðari byggðum landsins aukna möguleika á að taka þátt í uppbyggingu ferðaþjónustu á landinu. Síðast en ekki síst er það yfirlýst stefna stjórnvalda að auka dreifingu ferðamanna betur um landið.

Reglubundið áætlunarflug á milli Reykjavíkur og Sauðárkróks er eitt af forgangsmálum Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og birtist það í ritinu „Samantekt um samgöngumál, áherslur og forgangsröðun verkefna á Norðurlandi vestra“ sem kom út árið 2017. Þar er lögð áhersla á eftirfarandi:

1. Að Alexandersflugvöllur tilheyri 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.

Skorað er á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að standa með Skagfirðingum og Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra og tryggja að Sauðárkróksflugvöllur tilheyri áfram grunnneti flugvalla, að tryggt verði fjármagn til að hefja að nýju reglubundið áætlunarflug á milli Sauðárkróks og Reykjavíkur, auk þess sem leitað verði leiða til að Sauðárkróksvöllur geti þjónað sem varaflugvöllur fyrir Akureyrarflugvöll til að tryggja beint millilandaflug til Norðurlands.

Hafnir og sjóvarnir

Sveitarfélagið Skagafjörður ítrekar að veitt verði auknu fjármagni til hafnarframkvæmda og sjóvarna á næstu árum.

Uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir hjá Skagafjarðarhöfnum er mikil og í umsókn um framlög á samgönguáætlun 2018 til 2021 voru tilteknar helstu framkvæmdir sem ráðast þarf í á næstu árum.

- Endurgera þarf hluta norðurgarðs á Hofsósi og verja að hluta með grjótvörn. Kostnaðaráætlun verksins er um 160 m.kr.
- Endurnýja þarf gömul stálþil í Sauðárkrókshöfn sem komin eru á tíma vegna mikillar tæringar. Kostnaðaráætlun verksins er um 750 m.kr.

- Með aukinni skipaumferð um Sauðárkrókshöfn er mikilvægt að höfnin hafi hafnsögubát til umráða en enginn slíkur er til staðar í dag. Ríkinu er heimilt að taka þátt í stofnkostnaði við hafnsögubáta fyrir allt að 60%.
- Vinna þarf að frumrannsóknnum vegna stækkunar á Sauðárkrókshöfn.

Kostnaður við ofantaldar framkvæmdir eru um 910 milljónir króna, að undanskildum hafnsögubát og frumrannsóknnum, og ljóst að Hafnasjóður Skagafjarðar stendur ekki undir jafn viðamiklum framkvæmdum sem þessum. 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.

Þær 243,7 m.kr. sem veittar eru til Skagafjarðarhafna á fimm ára samgönguáætlun koma sér vel en duga engan veginn fyrir þeim brýnu verkefnum sem framundan eru. Er það ósk Sveitarfélagsins Skagafjarðar að framlögin verði hækkuð til að koma til móts við þessar áriðandi framkvæmdir.

Almenningssamgöngur á landsbyggðinni

Fyrir nokkrum árum hófust almenningssamgöngur á þjóðvegum á landsbyggðinni. Gerði Vegagerðin samninga við landshlutasamtök sveitarfélaga fyrir hönd Innanríkisráðuneytisins. Mikill uppsafnaður halli hefur verið hjá sumum landshlutasamtakanna vegna þessarar þjónustu og þá hefur verið uppi ágreiningur um einkaleyfi landshlutasamtakanna á henni. Uppsafnaður halli lendir á sveitarfélögunum í landinu.

Sé það vilji samningsaðila að endurnýja samningana sem renna út um áramótin 2018-2019 er mikilvægt að endurskoða lagaumhverfið svo hægt sé að tryggja einkaleyfi landshlutasamtakanna. Mikilvægt er að nýir samningar innihaldi skýrari markmið og mælikvarða. Kostnaðarmeta þarf verkefnið og tryggja að samningsaðilar sitji ekki uppi með fjárhagslegar byrðar í lok samningstíma.